

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky



Diplomová práce

Možnosti rozvoje letecké dopravy v zemích Visegrádu

Markéta Hadačová

© 2013 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra ekonomiky
Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Hadačová Markéta

Podnikání a administrativa

Název práce

Možnosti rozvoje letecké dopravy v zemích Visegrádu

Anglický název

The possibilities of development of air transport in the Visegradcountries

Cíle práce

Charakterizovat leteckou dopravu v zemích Visegrádu v evropském kontextu a naznačit možnosti jejího dalšího rozvoje.

Metodika

Výběr a studium odborné literatury. Práce se statistickými ročenkami. Metody analýzy, syntézy a komparace.

Harmonogram zpracování

Doporučená osnova práce:

1. Úvod
2. Cíl a metody
3. Literární rešerše
4. Letecká doprava (teoretická část) - její význam, členění a faktory ovlivňující její rozvoj
5. Země Visegrádu - geografická a ekonomická charakteristika - dopravní infrastruktura - cestovní ruch - spolupráce zemí
6. Letecká doprava v zemích Visegrádské čtyřky – základní komparace letecké dopravy (Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko) - postavení civilního letectví v evropském kontextu - možnosti a problémy dalšího rozvoje
7. Závěr
8. Seznam použité literatury

Harmonogram zpracování bude dojednáán na konzultacích.

Rozsah textové části

60-80 stran

Klíčová slova

ČR, letecká doprava, hospodářství, letiště, dopravní infrastruktura, země Visegrádu, aerolinie, cestovní ruch

Doporučené zdroje informací

- + 2011 World Population Data Sheet, PRB, 2011
- + ICAO Annual report of the council 2010, ICAO, 2011
- + World Bank Indicators, přístupné na: <http://data.worldbank.org/indicator>
- + EU Transport in Figures 2011, Luxembourg, 2011, 132 str., ISBN 978-92-79-19508-2
- + Visegrad Group, přístupné na: <http://visegradgroup.eu/main.php>
- + Pruša, J. a kol.: Svět letecké dopravy, Praha, 2007, Galileo CEE Service ČR s.r.o 315 str., ISBN 978-80-239-9206-9
- + výroční zprávy ČSA, Malév, LOT
- + letové řády
- + Žihla Z. a kol.: Provozování podniků letecké dopravy a letišť, Akademické nakladatelství CERM, 2010, 302 str., ISBN: 9788072046775

Vedoucí práce

Kuna Zbyněk, Ing., Ph.D.

Termín odevzdání

březen 2013


prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.
Vedoucí katedry




prof. Ing. Jan Hron, DrSc., dr.h.c.
Děkan fakulty

V Praze dne 19.11.2012

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Možnosti rozvoje letecké dopravy v zemích Visegrádu" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22.3.2013

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Zbyňku Kunovi, Ph.D. za vedení této práce, užitečné rady a připomínky na konzultacích a dále oponentovi za vypracování posudku. Poděkování také patří mému partnerovi, rodině a přátelům za podporu během studia.

Možnosti rozvoje letecké dopravy v zemích Visegrádu

The possibilities of development of air transport in the Visegrad countries

Souhrn

Tato diplomová práce se zpočátku zabývá obecnou charakteristikou letecké dopravy jako celku. V další části popisuje geografickou, ekonomickou a sociální situaci zemí Visegrádu. Jádrem práce se zaměřuje na komparaci letecké dopravy Visegrádské čtyřky v evropském kontextu se zaměřením na civilní letectví. Jsou zde také popsány možnosti a problémy dalšího rozvoje letecké dopravy v zemích Visegrádu.

Summary

At the beginning this diploma thesis deals with general describing of air transport. The next part gives a detailed description of the geographic, economic and social situation of Visegrad countries. The core of the thesis is formed by a comparison of air transport in Visegrad countries in the European context, moreover focused on the civil aviation. Also there are described possibilities and problems of development of air transport in the Visegrad countries.

Klíčová slova: Česká republika, letecká doprava, hospodářství, letiště, dopravní infrastruktura, země Visegrádu, aerolinie, cestovní ruch

Keywords: Czech Republic, air transport, economy, airport, infrastructure of transport, Visegrad countries, airlines, tourism

Obsah

1 Úvod.....	4
2 Cíl práce a použité metody.....	5
3 Literární rešerše.....	6
4 Letecká doprava	7
4. 1 Letiště.....	7
4.1.1 Základní postavení v letecké přepravě.....	7
4.1.2 Formy vlastnictví letišť a jejich organizační struktura	10
4.1.3 Ekonomika letiště.....	13
4.1.4 Marketing letišť.....	14
4.2 Letové provozní služby ATS (Air Traffic Services).....	15
4.3 Letecký dopravce	17
4.3.1 Rozdělení leteckých dopravců	17
4.3.2 Strategie leteckých dopravců	19
4.4 Regulatorní systém.....	21
4.5 Mezinárodní organizace působící v letecké dopravě	23
4.5.1 Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO	23
4.5.2 Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL..	25
4.5.3 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA.....	26
4.5.4 Mezinárodní sdružení pro informační systémy a telekomunikace v letecké dopravě SITA	27
5 Země Visegrádu	29
5.1 Historie Visegrádu	29
5.2 Zeměpisná charakteristika zemí.....	31
5.3 Ekonomická situace	34
5.4 Sociální situace.....	40
5.5 Cestovní ruch	45
5.6 Dopravní infrastruktura	48
6 Letecká doprava v zemích Visegrádské čtyřky.....	50
6.1 Charakteristika letecké dopravy.....	50
6.1.1 Počet přepravených pasažérů	50

6.1.2 Národní přeprava.....	54
6.1.3 Výkon letecké dopravy	55
6.1.4 Srovnání letišť	57
6.2 Letecká doprava v jednotlivých státech	58
6.2.1 Letecká doprava v České republice.....	58
6.2.2 Letecká doprava v Maďarsku.....	64
6.2.3 Letecká doprava v Polsku	67
6.2.4 Letecká doprava ve Slovensku.....	72
6.3 Národní dopravci jednotlivých zemí.....	76
6.3.1 České aerolinie	76
6.3.2 LOT Polish Airlines	79
6.4 Možnosti a problémy letecké dopravy	81
7 Závěr	87
8 Seznam použité literatury.....	89
Seznam tabulek	96
Seznam grafů.....	99
Seznam obrázků	100
Seznam zkratk	101
Seznam příloh.....	102
9 Přílohy.....	103

1 Úvod

Letecká doprava je nejmladším oborem dopravy. Charakterizuje ji velmi prudký vývoj. Letadla létají stále rychleji než v minulosti, jsou schopni přepravit větší počet lidí a větší objem nákladů za kratší čas. Právě rychlost přepravy je hlavní výhodou letecké dopravy.

Příčina tak prudkého rozvoje letecké dopravy souvisí s rozvojem technologií ve světě a s rozšířením dostupnosti pro více obyvatel. Letecká doprava také prodělala mnoho strukturálních změn. Postupné uvolňování trhu a následná privatizace leteckých společností přispěly k snížení cen za přepravu, zvýšení počtu dopravních linek, ale na druhou stranu i ke krachu některých leteckých dopravců, kteří ve vysoké konkurenci neobstáli (např. Sky Europe, Fischer Air, Air Slovakia).

Velkou roli v letecké dopravě hraje také bezpečnost. I přes chyby lidského faktoru je letecká doprava obecně považována za jednu z nejbezpečnějších druhů přepravy. V otázce bezpečnosti hraje významnou roli stát a mezinárodní organizace, které tuto oblast různými způsoby regulují.

Dnes na poli pravidelné letecké dopravy dochází ke střetnutí klasických síťových dopravců a nízkonákladových dopravců. Ceny ropy se zvyšují, a tak oba typy dopravců kladou důraz na snižování nákladů, přičemž klasický dopravce se soustředí více na pohodlí cestujících a kvalitu poskytnutých služeb a nízkonákladový dopravce na produktivitu a cenu letenek.

Díky propojení mezi státy letecká doprava zajišťuje také mezinárodní spolupráci zemí. Takto v 90. letech 20. století vznikla Visegrádská skupina států, kam patří Česká republika, Maďarsko, Slovensko a Polsko. Dnes tyto země spolupracují v několika rovinách. Na úrovni ekonomické, kam spadá letecká doprava, na úrovni sociální nebo environmentální.

Tato práce poskytuje obecný náhled na leteckou civilní dopravu v evropském kontextu a dále také charakteristiku zemí Visegrádské čtyřky a jejich spolupráce.

2 Cíl práce a použité metody

Cíl práce

Cílem předkládané diplomové práce je poskytnout informace o civilní letecké dopravě v zemích Visegrádu v evropském kontextu. Dále charakterizovat všechny země Visegrádu z geografického, ekonomického a sociálního hlediska. V rámci spolupráce zemí Visegrádu v oblasti letecké dopravy je pozornost věnována popisu významných letišť, srovnání jejich výkonnosti, charakteristice významných leteckých dopravců a naznačení možností jejich budoucího rozvoje.

Diplomová práce je věnována zájemcům z odborné veřejnosti, studentům, učitelům i pracovníkům v oboru letecké dopravy.

Použité metody

Teoretická část práce vychází z názorů odborníků působících v oblasti letecké dopravy. Jedná se jak o české, tak o mezinárodní autory. Kompletní výčet zdrojů se nachází na konci práce.

V práci jsou použita jak primární, tak sekundární data. Primární data pocházející ze Statistického úřadu Evropské unie (EUROSTAT), z Českého statistického úřadu (ČSÚ) a z indikátorů Světové Banky (WORLD BANK INDICATORS). Sekundární data pocházejí z výročních zpráv mezinárodních organizací působících v letecké dopravě - Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO Annual report of the Council 2011) nebo Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA (IATA Annual Review 2011). Všechny zdroje jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Ke zpracování práce také přispěly data z výročních zpráv jednotlivých letišť a aerolinií a letové řády aerolinií.

Empirická část práce zpočátku srovnává země Visegrádu podle základních ekonomických a geografických ukazatelů. Ve vztahu k letecké dopravě, byl primárně použit ukazatel „*Počet odbavených cestujících (z angličtiny Passengers on board)*“, jelikož byl tento ukazatel dostupný pro všechny země a jejich hlavní letiště. Obecně se tato diplomová práce zaměřuje na civilní leteckou přepravu, ne na nákladní. Data byla zpracována pomocí metod syntézy, analýzy a komparace. Jako přehledný výstup zpracování dat vždy slouží tabulky a grafy.

3 Literární rešerše

Práce se opírá o názory odborníků na problematiku letecké dopravy a čerpá z primárních dat veřejně dostupných databází.

Vhodný prvotní úvod do problematiky letecké dopravy přináší Průša a kol. v knize „*Svět letecké dopravy*“. Publikace je psaná na odborné úrovni, přičemž jazykovou úrovní cílí také na běžné uživatele. Obsahuje i statistiky, které jsou ovšem v rámci vydání knihy (rok 2007) již velmi neaktuální.

Publikace Zdeňka Žihly „*Provozování podniků letecké dopravy a letišť*“ je mnohem podrobnější a zaměřuje se více do hloubky problematiky. Je určena i odborné veřejnosti.

Z anglicky psaných publikací je velmi atraktivní „*Out of the Box (European Communities, 2007)*“, jelikož obsahuje velké množství ilustrací vizí letadel a letišť budoucnosti.

Primární data v diplomové práci pocházejí především z online databáze EUROSTAT. Tato databáze poskytuje jednoznačně nejrozsáhlejší množství informací z oblasti letecké dopravy v EU a má k dispozici také nejdelší časové řady. Data je zde možné velmi jednoduše a přehledně filtrovat podle nesčetných kategorií. Naplněnost daty je tedy opravdu obrovská.

Databáze Českého statistického úřadu poskytuje primárně údaje na národní úrovni. Samozřejmě, že obsahuje i oblast České republiky v mezinárodní srovnání, ovšem oproti EUROSTATU není tak podrobná, neobsahuje tolik dostupných časových řad a není zcela tak naplněna daty.

Dalšími zdroji dat byly statistické ročenky vydávané mezinárodními organizacemi působícími v oblasti letecké dopravy již řadu let. Základní ročenkou byla ročenka ICAO: „*Annual report of the Council*“. Pro tuto práci byla přínosem pouze kapitola „*Financial overview*“, která obsahovala statistická data z oblasti letecké přepravy. Zejména pak data o jednotlivých členech ICAO ve vztahu k výkonům letecké dopravy.

Jako další materiály k literární rešerši posloužily také výroční zprávy jednotlivých aerolinií a letišť. Ty poskytly velmi detailní informace pro daný rok.

4 Letecká doprava

Základní výhodou letecké dopravy je rychlá přeprava na velké vzdálenosti. Letecká doprava je také relativně bezpečná oproti ostatním druhům přepravy. Je absolutně nezávislá na zemském povrchu oproti jiným druhům dopravy (silniční, železniční).

To ovšem nejsou jediné přínosy letecké dopravy. Letecká doprava a její infrastruktura má významný dopad na regiony a oblasti svého působení. Růst letecké dopravy přispívá k růstu HDP, zaměstnanosti či k rozvoji podnikání.

Podle Průša a kol., 2007 existují 4 základní prvky infrastruktury letecké dopravy, které jsou shodné pro většinu států světa:

- letiště (airports)
- letové provozní služby ATS (Air Traffic Services)
- letecký dopravce – provozovatel letecké dopravy (airline, air carrier)
- regulační systém (regulator).

Podrobněji budou charakterizovány v následujících podkapitolách.

4. 1 Letiště

4.1.1 Základní postavení v letecké přepravě

Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO definuje letiště jako: *„Vymezenou plochu na zemi nebo na vodě sloužící ke vzletům a přistáním letadel a pohybu těchto letadel na takto vymezené ploše.“* (Žihla a kol., 2010) V ČR zákon č.49/1997 Sb. o civilním letectví definuje letiště následovně: *„Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybu letadel s tím souvisejícím.“* V rámci EU bylo vydáno nařízení č. 1008/2008 *„O společných*

pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství“, které definuje letiště následovně: „Jakékoliv území v členském státě zvláště upravené pro letecké služby“.

Na letiště můžeme nahlížet i z jiných úhlů pohledu, např. jako na ekonomický celek. Tvoří ho totiž soubor organizací, kteří zabezpečují každodenní provoz a těží z jeho komerčních aktivit. Letiště představují spojení s mnoha světovými metropolemi a tak vedou k nárůstu podnikání a obchodu. Přináší zaměstnanost, práci, zvyšují HDP a mají také celkový prospěch pro obyvatelstvo.

Na letiště můžeme také nahlížet z hlediska sociálního. Letečtí dopravci poskytují své služby podnikatelům, sportovcům, turistům. Zaměstnávají velký počet lidí. Podle mezinárodních studií existuje vztah právě mezi zaměstnanci letišť a mezi odbavenými cestujícími. (Průša a kol., 2007)

Letiště tvoří také významnou součást životního prostředí, kterou nelze nezmínit. Letiště svojí rozlohou zabírají značnou část půdy a tak výrazně ovlivňují ráz krajiny okolo něj. Na negativní dopad na krajinu má vliv především hluk z příletů a odletů letadel, emise letadel či únik škodlivých chemikálií. (Průša a kol., 2007)

Vybavení letiště

Mezi nezbytné provozní vybavení každého letiště patří podle (Žihla a kol., 2010):

- dráhový systém (runways)
- pojízdné dráhy (taxiways)
- odbavovací plochy pro letadla (aprons, ramp)
- odbavovací plochy pro cestující a zboží (passenger/cargo terminal)
- administrativní budovy
- zařízení pro opravu a údržbu letadel
- zařízení pro pozemní obsluhu
- požární a záchranné služby (firefighting and rescue services)
- různě vybavená komerční zóna, v závislosti na velikosti letiště

Funkce letiště

Letiště plní v letecké dopravě celou řadu funkcí. Následující rozdělení odpovídá rozdělení podle (Žihla a kol., 2010). Autor se zaměřuje jen na hlavní funkce letiště, neposkytuje tedy podrobnější výčet funkcí.

- Letiště představuje počáteční a koncový bod v přepravním procesu pasažérů/zboží.
- Zajišťuje podmínky pro nástup a výstup cestujících z letadel, stejně tak pro náklad a výklad zboží z letadel.
- Představuje místo střetu pozemní dopravy (silniční, železniční, městská) s leteckou dopravou.
- Zprostředkovává mezipřistání a přestup cestujícím, analogicky i překlad nákladů.

Klasifikace letišť podle počtu odbavených cestujících

Klasifikace letišť z provozního hlediska se podle Žihla a kol., 2010 ustálila v rámci celého světa na počtu odbavených cestujících za rok. Stejně rozdělení používá i Průša a kol., 2007. Žádný z nich ovšem nestanovuje kategorii pro letiště s méně jak 200 000 odbavenými cestujícími ročně. V celosvětovém měřítku je pro ně tento údaj zřejmě zanedbatelný.

- hlavní letiště (main hub) – více než 25 milionů odbavených cestujících za rok
- národní letiště (secondary hub) – 10-25 milionů odbavených cestujících za rok
- velká regionální letiště (regional airports) – 5-10 milionů odbavených cestujících za rok
- malá regionální letiště – (small regional airports) – 1-5 milionů odbavených cestujících ročně
- malá letiště (small airports) – 200 000-1 milion odbavených cestujících za rok. (Průša a kol., 2007)

V České republice *Zákon č.49/1997 Sb.* o civilním letectví rozděluje letiště podle vybavení a provozních podmínek a podle okruhu a charakteru jeho uživatelů.

Klasifikace podle vybavení, provozních podmínek:

- mezinárodní – letiště určená jak k vnitrostátním letům, tak k mezinárodním letům
- vnitrostátní – letiště určená pouze k provádění vnitrostátních letů, bez překročení státní hranice.

Klasifikace podle charakteru letiště a jeho uživatelů:

- civilní – slouží pro potřeby civilní letecké dopravy. Patří sem veřejná a neveřejná letiště.
- vojenská – slouží pro potřeby obrany státu.

4.1.2 Formy vlastnictví letišť a jejich organizační struktura

Žihla a kol., 2010 rozlišuje tři základní formy vlastnictví letišť:

- státní nebo veřejné vlastnictví (obce, kraje) – ve světě zatím převládá
- polostátní vlastnictví – forma akciové společnosti s procentuálním vlastnictvím státu, obce nebo kraje
- soukromé vlastnictví – má stále větší uplatnění.

Obecně forma vlastnictví letišť záleží na každém státu, na jeho vládě, politice a ekonomické situaci. Často bývá ovlivňována empirickým pozorováním provozování letišť jiných států. Každá změna vlastnictví se pak musí promyslet a provést velmi pečlivě. Na letiště mají úzké vazby letečtí dopravci, cestující, přeprava zboží a veškeré služby letového provozu. Proto se musí jasně stanovit podmínky změny vlastnictví, aby se vymezila odpovědnost za případné ztráty. (Žihla a kol., 2010)

Letiště ve vlastnictví státu nebo regulovaná státem

Pro letiště ve vlastnictví států je charakteristická účast státu na jejím řízení prostřednictvím činností státního leteckého úřadu, oddělením ministerstva nebo formou centrálního státního orgánu. Řízení se také může přenést na soukromý subjekt, vždy ale

platí, že letiště zůstává pod kontrolou státu a často se stává, že do popředí zájmů se dostává plnění určitých národních cílů, plnění sociálních a ekonomických požadavků státu. Dnes bychom stále našli letiště, které fungují jak státní podnik, ovšem trend je přecházet z plně státního vlastnictví na vlastnictví polostátní. (Žihla a kol., 2010)

Letiště ve vlastnictví soukromého subjektu

Privatizace letišť bývá dnes někdy nesprávně chápána a vykládána jako úplný přesun vlastnictví státu na soukromý subjekt. Vzhledem k mezinárodním úmluvám toto ale není 100% možné. Pro státy z Chicagské úmluvy vyplývá odpovědnost za poskytované služby letištěm, stanovené standardy a požadavky na bezpečnost. Není tedy možné, aby stát plně přenesl své povinnosti na někoho jiného.

Privatizaci letišť je tedy třeba chápat jako částečnou účast soukromých subjektů. Existují různé formy společné účasti:

- manažerská smlouva (management contract) – management letiště v rukách soukromého subjektu
 - pronájem/povolení provozování (lease or concession) – letiště převedeno pod management soukromého subjektu
 - převedení minoritního vlastnictví – přímý prodej/veřejná nabídka
 - vlastnictví a řízení soukromým subjektem – prioritní možnost odkupu zpět státem
 - vlastnictví části aktivit letiště – např. provozování terminálů, bezpečnostních služeb.
- (Žihla a kol., 2010)

Organizační struktura letišť

Organizační struktura letiště vychází vždy z požadavků letiště. Každá struktura je z části jedinečná, protože odpovídá jedinečným potřebám svého letiště. Důraz je kladem na co největší účinnost, efektivnost a produktivitu služeb. Organizační strukturu letiště ovlivňují geografické podmínky letiště, velikost a funkce letiště a způsob provozu letiště (civilní, vojenské). (Žihla a kol., 2010)

Z organizační struktury letiště vyplývají i jeho následující funkce:

- **administrativa a finance** – v rámci této funkce se v podniku zřizují personální, finanční, materiální a administrativní oddělení. Mají na starosti správu budov a pozemků, finanční plánování, investice, účetnictví, kontrolu plnění plánů zisku, stanovení kapacit, vnitřní audit.
- **služby provozování letištních zařízení** – zajišťují provoz vzletových drah, pojezdnych drah, manipulačních ploch a mostů. Patří sem také úklid a ostraha. Tyto služby se často řeší formou outsourcingu.
- **technické služby, stavby, údržba** – primárně zajišťuje údržbu staveb a ploch na letišti. Jedná se především o údržbu vzletových a přistávacích drah, pojezdních schodů, klimatizací, letištních autobusů, požárních aut, meteorologických a telekomunikačních zařízení apod.
- **obchod a public relations** – Nabízejí služby letiště s ohledem na širokou veřejnost a to ve všech typech médií. Přípravují informační publikace, starají se o komunikaci, pořádají exkurze, řeší komerční stížnosti.
- **odbavovací služby** – zajišťují odbavení cestujících, jejich zavazadel. Dále také odbavení letadel (catering, úklid, doplnění paliva).
- **letové provozní služby** – patří sem řízení letového provozu, meteorologické služby, činnost leteckých dispečerů. Celkově odpovídají za bezpečný provoz na letišti.
- **bezpečnostní služby, celní služby, zdravotní služby** – jedná se o služby zajišťované ve spolupráci se státem. (Žihla a kol., 2010)

Schvalování hospodaření s fondy a nakládání s majetkem kontroluje výkonná rada, popř. dozorčí orgán, který je podle zákona zřizován vlastníkem letiště. Za každodenní provoz letiště odpovídá statutární orgán, tedy zpravidla ředitel letiště. Ten je osobně odpovědný a podřízený výkonnému orgánu. Administrativní podporu pak řediteli poskytuje sekretariát. (Žihla a kol., 2010)

4.1.3 Ekonomika letiště

S ekonomikou letišť jsou bezesporu spojeny náklady a výnosy z jeho provozu. Základní cíl při řízení provozu letiště, je nalezení rovnováhy mezi kapacitou letiště s ohledem na poptávku a vysokými fixními náklady na provoz. Nalezení shody brání nejen konkurence, která je vysoká ale také různá regulační opatření, která na letiště dopadají. (Žihla a kol., 2010)

Hlavní výnosy letiště:

1. poplatky za přistání (Landing charges) – slouží k pokrytí nákladů na opotřebení vzletových a přistávacích drah a odbavovacích ploch. Je odvozen z maximální hmotnosti letadla a jeho výše je závislá na denní/noční době přistání, na špičce. Není závislý na délce vzletové a přistávací dráhy.
2. parkovací poplatky a poplatky za použití hangáru (Parking and hangar charges) – pro stanovení poplatku slouží jako základ maximální vzletová hmotnost a rozměry letadla. Každé letiště si stanovuje v rámci svých možností dobu volného parkování.
3. poplatky za použití letiště pasažérem (Passenger service charges) - jedná se o letištní taxu, její cena je zahrnuta v letence.
4. bezpečnostní poplatky (Security charges) – jedná se o poplatek za služby zajišťující bezpečnost na letišti.
5. poplatky za hluk (Noise-related charges) – udělují se za překročení limitů.
6. poplatky za odbavení (Ground-handling charges) – za provoz a služby spojené s odbavením cestujících a nákladů.
7. poplatky z neleteckých aktivit (Non-aeronautical activities) – Poplatky za pronájem restaurací, obchodů, parkování na letišti, za služby pro cestující, za pronájem míst pro cestovní kanceláře a jiné. (ICAO, Doc 9082, 2012)

Mezi hlavní náklady letišť patří:

1. náklady na pracovní sílu a administrativní záležitosti.
2. náklady na provoz a údržbu budov a zařízení – jedná se především o komplexy hangárů. Tedy o spotřebu elektrická energie, vody, topení a o úklid.

3. náklady spojené s provozem terminálů – provoz a údržba terminálů, náklady na pronájem, vodu, elektrická energii, topení, úklid provozních ploch spojených s letištěm.
4. náklady na provoz neveřejné zóny letiště – jedná se především o vzletové a přistávací dráhy, pojízdné dráhy apod. (Žihla a kol., 2010)

4.1.4 Marketing letišť

Marketingová strategie letišť je v současnosti značně propracovaná. Jednotlivá letiště se snaží přitáhnout nové zákazníky pomocí propagace svých měst a zemí a zároveň těží z výhody přirozeného monopolu.

Letiště poskytuje služby pro 2 základní kategorie zákazníků:

- právnické osoby – jedná se letecké dopravce, obchodní společnosti provozující svou činnost na letišti
- fyzické osoby – cestující, návštěvníci letiště.

Samozřejmě požadavky jednotlivých skupin se od sebe značně odlišují a jejich zvládnutí pak znamená úspěšné vedení letiště. Letečtí dopravci představují velmi rozmanitou skupinu zákazníků pro letiště, protože se od sebe odlišují svým zaměřením. Někteří se soustředí na dálkové lety, jiní na lokální lety, popř. na low cost dopravu. Obchodní společnosti podnikající na letišti představují pro letiště nepostradatelnou složku, protože přinášejí letišti příjmy z pronájmu obchodních ploch sloužících k jejich podnikání. Konkrétně se jedná o provozovatele obchodů, restaurací ale patřily by sem i provozovatelé handlingových služeb, provozovatelé cargo terminálů, směnárny, banky, cestovní kanceláře. Návštěvníci letiště a cestující tvoří úzce propojenou skupinu osob. Návštěvníci většinou tvoří doprovod cestujícím, popř. přicházejí si prohlédnout letiště v rámci prohlídkových tras. Cestující využívají letiště z mnoha důvodů, nejčastěji v rámci turistických a pracovních cest. (Průša a kol., 2007)

Produkt nabízený letištěm bychom měli chápat jako komplexní balíček služeb, který se liší velikostí, a zaměřením letiště. Hlavní a národní letiště (main hub and national hub) toho mohou nabídnout více. Některá letiště nabízejí výhodnější dopravní

dostupnost, lepší prostorové uspořádání či větší odbavovací kapacity. Letiště se také snaží uspokojit zákazníky nabízením dodatečných služeb (parkoviště, salónky VIP, restaurace). Malá regionální letiště nemají tak hustou síť spojení, mají ale jiné výhody. Využívají je především nízkonákladoví dopravci (low cost), kteří se svou cenovou politikou orientují na nízké letištní poplatky a tím pádem i na nízké ceny letenek. (Průša a kol., 2007)

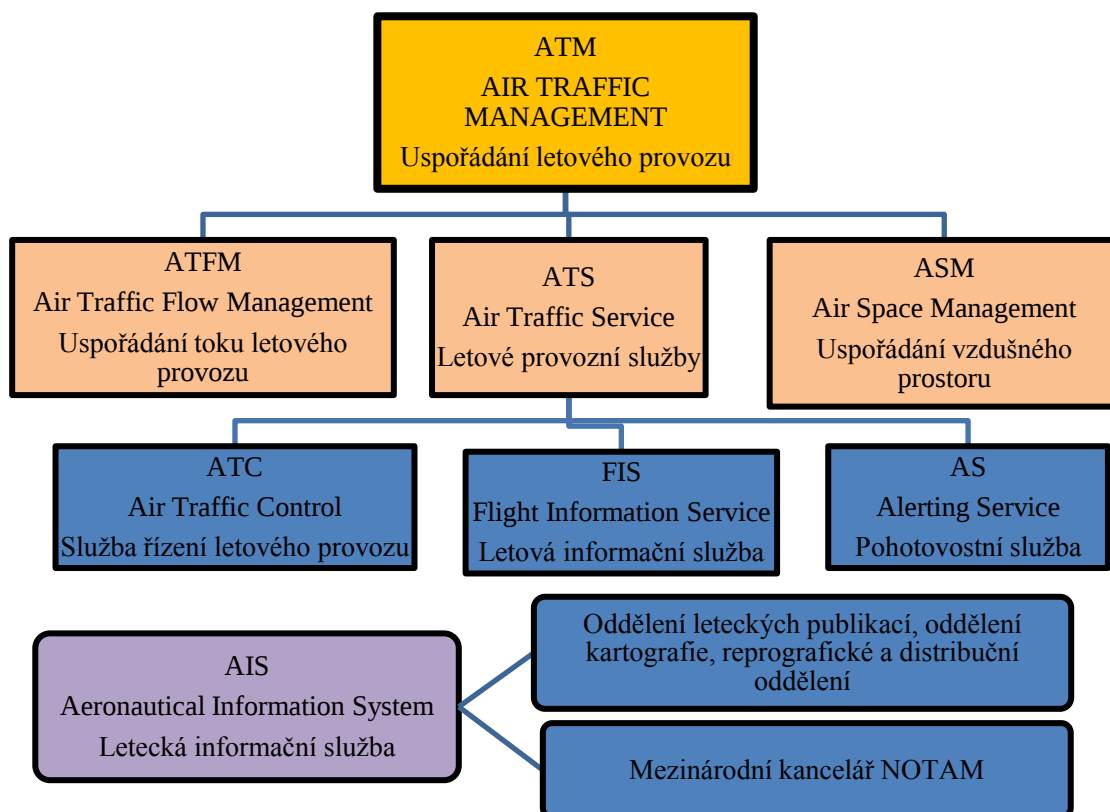
Každé letiště se snaží v rámci svých marketingových aktivit cíleně oslovit své zákazníky (dopravce, cestující, obchodní společnosti). Využívá k tomu všech nástrojů mixu marketingové komunikace – inzerci v médiích, public relations aktivity, přímé oslovování klientů či podporu prodeje. Propagace letišť často také bývá spojována s propagací zemí, regionů a měst. Často také dochází ke spojení letiště a místních leteckých dopravců, v rámci kterého se dohodnou na společné propagaci. Obecně platí, že mezinárodní velké již zavedené letiště se nemusí soustředit tolik na propagaci, jako letiště menší, regionální. (Průša a kol., 2007)

4.2 Letové provozní služby ATS (Air Traffic Services)

Bezpečnost létání vyplývá v ČR ze zákona o civilním letectví č. 49/1997 Sb., který také definuje letové provozní služby následovně (Žihla a kol., 2010) :

- letové provozní služby včetně letištních
 - letecká komunikační služba
 - letecká meteorologická služba
 - letecká služba pátrání a záchrany
 - letecká informační služba
 - služby při předletové přípravě a monitorování letu
 - služby při odbavovacím procesu na letišti.
- 
- Zajišťují bezpečné vedení letadel po dráze letu

Dnes se ale pro soubor všech aktivit pro zajištění bezpečnosti a plynulosti letového provozu používá název Air Traffic Management (ATM), který Žihla a kol., 2010 volně překládá jako „Uspořádání letového provozu“. Jeho schéma je následující:



Obrázek 1: Schéma struktury systému ATM (Air Traffic Management). Zdroj Žihla a kol., 2010. Vlastní zpracování. [cit. 2013-11-08].

ATFM – Jeho cílem je regulace pohybu letadel, tak aby došlo k omezení kongescí¹.

Patří sem také plánování nabídky a poptávky v čase.

ATS – Zabraňují srážkám letadel ve vzduchu i na zemi, udržují plynulý letecký provoz, poskytují rady a informace k provádění letů a obvykle jako první dávají vědět informační letecké službě o letadlech, po kterých se má začít pátrat nebo ke kterým je třeba vyslat na pomoc záchranná služba.

ASM – Organizuje a řídí letecký prostor, uspokojuje jeho uživatele, rozděluje letecký prostor (dle uživatelů, míst).

¹ Kongesce znamená přeplnění letových cest.

ATC – Poskytuje traťové navigační služby, pokyny posádce letadel při vzletu/přistávání a při pohybu letadel od stání ke vzletové dráze.

FIS – Poskytuje prostřednictvím rádiového signálu rady a informace ohledně provedení letu a nejen letadlům, ale i různým letovým stanovištím.

AS – Jedná se o službu pátrání a záchrany letadel. V případě potřeby vyrozumí příslušné organizace.

AIS – Je organizační složkou řízení letového provozu ČR. Zajišťuje tok informací sloužící pro bezpečnost letového provozu. Vydávají letecké příručky, oběžníky, předpisy, mapy apod. (Žihla a kol., 2010)

4.3 Letecký dopravce

V rámci EU bylo vydáno nařízení č. 1008/2008 „*O společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství*“, které definuje leteckého dopravce následovně: „*Podnik s platnou provozní licencí nebo rovnocenným dokladem.*“ Podnikem se pak rozumí: „*Fyzická nebo právnická osoba, bez ohledu na to, zda je založena za účelem zisku, nebo každý úřední subjekt, bez ohledu na to, zda má právní subjektivitu.*“

4.3.1 Rozdělení leteckých dopravců

Průša a kol., 2007 ve své publikaci podrobně rozděluje letecké dopravce podle několika kategorií:

1. Podle délky přepravy a velikosti sítě přepravy:

- regionální – zahrnují jedno primární letiště a více malých sekundárních letišť. Regionální dopravci pracují nezávisle, popř. spolupracují s větší leteckou společností.

- kontinentální - provozují linky na středních vzdálenostech (v rámci kontinentu). Tito dopravci úzce spolupracují s dálkovými dopravci v rámci aliancí a vzájemných dohod.
- dálkoví – provozují dálkové lety, tedy mezikontinentální přepravu.

Z hlediska délky přepravy a velikosti sítě je nutno zmínit, že autor nerozdělil letecké dopravce příliš přesně. Hlavní aerolinie (Air France, Lufthansa, Delta Airlines, British Airways atd.) mají souběžně i kontinentální i mezikontinentální linky. Bylo by skoro nemožné najít v praxi čistě dálkového dopravce, se specializací pouze na dálkové lety.

2. Podle druhu prodeje přepravních kapacit (způsob organizace přepravy):

- pravidelné - nabízejí dopravu na základě pravidelného letového řádu. Patří sem nízkonákladoví dopravci i klastičtí dopravci. Riziko za nevyužití kapacit nese plně dopravce.
- nepravidelné - nabízejí leteckou dopravu na objednávku. Tyto lety jsou označovány jako charterové lety. Lety provozuje daný dopravce, ale na trhu jsou nabízeny pod jménem objednavatele. Typickým příkladem objednavatele jsou cestovní kanceláře. Kapacity nejsou nabízeny veřejně leteckými dopravci, riziko nese objednavatel. (Průša a kol., 2007)

3. Podle charakteru dopravce:

- klasický (síťový) dopravce - nabízí přepravu s možností navazujících letů. Prodává kapacity především přes cestovní agentury a část svých kapacit poskytuje také pro charterové lety. Nabízí pohodlnější vybavení letadel pro cestující, občerstvení.

- nízkonákladový dopravce - nabízí přepravu z bodu do bodu, bez možnosti navazujících spojů. Soustředí se na snižování nákladů, proto při přepravě většinou neposkytují občerstvení a letadlo je vybaveno větším počtem sedaček. (Průša a kol., 2007)

4. Podle obchodního vytížení dopravce:

- osobní dopravce - primárně provádějí přepravu cestujících. Ostatní přeprava (pošty, zásilek) tvoří pouze doplněk tržeb.
- zbožový dopravci - poskytují jak pravidelnou, tak charterovou přepravu zboží. Pro manipulaci s nákladem využívají kontejnery a palety. Letadlo je také speciálně upraveno pro přepravu nákladů.
- zásilkoví dopravci – specializují se na přepravu zásilek z domu do domu. Tito dopravci mají širokou flotilu letadel. Zásilky jsou přepravovány především v noci, následně probíhá rozvoz zásilek. (Průša a kol., 2007)

4.3.2 Strategie leteckých dopravců

Jeden ze základních cílů leteckých společností je získání nových zákazníků a udržení si těch stávajících. Prostředek jak toho dosáhnout je porozumět jejich potřebám. Zpočátku je vhodné identifikovat rizika a prostředí, ve kterém se letecký dopravce nachází. K tomu by měla sloužit analýza vnějšího prostředí **PESTE**, která rozebírá **p**olitické, **e**konomické, **s**ociální, **t**echnologické a **e**kologické faktory působící na podnik (v tomto případě leteckého dopravce). Tato analýza je převzata od Průša a kol., 2007. Další krok strategie je pak optimalizace rizik, faktorů prostředí s ostatními ekonomickými činnostmi. (Průša a kol., 2007)

1. Politické faktory:

- terorismus
- politická nerovnováha v zemi
- regulace letecké dopravy ze strany státu
- omezování kapacit slotů.

2. Ekonomické faktory:

- ekonomický cyklus
- vývoj poptávky a nabídky po leteckých službách
- ceny ropy, elektřiny
- parita kupní síly obyvatelstva
- vývoj nezaměstnanosti
- výše disponibilního důchodu a reálné mzdy
- inflace.

3. Sociální faktory:

- globalizace
- stárnutí obyvatel
- pocit nejistoty obyvatel
- odlišná struktura rodin (méně časté čtyřčlenné rodiny)
- odlišné zvyky obyvatel (odklon od tradičních destinací)
- emancipace žen.

4. Technologické faktory:

- rozvoj IT technologií
- masivní rozvoj internetu
- rozvoj pozemní dopravy
- videohovory, videokonference.

5. Ekologické faktory:

- klimatické změny a jejich dopad na poptávku po leteckých službách
- meteorologické předpovědi
- zvyšující se požadavky na ochranu životního prostředí
- limity hlučnosti, emisí.

4.4 Regulatorní systém

Vysoké nároky letecké dopravy vedou k její přísné regulaci. Jejím cílem je zadávat příkazy k udržení všeobecného pořádku. Celý proces se děje pod dozorem regulátora a musí odpovídat zákonům jednotlivé země, mezinárodním úmluvám a dalším smlouvám. Regulace se uskutečňuje na dvou úrovních:

- vládní (jedná se o státní regulaci pomocí národního a mezinárodního práva)
- nevládní (samoregulace pomocí organizací, např. IATA). (Žihla a kol., 2010)

Regulaci lze provádět v mnoha oblastech (Žihla a kol., 2010):

- 1. Oblast dopravně politická** – V roce 1944 vznikla mezinárodní Chicagská úmluva, která stanovuje základní principy pro regulaci letecké civilní dopravy. V rámci této oblasti vydává letecké předpisy a standardy také Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO². Tato organizace také vypracovává dodatky (Annexy), které přebírají členské státy jako základ svých právních řádů.
- 2. Oblast obchodně přepravní** - v této oblasti dochází k regulaci vztahů mezi dopravci a uživateli dopravy. S postupným nárůstem komerční přepravy bylo nutné vymezit odpovědnost za přepravu, stanovit přepravní spolupráci, letové řády, uznávání cestovních dokladů, vzájemné vyúčtování, přepravní práva, tarify, poplatky. Hlavním regulátorem v této oblasti se stala organizace IATA³. V této oblasti existuje také regulace ze strany Evropské Unie, a to konkrétně

² ICAO= International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace civilního letectví)

³ IATA= International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)

v podobě nařízení, které Evropský parlament a Evropská rada vydává. Jedná se o nařízení č. 261/2004, *které stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů* a dále nařízení č. 1107/2006, *o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě*.

3. **Oblast technicko-provozní** – Tuto oblast opět reguluje Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO především pomocí nařízení a předpisů, které se týkají náročných leteckých provozních činností, regulace v oblasti ochrany životního prostředí, hospodaření letišť s odpady apod. V rámci evropských států dochází také k regulaci Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví EASA⁴, která vydává technické a provozní normy.
4. **Oblast bezpečnostní** – se zabývá požadavky na bezpečnost letového provozu a požadavky na ochranu před protiprávními činy. Do této oblasti patří dozor nad funkčností letadel, dodržování bezpečnostních norem, protipožární ochrana a jiné. Tato oblast je úzce spojena s oblastí technicko-provozní. Oblast bezpečnostní reguluje Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO (Bezpečnostní manuál *DOC 8993 Security Manual*) i Evropská parlament (*Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2010, kterým se stanoví společná pravidla v oblasti bezpečnosti civilního letectví*) a další mezinárodně přijaté úmluvy (Tokijská, Haagská, Montrealská).
5. **Oblast právních úprav** – tato oblast stanovuje práva na ochranu před nekalou soutěží, zneužívání postavení přirozeného monopolu, pravidla pro přidělování volných slotů, obsah smluv apod. (Žihla a kol., 2010)

⁴ EASA = European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)

4.5 Mezinárodní organizace působící v letecké dopravě

Letecká doprava má od počátku působení mezinárodní charakter. Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, role regulátora v letecké dopravě je nepostradatelná. Vzniklé mezinárodní organizace je možné rozdělit následovně (Bína, Šourek, Žihla, 2007):

- vládní mezinárodní organizace – založeny státem, reprezentovány státními orgány. Vznikají na základě mezinárodních smluv nejméně mezi třemi státy. Mají trvalý charakter. Např. ICAO, EUROCONTROL⁵.
- nevládní mezinárodní organizace – často je představují sdružení, obchodní organizace. Vznik na základě občanskoprávních smluv. Např. IATA, SITA⁶.

4.5.1 Mezinárodní organizace civilního letectví ICAO

Mezinárodní organizace civilního letectví je specializovanou organizací, která patří pod Organizaci spojených národů. Byla založena během Chicagské konference v roce 1944 na podporu bezpečného a řádného rozvoje civilního letectví ve světě. Stanovuje standardy a předpisy, které jsou nezbytně nutné pro bezpečnost civilního letectví. Organizace slouží také jako mezinárodní fórum pro spolupráci v oblasti

⁵ EUROCONTROL = European Organisation for the Safety of Air Navigation (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu)

⁶ SITA= Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (Mezinárodní sdružení pro informační systémy a telekomunikace v letecké dopravě)

letectví. V současné době (listopad 2012) má celkem 191 členů. Jedním ze zakládajících členů byla i ČSR. (webové stránky ICAO, 2012).

Strategické cíle ICAO podle jejich webových stránek jsou následující:

Bezpečnost (Safety)

Bezpečnost v oblasti letectví představuje jádro celé koncepce cílů ICAO. Organizace v tomto směru vydává normy, oběžníky, standardy. Sleduje bezpečnostní trendy a různé ukazatele. Analyzuje obrovské množství údajů o bezpečnosti civilního letectví a snaží se tak popisovat současná i budoucí rizika letecké dopravy.

Zabezpečení (Security)

Spolupráce členských států hraje důležitou roli v oblasti zabezpečení letectví. Za tímto účelem ICAO provádí audity, pomáhá státům při provádění bezpečnostních standardů, při řešení jejich nedostatků a poskytuje právní poradenství.

Ochrana životního prostředí (Environmental Protection)

Představuje pro ICAO velmi důležitý vytyčený cíl. V této oblasti vydává řadu norem, opatření, poradenských manuálů, které se týkají problematiky hluku letadel, emisí motorů letadel, různých technologických zlepšení, provozních postupů či řádné organizace letového provozu.

Udržitelný rozvoj letecké přepravy (Sustainable Development of Air Transport)

ICAO svojí působností a prací přispívá k vytváření příznivých podmínek pro udržitelný rozvoj letecké přepravy. Práce v této oblasti podporuje dosažení předchozích strategických cílů ICAO prostřednictvím vydávání zásad a metodických pokynů.

Činnost ICAO je řízena pomocí Shromáždění (The Assembly), ve kterém má každý členský stát svého zástupce. Schází se jednou za 3 roky. Mezi základní pravomoci Shromáždění patří volba členských států zastoupených v Radě a schvalování rozpočtu organizace. Shromáždění svolává Rada ICAO (The Council).

Rada ICAO se skládá z 36 členských států volených na 3 roky. Rada má mnoho funkcí. Předkládá výroční zprávy, spravuje finance ICAO, jmenuje generálního tajemníka a další.

4.5.2 Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu EUROCONTROL

Vládní organizace EUROCONTROL vznikla v roce 1960, jako civilně vojenská organizace. V současnosti (listopad 2012) se organizace skládá z 39 států, Česko vstoupilo do organizace v roce 1996 jako 20. člen v pořadí.

EUROCONTROL podporuje členské státy, aby dosáhly bezpečného, účinného a k životnímu prostředí šetrného řízení leteckého provozu v rámci celé Evropy. Hraje klíčovou roli v Evropě, tím že spolupracuje s téměř všemi státy Evropy na vytvoření „jednotného evropského nebe“, které by mělo splňovat požadavky na bezpečnost, kapacitu a výkon letecké přepravy v 21. století. (www stránky EUROCONTROL, listopad 2012)

Mezi hlavní činnosti EUROCONTROL patří (www stránky EUROCONTROL, listopad 2012):

- budování jednotné evropské sítě řízení leteckého provozu
- podpora tvorby pravidel a regulace pro evropské letectví
- služby řízení letového provozu pro země Beneluxu a severozápadní Německo
- účtování a výběr traťových a letištních poplatků jménem členských států.

Kromě těchto hlavních činností, se organizace specializuje v dalších oblastech letecké dopravy:

- organizace vzdušného prostoru
- letecký informační management
- tok letového provozu a řízení kapacit
- ekonomika a obchodní případy
- komunikace, navigace

- dopad letectví na životní prostředí
- bezpečnost
- statistiky a prognózy.

4.5.3 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA

Mezinárodní organizace IATA působí v oblasti letecké přepravy od roku 1919, kdy byla založena v Haagu. Měla původní název International Air Traffic Association (dnes International Air Transport Association). Její činnost přerušila druhá světová válka. Po válce v roce 1945 byla opět oficiálně ustanovena v Havaně na Kubě. Zde bylo ČSR jedním z jejich zakládajících členů. (Bína, Šourek, Žihla, 2007)

IATA má dnes (listopad 2012) celkem 243 členů. Mezi nimi jsou přední světoví osobní a nákladní letečtí dopravci, kteří dohromady reprezentují 84% celkového objemu letecké dopravy na světě. (webové stránky IATA, 2012)

Od druhé světové války, tedy během 60 let svého působení na trhu letecké přepravy, IATA vyvinula obchodní normy a jiné standardy, které vybudovaly globální leteckou dopravu. Dnešním posláním IATA je zastupovat, vést a sloužit celému odvětví letecké přepravy. (webové stránky IATA, 2012)

Hlavní cíle IATA jsou následující (Bína, Šourek, Žihla, 2007):

- pomáhat vytvořit jednotný světový systém bezpečné, pravidelné a hospodárné přepravy (snížení poplatků, jednotné cestovní doklady atd.)
- zajištění spolupráce leteckých společností s cílem vytváření společných norem a postupů pro činnosti, které se vážou na leteckou dopravu
- spolupráce s ICAO na zavádění standardů do praxe
- zajišťovat kompletní informace o letecké dopravě pro své členy.

Pro každý rok se sestavují dílčí cíle. Pro představu, např. pro rok 2012 jsou to podle www stránek IATA následující cíle:

- Oblast bezpečnosti a zabezpečení - dokončit koncepci „Checkpointu budoucnosti“⁷ a testovat jeho součásti na letištích.
- Oblasti financí - zaměřit se na veškeré poplatky spojené s leteckou přepravou. Snažit se o jejich snížení. Sedm hlavních poskytovatelů/států se zavázalo k více příznivým cenovým dohodám. Zlepšit služby sedmi poskytovatelů/států v dodání paliva, pomoci jim zlepšit letištní infrastrukturu a řízení letového provozu.
- Oblast regulace – zabránit provádění nových nákladných regulačních zátěží na odvětví. Zlepšit vnímání role letectví v hospodářském a globálním prostředí.
- Náklady členských států – snížení členských poplatků.

(webové stránky IATA, 2012)

4.5.4 Mezinárodní sdružení pro informační systémy a telekomunikace v letecké dopravě SITA

Toto mezinárodní sdružení bylo založeno v roce 1949. Dnes je jediným globálním poskytovatelem informačních technologií a komunikačních služeb. Má více než 500 aktivních členů, mezi něž patří letecké společnosti, letiště, nákladní dopravci, poskytovatele globálních distribučních systémů (GDS) a další. Zastoupení členských států tvoří 90% celosvětové letecké přepravy. Organizace působí v 220 zemích světa. Sídlem společnosti je Geneva, Švýcarsko. (webové stránky SITA, 2012).

⁷ Pro bližší představu Checkpointu budoucnosti doporučuji shlédnout video dostupné online na: http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=3JUBz_Q_LCM. Více informací o systému se nachází na stránkách IATA - <http://www.iata.org>

Z organizačního hlediska je sdružení řízeno Valnou hromadou. Ta volí Radu ředitelů a Dozorčí radu. V čele společnosti je výkonný ředitel. V České republice působí organizační složka SITA – Sita Information Networking Computation B. V. (Bína, Šourek, Žihla, 2007).

Pro praxi mají největší význam následující produkty (Bína, Šourek, Žihla, 2007):

- Rezervační systém GABRIEL – rezervace letenek, ubytování, zapůjčení automobilů.
- TIMAC - tento systém zajišťuje vízové a celní požadavky
- YIELD MANAGEMENT – zajišťuje zvýšení tržeb pomocí řízení kapacit v letadlech
- WORLD TRACER – program, který pomáhá hledat zpožděná zavazadla. Identifikuje také poškozená zavazadla.

Každý člen SITA má také svojí SITA adresu, na kterou mu mohou ostatní členové poslat zprávu. Tato adresa je tvořena ze 7 písmen. První 3 písmena znamenají město nebo letiště. Další 2 písmena představují adresu letecké společnosti, popř. osobu komu je zpráva určena. Poslední dvě písmena pak identifikují samotnou leteckou společnost. (Bína, Šourek, Žihla, 2007)

5 Země Visegrádu

Visegrádská skupina zemí (také označována jako Visegrádská čtyřka nebo V4) vznikla na základě mezinárodní spolupráce čtyř zemí - České republiky, Maďarska, Polska a Slovenska. Všechny čtyři státy spojuje společná minulost. Skupina se snaží podporovat spolupráci mezi všemi členy v oblasti vědy, vzdělání, kultury a šíření informací a zároveň rozšiřovat spolupráci mezi sousední země. *„Veškeré aktivity Visegrádské skupiny jsou směřovány k posílení stability v regionu střední Evropy⁸“*. (webové stránky Visegrádské skupiny, 2012)

5.1 Historie Visegrádu

Spolupráce skupiny čtyř zemí označovaných jako Visegrádská čtyřka vznikla původně jako Visegrádská trojka dne 15. 2. 1991. Čtyřka se stala až po rozpadu Československé federativní republiky v roce 1993. Prezidenti tří zemí (za ČSFR Václav Havel, za Polsko Lech Walesa, za Maďarsko Árpád Gönz) podepsali *„Deklaraci o spolupráci České a Slovenské Federativní Republiky, Polské republiky, Maďarské republiky na cestě evropské integrace“*. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR a webové stránky Visegrádské skupiny, 2012)

Deklarace stanovovala následující strategické cíle:

- *„v plném smyslu obnovení státní suverenity, demokracie a svobody;*
- *likvidace všech existujících společenských, ekonomických, duchovních pozůstatků totalitního systému;*
- *vybudování parlamentní demokracie, moderního právního státu, dodržování lidských práv a svobod;*
- *vytvoření moderního tržního hospodářství;*

⁸ Visegrádská skupina: O V4 [online]. [cit. 2012-11-28]. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/v4-110412>

- *plné zapojení do evropského politického, hospodářského, bezpečnostního a právního systému*⁹“.

Místo setkání prezidentů jednotlivých zemí V4, město Visegrád, mělo také historický význam. Na tomto místě se v roce 1335 sešli tři významní panovníci: Jan Lucemburský (král český), Karel Robert (král uherský) a Kazimír III. (král polský). Jednali o společné spolupráci a řešili společné neshody. Avšak toto historické hledisko nebylo jediným důvodem vzniku Visegrádské skupiny a její vzájemné spolupráce. Po pádu komunismu se dalo předpokládat, že všechny státy V4 budou muset řešit obdobné problémy a budou muset přejít každý k demokratické společnosti. Spolupráce zemí se v tomto ohledu zdála být snazší variantou. Vznik spolupráce také pramenil ze společných politických a ekonomických názorů jednotlivých představitelů. Každá země se chtěla začlenit do evropské integrace a společná cesta byla výhodná. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR, 2012)

První 3 roky po vzniku Visegrádské skupiny byly rozhodující. Skupina měla velký vliv při jednání s NATO a EU. Postupně se ale začala vyjednávací síla V4 zmenšovat, protože u některých jejích představitelů převládal názor, že samostatné vyjednávání bude výhodnější. Se vstupem zemí V4 do EU a NATO došlo k evropské integraci, tudíž také k naplnění původních cílů deklarace. Země se však rozhodly spolupráci neukončit a utvářet ji i nadále. V roce 2004 členské státy přijaly významný dokument *„Declaration of Prime Ministers of the Czech Republic, the Republic of Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic on cooperation of the Visegrád Group countries after their accession to the European Union*¹⁰“, který se

⁹ Deklarace o spolupráci České a Slovenské Federativní Republiky, Polské republiky, Maďarské republiky na cestě evropské integrace. In: Visegrád, 15. 2. 1991. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/historie>

¹⁰ Declaration of Prime Ministers of the Czech Republic, the Republic of Hungary, the Republic of Poland and the Slovak Republic on cooperation of the Visegrád Group countries after their accession to the European Union. In: Kroměříž, 12. 5. 2004. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/documents/visegrad-declarations/visegrad-declaration-110412-1>

zabývá novou spoluprací členských států po vstupu do EU. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR, 2012)

Každý rok předsedá skupině jiný členský stát. Pro období 2012/13 vykonává předsednickou funkci Polsko (následovat bude Maďarsko, Slovensko, Česko). Předsednictví se předává vždy z 30. června na 1. července a trvá tedy přesně jeden rok. Jednou za rok se také koná summit premiérů zemí V4. Během roku se konají různá setkání představitelů zemí V4. V praxi je nejvíce viditelná spolupráce ministerstev jednotlivých zemí. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR, 2012)

V dnešní době nemá skupina tak silný vliv jako na začátku, ale rozhodně je považována ostatními státy za velmi stabilní. Skupina je ostatními státy také vnímána velmi pozitivně, v rámci toho, jak se jednotlivé státy vyrovnaly s přechodem od komunismu k demokracii. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR, 2012)

5.2 Zeměpisná charakteristika zemí

Skupina zemí V4 se svou geografickou polohou řadí mezi země střední Evropy. Pokud bychom měli vyjmenovat její sousedy od severu na východ, bylo by to Baltské moře, Rusko, Litva, Bělorusko, Ukrajina. Od východu směrem na jih pak Rumunsko, Srbsko, Chorvatsko, Slovinsko. Od jihu směrem na západ a pak na sever sousedí V4 s Rakouskem a Německem. Stát s největší rozlohou je Polsko (304 255km²), nejmenší Slovensko (48 105km²). Rozloha všech zemí představuje zhruba 2,35% celkové rozlohy Evropy. Stát s největším počtem obyvatel je Polsko (38 441 588). Počet obyvatel zemí V4 představuje 8,86% populace Evropy (Český statistický úřad, 2010). Veškerá data pocházejí z Českého statistického úřadu, jsou dostupná online a jsou znázorněny v Tabulce č. 1:

Světadíl, skupina zemí, jednotlivé země	Rok 2011		
	Rozloha (km ²)	Hustota obyvatel na km ²	Střední stav obyvatelstva
Evropa	22 167 994	33,2	735 705 115
V4	520 833	123,7	64 411 935
Česká republika ¹⁾	78 865	133,4	10 517 247
Maďarsko	89 608	111,3	9 976 062
Polsko	304 255	126,3	38 441 588
Slovensko	48 105	113,9	5 477 038
¹⁾ Data za rok 2010			

Tab. 1: Rozloha, hustota, střední stav obyvatelstva vybraných zemí (skupin zemí, světadílů) pro rok 2011. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. [online]. Praha, 24. 02. 2012 [cit. 2012-11-29]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-2

Podle administrativního rozdělení je v České republice 14 krajů, 77 okresů (jejich působnost nahradily obce s rozšířenou působností, ovšem členění na okresy bylo ponecháno pro statistické účely a pro státní správu) a dále 205 obcí s rozšířenou působností. V rámci klasifikace EU NUTS II je v ČR 8 regionů. Slovensko je rozděleno na 8 samosprávních krajů a 79 okresů. V Polsku platí trojstupňové rozdělení státu, tj. vojvodství (=kraje), okresy a obce. K 31. 12. 2009 bylo v Polsku celkem 16 vojvodství, 379 okresů a 2478 obcí. Podle klasifikace EU NUTS I je v Polsku 6 regionů. V Maďarsku je administrativní členění dvoustupňové a je tvořeno z 19 žup a z 23 velkých měst s pravomocemi žup. (webové stránky Ministerstva zahraničních věcí ČR, 2012)

V České republice převládají pahorkatiny a vrchoviny. Roviny se vyskytují převážně kolem největších řek. Státní hranici lemují na mnoha místech hory. Nejvyšším bodem je Sněžka (1602m) naopak nejnižším bodem je Hřensko (115m). Sever a střed Slovenka pokrývají hory. Největší část zabírají Vysoké a Nízké Tatry, které jsou součástí pohoří Karpaty. Na jihu a východě se nacházejí 2 největší nížiny a to Podunajská a Východoslovenská nížina. Nejvyšší horou je Gerlachovský štít (2655m). Polsko je skoro celé pokryto nížinami a rovinami. Hory jsou patrné na jihozápadě, kde tvoří hranici s Českem, a na jihu, kde pokračuje pohoří Tatry ze Slovenska. Nejvyšší horou je Rysy (2499m). Reliéf Maďarska z velké části tvoří nížiny a roviny. Největší nížinou je Velká uherská nížina. Hory bychom našli v Maďarsku pouze na severu, kde se také nachází nejvyšší vrchol Maďarska – Kékes.

Země V4 se společně nacházejí v mírném podnebném pásu. Pravidelně se ve všech zemích střídají 4 roční období. Nejstudenějším měsícem je obvykle leden, nejteplejším pak červenec. Obvykle bývají tuhé zimy a horká léta. Avšak musíme brát v úvahu např. Slovensko, kde velkou část území pokrývají hory, tudíž i v nejteplejší oblasti Podunajské nížiny dosahují teploty v létě průměrně 18-21°C¹¹. Charakter počasí (teplota, počet srážek, vítr) se tedy odvíjí od nadmořské výšky.

Vodstvo České republiky má jednu zajímavost. Na jeho území se stýkají 3 povodí – povodí řeky Labe (ústí do Severního moře), povodí řeky Dunaj (ústí do Černého moře), povodí řeky Odry (ústí do Baltického moře). Nejdelší řekou je Vltava (433km). Jezer je v ČR velmi málo, převládají uměle vytvořené rybníky a přehrad. Největší soustava rybníků se nachází v jižních Čechách. Pro většinu řek Slovenska je typické, že nejvíce vody mají na jaře, když taje sníh. To ale neplatí pro řeku Dunaj, která má nejvíce vody v létě, kvůli tání ledovců v Alpách. Dunaj se svými přítoky (Váh, Nitra) patří k úmoří Černého moře. Do Černého moře tečou také řeky Poprad a Dunajec (pramení na severu Slovenska). Nejdelší řekou Slovenska je Váh (389 km). Největší slovenské jezero je Velké Hincovo Pleso, ledovcového původu. Velký význam mají vodní nádrže, např. vodní dílo Gabčíkovo, především pro výrobu elektrické energie. Polské vodstvo je charakteristické hustou říční sítí. Největší jsou řeky Visla a Odra, které ústí do Baltského moře. Také se zde nachází velké množství jezer a přehrad. V Tatrách v Polsku bychom také mohli najít jezera ledovcového původu, stejně tak jako na Slovensku. Nejdůležitější řekou pro celé Maďarské vodstvo je Dunaj. Na Dunaji leží mnoho měst, např. Budapešť či Visegrád. Všechny maďarské toky patří k úmoří Černého moře.

¹¹ Klimatické pomery Slovenskej republiky. SLOVENSKÝ HYDROMETEOROLOGICKÝ ÚSTAV. [online]. Bratislava, 2012 [cit. 2012-11-29]. Dostupné z: <http://www.shmu.sk/sk/?page=1064>

5.3 Ekonomická situace

Všechny země Visegrádské skupiny si prošly komunistickým zřízením. K převratu došlo ihned po druhé světové válce nebo krátce po ní. To velmi ovlivnilo vývoj jejich ekonomik. Hospodářství fungovalo na principu centrálního plánování, orientace byla především na těžký průmysl. Došlo tedy k potlačení ostatních oborů a průmyslových oblastí. Až po pádu komunistických režimů se začaly uplatňovat principy tržního hospodářství. Pro všechny země bylo ale velmi těžké se přizpůsobit.

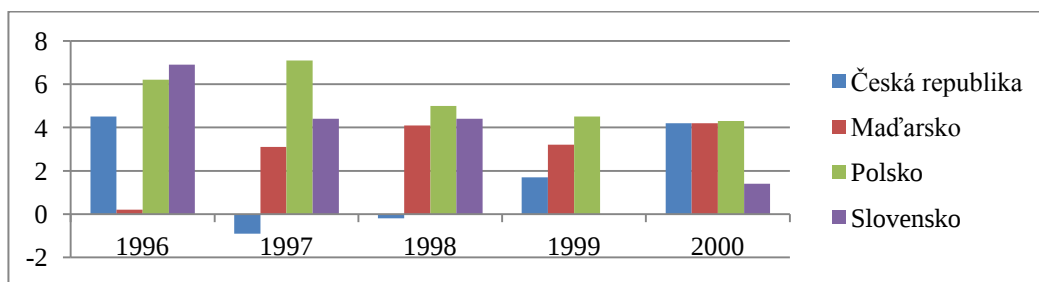
Jako základní ukazatel hodnocení vývoje ekonomik jsem vybrala HDP (reálný růst). Tento ukazatel hodnotí ekonomickou výkonnost jednotlivých zemí v čase bez ohledu na cenové změny. Pro zjištění míry růstu HDP používá EUROSTAT¹² HDP v běžných cenách oceněný v cenách předchozího roku. Jako počáteční rok byl zvolen rok 1996, protože pro roky 1993 (rok založení V4), 1994 a 1995 nemá EUROSTAT dostupná všechna data pro všechny čtyři země.

V prvních letech existence skupiny, tedy mezi léty 1996 a 2000 se nejlépe vedlo ekonomice Polska, jejíž kumulovaný HDP dosahoval 27,1% (Tabulka 2 a Graf 1). Nejhuře na tom byla ekonomika České republiky s kumulovaným HDP 9,3%. V České republice také jako v jediné zemi dosahoval HDP v tomto období dvakrát záporných hodnot. (Tabulka 2 a Graf 1).

	1996	1997	1998	1999	2000	suma 1996-2000
Česká republika	4,5	-0,9	-0,2	1,7	4,2	9,3
Maďarsko	0,2	3,1	4,1	3,2	4,2	14,8
Polsko	6,2	7,1	5	4,5	4,3	27,1
Slovensko	6,9	4,4	4,4	0	1,4	17,1

Tab. 2: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 1996 do roku 2000. EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>

¹² EUROSTAT = Statistický úřad evropských společenství. Založen v roce 1953, sídlo Lucembursko. Poskytuje statistiky generálním ředitelství jednotlivých zemí, Evropské komisi a jiným institucím o celém Společenství. Umožňuje tak srovnání mezi evropskými zeměmi.

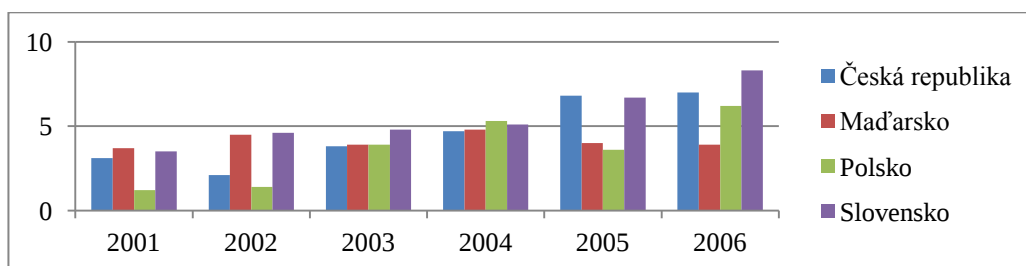


Graf 1: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 1996 do roku 2000. Data EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>

Mezi lety 2001 a 2006 došlo ke konstantnímu růstu HDP v České republice a to z 3,1% až na 7%. Stejný trend růstu každý rok vykazovalo také Slovensko, a to z 3,5% na 8,3%. Slovensko vykázalo obecně největší kumulovaný růst HDP. U Maďarska a Polska můžeme sledovat střídavý pokles a růst HDP. (Tabulka 3, Graf 2)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	suma 2001-2006
Česká republika	3,1	2,1	3,8	4,7	6,8	7	27,5
Maďarsko	3,7	4,5	3,9	4,8	4	3,9	24,8
Polsko	1,2	1,4	3,9	5,3	3,6	6,2	21,6
Slovensko	3,5	4,6	4,8	5,1	6,7	8,3	33

Tab. 3: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2001 do roku 2006. EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>

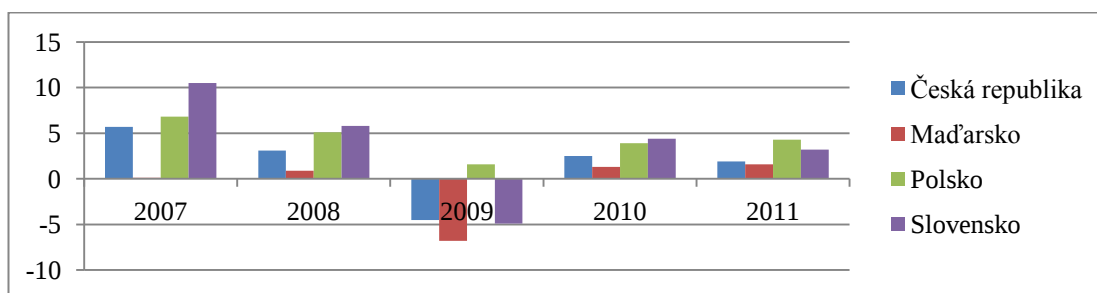


Graf 2: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2001 do roku 2006. Data EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>

Poslední etapu tvoří roky 2007 až 2011. Na vývoji ekonomik jednotlivých států je patrná globální krize, která vyvrcholila v roce 2009. Jedinou zemí, která v tom to roce nezaznamenala záporný růst HDP, bylo Polsko. (Tabulka 4, Graf 3)

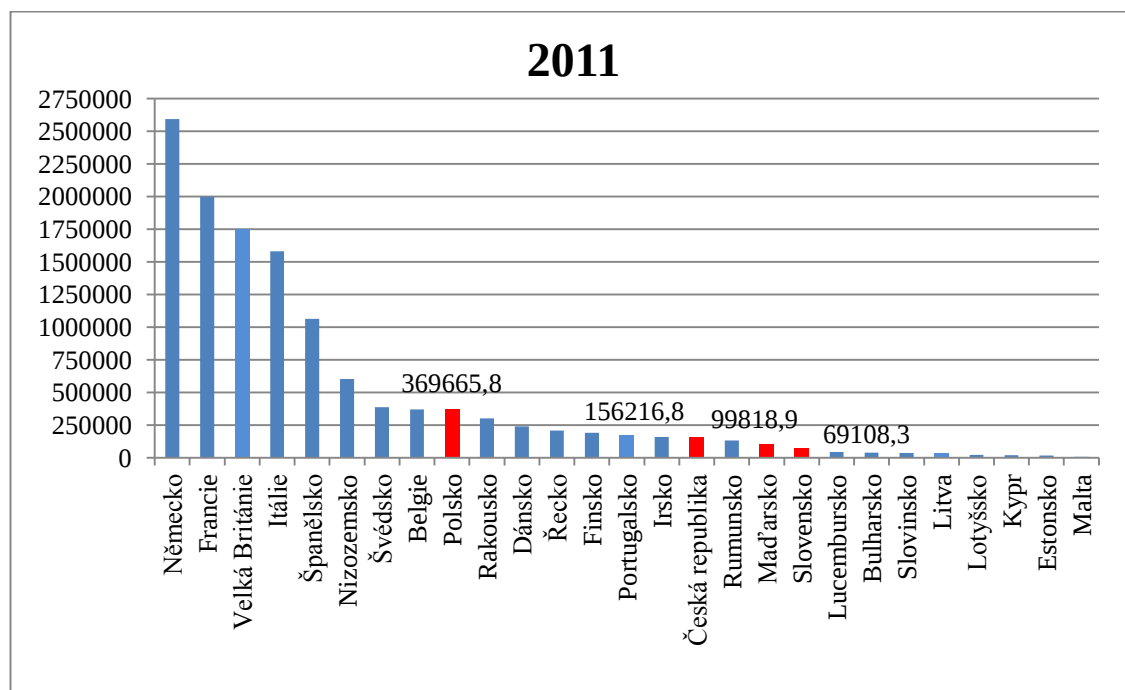
	2007	2008	2009	2010	2011	suma 2007-2011
Česká republika	5,7	3,1	-4,5	2,5	1,9	8,7
Maďarsko	0,1	0,9	-6,8	1,3	1,6	-2,9
Polsko	6,8	5,1	1,6	3,9	4,3	21,7
Slovensko	10,5	5,8	-4,9	4,4	3,2	19

Tab. 4: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2007 do roku 2011. EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>



Graf 3: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2006 do roku 2011. Data EUROSTAT. [online]. 27. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=0&language=en&pcode=tec00115>

Pro posouzení ekonomické síly se také uvádí výše HDP v tržních cenách. Graf 4 proto nabízí srovnání ekonomické výkonnosti jednotlivých zemí V4 s ostatními členskými státy EU za poslední sledované období, tedy rok 2011. Nejvyšší ekonomickou sílu má Polsko (369665,8 milionů EUR), následuje Česká republika (156216,8 milionů EUR), Maďarsko (99818,9 milionů EUR) a na posledním místě Slovensko (69108,3 miliony EUR).



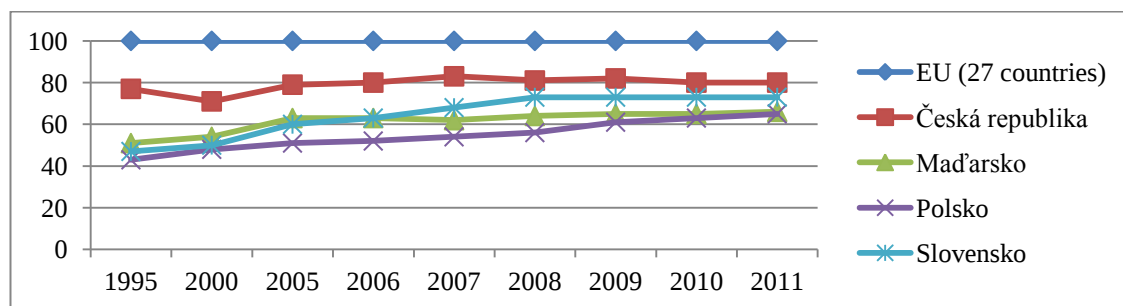
Graf 4: Hrubý domácí produkt v tržních cenách v milionech EUR pro rok 2011. Data EUROSTAT. [online]. 02. 03. 2013 [cit. 2013-03-04]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tec00001>

Dalším měřítkem ekonomické výkonnosti je objemový index HDP na obyvatele vyjádřený ve standardu parity kupní síly. Jedná se o společnou měnu, která smazává rozdíly v jednotlivých státech a umožňuje srovnání HDP mezi jednotlivými zeměmi než srovnání v čase. Tento index je uveden v Tabulce 5 a Grafu 5 ve vztahu k průměru EU27, který je roven 100. Pokud hodnoty překročí 100, znamená to, že přesahují průměr.

Ovšem ani jeden ze států V4 nedosahuje průměru EU27. Nejvíce se k němu blíží Česká republika.

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU (27)	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Česká republika	77	71	79	80	83	81	82	80	80
Maďarsko	51	54	63	63	62	64	65	65	66
Polsko	43	48	51	52	54	56	61	63	65
Slovensko	47	50	60	63	68	73	73	73	73

Tab. 5: Vývoj HDP na obyvatele podle parity kupní síly EU 27=100 v období 1995 až 2011. EUROSTAT. [online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&pagin=0&language=en&pcode=tec00114>

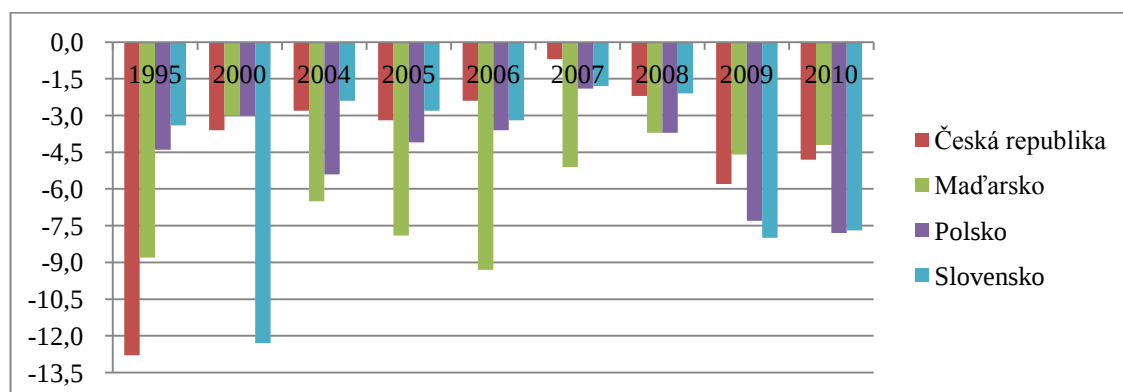


Graf 5: Vývoj HDP na obyvatele podle parity kupní síly EU 27=100 v období 1995 až 2011. EUROSTAT. [online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-11-30]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&pagin=0&language=en&pcode=tec00114>

Při hodnocení situace v zemích V4 bychom se měli také zaměřit na to, kolik % tvoří jejich vládní deficit ve vztahu k HDP. Z Tabulky 6 a Grafu 6 je jasné vidět, že vládní deficit kopíruje hospodářský cyklus, který má vrchol v roce 2007. V tomto roce mají státy V4 (kromě Maďarska) nejmenší deficity a velmi snadno by tak splnily Maastrichtské kritérium 3%. Oproti tomu v roce 2004, kdy země V4 vstoupily do EU, by Maastrichtský požadavek splnila jen Česká republika.

	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Česká republika	-12,8	-3,6	-2,8	-3,2	-2,4	-0,7	-2,2	-5,8	-4,8
Maďarsko	-8,8	-3,0	-6,5	-7,9	-9,3	-5,1	-3,7	-4,6	-4,2
Polsko	-4,4	-3,0	-5,4	-4,1	-3,6	-1,9	-3,7	-7,3	-7,8
Slovensko	-3,4	-12,3	-2,4	-2,8	-3,2	-1,8	-2,1	-8,0	-7,7

Tab. 6: Vývoj vládního deficitu v % HDP v období 1995 až 2010. Český statistický úřad. Pramen EUROSTAT. [online]. 8. 12. 2011 [cit. 2012-11-29]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-8



Graf 6: Vývoj vládního deficitu v % HDP v období 1995 až 2010. Český statistický úřad. Pramen EUROSTAT. [online]. 8. 12. 2011 [cit. 2012-11-29]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-8

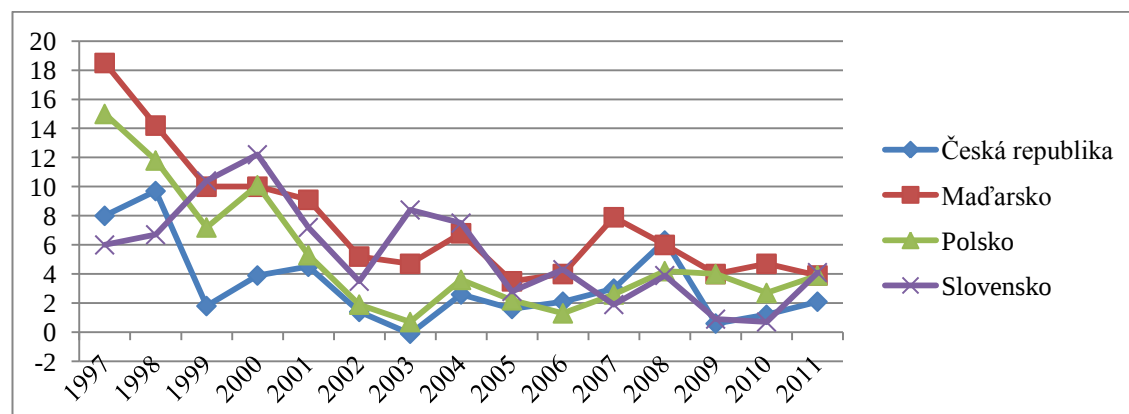
Dalším makroekonomickým faktorem je inflace. Inflace znamená nárůst cenové hladiny. Data v Tabulce 7 a Grafu 7 pocházejí z databáze EUROSTATU, který definuje HICP¹³, které jsou tvořeny pro mezinárodní srovnání inflace spotřebitelských cen v jednotlivých zemích EU. Tyto indexy využívá i Evropská centrální banka ke sledování inflace v Hospodářské a měnové unii. (zdroj webové stránky ČSÚ, 2013)

Zajímavý je fakt, že v České republice došlo v roce 2003 k deflaci, tedy k poklesu cenové hladiny. Deflace je negativním, nechtěným jevem. Nedochází k ní velmi často, pouze zřídka, a to většinou ve vyspělých státech. Nebezpeční deflace spočívá v deflační spirále¹⁴.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Česká republika	8	9,7	1,8	3,9	4,5	1,4	-0,1	2,6	1,6	2,1	3	6,3	0,6	1,2	2,1
Maďarsko	18,5	14,2	10	10	9,1	5,2	4,7	6,8	3,5	4	7,9	6	4	4,7	3,9
Polsko	15	11,8	7,2	10,1	5,3	1,9	0,7	3,6	2,2	1,3	2,6	4,2	4	2,7	3,9
Slovensko	6	6,7	10,4	12,2	7,2	3,5	8,4	7,5	2,8	4,3	1,9	3,9	0,9	0,7	4,1

Tab. 7: Míra inflace (HICP) – průměrné roční tempo v % pro období 1997 až 2011. EUROSTAT.

[online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&pagin=1&langure=en&pcode=tec00118>



Graf 7: Míra inflace (HICP) – průměrné roční tempo v % pro období 1997 až 2011. EUROSTAT.

[online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Data dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&pagin=1&langure=en&pcode=tec00118>

¹³ HICP = Harmonized Indices of Consumer Prices (Harmonizované indexy spotřebitelských cen)

¹⁴ Deflační spirála= ceny klesají, snižují se tržby výrobců, ti musí snižovat náklady. Dochází k poklesu mezd nebo k propouštění a k nárůstu nezaměstnanosti. Sníží se poptávka domácností po výrobcích a zvýší se tlak na snížení cen na trhu.

Pokud si uděláme kumulovaný součet inflace mezi roky 1996 až 2011, nejnižší inflaci vykazuje Česká republika, růst cenové hladiny zde dosahoval 48,7%. Oproti tomu Maďarsko má zhruba trojnásobek a to 112, 5%. Ve Slovensku je to zhruba dvojnásobek 80,5%. Po České republice je druhé nejlepší Polsko, s kumulovanou inflací 76,5%.

5.4 Sociální situace

Základní fakta o počtu obyvatel Visegrádské skupiny byly popsány výše v Tabulce 1. Co se týče národnostního složení obyvatelstva, tak bychom mohli říci, že je celkem homogenní. Většinu obyvatel České republiky tvoří Češi (90,4%). Asi 92,3% obyvatel Maďarska jsou Maďaři. Počet Poláků v Polsku dosahuje 96,7%. Na Slovensku jsou Slováci zastoupeni v 85,8% míře. (webové stránky The World Factbook, CIA - Central Intelligence Agency, 2013)

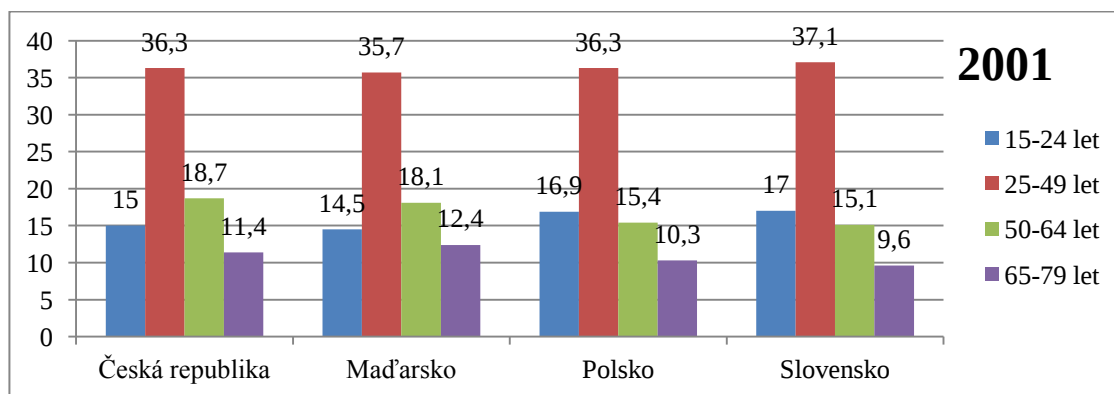
Všechny země V4 se od počátku vzniku potýkají s populační krizí. Tato krize nejvíce dopadá na Maďarsko, které se už 20 let (od 1990 do 2010) potýká s negativním růstem populace. Negativní růst populace zaznamenala také Česká republika a to mezi léty 1995-2005. Od roku 2007 se přirozený přírůstek obyvatel ČR pohybuje kolem průměru EU. Co se týče Maďarska, tam se v posledních letech blížily přírůstky obyvatelstva k nule. Slovensko v roce 2009 a 2010 překonalo i průměr EU, jinak hodnoty v předchozích letech se také blížily k nule jako u Maďarska. (Tabulka 8)

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010
EU 27	2	0,4	0,6	0,6	1	1,2	1	1
Česká republika	0,1	-2,1	-1,8	-0,6	1	1,4	1	1
Maďarsko	-1,9	-3,2	-3,7	-3,8	-3,5	-3,1	-3,4	-4
Polsko	4,1	1,2	0,3	-0,1	0,3	0,9	0,9	0,9
Slovensko	4,8	1,6	0,5	0,2	0,1	0,8	1,5	1,3

Tab. 8: Přirozený přírůstek¹⁵ na 1000 obyvatel v období 1990 až 2010. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Pramen: EUROSTAT. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-

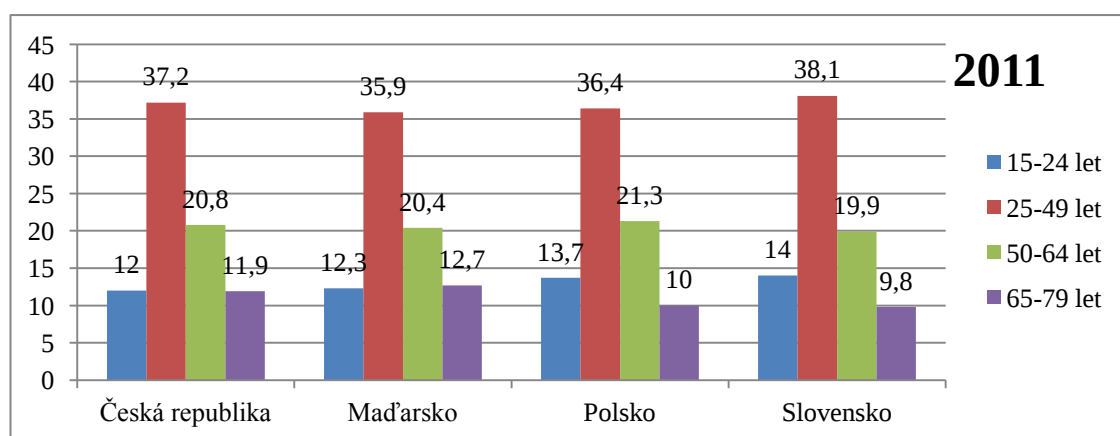
¹⁵ Přirozený přírůstek obyvatelstva je podíl přírůstku obyvatelstva přirozenou měnou (rozdíl mezi počtem živě narozených a zemřelých) a průměrného stavu obyvatelstva v daném roce. Zdroj EUROSTAT.

Ve společnosti už se dlouho objevuje trend, kdy se mladé páry rozhodují díky své ekonomické a sociální situaci mít děti až v pozdějším věku nebo je nemít vůbec. Tento fakt se odráží do značné míry také na struktuře obyvatelstva. Z Grafu 8 a Grafu 9 jasně vyplývá trend pro všechny země V4. Dochází k úbytku obyvatelstva v předproduktivním věku (15-24let) a k nárůstu počtu obyvatel v obou produktivních skupinách (25-49let a 50-64let). K nárůstu samozřejmě dochází i v postproduktivní skupině (65-79let). Ve společnosti dochází k poklesu porodnosti a roste počet starších obyvatel. Jasný signál stárnutí celé populace V4.



Graf 8: Počet obyvatel podle věkových skupin pro rok 2001 (podíl na celkovém počtu obyvatel v %).

EUROSTAT. [online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Data dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00010>



Graf 9: Počet obyvatel podle věkových skupin pro rok 2011 (podíl na celkovém počtu obyvatel v %).

EUROSTAT. [online]. 26. 11. 2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Data dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tps00010>

Nejen populační krize trápí země V4. S vysokou mírou nezaměstnanosti se potýká celá EU. Tabulka 9 nabízí srovnání míry nezaměstnanosti jednotlivých zemí V4 s průměrem EU v posledních deseti letech. Podle EUROSTATU, který data poskytuje, „míra nezaměstnanosti představuje nezaměstnané osoby jako procentní podíl z pracovní síly = aktivního obyvatelstva. Pracovní síla je celkový počet zaměstnaných a nezaměstnaných osob.“¹⁶

Česká republika byla vždy v posledních deseti letech pod průměrem EU. V rámci srovnání je na tom nejlépe. Drží si konstantně nejnižší míru nezaměstnanosti ze zemí V4. Další pozitivní trend v poklesu nezaměstnanosti pod průměr zemí EU vykazuje od roku 2008 Polsko. Výrazný pokrok, pokud si všimneme, že mezi léty 2000 – 2005 byla míra nezaměstnanosti dvojnásobná. Opakem Polska je Maďarsko, ve kterém je od roku 2007 nezaměstnanost každý rok nad průměrem EU. Výjimečné postavení má Slovensko, které se v červených číslech pohybuje již 10 let. Nezaměstnanost se jim sice podařilo postupně snížit, ale stále výrazně převyšuje průměr V4.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU 27	8,8	8,6	8,9	9,1	9,3	9	8,3	7,2	7,1	9	9,7	9,7
Česká republika	8,7	8	7,3	7,8	8,3	7,9	7,1	5,3	4,4	6,7	7,3	6,7
Maďarsko	6,3	5,6	5,6	5,8	6,1	7,2	7,5	7,4	7,8	10	11,2	10,9
Polsko	16,1	18,3	20	19,7	19,1	17,9	13,9	9,6	7	8,1	9,6	9,6
Slovensko	18,9	19,5	18,8	17,7	18,4	16,4	13,5	11,2	9,6	12,1	14,5	13,6

Tab. 9: Míra nezaměstnanosti v období 2000 až 2011. EUROSTAT. [online]. Praha, 30.11.2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdec450>

¹⁶ „Do nezaměstnaných osob patří osoby ve věku 15 až 74 let, které byly: a. bez práce (nebyly zaměstnané) během referenčního týdne, b. jsou k dispozici pro nástup do práce, tzn. jsou připraveny pro výkon placeného zaměstnání nebo sebezaměstnání (zaměstnání ve vlastním podniku) před koncem dvou týdnů následujících po referenčním týdnu, c. aktivně hledající práci, tzn. podnikající aktivní kroky pro hledání placeného zaměstnání nebo sebezaměstnání (zaměstnání ve vlastním podniku) ve čtyřtýdenním období končícím referenčním týdnem, nebo kteří našli práci s pozdějším začátkem, tzn. max. v tříměsíčním období.“

Přísun informací je nezbytný pro rozvoj a formování celé společnosti. Vzdělání, informace a výzkum spolu úzce souvisejí. V rámci hodnocení sociální situace v zemích V4 se tedy zaměříme na výdaje jednotlivých států na školství. Školství prošlo významnými změnami – decentralizací. Kromě škol státních máme nejrůznější úrovně škol soukromých. Ze statistických ročenek vyplývá, že počet středoškolských a vysokoškolských absolventů stoupá. V současnosti mají právě absolventi největší problém s uplatněním na trhu práce. Nedostatek financí ve školství způsobuje, že na jednoho učitele připadá více studentů a dochází ke zhoršení kvality výuky. S omezenými financemi na školství se potýkají i země V4. Školství v České republice a na Slovensku je již řadu let značně podfinancováno. Ve zmíněných zemích výdaje na školství vyjádřené v % HDP nedosahují ani průměru zemí EU. (Tabulka 10., červená čísla)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EU 27	4,9	4,9	5	5,1	5,1	5,1	5,04	5,03	4,95	5,08	5,4
Česká republika	3,97	4,04	3,93	4,15	4,32	4,2	4,08	4,42	4,05	3,92	4,38
Maďarsko	4,66	4,5	5,06	5,39	5,91	5,44	5,46	5,44	5,29	5,1	5,12
Polsko	4,79	4,87	5,42	5,41	5,35	5,41	5,47	5,25	4,91	5,08	5,1
Slovensko	4,18	4,15	3,99	4,31	4,3	4,19	3,85	3,8	3,62	3,61	4,09

Tab. 10: Veřejné výdaje na vzdělání v % z HDP v období 1999 až 2009. EUROSTAT. [online]. Praha, 19.12.2012 [cit. 2012-12-19]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&pagen=1&language=en&pcode=tsdsc510>

Všechny země V4 také značně zaostávají za průměrem EU ve výdajích v oblasti výzkumu a vědy. Nejvíce Polsko a Slovensko, kde výdaje na vědu a výzkum nedosahují ani 1% z HDP. (Tabulka 11)

	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
EU 27¹⁾	1,9	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	2,0
Česká republika	1,2	1,3	1,3	1,4	1,6	1,5	1,5	1,5
Maďarsko	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2
Polsko	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
Slovensko	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

Tab. 11: Výdaje na výzkum a vývoj v % z HDP v období 2000 až 2009. ČSÚ. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplana.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-6

Všechny země V4 se více než na vědu a vývoj zaměřují na rozvoj informačních a komunikačních technologií (ICT). Procento výdajů z HDP na ICT je mnohem vyšší oproti výdajům na vědu a výzkum. (Tabulka 12)

	Výdaje na informační technologie				Výdaje na telekomunikace			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
EU 27	2,4	2,4	2,5	2,5	2,9	2,9	2,9	2,8
Česká republika	2,2	2,0	2,2	2,2	3,8	3,3	3,2	3,0
Maďarsko	1,7	1,6	1,9	1,8	4,3	4,2	4,5	4,1
Polsko	1,7	1,6	1,9	1,7	3,9	3,5	3,2	2,8
Slovensko	2,0	1,8	1,9	1,9	4,2	3,8	4,0	3,8

Tab. 12: Výdaje na informační a komunikační technologie v % z HDP v období 2007 až 2010. ČSÚ. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-6

Sociální i ekonomická situace přímo i nepřímo souvisí se zdravím obyvatelstva. Zdravotnictví v postkomunistických zemích V4 bylo v 90. letech často zadlužené, podfinancované a velmi těžko se přizpůsobovalo novým tržním podmínkám. Příkladem za všechny byla transformace v Polsku v polovině 90. let, která měla velmi negativní důsledky. Ubylo nemocničních lůžek připadající na jednoho obyvatele, ubyl ale i počet lékařů. Lidem vzrostly náklady na léky a lékařské výkony. (Třebický a kol., 2003)

Tabulka 13 vyjadřuje celkové výdaje na zdravotnictví v % HDP.

	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Česká republika	7	6,5	7,2	7,2	7	6,8	7,1	8,2
Maďarsko	7,3	7	8	8,3	8,1	7,5	7,2	7,4
Polsko	5,5	5,5	6,2	6,2	6,2	6,4	7	7,4
Slovensko		5,5	7,2	7	7,3	7,7	8	9,1

Tab. 13: Celkové výdaje na zdravotnictví v % z HDP v období 1995 až 2009. ČSÚ. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-7

5.5 Cestovní ruch

Cestovní ruch představuje velmi široký komplex činností, v němž figuruje celá řada subjektů. Někdy bývá označován za turistický průmysl¹⁷. Cestovní ruch tvoří součást ekonomik států. Jeho největší výhodou je samozřejmě plynoucí ekonomický, sociální a environmentální přínos:

- Ekonomický přínos – vytvoření nových pracovních příležitostí a tedy i růst zaměstnanosti, zvýšení konkurenceschopnosti území, posílení hospodářsky slabších území, podpora malého a středního podnikání, podpora řemesel, příjem do státní pokladny, stimulace investic, zlepšení infrastruktury.
- Sociální přínos – zvýšení úrovně vzdělání obyvatelstva, zvýšení životního standardu obyvatelstva, zlepšení veřejných služeb, podpora tradic.
- Environmentální přínos – podpora ochrany životního prostředí, zvýšení povědomí obyvatelstva ve vztahu k ochraně přírody.

Cestovní ruch má samozřejmě i stinnou stránku. Dochází ke škodám na životním prostředí (znečištění, hluk, poškození památek) a ke změnám v chování obyvatelstva (změny v životním stylu, stres). (webové stránky Czech Tourism, 2013)

V oblasti cestovního ruchu spolu spolupracují i země V4. V roce 2012 došlo k založení platformy „*European Quartet – One Melody*“, zajišťující vzájemnou spolupráci zemí V4 v oblasti propagace cestovního ruchu. Tato platforma sdružuje pod sebou centrály cestovního ruchu jednotlivých členských zemí. Jejich cílem je podle Czech Tourism „*rozvoj příjezdového cestovního ruchu, zejména ze vzdálených zdrojových destinací. Společné aktivity jsou proto realizovány na trzích Japonska, Číny, USA a od roku 2007 také v asijské části Ruské federace, kde se země V4 prezentují jako*

¹⁷ Charakteristika a význam cestovního ruchu v Česku. Czech Tourism. [cit. 2013-02-05] Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/didakticke-podklady/1-charakteristika-a-vyznam-cestovniho-ruchu-v-cesku/>

jeden marketingový celek, k čemuž využívají jednotlivých projektů a akcí stanovených v plánu marketingových aktivit V4 vždy pro příslušný rok.¹⁸“ Podle marketingového plánu pro rok 2012, patřily mezi hlavní marketingové aktivity produkce propagačních materiálů (s tematikou památek UNESCO¹⁹, propagační video o V4, statistické ročenky), dále pořádání veletrhů, výstav, workshopů aj. (webové stránky Czech Tourism, 2013)

Jedním z významných indikátorů v oblasti cestovního ruchu je počet turistů. Tabulka 14 reflektuje počet celkových návštěvníků, kteří zůstanou alespoň čtyři noci v hromadném nebo soukromém ubytovacím zařízení. Data jsou vyjádřena v tisících.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Česká republika	4282	4668	4843	4515	4768	4574	4827	5519	5235
Maďarsko		4141	4238	2983	2866	4365	3838	4038	4112
Polsko	11000	10075	10432	10465	10990	11747	11841	10766	10227
Slovensko						2367	2365	2416	2193

Tab. 14: Počet turistů v období 2003 až 2011. ČSÚ. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05].

Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-7

Velmi zajímavé je také sledovat saldo cestovního ruchu. Tedy rozdíl mezi příjmy a výdaji v odvětví. Všechny země V4 ho v letech 2005 a 2010 mají kladné. (Tabulka 15)

Země	Příjmy		Výdaje		Saldo	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010
Česká republika	3 769	5 043	1 940	3 074	1 829	1 970
Maďarsko	3 300	4 049	1 908	2 241	1 392	1 807
Polsko	5 056	7 157	4 485	6 181	572	975
Slovensko	972	1 729	680	1 534	293	195

Tab. 15: Cestovní ruch států V4 se všemi zeměmi světa. CSU. Pramen EUROSTAT. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-7

¹⁸ European Quartet – V4. Czech Tourism. [cit. 2013-02-05] Zdroj dostupný z: <http://www.czechtourism.cz/mezinarodni-projekty/european-quartet-v4/>

¹⁹ UNESCO = United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu)

Sledovat výdaje nemusíme pouze a jen přes saldo cestovního ruchu. Výdaje můžeme také vyjádřit v % podle destinace. (Tabulka 16)

	EU 27	Ostatní evropské země	Afrika	Severní Amerika	Střední a Jižní Amerika	Asie	Oceánie
Česká republika	46,7	18,4	24,8	.	6,8	.	.
Maďarsko	77,8	3,4	5,8	.	.	5,9	.
Polsko	41,5	17,0	34,7	0,0	0,6	6,2	0,0
Slovensko	45,7	23,2	22,3	0,0	3,1	4,8	0,0

Tab. 16: Výdaje turistů - rezidentů na zahraniční dovolenou podle destinace v % v roce 2010. CSU.

Pramen EUROSTAT. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-7

Zhruba polovinu výdajů na dovolenou utratí rezidenti České republiky, Maďarska, Polska v zemích E27. Maďaři v EU27 utratí dokonce tři čtvrtiny svých výdajů. Poláci třetinu svých výdajů zanechají na dovolené v Africe.

U cestovního ruchu je také zajímavé sledovat z jakých zemí přijíždějí turisté do zemí V4. Následující Tabulka 17 znázorňuje jednotlivé země V4 a podrobněji uvádí počet příchozích turistů podle země původu. Data jsou pro rok 2011 a jsou seřazena sestupně.

Česká republika		Maďarsko	
Německo	1 348 482	Německo	514 637
Rusko	414 671	Rakousko	268 182
Velká Británie	368 643	Rumunsko	204 844
Polsko	350 637	Velká Británie	204 386
Itálie	332 551	Itálie	178 206
Spojené Státy	312 883	Spojené státy	163 711
Slovensko	307 192	Polsko	151 804

Polsko		Slovensko	
Německo	1 128 378	Česká republika	426 535
Velká Británie	355 979	Polsko	158 118
Rusko	214 544	Německo	131 126
Itálie	194 892	Itálie	54 330
Francie	187 267	Rakousko	51 617
Spojené Státy	165 596	Maďarsko	50 232
Ukrajina	134 930	Velká Británie	40 938

Tab. 17: Počet příchozích turistů podle země původu pro jednotlivé země V4 za rok 2011. Pramen

EUROSTAT. [online]. Praha, 23. 1. 2013 [cit. 2013-03-04]. Vlastní zpracování. Dostupné z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/tourism/data/database>

5.6 Dopravní infrastruktura

Dopravní infrastruktura zajišťuje předpoklady pro budoucí rozvoj ekonomiky. Většinou platí, že čím více je země rozvinutější, tím hustší má dopravní síť. Tím pádem také zanechává větší dopady na životní prostředí.

Se změnou životního stylu obyvatelstva přichází také změna ve vzorcích jejich chování. To se odráží na spotřebě zboží. Lidé jezdí více osobním automobilem, kupují si stále nová auta, jak je patrné z Tabulky 18. (Třebický, 2003)

	2005	Počet aut na 1000 obyv.	2006	Počet aut na 1000 obyv.	2007	Počet aut na 1000 obyv.	2008	Počet aut na 1000 obyv.	2009	Počet aut na 1000 obyv.
Česká republika	3 959 000	387	4 109 000	401	4 280 100	416	4 423 000	426	4 436 000	424
Maďarsko	2 888 700	286	2 954 000	293	3 012 200	299	3 055 000	304	3 014 000	300
Polsko	12 339 000	323	13 384 000	351	14 589 000	383	16 080 000	422	16 495 000	433
Slovensko	1 303 700	242	1 333 700	247	1 433 900	266	1 545 000	286	1 589 000	294

Tab. 18: Počet osobních automobilů v ks v jednotlivých letech a počet aut na 1000 obyvatel v období 2005 až 2009. CSU. Pramen EUROSTAT. [online]. Praha, 24. 2. 2012 [cit. 2013-02-05]. Vlastní zpracování. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2011edicniplan.nsf/kapitola/1607-11-r_2011-7

Lidé i firmy vyvíjejí velký tlak na výstavbu nových silnic, hlavně dálnic. Jak je patrné z Tabulky 19, hustota dopravní infrastruktury v zemích V4 je v letech 2000, 2005 a 2009 stále hodně pod úrovní EU.

	V4			EU27		
	2000	2005	2009	2000	2005	2009
Hustota silniční sítě (km/100km²)	77	121	123	81	85	86
Hustota dálniční sítě (km/10 000km²)	46	62	85	126	142	154
Počet osobních aut (na 100 obyv.)	26,6	31	36,3	42	45	46
Hustota železniční sítě (km/100km²)	9	9	9	5	5	5

Tab. 19: Doprava ve V4 a EU27 v období 2000 až 2009. Zdroj dat CSU a EUROSTAT. [cit. 2013-03-05]. Vlastní zpracování.

Výjimku tvoří pouze hustota železniční sítě v zemích V4 (Tabulka 19). Je patrné, že téměř dvojnásobně překračuje průměr EU. Můžeme konstatovat, že skupina států V4 má mnohem hustší železniční síť než zbytek Evropské unie. V současnosti si tuto výhodu ale skupina neudržela, neboť dochází k poklesu nákladní i osobní přepravy po železnici. Příčinou by mohli být právě již výše popsané změny v chování spotřebitelů (stále rostoucí nákup osobních automobilů) a větší závislost na osobních automobilech.

Dochází tedy k přesunu nákladní dopravy z železnic na silnice a dálnice, tedy objem celkové silniční dopravy roste. Veřejná hromadná doprava (tramvaje, autobusy, trolejbusy aj.) má stále velký význam, ale čelí konkurenci automobilové dopravy. (Třebický a kol., 2003)

6 Letecká doprava v zemích Visegrádské čtyřky

Země Visegrádské čtyřky byly poměrně detailně charakterizovány v předchozí kapitole. Nyní se zaměříme konkrétně na leteckou dopravu v těchto zemích.

6.1 Charakteristika letecké dopravy

6.1.1 Počet přepravených pasažérů

V roce 2011 bylo v zemích Evropské Unie (EU27) přepraveno na palubách letadel více jak miliarda osob, celkem 1 140 972 264 osob. Z toho v zemích skupiny států V4 bylo odbaveno celkem 44 200 182 pasažérů. Což představuje 3,87%. Pokud to srovnáme s rokem 2007, tak je to nárůst v počtu přepravených pasažérů o 0,13%.

V Tabulce 20 níže jsou uvedeny počty odbavených pasažérů v zemích V4. Pro snadnější orientaci a porovnání pak slouží Tabulka 21, která představuje podíl celkového počtu odbavených pasažérů v jednotlivých zemích na celkovém počtu odbavených pasažérů v V4.

	2007	2008	2009	2010	2011	Změna 2007- 2011
EU 27	1 101 127 119	1 108 648 754	1 037 715 045	1 073 716 860	1 140 972 264	39 845 145
V4	41 266 321	43 402 776	39 696 529	40 923 229	44 200 182	2 933 861
Česká republika	13 266 743	13 643 795	12 571 098	12 427 085	12 824 895	-441 848
Maďarsko	8 580 261	8 429 082	8 081 067	8 174 510	8 884 837	304 576
Polsko	17 154 688	18 729 811	17 092 396	18 433 984	20 676 295	3 521 607
Slovensko	2 264 629	2 600 088	1 951 968	1 887 650	1 814 155	-450 474

Tab. 20: Počet odbavených pasažérů na letištích v zemích V4 v letech 2007 - 2011. EUROSTAT [online]. Praha, 7. 2. 2013 [cit. 2013-02-08]. Vlastní zpracování.

	2007	2011	Změna 2007-2011
V4	3,75%	3,87%	0,13%
Česká republika	32,15%	29,02%	-3,13%
Maďarsko	20,79%	20,10%	-0,69%
Polsko	41,57%	46,78%	5,21%
Slovensko	5,49%	4,10%	-1,38%

Tab. 21: Podíl celkového počtu odbavených pasažérů v jednotlivých zemích na celkovém počtu odbavených pasažérů v V4 v %. EUROSTAT [online]. Praha, 7. 2. 2013 [cit. 2013-02-08]. Vlastní zpracování.

V roce 2011 bylo nejvíce pasažérů odbaveno v Polsku a to skoro poloviční podíl v rámci V4, přesně to bylo 47,78%. Polsko má také největší rozlohu ze všech čtyř států. V roce 2011 zde bylo odbaveno celkem 20 676 295 pasažérů. Oproti roku 2007, kdy bylo odbaveno 17 154 688 pasažérů je to 5,21% nárůst během pěti let.

Pozitivní trend v nárůstu počtu cestujících bychom mohli hledat i v Maďarsku. Index změny mezi léty 2007-2011 udává kladnou hodnotu 304 576 pasažérů. Pokud si ale počet pasažérů porovnáme podle podílu na celkovém počtu odbavených pasažérů ve V4 uvidíme, že naopak poklesl o 0,69%.

Druhý největší podíl v počtu odbavených pasažérů v rámci V4 má Česká republika. Její téměř třetinový podíl představoval 29,02% v roce 2011. Českou republiku velmi zasáhla globální krize, vrcholící v roce 2009. Klesající počet odbavených pasažérů souvisí hlavně s problémy ČSA, které omezily letadlový park i letadlovou flotilu. Celkově poklesl v období 2007-2011 o 441 848 pasažérů, tj o 3,13%.

Bohužel ale ještě rapidnější pokles počtu odbavených cestujících zaznamenalo Slovensko. Ve sledovaném období to byl pokles o 450 474 pasažérů. Pokud bychom to vyjádřili v % vzhledem k úbytku počtu letů v rámci skupiny V4, bylo by to opět pokles o 1,38%.

Při porovnání jednotlivých zemí V4 bychom měli brát v potaz jejich rozlohu a počet obyvatel. Takové finální komplexnější srovnání poskytuje Tabulka 22, která je navíc ještě doplněná o srovnání zemí V4 podle HDP parity kupní síly.

	Počet odbavených cestujících na 1obyvatele v roce 2011	Počet odbavených cestujících na1 km ² v roce 2011	HDP v paritě kupní síly (EU27=100) v roce 2011
Česká republika	1,22	162,62	80
Maďarsko	0,89	99,15	66
Polsko	0,54	67,96	64
Slovensko	0,34	37,71	73

Tab. 22: Srovnání jednotlivých zemí V4 pro rok 2011 podle počtu odbavených cestujících na obyvatele, na km² a podle HDP vyjádřené v paritě kupní síly. EUROSTAT [online]. Praha, 7. 2. 2013 [cit. 2013-02-08]. Vlastní zpracování.

Jak si můžeme na první pohled všimnout, při srovnání všech čtyř zemí bylo nejvíce osob odbaveno v České republice. Zde připadá na jednoho obyvatele celkem 1,22 cestujících. Je to také jediná země v rámci V4, kde hodnota překračuje 1. Naopak nejméně osob bylo odbaveno na Slovensku 0,34.

Jak je patrné z Tabulky 22, počet odbavených cestujících přepočtených na 1 obyvatele je přímo úměrný počtu odbavených cestujících na km². Neznamená to ovšem, že čím větší rozloha tím více přepravených pasažérů, to dokládá počet odbavených pasažérů v Tabulce 23. Při porovnání rozlohy států a počtu odbavených pasažérů, dojdeme k opět stejnému závěru, a to, že nejvíce odbavených osob bylo v České republice. Zde připadá na 1km² celkem 162,62 cestujících. Naopak na Slovensku bylo v roce 2011 odbaveno pouze 37,71 cestujících na km².

Jak bylo objasněno v předchozích kapitolách, letecká doprava úzce souvisí s vývojem HDP. Činnosti spojené s rozvojem letecké přepravy generují nová pracovní místa, lákají zahraniční investory, celkově podporují podnikatelskou činnost v zemi.

V posledním sloupci Tabulky 22 je tedy srovnání počtu odbavených cestujících ve vztahu k HDP v paritě kupní síly EU27=100. V České republice, Maďarsku i Polsku pořadí odpovídá předchozím ukazatelům o odbavených cestujících. Výjimku tvoří Slovensko, kde HDP v paritě kupní síly dosahuje 73 a představuje tak velký nepoměr k ostatním hodnotám. Slovensko by mělo jako poslední v tabulce dosahovat nejmenších hodnot HDP. Ale již řadu let vykazuje vysoká čísla ve statistice růstu HDP. V letech 2001 – 2006 vykázalo Slovensko nejvyšší kumulativní růst HDP (33) ze všech zemí V4. V letech 2007 – 2011 byl na Slovensku kumulovaný růst HDP 19, v tomto období

druhý nejvyšší, hned za Polskem (21,7). Výborné výsledky v porovnání s Českou republikou (8,7) a Maďarskem (-2,9) ve stejném období. K rapidnímu navýšení ekonomickému růstu přispělo snižování daní na Slovensku. Během let 1993 – 2002 klesla daň z příjmu právnických osob z 45% na 25%, navíc v roce 2004 byla sjednocena rovná daň 19%. Došlo k přílivu zahraničních investorů, k poklesu nezaměstnanosti. Zjednodušila se administrativa, například daňové přiznání bylo možné podat elektronicky.

Na Slovensku byl růst HDP tedy velmi rychlý v porovnání s ostatními státy. Proto Slovensko vykazuje takový rozdíl v Tabulce 22.

Poslední tabulka k tématu počtu odbavených pasažérů v zemích V4 je Tabulka 23, kde se nachází vzájemné srovnání odbavených cestujících mezi zeměmi V4.

		2011				
		Do				
		EU 27	Česká republika	Maďarsko	Polsko	Slovensko
Z	EU 27	X	8 731 308	6 848 524	15 303 201	1 476 883
	Česká republika	8 784 947	X	158 700	222 744	117 498
	Maďarsko	6 867 805	147 331	X	135 410	1 113
	Polsko	15 289 227	217 256	134 029	X	4122
	Slovensko	1 435 223	104 605	139	3 241	X

Tab. 23: Počet vzájemně odbavených pasažérů mezi zeměmi V4 v roce 2011. EUROSTAT [online]. Praha, 7. 2. 2013 [cit. 2013-02-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

V minulosti velmi silná přeprava v rámci Československa z Prahy na Slovensko a zpět byla velmi omezena a dnes Praha už nemá přímé spojení ani s Bratislavou. Díky relativní vzájemné blízkosti Budapešti a Bratislavy existuje pouze nepatrný provoz mezi Slovenskem a Maďarskem. Ze Slovenska se létá také velmi málo do Polska (příčinou jsou nízké hospodářské vazby a blízká přítomnost vídeňského letiště).

6.1.2 Národní přeprava

Z poznatků, které o letecké dopravě víme, se dá usuzovat, že je letecká doprava výhodnější způsob přepravy spíše na delší vzdálenosti. Na kratších tratích není tak rentabilní. Dá se tedy předpokládat, bez jakýchkoliv údajů o počtu letů v rámci jednotlivých zemí V4, že by počet národních letů mohl být přímo úměrný rozloze jednotlivých států. Čím rozlehlejší stát, tím by mohli být vzdálenosti větší. Ovšem po důkladné studii nutno usoudit, že takto to v praxi nefunguje. Nezáleží pouze na rozloze států, nýbrž na mnoha dalších faktorech (počet letišť, dostupnost, počet dopravců atd.) - hlavními faktory jsou ovšem sídelní a hospodářská struktura daného regionu či země.

Tabulka 24 poskytuje srovnání jednotlivých zemí V4 podle počtu pasažérů přepravených na národních letech. Data jsou k dispozici za období 2007 – 2011.

V rámci srovnání zemí V4, tak nejvyšší počet přepravených pasažérů na národních letech má podle statistik EUROSTATU Polsko. Země s nejvyšší rozlohou a také počtem letišť se může pyšnit více jak milionem přepravených pasažérů za rok 2011 (1 167 998 pasažérů). Na Polsko dopadla krize v roce 2009, kdy bylo přepraveno nejméně pasažérů z námi sledovaného období (892 171). I přesto to v roce 2009 bylo více jak dvojnásob než v České republice. U Polska bychom mohli vyzorovat i pozitivní trend. Dá se říci, že Polsko se jako jediné ze zemí V4 dostalo z krize v roce 2009. Od roku 2009 mu počet přepravených pasažérů na národních letech stoupá a jak bylo zmíněno výše, v roce 2011 překonal i maximum z roku 2009.

Česká republika je do počtu přepravených pasažérů na národních letech na druhém místě ze zemí V4. Pokud to porovnáme s Polskem, v roce 2007 bylo přepraveno zhruba čtyřikrát méně pasažérů v ČR (380 151), a v roce 2011 dokonce pětkrát méně pasažérů v ČR (229 762) než v Polsku. V ČR také od roku 2008 do roku 2011 počet pasažérů národních letů stále klesá. Je zajímavé sledovat meziroční změny v ČR, každý rok je pokles vždy více jak jednou tolik. Mezi roky 2008 a 2009 je vykázán pokles o 7,01%, v období 2009 a 2010 je to již 15,43% a v letech 2010 a 2011 byl pokles nejmarkantnější – o celých 115 692 pasažérů, tedy o 33,49%. Výrazný pokles souvisel se zrušením linky Praha - Brno. V provozu je tak jen linka Praha - Ostrava.

Na Slovensku se nejvíce přepravilo pasažérů v roce 2008 a to 192 663. Slovensko zaznamenává pokles národní přepravy od krize v roce 2009. Nejhorší situace nastala mezi roky 2009 a 2010, kdy byla meziroční změna – 60,02%.

Co se týče situace národní přepravy v Maďarsku, tak se pohybuje v řádech maximálně stovek. Dá se tedy považovat za zanedbatelnou. Obecně lze říci, že je zde vnitrostátní přeprava na nízké úrovni. Pokud bereme v úvahu fakt, že Maďarsko má skoro srovnatelnou rozlohu jako Česká republika, mělo by tedy logicky dosahovat podobného počtu pasažérů. Situace v Maďarsku je však komplikovaná o fakt, že vybudovaná současná dopravní infrastruktura nepřihrává přímo letecké dopravě.

	2007	2008	2009	2010	2011
EU 27	178 439 980	172 426 130	163 979 071	165 697 093	168 625 931
Česká republika	380 151	439 288	408 486	345 454	229 762
Maďarsko	227	0	0	0	315
Polsko	1 098 270	961 206	892 171	995 965	1 167 998
Slovensko	176 321	192 663	105 836	42 316	35 321

Tab. 24: Počet odbavených pasažérů na národních linkách v zemích V4 v letech 2007 - 2011.

EUROSTAT [online]. Praha, 20. 10. 2012 [cit. 2013-02-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

6.1.3 Výkon letecké dopravy

Výkon mezinárodní letecké dopravy měřený v oskm²⁰ v roce 2011 ve světě vzrostl o 7,1%. Největší procentuální růst zaznamenaly země Evropy (9,6%), které těží ze stále rostoucí schopnosti nízkonákladových dopravců expandovat na nové trhy. (ICAO, 2011)

V následujících Tabulkách 25 a 26 je popsán přepravní výkon letecké osobní dopravy v oskm a také celkový přepravní výkon letecké dopravy v přtkm²¹. Data pocházejí z *ICAO Annual Report of the Council 2011*. ICAO sdružuje celkem 197 států. Organizace poskytla detailní informace o výkonu letecké dopravy pro 98% svých členských států. Pokud jde o státy ze zbylých 2%, tak celkový výkon jejich aerolinií je

²⁰ oskm = osobokilometry, popř. osobové kilometry. Měrná jednotka výkonu dopravy.

²¹ přtkm = převedený tunokilometr. Měrná jednotka výkonu dopravy.

méně jak 100 miliónů tkm²² za rok 2011. Do této kategorie států patří i Slovensko, proto se v níže zmíněných tabulkách nevyskytuje.

Pokud budeme tedy porovnávat země V4 bez Slovenska, tak jak ve výkonnostním srovnání v oskm, tak v přtkm, z toho vychází nejlépe Maďarsko. Meziroční změna za roky 2010a 2011 vykazuje růst 14% v oskm a 13% v přtkm.

	Celkový provoz (mezinárodní a národní)				Mezinárodní provoz			
	Pořadí v roce 2011	2011	2010	Růst nebo pokles (%)	Pořadí v roce 2011	2011	2010	Růst nebo pokles (%)
Česká republika	60	5 950	5 998	-1	57	5 942	5 978	-1
Maďarsko	39	17 021	14 984	14	34	17 021	14 984	14
Polsko	56	6 613	6 576	1	56	6 303	6 307	0

Tab. 25: Přepavní výkon osobní letecké dopravy v oskm (miliony) v roce 2011. Zdroj ICAO Annual Report of the Council. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování. Zdroj dostupný z: http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf

	Celkový provoz (mezinárodní a národní)				Mezinárodní provoz			
	Pořadí v roce 2011	2011	2010	Růst nebo pokles (%)	Pořadí v roce 2011	2011	2010	Růst nebo pokles (%)
Česká republika	65	556	561	-1	62	556	559	-1
Maďarsko	44	1 562	1 377	13	43	1 562	1 377	13
Polsko	59	681	683	0	58	656	661	-1

Tab. 26: Celkový přepravní výkon letecké dopravy v přtkm (miliony) v roce 2011. Zdroj ICAO Annual Report of the Council. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování. Zdroj dostupný z: http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf

²² tkm = tunokilometry, popř. tunové kilometry. Měrná jednotka výkonu dopravy.

6.1.4 Srovnání letišť

Každá země V4 má své hlavní letiště, které odbaví nejvíce pasažérů za rok. Je vždy soustředěno v okolí hlavního města. V Tabulce 27 jsou uvedeny hlavní letiště zemí V4 podle počtu odbavených pasažérů v letech 2007 až 2011 dle databáze EUROSTAT. Následující Tabulka 28 pak doplňuje vedlejší regionální letiště a jejich počty přepravených pasažérů v časové řadě 2007 až 2011. Dvojtečka znamená nedostupná data.

	2007	2008	2009	2010	2011
PRAHA/VACLAV HAVEL	12 359 044	12 586 897	11 601 652	11 514 436	11 724 179
BUDAPEST/FERIHEGY	8 580 261	8 429 082	8 081 067	8 174 510	8 884 837
WARSZAWA/OKECIE	9 230 086	9 482 620	8 333 376	8 727 842	9 352 979
BRATISLAVA/IVANKA	1 975 719	2 205 789	1 701 148	1 657 982	1 577 414

Tab. 27: Počet odbavených pasažérů podle hlavních letišť zemí V4. EUROSTAT [online]. Praha, 20.

10. 2012 [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

	2007	2008	2009	2010	2011
ČESKÁ REPUBLIKA					
PRAHA/VACLAV HAVEL	12 359 044	12 586 897	11 601 652	11 514 436	11 724 179
BRNO/TURANY	380 042	456 711	392 971	357 658	526 561
OSTRAVA/MOSNOV	298 430	311 272	270 061	244 214	245 596
KARLOVY VARY	60 625	75 607	61 485	68 036	96 291
PARDOBICE	:	:	44 751	59 464	59 034
MAĎARSKO					
BUDAPEST/FERIHEGY	8 580 261	8 429 082	8 081 067	8 174 510	8 884 837
SARMELLEK/BALATON	105 373	95 655	10 944	7 395	12 388
DEBRECEN	37 950	39 882	24 147	22 095	16 265
POLSKO					
WARSZAWA/OKECIE	9 230 086	9 482 620	8 333 376	8 727 842	9 352 979
KRAKOW/BALICE	3 068 199	2 923 961	2 680 322	2 863 996	3 000 396
KATOWICE/PYRZOWICE	1 813 497	2 426 297	2 343 650	2 381 458	2 511 276
GDANSK - REBIECHOWO	1 702 978	1 951 062	1 897 904	2 214 928	2 455 813
WROCLAW/STRACHOWICE	1 389 551	1 482 668	1 327 836	1 602 842	1 614 761
POZNAN/LAWICA	870 973	1 255 989	1 242 129	1 390 625	1 433 511
RZESZOW/JASIONKA	281 174	323 142	382 387	454 237	491 014
LODZ/LUBLINEK	312 365	681 792	621 581	413 516	388 556
SZCZYTNO/SZYMANY	:	:	:	:	:
BYDGOSZCZ/SZWEREDOWO	185 764	278 714	256 382	278 150	279 250
SZCZECIN/GOLENIOW	231 137	299 852	296 316	274 513	259 861
BYDGOSZCZ/BIEDASZKOWO	:	:	:	:	:
ZIELONA GORA/BABIMOST	:	:	:	:	:

SLOVENSKO					
BRATISLAVA/IVANKA	1 975 719	2 205 789	1 701 148	1 657 982	1 577 414
KOSICE	431 416	583 357	348 246	263 735	263 502
POPRAD-TATRY	58 407	55 160	49 273	25 413	21 813
SLIAC	17 504	4 521	144	:	14 358
ZILINA	10 720	12 294	12 395	:	6 805
PIESTANY	3 874	2 806	232	:	129

Tab. 28: Počet odbavených pasažérů podle hlavních a vedlejších letišť zemí V4. EUROSTAT [online]. Praha, 20. 10. 2012 [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

6.2 Letecká doprava v jednotlivých státech

6.2.1 Letecká doprava v České republice

Letecká doprava v České republice má dlouholetou tradici, veřejná letecká přeprava se začala provozovat v Československu od roku 1920. Využívalo se především letiště Praha – Kbely a Bratislava. V roce 1923 došlo ke vzniku Československých aerolinií (ČSA), první let byl uskutečněn na trase Praha – Bratislava. O pět let později, v roce 1927 vznikla Československá letecká společnost (ČSL), která začala poskytovat mezinárodní přepravu. První zahraniční linka byla otevřena o tři roky později, tj. v roce 1930, na trase Praha – Bratislava – Záhřeb. (Průša, 2007)

Významný datem v historii letecké přepravy v Československu bylo rozhodnutí o vybudování samostatného civilního letiště pro Prahu, na tzv. Ruzyňské pláni, z roku 1929. Provoz zde byl zahájen v roce 1937. Před podpisem Mnichovské smlouvy se letecké přepravě v Československu dařilo. ČSA a ČSL nabízely spojení s 20 městy Evropy a v létě roku 1938 měřila letecká síť ČSA celkem 7000km a letecká síť ČSL 4000km. Události, které nadcházely, pak znamenaly pro leteckou dopravu velké omezení. (Průša, 2007)

Vývoj letecké dopravy poznamenala konference v Chicagu (1944), kde byly přijaty „Úmluvy o mezinárodním civilním letectví“. Činnost ČSA byla obnovena až po druhé světové válce v roce 1945, ovšem se změnou politického režimu došlo také ke

změnám orientace letecké dopravy (letadlový park, zabezpečovací zařízení). (Průša, 2007)

Nepřímý vliv na rozvoj letecké dopravy v Československu mělo také dění ve světě. Poválečný pokrok se projevil hlavně ve vyspělých technologiích a technice. Vznikaly modernější letadla (1976 – letadlo Concorde). (Průša, 2007)

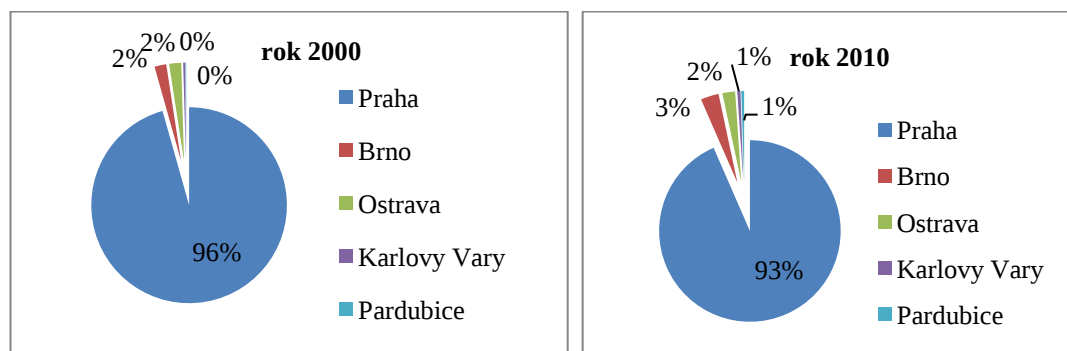
Státní převrat v roce 1989 předznamenal velké příležitosti pro českou leteckou dopravu. V roce 1990 došlo ke zrušení monopolu v oblasti letecké dopravy. (Průša, 2007)

Významné postavení mají dnes v České republice Letiště Václava Havla Praha, dále Brno – Tuřany, Ostrava – Mošnov a Karlovy Vary – Olšová Vrata a letiště Pardubice. Další letiště mají spíše regionální význam. Letiště Václava Havla Praha je nástupnickou organizací ČSL (České správy letišť). Zbylá tři zmíněná letiště také patřily do skupiny ČSL, v roce 2004 přebraly jejich hospodaření na starost kraje. (Žihla a kol., 2010)

Letiště Václava Havla Praha

Jak bylo zmíněno výše, historie Letiště Václava Havla sahá až do 30. let 20. století. V období posledních pěti let (2007 – 2011) společnost prošla nemalými změnami. V rámci privatizační transformace v roce 2008 se z podniku Správa Letiště stala firma Letiště Praha. V roce 2012 se Letiště Praha stalo členem skupiny společností Český Aeroholding. Letiště Praha je tedy provozovatelem největšího českého letiště, které odbavilo v roce 2011 skoro 11,8 milionu cestujících. Tito cestující mají v průběhu roku na výběr zhruba z 50 leteckých společností. Přímých linek do zahraničních destinací je okolo 100. V oblasti přepravy nákladu tu operuje 6 pravidelných cargo dopravců. (webové stránky Letiště Praha, 2013)

Dominantní postavení letiště vyplývá také z vysokého počtu odbavených osob v rámci České republiky. V roce 2000 to bylo 96% (Graf 10). Jak je vidět z Tabulky 29 na další stránce, roste počet cestujících, kteří jsou přepravováni z ostatních letišť České republiky. Proto již v roce 2010 je podíl Letiště Václava Havla o 3% nižší než v roce 2000, tj. 93% (Graf 11).



Graf 10 (vpravo): Počet odbavených pasažérů v % podle letišť za rok 2000. Zdroj dat: Výroční zprávy Letiště Václava Havla Praha. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

Graf 11 (vlevo): Počet odbavených pasažérů v % podle letišť za rok 2010. Zdroj dat: Výroční zprávy Letiště Václava Havla Praha. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

	Praha	Brno	Ostrava	Karlovy Vary	Pardubice
1996	3 798 859	123 000	-	4 233	4 589
1997	4 359 962	138 000	-	7 435	6 143
1998	4 629 013	110 036	-	12 623	3 693
1999	4 822 763	127 954	-	17 885	2 979
2000	5 553 532	112 797	115 363	19 919	6 087
2001	6 098 742	128 583	124 183	21 748	1 814
2002	6 314 653	157 257	152 380	19 168	3 872
2003	7 463 120	166 142	197 439	25 805	28 392
2004	9 696 423	171 888	216 259	38 704	46 999
2005	10 777 020	315 672	265 864	37 313	49 165
2006	11 581 511	393 686	300 736	34 975	71 655
2007	12 436 254	415 276	332 266	64 641	93 659
2008	12 630 557	506 174	353 737	81 720	86 863
2009	11 643 366	440 850	307 130	68 369	49 032
2010	11 556 858	396 589	279 973	70 903	62 302
2011	11 788 629	557 952	273 563	99 014	65 246

Tab. 29: Vývoj počtu odbavených pasažérů na vybraných letištích v České republice v období 1996 až 2011. Zdroj dat: Výroční zprávy jednotlivých letišť a jejich webové stránky. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

Letiště Václava Havla Praha vykazuje pozitivní rostoucí trend v počtu odbavených pasažérů. Od roku 1996 do roku 2008 jejich počet lineárně narůstal. Po vstupu České republiky do EU v roce 2004 došlo ke zvýšení návštěvnosti Prahy, to mělo samozřejmě vliv i na letiště. Praha tak zvýšila atraktivnost letiště. V roce 2005 došlo k prolomení hranice 10 milionů odbavených pasažérů. Růst zastavila až globální krize vrcholící v roce 2009.

Podobný trend růstu vykazuje od roku 2001 také Letiště Brno Tuřany a Letiště Ostrava Mošnov. Opět zde počet pasažérů stoupal až do roku 2008. (modrá čísla v Tabulce 29). Letiště Karlovy Vary Olšová Vrata vykazuje velmi kolísavý průběh vývoje počtu odbavených pasažérů. Ovšem měli bychom brát v úvahu fakt, že pro tak malé letiště to vždy znamená relativně velký nárůst/ propad.

V rámci hodnocení Letiště Václava Havla Praha se zaměříme na poslední rok 2011. V tomto roce bylo tedy odbaveno 11 788 629 pasažérů. Oproti předchozímu roku je to nárůst o 2%. Konečně se tedy letiště dostalo z červených čísel, jak je možno vidět v Tabulce 30. V téže Tabulce můžeme vypočítat ještě jeden zajímavý fakt. Pokud počet odbavených pasažérů stoupl a zároveň klesl počet pohybů letadel ve stejném roce, došlo k tomu, že letadla létají obsazenější. (Tisková zpráva z 26. 1. 2012, webové stránky Letiště Václava Havla)

	2007	2008	2009	2010	2011
Počet pasažérů celkem	12 436 254	12 630 557	11 643 366	11 556 858	11 788 629
Meziroční růst nebo pokles (%)	7,4	1,6	-7,8	-0,7	2,0
Celkový počet pohybů (vzletů/přistání)	174 662	178 628	163 816	156 052	150 717
Meziroční růst nebo pokles (%)	5,0	2,3	-8,3	-4,7	-3,4

Tab. 30: Vývoj počtu pasažérů a počtu pohybů letadel v období 2007 – 2011. Zdroj dat: Výroční zprávy Letiště Václava Havla Praha. [cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

V zimní sezóně 2011/2012 měli pasažéři k dispozici nabídku letů od celkem 47 leteckých společností. Přímou linkou mohli také cestovat do 96 destinací. Přičemž průběžně v roce 2011 létalo z Prahy 49 dopravců celkem do 136 destinací.

Pokud bychom hodnotili přepravu pasažérů podrobněji po měsících, tak absolutní špičkou byl měsíc červenec s 1 324 531 odbavenými pasažéry. Den s nejvíce odbavenými pasažéry byl 1. červenec (49 169 pasažérů). V průměru procházelo letištěm denně 32 298 cestujících.

Podíl objemu pravidelné přepravy dosáhl v roce 2011 celých 88, 7%. Se sítovými dopravci letělo celkem 66,4 %. S nízkonákladovými dopravci letěla zhruba čtvrtina všech pasažérů (22,2%). Zbytek 11,2% cestujících využilo možnosti charterové přepravy. (Tisková zpráva z 26. 1. 2012, webové stránky Letiště Václava Havla)

V následujících Tabulkách 31 - 34 jsou doplňující informace týkající se top destinací, top zemí a top přepravců Letiště Václava Havla Praha.

TOP země:	Počet cestujících	Růst nebo pokles v %
1. Německo	1 162 114	3,30
2. Velká Británie	1 138 899	-5,50
3. Francie	1 017 899	14,50
4. Itálie	872 933	4,00
5. Rusko	856 849	16,50

Tab. 31: Top země podle počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.

Zdroj dat: Tisková zpráva Letiště Václava Havla Praha ze dne 26. 1. 2012.[cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

TOP destinace:	Počet cestujících	Růst nebo pokles v %
1. Paříž/Charles de Gaulle	830 177	12,40
2. Moskva/Šeremetěvo	539 108	13,70
3. Frankfurt	514 061	17,10
4. Amsterdam	458 803	17,10
5. Londýn/Heathrow	342 044	-15,30

Tab. 32: Top destinace podle počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.

Zdroj dat: Tisková zpráva Letiště Václava Havla Praha ze dne 26. 1. 2012.[cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

Destinace s největším nárůstem počtu cestujících:	Počet nárůstu cestujících o:	Růst nebo pokles v %
1. Paříž/Charles de Gaulle	91 688	12,40
2. Dubaj	90 958	99,40
3. Frankfurt	75 108	17,10
4. Amsterdam	67 056	17,10
5. Moskva/Šeremetěvo	65 084	13,70

Tab. 33: Destinace s největším nárůstem počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.

Zdroj dat: Tisková zpráva Letiště Václava Havla Praha ze dne 26. 1. 2012.[cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

TOP přepravci	Růst v %
České Aerolinie a Holiday Czech Airlines	38
Travel Service a SmartWings	13
Lufthansa	6
EasyJet	6
Wizz Air	5

Tab. 34: Top přepravci podle procentuálního zastoupení v roce 2011.

Zdroj dat: Tisková zpráva Letiště Václava Havla Praha ze dne 26. 1. 2012.[cit. 2013-03-06]. Vlastní zpracování.

Letiště si také nechávat externě zpracovat průzkumy a to nejčastěji u marketingové agentury STEM/Mark. Z výsledků jejich průzkumů vyplývá, že zájem Čechů o leteckou dopravu roste, meziročně o 2,6%. Češi jsou v podílu cestujících podle národností na prvním místě s 33%. Ihned potom následují Rusové (11,2%), Francouzi (5,4%), Američani (4,2%) a Britové (4%). Pokud se zabýváme národnostním složením cestujících na Letišti v Praze, neopomeneme zmínit i složení cestujících podle pohlaví. Více cestují ženy než muži, celkem z 53,5%. Co se týče věkové struktury cestujících, tak zhruba $\frac{1}{3}$ je ve věku 25 – 35 let a $\frac{1}{4}$ tvoří cestující staří 35 – 44 let. Ve většině případů (72%) tvoří důvod cestování soukromé cesty a jen z 28% se cestuje ze služebních důvodů. (Tisková zpráva z 26. 1. 2012, webové stránky Letiště Václava Havla)

Letiště Brno Tuřany

Rozhodnutí o výstavbě letiště v Brně pochází z roku 1946. Provoz byl zahájen v roce 1954. Původně bylo letiště budováno k vojenským účelům, ovšem již v roce 1954 byl zahájen civilní provoz. Nejvyšších objemů přepravy letiště dosahovalo na konci 60. let 20. století. Československé aerolinie totiž vypravovaly lety do mnoha měst na Slovensku. V 90. letech byl vojenský provoz ukončen a letiště přešlo pod správu České správy letišť. Byla zahájena mezinárodní přeprava, objem celkové přepravy vzrostl. Na počátku 21. Století došlo k modernizaci odbavovacích budov a k výstavbě budovy nové. (webové stránky Letiště Brno, 2013)

Vývoj počtu odbavených pasažérů byl popsán v Tabulce 29 výše. Počet odbavených pasažérů v letech 2000 až 2008 vykazuje lineární růst. V roce 2008 byla poprvé překročena hranice 500 000 odbavených pasažérů (přesněji 506 174). V roce 2011 došlo k překonání této hranice a k vytvoření nového rekordu, 557 952 cestujících.

Ohledně vývoje letecké dopravy v Brně nutno ještě zmínit, že do roku 2005 se zde letecká doprava soustředila především na charterové lety. S příchodem nového leteckého dopravce Ryanair v roce 2005 došlo k výraznému nárůstu počtu odbavených pasažérů a také z rozšíření zázemí letiště (již zmíněná stavba nové odbavovací haly). (webové stránky Letiště Brno Tuřany, 2013)

V současnosti na letišti v Brně operuje celkem 7 leteckých dopravců. Společnost Ryanair poskytuje pravidelnou přepravu 7krát týdně do Londýna a zpět a 2krát týdně do Milana a zpět. Společnost Wizz Air přepravuje své pasažéry také do Londýna a zpět a to 4krát týdně a do Eindhovenu 3krát týdně. Do Moskvy a zpět létá 3krát týdně UTair. (webové stránky Letiště Brno Tuřany, 2013)

Letiště Karlovy Vary Olšová Vrata

V roce 1929 byla zahájena výstavba karlovarského letiště. Letecký provoz byl zahájen na trati Praha – Mariánské Lázně – Karlovy Vary v roce 1931. Druhá světová válka silně poškodila rozvoj letiště. V 50. a 60. letech dochází k postupnému rozvoji letecké přepravy. Po roce 1989 má letiště statut mezinárodního letiště.

Podle aktuálně platného letního řádu, na letišti figurují celkem 4 letecké společnosti (Ural Airlines, České Aerolinie, Aeroflot, Aerosvit). Tito letečtí dopravci nabízejí celkem 6 destinací do Ruska.

(webové stránky Letiště Karlovy Vary Olšová Vrata, 2013)

6.2.2 Letecká doprava v Maďarsku

Letectví má v Maďarsku dlouholetou tradici. Hlavním letištěm je zde letiště Ference Liszta v Budapešti. Toto letiště se začalo stavět od roku 1938 a dostaveno bylo v roce 1942. Během druhé světové války bylo značně poničeno, proto na konci 40. a v průběhu 50. let musela začít nutná rekonstrukce. Navíc v roce 1946 došlo k podpisu Maďarsko – Sovětské dohody, na jejímž základě byla založena letecká společnost MASZOVLET. Ta poskytovala jak vnitrostátní, tak mezinárodní přepravu. V roce 1954 došlo ke změnám ve struktuře letecké dopravy v Maďarsku. Vznikla letecká společnost MALÉV (Magyar Légiforgalmi Vállalat). První pravidelné linky létaly do Vídně. Naopak do Budapešti začala jako první provozovat své lety KLM Royal Air Dutch. Léta 60. a 70. znamenala pro leteckou dopravu v Maďarsku velký rozvoj. V roce 1974 doprava dosáhla prvního milionu odbavených cestujících. V 80. letech došlo díky zvýšené poptávce cestujících k budování nového odbavovacího terminálu T - 2A.

V roce 1992 bylo na v prostoru celého letiště odbaveno již 2 500 000 cestujících. Díky stále rostoucímu zájmu cestujících bylo nutné vybudovat další terminál T- 2B. V roce 2005 byla zahájena privatizace. Globální krize v roce 2008/2009 se nevyhnula ani Maďarsku a přinesla sebou i pokles odbavených pasažérů. Z dění poslední doby nutno zmínit fakt, že národní přepravce MALÉV ukončil svou činnost 3.2.2012. To mělo velký vliv na hlavní letiště. Provoz na nejstarším terminálu T – 1 byl ukončen. Provoz na druhém terminálu byl rozdělen na T – 2A pro Schengenský prostor a T – 2B na ne Schengenský prostor. (webové stránky Letiště Ference Liszta, 2013)

Letiště Ference Liszta v Budapešti

V následující Tabulce 35 jsou uvedeny počty odbavených pasažérů a počty pohybů letadel na budapešťském letišti.

	Počet odbavených pasažérů	Počet pohybů letadel
2001	4 594 875	81 166
2002	4 482 695	81 166
2003	5 022 538	88 471
2004	6 392 807	111 753
2005	7 932 765	111 753
2006	8 266 677	111 753
2007	8 597 137	124 298
2008	8 443 053	117 876
2009	8 095 367	117 876
2010	8 190 089	105 507
2011	8 920 653	109 949

Tab. 35: Vývoj počtu odbavených pasažérů a počtu pohybu letadel v časové řadě 2001 – 2011. Zdroj: dat: webové stránky Letiště Ference Liszta v Budapešti. [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování

Opět je patrný pokles počtu odbavených cestujících díky globální krizi v letech 2008 až 2009. Kopíruje ho i pokles pohybů letadel, který navíc pokračoval i v roce 2010. Pro rok 2010 došlo tedy k vyšší obsazenosti letadel. Všimněme si také dalšího zajímavého faktu. Mezi léty 2004 až 2006 se nezměnil počet pohybů letadel, ale přitom počet přepravených pasažérů stoupl z 6 392 807 na 8 266 677, tj. o 29,3%.

Pokud se podíváme na počet odbavených pasažérů v roce 2011 detailněji po měsících, zjistíme, že nejvyšší byl v měsíci srpen (celkem 958 559 cestujících).

Nejslabší byl měsíc únor (487 858 cestujících). Průměrný počet přepravených cestujících na 1 měsíc byl 743 388 cestujících.

Letiště Hévíz-Balaton

Toto letiště je vybudované v blízkosti jezera Balaton a lázní Hévíz. Původně bylo vybudované jako vojenské, až od roku 1991 poskytuje veřejnou civilní dopravu. Díky finančním problémům bylo letiště v zimní sezóně v letech 2008 až 2009 uzavřeno. Nový vlastník ho otevřel až v dubnu 2010 a fungovalo pouze během letních sezón 2010 až 2012. V roce 2012 došlo také ke změně jména letiště (původně Sármellék International Airport). (webové stránky Letiště Hévíz - Balaton, 2013)

V následující Tabulce 36 je počet odbavených pasažérů v letech 2007 až 2011. Data pocházejí z databáze EUROSTAT, letiště samotné nemá na svých webových stránkách dostupné údaje.

MAĎARSKO					
SARMELLEK/BALATON	105 373	95 655	10 944	7 395	12 388

Tab. 36: Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Hévíz – Balaton v letech 2007 až 2011. Zdroj dat EUROSTAT. 20. 10. 12 [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>

Dnes, v březnu 2013, zde působí pouze 3 aerolinie. Lufthansa nabízí lety do 4 destinací (Hamburk, Berlin, Düsseldorf, Frankfurt), letecká společnost Germania létá také do 4 destinací (Berlin, Dresden, Erfurt, Leipzig) a poslední společnost Air Baltic létá pouze do Rigy. (webové stránky Letiště Hévíz - Balaton, 2013)

Letiště Debrecen

Letiště bylo založeno jako původně vojenské. Nyní se jedná spíše o letiště regionálního významu. V současnosti (březen 2013) nenabízí žádné vnitrostátní lety. Operuje zde pouze jeden letový dopravce, společnost Wizz Air. Podle zimního letového řádu nabízí pouze 3 destinace (Londýn, Eindhoven, Milano). (webové stránky Letiště Debrecen, 2013)

Počty odbavených pasažérů v letech 2007 (37950 cestujících), 2008 (39 882 cestujících), 2009 (24 147 cestujících), 2010 (22 095 cestujících) a v roce 2010 (16 265 cestujících). Data pochází z databáze EUROSTAT. Stejně jako Letiště Balaton, tak i Letiště Debrecen nemá na svých webových stránkách přesnější data.

6.2.3 Letecká doprava v Polsku

Polsko dosahuje v rámci zemí V4 největšího objemu odbavených pasažérů. Uzlové letiště je zde umístěno opět ve hlavním městě. Více jak milionu počtu odbavených pasažérů v Polsku dosahuje celkem 6 letišť.

Letecká doprava se v Polsku provozuje již od roku 1920. (webové stránky LOT, 2013)

Letiště Frédérica Chopina

Historie největšího polského letiště sahá do 30. let 20. století. Během druhé světové války bylo letiště okupováno německou armádou a utrpělo značné rozsáhlé škody. Musela následovat rekonstrukce a modernizace systémů. V roce 1971 překročil počet odbavených cestujících hranici jednoho milionu. (webové stránky Letiště Frédérica Chopina, 2013)

Podle dat které poskytuje samotné letiště na svých webových stránkách, bylo odbaveno v roce 2011 celkem 9 337 851 cestujících. Nejméně bylo přepraveno v měsíci únoru (546 645 cestujících), nejvíce skoro jednou tolik naopak v září (997 406 cestujících). Meziroční změna v letech 2011/2011 představuje nárůst o 7,18%. (Tabulka37)

	2010	2011	Změna 2011/2010
Leden	551 826	580 202	5,14%
Únor	528 017	546 645	3,53%
Březen	636 768	663 703	4,23%
Duben	533 859	712 988	33,55%
Květen	786 104	860 803	9,50%
Červen	883 780	919 347	4,02%
Červenec	974 839	996 101	2,18%
Srpen	962 869	978 400	1,61%
Září	843 429	997 406	18,26%
Říjen	788 599	818 112	3,74%
Listopad	635 849	641 975	0,96%
Prosinec	586 445	622 169	6,09%
Celkem	8712384	9 337 851	7,18%

Tab. 37: Počty odbavených cestujících na letišti ve Varšavě v letech 2010-2011. Zdroj dat webové stránky Letiště Frédérica Chopina. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics/passenger>

Pokud takto výrazným tempem růste počet odbavených pasažérů, měl by se zvyšovat i pohyb letadel (vzletů/přistání). V roce 2011 tomu tak bylo o 3, 81% oproti roku 2010. (Tabulka 38)

	2010	2011	Změna 2011/2010
Leden	8 917	9 136	2,46%
Únor	8 292	8 429	1,65%
Březen	9 602	9 750	1,54%
Duben	7 872	9 466	20,25%
Květen	10 458	10 370	-0,84%
Červen	11 068	10 582	-4,39%
Červenec	11 212	11 014	-1,77%
Srpen	11 081	11 200	1,07%
Září	9 859	11 249	14,10%
Říjen	10 493	10 471	-0,21%
Listopad	9 243	10 465	13,22%
Prosinec	8 594	9 004	4,77%
Celkem	116691	121 136	3,81%

Tab. 38: Vývoj počtu pohybů letadel (vzletů/přistání) v období 2010 až 2011 na Letišti Frédérica Chopina. Zdroj dat webové stránky Letiště Frédérica Chopina. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/statistics>

Varšavské letiště dosáhlo v roce 2011 celkově výborných výsledků. Byly to druhé nejlepší výsledky v historii a téměř se přiblížily roku 2008. Počet odbavených pasažérů na mezinárodních linkách byl 8, 26 milionů cestujících (nárůst meziročně o

6,1%) a na národních linkách dosáhl rekordu 1,07 milionu pasažérů (meziroční nárůst o 16,1%). (Tisková zpráva Letiště Frédérica Chopina z 13. 1. 2012)

V následujících Tabulkách 39 až 41 jsou uvedené zajímavosti z tiskové zprávy Letiště Frédérica Chopina z 13. 1. 2012, týkající se top destinací, top dopravců.

TOP pravidelné destinace:	Počet cestujících v tisících	Růst nebo pokles v %
1. Londýn (všechny letiště)	751	9,7%
2. Paříž (všechny letiště)	513	10,3%
3. Frankfurt	378	15,1%
4. Amsterdam	330	15,7%
5. Brusel	286	10,4%

Tab. 39: Top pravidelné destinace z Letiště Letiště Frédérica Chopina v roce 2011. Zdroj Dat Tisková zpráva Letiště Frédérica Chopina. 13. 1. 2012. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/pressroom/news/2012/1/2011-second-best-result-in-chopin-airport2019s-history>

TOP nepravidelné (charterové) destinace:	Počet cestujících v tisících	Růst nebo pokles v %
1. Antalya	166	17,9%
2. Hurghada	111	-31,8%
3. Heraklion	85	33,0%
4. Sharm el-Sheikh	70	-48,0%
5. Tenerife	68	21,7%

Tab. 40: Top nepravidelné destinace z Letiště Letiště Frédérica Chopina v roce 2011. Zdroj Dat Tisková zpráva Letiště Frédérica Chopina. 13. 1. 2012. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/pressroom/news/2012/1/2011-second-best-result-in-chopin-airport2019s-history>

TOP přepravci	Počet cestujících v tisících	Růst nebo pokles v %
1. LOT	4 150	7,2%
2. Wizz Air	1 020	-6,2%
3. Lufthansa	546	14,3%
4. Enter Air	399	252,3%
5. Travel Service	341	82,5%

Tab. 41: Top přepravci Letiště Letiště Frédérica Chopina v roce 2011. Zdroj Dat Tisková zpráva Letiště Frédérica Chopina. 13. 1. 2012. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport/about-the-airport/pressroom/news/2012/1/2011-second-best-result-in-chopin-airport2019s-history>

Letiště John Paul II Kraków – Balice

Toto mezinárodní letiště působilo až do roku 1968 jako letiště vojenské. Od roku 1998 je zasvěceno papeži Janu Pavlu II. Dnes se jedná o druhé nejrušnější letiště v zemi podle počtu odbavených pasažérů.

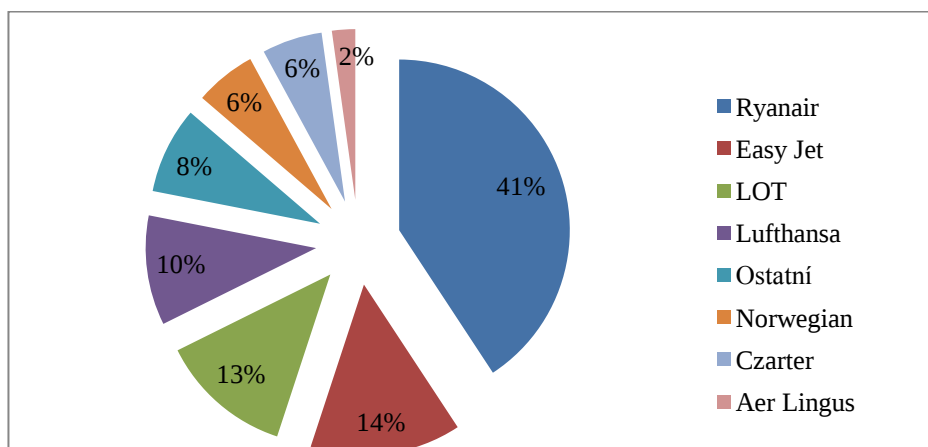
V roce 2011 pokořilo opět hranici 3 milionů odbavených pasažérů (3 014 060) a téměř dorovnálo rekord z roku 2007 (3 068 199 cestujících). Meziročně je to kladný nárůst o 5,2%. (Tabulka 42)

	2007	2008	2009	2010	2011
Leden	196 723	200 499	166 307	170 552	179 999
Únor	185 640	208 156	164 928	170 862	178 390
Březen	227 414	236 533	188 126	213 299	211 095
Duben	248 542	238 937	214 550	187 677	238 390
Květen	270 655	273 614	238 748	260 942	271 443
Červen	288 436	284 720	263 859	285 575	287 222
Červenec	324 110	311 385	299 313	317 187	316 519
Srpen	327 624	311 686	285 742	312 792	317 570
Září	305 029	296 808	268 418	298 275	304 817
Říjen	266 989	246 094	236 705	272 527	278 521
Listopad	212 248	153 022	175 324	192 231	215 430
Prosinec	214 789	162 507	178 302	182 077	214 664
Celkem	3 068 199	2 923 961	2 680 322	2 863 966	3 014 060

Tab. 42: Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti John Paul II Kraków – Balice v letech 2007 až 2011. Zdroj dat webové stránky Letiště. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.krakowairport.pl/en/61/26/133/Passenger-Traffic>

Pokud se zaměříme na top destinace roku 2011, zjistíme, že největší podíl měla vnitrostátní Varšava (8,6%). Následuje jí Londýn (8,3%), Mnichov (7,2%), Frankfurt (5,1%) a do top pětky patří ještě Dublin (6,6%).

Pokud by nás zajímal letecký dopravce, který má největší podíl v rámci odbavených pasažérů na trhu, tak je na prvním místě Ryanair s 40,7%. Podíly dalších dopravců je znázorněn v Grafu 12. Pod pojmem ostatní dopravci jsou ti, jejichž podíl je menší jak 2%.



Graf 12: Podíly leteckých společností na celkovém počtu odbavených pasažérů. Zdroj dat webové stránky Letiště. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.krakowairport.pl/en/61/26/134/Passenger-Traffic-Carriers>

Letiště Katowice

Letiště Katowice patří mezi třetí nejrušnější letiště z hlediska počtu odbavených pasažérů v Polsku. Tento počet mezi léty 2007 až 2011 vždy stoupal, ovšem s výjimkou roku 2009 (rok globální krize). Pokud se zaměříme na to, co mohlo ovlivnit tento růst, zjistíme, že jeden z významných faktorů mohl být prudký nárůst charterových leteckých spojení. Meziroční změna v tomto typu nepravidelné přepravy byla za období 2010/2009 14,9% a mezi léty 2011/2010 dokonce 17,6%. (Tabulka 43)

	2007	2008	2009	2010	2011
Celkový počet odbavených cestujících	1 995 914	2 426 942	2 364 613	2 403 253	2 544 124
Pravidelná letecká spojení	1 529 734	1 804 638	1 742 804	1 693 512	1 703 188
Charterová letecká spojení	432 830	601 953	603 765	693 880	815 711

Tab. 43: Souhrnná tabulka dat (Celkový počet odbavených pasažérů a letecká spojení) v letech 2007 až 2011. Zdroj dat webové stránky Letiště Katowice. [cit. 2013-03-08]. Vlastní zpracování. Data dostupná z: <http://www.katowice-airport.com/cs/letiste/statistiky>

6.2.4 Letecká doprava ve Slovensku

Historie letecké dopravy je dá se říci shodná s historií letecké dopravy v České republice. Ve Slovensku také působila letecká společnost Československé Aerolinie. Po rozpadu Československa na Slovensku vznikla společnost Slovenské Aerolinie. Neměla ale dlouhého trvání, její stroje létaly od roku 1998 do 2007.

Letiště M. R. Štefánika

Jedná se hlavní letiště státu. V následující Tabulce 44 jsou popsány počty odbavených cestujících v časové řadě a zároveň v návaznosti na to i počty pohybů letadel. Pokud se s hodnocením zaměříme opět na poslední rok 2011, z Tabulky 44 zjistíme, že v tomto roce bylo odbaveno celkem 1 585 064 cestujících. Oproti roku 2010 to znamená pokles o 4,8 %. Podle managementu byl rok 2011 považován za rok stabilizace a přípravy nových projektů a jejich efekt by se měl projevovat v následujících dvou letech. Důvod poklesu pravidelné dopravy spočívá ve zrušení linek do Bologni, Bari, Florencie a Stockholmu. Jediný segment dopravy, který zaznamenal růst, byla nepravidelná mezinárodní doprava (charterová). (Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika, 2011)

	2007	2008	2009	2010	2011	meziroční změna 2011/2010
Celkový počet pohybů (vzletů/přistání)	31 599	34 873	29 481	27 220	25 358	-6,8%
Doprava celkem	2 024 142	2 218 545	1 710 018	1 665 704	1 585 064	-4,8%
Mezinárodní doprava	1 830 078	2 015 310	1 595 559	1 620 598	1 547 217	-4,5%
pravidelná	1 436 924	1 561 110	1 199 568	1 193 921	1 091 625	-8,6%
nepravidelná	393 154	454 200	395 991	426 677	455 592	6,8%
Vnitrostátní doprava	174 463	193 442	108 104	41 690	33 425	-19,8%
pravidelná	174 287	192 642	105 937	39 379	31 282	-20,6%
nepravidelná	176	800	2 167	2 311	2 143	-7,3%
Ostatní doprava	19 601	9 793	6 355	3 416	4 422	29,4%

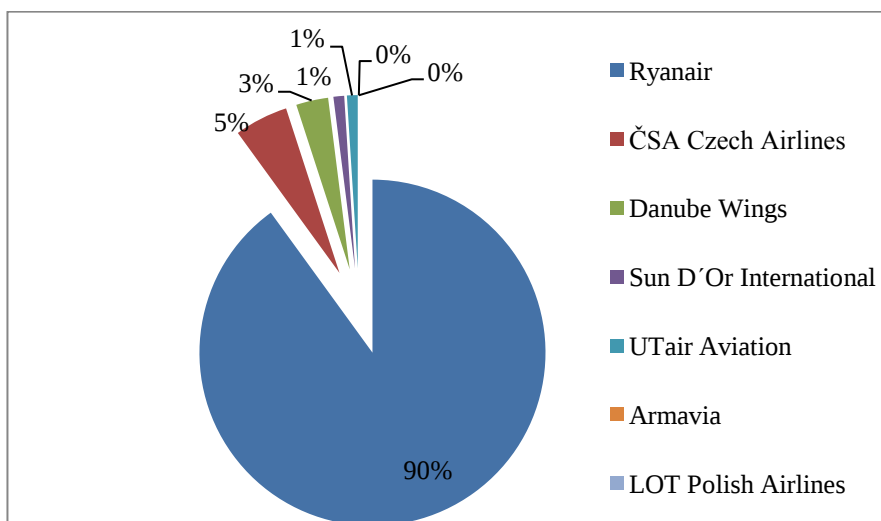
Tab. 44: Vývoj počtu odbavených pasažérů a celkový počet pohybů letadel v letech 2007 až 2011.

Zdroj dat Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika za rok 2011. [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování

Pokud bychom chtěli detailnější hodnocení po měsících v roce 2011, zjistili bychom, že nejvíce odbavených pasažérů bylo v červenci (251 024) a nejméně v prosinci (69 438 cestujících). Průměr za měsíc byl 132 089 cestujících. Pokud bychom to ještě porovnali z měsíčním výstupem z roku 2010, zjistili bychom, že pouze ve třech měsících je meziroční změna 2011/2010 kladná (duben – 12%, červenec 3%, srpen 1%). (Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika, 2011)

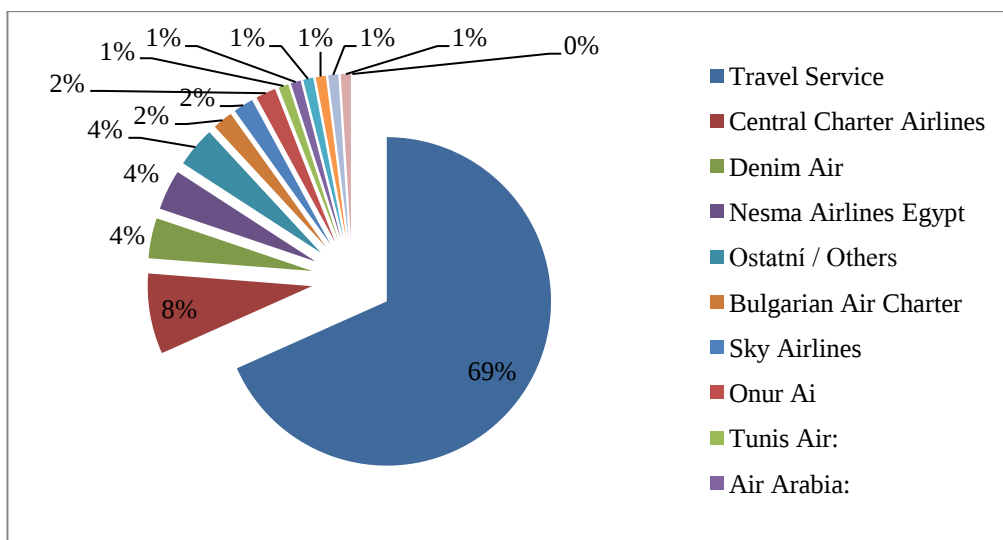
Při zkoumání letových řádů za rok 2011 vyšlo najevo, že v tomto roce poskytovalo přímé spojení z Bratislavy celkem 7 leteckých společností (Armavia, ČSA Czech Airlines, Danube Wings, LOT Polish Airlines, Ryanair, Sun D'Or International, UTair Aviation). Celkem měly tyto společnosti v nabídce 34 různých destinací. Nejvíce jich nabízel Ryanair, celkem 19. (webové stránky Letiště M. R. Štefánika, 2013)

Společnost Ryanair měla také největší podíl na přepravě cestujících na pravidelných linkách a to 90% (přepravila více jako 1 milion cestujících). Podíl ostatních dopravců je také znázorněn v Grafu 13. České aerolinie v následujícím období z Bratislavy odešly. (Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika za rok 2011, 2013)



Graf 13: Procentuální podíl dopravců na pravidelné přepravě v roce 2011. Zdroj dat Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika za rok 2011. [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování.

Co se týče nepravidelné přepravy, tak podíly jednotlivých dopravců jsou znázorněny v Grafu 14. Největší majoritní podíl má česká společnost Travel Service.



Graf 14: Procentuální podíl dopravců na nepravidelné přepravě v roce 2011. Zdroj dat Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika za rok 2011. [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování.

Podle top destinací kraluje letecké přepravě jednoznačně Londýn. Už po řadu let. Nárůst této destinace je sice malý, o 1%, ale svým objemem počtu cestujících značně převyšují ostatní. Zajímavé je, že téměř 50% nárůst vykazuje Antalya. Dá se předpokládat, že to způsobily nepokoje ve dříve oblíbené destinaci Hurghada. Tato destinace se letos umístila až na 7. místě a v top pětce destinací tedy nefiguruje. (Tabulka 45). (Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika, 2011)

TOP destinace:	Počet cestujících	Růst nebo pokles v %
1. Londýn	319 986	1,00%
2. Antalya	125 901	45,00%
3. Miláno	87 014	-
4. Dublin	87 003	-
5. Paříž	70 409	23,00%

Tab. 45: Top destinace podle počtu cestujících za rok 2011. Zdroj dat Výroční zpráva Letiště M. R. Štefánika za rok 2011. Vlastní zpracování. [cit. 2013-03-07].

Letiště Košice

Mezinárodní Letiště Košice je druhé největší na Slovensku co do počtu odbavených pasažérů. Jeho historie sahá do 50. let minulého století. Původně vojenské letiště přestala armáda využívat až v roce 2004. Poté došlo k dostavbě terminálu a privatizaci letiště. Dnes je momentálně majoritním vlastníkem Letiště Vídeň Schwechat. (webové stránky Letiště Košice, 2013)

Jelikož Letiště Košice nemá na svých webových stránkách dostupné informace o počtu odbavených pasažérů, data máme k dispozici pouze z databáze EUROSTAT. V roce 2007 bylo odbaveno celkem 431 416 cestujících, v roce 2008 583 357 cestujících, V roce 2009 348246 cestujících, v roce 2010 263 735 a v roce 2011 to bylo podle EUROSTATU 263 502 pasažérů.

Dnes, v březnu 2013, nabízejí své služby na tomto letišti celkem 3 letečtí dopravci. České Aerolinie létají pravidelně do Prahy, Austrian Airlines poskytují pravidelné lety do Vídně a v poslední řadě Danube Wings létají do Bratislavy. (webové stránky Letiště Košice, 2013)

Letiště Poprad - Tatry

Toto mezinárodní letiště je nejvýše položeným letištem pro dopravní letadla ve střední Evropě. V současnosti neposkytuje žádné pravidelné linky. Je nabízena pouze nepravidelná charterová doprava. Podle jejich webových stránek byl počet odbavených cestujících následující (Tabulka 46). (webové stránky Letiště Poprad – Tatry, 2013):

	2007	2008	2009	2010	2011
Celkový počet odbavených cestujících	60 176	58 154	51 658	27 693	24 625
Celkový počet pohybů (vzletů/přistání)	7 713	7 907	9 373	7 595	6 954

Tab. 46: Počet odbavených cestujících v období 2007 až 2011. Zdroj dat webové stránky Letiště Poprad – Tatry. [cit. 2013-03-07]. Vlastní zpracování.

6.3 Národní dopravci jednotlivých zemí

Tato kapitola by měla charakterizovat jednotlivé národní vlajkové dopravci zemí V4 podle vybraných kritérií.

Nutno podotknout fakt, že na Slovensku se takový dopravce nenachází. Slovenské aerolinie ukončily svou činnost v roce 2007. S problémy se potýkaly již od roku 2004. Aerolinky byly nuceny odprodat svůj majoritní podíl Austrian Airlines v roce 2005. Ten o dva roky požádal o zaplacení všech pohledávek a to bylo pro společnost likvidační.

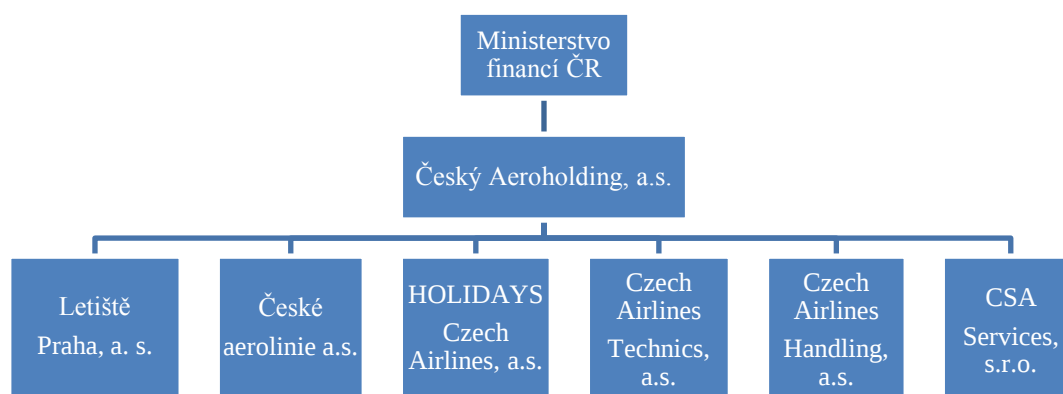
Podobný osud postihl i maďarského národního dopravce Malév, který skončil v únoru roku 2012. Pro Malév bylo likvidační, když Evropská komise rozhodla, že musí vrátit státní podporu obdrženu v letech 2007 až 2010. Aerolinie se potýkaly s dlouhodobými ekonomickými problémy. Proběhly pokusy o privatizaci aerolinky, ovšem byly neúspěšné.

6.3.1 České aerolinie

Historie Českých aerolinií (ČSA) byla již krátce zmíněna při charakteristice letecké dopravy v České republice v kapitole 6.2.1. České aerolinie patří k nejstarším leteckým dopravcům v Evropě, na trhu působí již od roku 1923. Patří také mezi členy Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA (rok přistoupení 1929), Asociace evropských leteckých společností AEA a v neposlední řadě také členové partnerské aliance SkyTeam²³ (od roku 2001). Z historie méně vzdálené, tedy z událostí posledních let, je třeba ještě dodat, že v roce 2012 se České aerolinie staly součástí skupiny Český Aeroholding (Obrázek 2). Hlavním předmětem činnosti je samozřejmě provozování letecké pravidelné dopravy. Do roku 2011 byla jejich činnost rozšířena ještě dále a

²³ K 31. 12. 11 byl počet členů aliance 15 (Aeroflot, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Southern Airlines, China Eastern Airlines, České aerolinie, Delta Air Lines, Kenya Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, Tarom, Vietnam Airlines). Aliance nabídla v roce 2011 celkem 14 500 letů denně do 926 destinací v 173 zemích světa. Ročně tak odbavila 478 milionů cestujících. (Výroční zpráva České aerolinie, 2011)

týkala se odbavení cestujících a jejich zavazadel, nepravidelnou leteckou přepravu, údržbu letadel, přepravu pošty, provoz kontaktního centra, výcvik posádek a další. České aerolinie, jako jediný dopravce v České republice, úspěšně prošel auditem IATA IOSA (Operational Safety Audit), který se týkal provozních a bezpečnostních kontrol. Hlavními akcionáři aerolinek jsou Ministerstvo financí ČR 95,6898%, Česká pojišťovna a.s. 2,2642%, Hlavní město Praha 1,5345% a Hlavní město Bratislava 0,5115%. (Výroční zpráva České aerolinie, 2011)



Obrázek 2: Organizační struktura Český Aeroholding v roce 2012. Výroční zpráva společnosti Český Aeroholding, a.s., 2011 – 2012. [cit. 2013-03-12]. Vlastní zpracování.

Co se týče oblasti podnikání ČSA, tedy poskytování služeb pravidelné letecké dopravy, tak ke konci roku 2011 ČSA nabízely pravidelné linky do 88 destinací v 49 zemích světa. Z vlastní sítě to byly linky do 34 destinací v 34 zemích světa. Záměrně je zdůrazněn počet vlastních linek, protože v červnu roku 2011 se ČSA a Etihad Airways uzavřeli codesharovou spoluprací v oblasti provozování dálkových linek z Prahy (s přestupem v Abu Dhabi). Tato spolupráce přinesla obrovské možnosti rozšíření destinací především do Austrálie, Asie, Afriky a na Střední východ (jedná se o např. o destinace Bangkok, Johannesburg, Melbourne, Sydney a další). Pro ČSA je to po delší době v dálkových letech pozitivní návrat na tento trh. (Výroční zpráva České aerolinie, 2011). V červnu 2013 zahájí ČSA znovu vlastní dálkové lety, a to letadlem Airbus A-330-300 na lince Praha – Soul (2x týdně).

Obecně v roce 2011 došlo k rozšíření počtu linek a destinací. V červnu 2011 došlo k zahájení provozu přímých linek z Bratislavského letiště M. R. Štefánika na linkách do Amsterdamu, Barcelony, Bruselu, Larnaky, Paříže a Říma. To skončilo nezdarem a zrušením základny ČSA v Bratislavě. V oblasti codesharové spolupráce

došlo v říjnu také k rozšíření na linkách Praha – Francie a to se společností Air France. Rozšířil se provoz také směrem na východ. V letním řádu přibýly linky do Lvova a Doněcku. Z Karlových Varů byla spuštěna linka do Samary. Provoz byl navýšen také na linkách do Ruska. (Výroční zpráva České aerolinie, 2011)

Na druhé straně docházelo i k redukcím linek. Příkladem je ukončení linek do Káhiry z důvodů vývoje politické situace v zemi, popř. ukončení linek do Stockholmu, Athén a Osla z důvodů poklesu poptávky ze strany cestujících.

Proměna dopravní sítě ČSA pokračovala i v roce 2012. Cílem aerolinií je vytvořit páteřní síť pro spojení základních destinací východní a západní Evropy. (Výroční zpráva České aerolinie, 2011)

Restrukturalizace ČSA se projevila i v oblasti letadlové flotily. V roce 2011 pokračovalo plnění jednoho ze strategických cílů, a to unifikace a modernizace portfolia flotily. Proces unifikace byl dokončen na počátku roku 2013, od kdy piloti ČSA létají pouze se stroji značky Airbus a ATR. Spolupráce se společností Airbus ale tímto neskončila. Postupně na období 2014 – 2016 má ČSA objednáno 8 nových strojů této značky.

V roce 2011 došlo podle statistik ČSA také k zeštíhlení flotily z 39 letadel na 31 kusů (odprodej 7 letadel jiným leteckým společnostem a partnerům). V příloze se nachází tabulka kompletní letadlové flotily ČSA v roce 2011.

V Tabulce 47 se nacházejí nejdůležitější finanční ukazatele. Detailní obchodně přepravní výkony jsou součástí přílohy.

	2007	2008	2009	2010	2011
Výkony (v tis. Kč)	23 399 853	22 532 908	19 789 620	16 547 753	14 017 065
Provozní výsledek hospodaření (v tis. Kč)	459 291	696 048	-3 539 760	-351 452	-1 159 155
Výsledek hospodaření před zdaněním (v tis. Kč)	111 175	499 149	-3 688 239	76 159	-241 356
Vlastní kapitál (v tis. Kč)	1 238 093	101 686	-2 352 045	376 367	108 226
Základní kapitál (v tis. Kč)	2 735 510	2 735 510	2 735 510	5 235 510	5 235 510
Celkový počet přepravených cestujících	5 492 200	5 061 756	5 464 643	5 061 756*	4 242 131

Tab. 47: Vybrané finanční a ekonomické ukazatele ČSA. Zdroj Výroční zpráva ČSA. 2011. Vlastní zpracování. [cit. 2013-03-12].

V roce 2010 měly ČSA hrubý zisk 76 milionů, je ovšem nutné sledovat jeho strukturu, resp. z čeho byl zisk primárně generován. Vznikl především díky tržbám z prodeje dlouhodobého majetku za 2,7 miliardy korun. V roce 2011 mohla být ztráta opět o něco vyšší, neboť ČSA znovu rozprodala svůj majetek – výnos v tržbách byl v tomto roce 876 milionů korun. Tedy celková neuhrazená ztráta z předchozích let činí 4,6 miliardy korun (ke konci roku 2012).

6.3.2 LOT Polish Airlines

Polský hlavní dopravce LOT Polish Airlines oficiálně vznikly v roce 1929. Stejně jako ČSA patří mezi nejstarší aerolinie v Evropě. V současné době jsou aerolinie z 67,97% ve vlastnictví státu, 25,1% připadá společnosti TFS Silesia a zbytek 6,93% vlastní zaměstnanci. Podle polského obchodního rejstříku²⁴ má společnost základní kapitál ve výši 447 673 700 zlotých, který se skládá ze 4 476 737 ks akcií v nominální hodnotě 100 zlotých za ks.

Polské aerolinie LOT jsou od roku 2003 členem Star Alliance, která má v současné době 27 členů. V roce 2012 členové této aliance přepravili 670,58 milionů pasažérů do 194 zemí světa. Denně tak vzlétlo 21 900 letů. Podle jednotlivých výkonů se tedy jedná o větší alianci než je SkyTeam, jejímž členem je ČSA.

Společnost v roce 2011 odbavila na svých pravidelných linkách 4 376 000 cestujících, což představuje 9% nárůst oproti roku 2010. Pokud bychom do toho započítaly i charterové lety, pak by byl počet odbavených pasažérů byl 4 635 000 cestujících. Ohledně předchozích let, pokud sečteme pravidelnou a nepravidelnou přepravu celkem, tak v roce 2010 bylo odbaveno 4 504 044 cestujících, v roce 2009 to bylo 4 102 114 cestujících a v roce 2008 3 974 271 pasažérů (Tabulka 48). Je patrný nárůst každý rok. České aerolinie pocítily důsledky globální krize a jejich počet odbavených cestujících od roku 2009 klesá. Mezi lety 2005 až 2010 objem odbavených pasažérů vždy překračoval hranici 5 milionů. (Tisková zpráva LOT z 15. 2. 12)

²⁴ Polský obchodní rejstřík je dostupný online: <http://bip.ms.gov.pl/>

Došlo také k otevření nových destinací aerolinky LOT. Historickou premiéru měl Doněck na Ukrajině. Už v roce 2010 společnost představila svou novou koncepci „East meets West (Východ se setkává se západem)“, která pokračovala i v roce 2011. V rámci této strategie společnost implementovala do svých letových řádů mnoho nových asijských destinací. Například byla otevřená nová dálková pravidelná linka z Varšavy do Pekingu. (Tisková zpráva LOT z 15. 2. 12)

Co se týče průměrné obsazenosti letů, tedy využití sedačkových kapacit (tzv. Load Factor), tak ten byl v roce 2011 na podobné úrovni jako v roce 2010. Průměr roku 2011 dosahoval přibližně 74%, přičemž v letní sezónní špičce se pohyboval dokonce kolem hodnot převyšující i 81%. Pokud bychom to srovnávali například s ČSA, tak zde byl v roce 2011 průměrný Load Factor pouze 69,7%. Hodnot nad 70% dosahoval v období 2000 až 2006. (Obchodně - přepravní výkony ČSA viz příloha)

V roce 2011 dosáhla společnost LOT záporných čísel ve výsledku hospodaření. Bylo to především díky nárůstu cen pohonných hmot, vývojem kurzu dolaru v závěru roku a zpomalení růstů objemu odbavených cestujících ve čtvrtém čtvrtletí. Situaci společnosti LOT také zhoršila konkurence ze strany nízkonákladových dopravců. Společnost je ztrátová od roku 2008. Pomoc ji poskytla vláda a to ve výši 400 milionů polských zlotých (cca 2,5 miliardy Kč).

	2008	2009	2010	2011
Výkony (v milionech PLN)	2 879,80	2 724,10	2 962,99	3 156,80
Provozní výsledek hospodaření (miliony PLN)	-109	-220	-163	-158,2
Hospodářský výsledek po zdanění (miliony PLN)	-733	-168	-52	-145,7
Počet odbavených pasažérů (zahrnuje pravidelnou i nepravidelnou přepravu, vnitrostátní i mezinárodní)	3 974 271	4 102 114	4 504 044	4 635 305

Tab. 48: Vybrané finanční ukazatele LOT Polish Airlines v období 2008 až 2011. Zdroj: webové stránky společnosti LOT. Vlastní zpracování. [cit. 2013-03-12].

6.4 Možnosti a problémy letecké dopravy

Česká republika

Vývoj osobní letecké dopravy v České republice v období 1996 až 2008 můžeme hodnotit jako kladný – postupný nárůst počtu cestujících, letadlové flotily, destinací, regionálních letišť. Velký dopad na leteckou dopravu měla ovšem globální ekonomická krize. Od roku 2009 do 2011 je trend vývoje negativní, resp. letecká doprava se potýká s poklesem počtu pasažérů, pohybů letadel, úbytkem destinací, s poklesem obsazenosti letů (load factor). V roce 2012 negativní trend přetrvával, ovšem objevila se také některá světlejší místa. Zájem turistů o Českou republiku trval, do ČR létala letadla s větší kapacitou a zvýšila se také obsazenost odletů – opět přesáhla hranici 70% v Praze (71,8%). Do budoucího roku Letiště Václava Havla Praha předpokládá již meziroční zvýšení počtu odbavených pasažérů o 2%.

Na vývoj letecké dopravy v zemi má největší vliv národní dopravce ČSA. Připomeneme fakt, že od roku 2009 prochází restrukturalizací a optimalizací sítě. Největší český dopravce se potýká s nemalými problémy – hospodaří již několik let ve ztrátě. Velký dopad měla také nepovedená privatizace v roce 2009. Společnost Unimex Group/Travel Servis nabízela za ČSA zhruba miliardu korun, při splnění podmínky, že vlastní kapitál bude roven nule. K odprodeji nedošlo, stát odstoupil. V roce 2012 započaly pokusy o privatizaci znovu. Dnes (březen 2013) se o ČSA uchází pouze Korean Air, který nabízí za menšinový podíl 44% sumu 67,5 milionu korun. Hodnota celé společnosti je přitom odhadována na 148 milionů (podle společnosti Ernst&Young). Podpis smlouvy je plánován na duben 2013. (zdroj dat ČTK, 2013). Pokud bychom brali v potaz pouze finanční pohled, tak se ČSA jeví jako velmi nelukrativní investice. Na druhou stranu díky výhodné poloze doslova v srdci Evropy, se může jevit jako velmi atraktivně. Výhody plynoucí hlavně pro ČSA, ale i pro Letiště Václava Havla Praha a v neposlední řadě i pro celou Českou republiku, by byly značné. Korean Air uvádí, že do roku 2019 se chce stát jedním z předních světových dopravců. Pro Letiště by to znamenal obrovský přínos (vyšší počet cestujících, vyšší provoz letadel, vyšší výběr poplatků, dodatečné příjmy z komerčních atd). Pro Českou

republiku by to znamenalo tvorbu nových pracovních míst – nižší nezaměstnanost, růst HDP, růst cestovního ruchu aj. Největší význam to má bezpochyby pro aerolinie samotné. Korejci chtějí z Letiště Václava Havla udělat hlavní přestupní bod na cestě z Asie do dalších evropských destinací. České aerolinie se podle svých letových řádů zaměřují spíše na krátké a středně dlouhé tratě, tomu reflektuje také jejich letadlová flotila. Vstup silného investora by bezpochyby znamenal posílení dopravy na dálkových tratích. Pro pasažéry by to znamenalo výhodu ve formě sladěných letových řádů obou aerolinií a přirozeně tedy rozšíření dostupnosti destinací. Korejci mají ve svém portfoliu celkem 105 destinací, zaměstnávají cca 6000 pilotů, vlastní flotilu 140 letadel. Oproti tomu ČSA v současnosti létají s 25 stroji. Pokud by opravdu Korean Air do ČSA vstoupil, zde by mohlo jedno ze slabých míst – s tak malou flotilou by ČSA nemusely být schopni uspokojit poptávku cestujících Korean Air na letech po Evropě. Pro ČSA není Korean Air zcela neznámým partnerem, jejich codesharová spolupráce již probíhá na tratích Praha - Soul. Společně jsou také členy aliance SkyTeam.

Letiště Václava Havla Praha se již delší dobu potýká kapacitními problémy. Do budoucna je jasné, že současný systém jedné hlavní dráhy a jedné vedlejší dráhy nebude postačovat. Již od 70. let se počítá, že současný systém drah bude doplněn dráhou paralelní k hlavní dráze. Na jedné dráze by tedy měly letadla pouze přistávat a na druhé pouze odlétat. Navýší se kapacita, bezpečnost, nehledě na to jaké další ekonomické přínosy by měla výstavba této dráhy. Podle studií uveřejněných na webových stránkách Letiště, by výstavba v letech 2012 až 2020 vygenerovala 17 000 nových pracovních míst (celkem i v návazných oborech, nejedná se pouze o letiště), nezaměstnanost by poklesla o 0,3%, HDP by se zvýšilo o 126 milionů korun, což by představovalo nárůst o 0,46%. Co se týče umístění nové dráhy, v příloze se nachází obrázek a také informace týkající se jejich technických parametrů.

Mezi další větší mezinárodní letiště (podle výkonů) v České republice patří letiště v Brně, Ostravě, Karlových Varech a Pardubicích. Pokud si porovnáme geografickou polohu těchto měst, zjistíme, že na jihu Čech větší mezinárodní letiště absentuje. V krajském městě, tedy v Českých Budějovicích, se letiště nachází,

v současnosti v porovnání s ostatními spíše regionálního významu. V současnosti je letiště ve vlastnictví kraje. Letiště se nachází v perspektivní lokalitě. Představuje bránu do regionu. Možnou konkurenci pro něj může představovat nedaleko vzdálený Linz. Jihočeské letiště bude v květnu 2013 usilovat o status mezinárodního veřejného letiště s vnější hranicí (jako letiště v Praze, Brně, Ostravě atd). V současnosti (březen 2013) má status pouze mezinárodního neveřejného letiště s vnější hranicí. Náklady na modernizace kraj před rokem 2009 vyčísлил na miliardu. Dnes (březen 2013) jsou plány nastaveny na hranici necelé půl miliardy. Je nutné zrekonstruovat odbavovací halu, vzletovou dráhu, dále zmodernizovat navigační systémy. Návrh nové moderní odbavovací haly se nachází v příloze.

Maďarsko

Vývoj letecké dopravy v posledních letech silně ovlivnil krach národního dopravce MALÉV v roce 2012 a samozřejmě celosvětová hospodářská stagnace v letech 2008 až 2009. Obecně je ale trend letecké dopravy rostoucí (vyjma let 2008. 2009).

Letecká doprava je bezpochyby významnou součástí ekonomiky státu. V roce 2011 vygenerovalo celé odvětví letecké dopravy 0,9% HDP země (236,2 bilionů HUF). Celkem se vytvořilo 37 000 doprovodných pracovních míst (z toho 18 300 vytvořil pouze letecký sektor). Oxfordská univerzita ve svých studiích uvádí, že 10% nárůst v počtu spojení (týká se vytvoření nových linek), by se odrazil ročním zvýšením HDP o 17 bilionů HUF²⁵.

V Maďarsku fungují pouze 3 letiště – v Budapešti, Debrecenu a letiště Balaton. Přitom budapešťské letiště odbavuje 99% všech cestujících. V zemi nefunguje vnitrostátní letecká přeprava. Současná dopravní infrastruktura spolu s relativně malými geografickými vzdálenostmi, pro ni netvoří vhodné podmínky.

Největší naděje na rozvoj letecké dopravy se vkládají do budapešťského letiště, jehož objemy od roku 2010 stoupají. V roce 2011 zde došlo k otevření nového

²⁵ OXFORD ECONOMICS. *Economic Benefits from Air Transport in Hungary* [online]. 2011. vyd. London: Oxford[cit. 2013-03-17]. Studie dostupná na: <http://www.benefitsofaviation.aero>

Terminálu SkyCourt spojujícího Terminál A2 a 2B dohromady. Bylo do něj investováno 102 milionů EUR. Tato nová budova primárně samozřejmě pomohla k navýšení přepravních kapacit cestujících (fungují na něm služby check-in, handling zavazadel, screening pasažérů aj.) Také ale došlo k navýšení prostorů pro komerční aktivity (obchody, restaurace aj.). Neinvestovalo se pouze do výstavby nové budovy, ale další 159 milionů EUR do modernizace bezpečnostních systémů, navigačních systémů, silniční přestavby, rekonstrukce nástupních mostů a schodišť pro pasažéry atd. Přepravní kapacita nového Terminálu SkyCourt je přibližně 10,5 milionu pasažérů.

Polsko

Na základě studia letecké dopravy v Polsku, nutno dojít k závěru, že osobní letecká doprava prodělala v období 2000 až 2008 dramatický nárůst svých výkonů (odbavení pasažérů, pohyby letadel aj). Pozitivní rostoucí trend zbrzdila i tady globální hospodářská krize. Záměrně zdůrazňuji, že došlo ke zbrzdění, neboť o zastavení růstu bychom mluvili, pokud by se výkony letecké dopravy propadaly i v následujících letech do červených čísel.

Polsko, jako jedna z mála zemí EU, vykazuje od roku 2010 nárůst ve svých přepravních výkonech. Navzdory faktu, že průměr Evropské unie nadále od roku 2009 klesá. Velká výhoda země je tvořena v jeho silné populační základně a nemalé rozloze (oproti ostatním zemím V4).

Největší polský dopravce LOT Polish Airlines se v současnosti také jako ČSA potýká s hospodářskými problémy. Pokusy o privatizaci skončily neúspěšným jednáním s Turkish Airlines na konci roku 2012. LOT tedy stále hledá strategického investora. Státní bankrot aerolinií sice odvrátil, ale panuje obava, aby LOT nedopadl jako MALÉV, který také musel část obdržených dotací vrátit. Na společnost doléhají vysoké ceny pohonných hmot a drtivá konkurence nízkonákladových společností (Ryanair, WizzAir, EasyJet aj.).

Právě nízkonákladoví dopravci vytvářejí v Polsku významný počet nových destinací a zvyšují tak dostupnost jednotlivých letišť v Polsku. Tito nízkonákladoví dopravci nepoužívají jako svou základnu Letiště Fredérica Chopina ve Varšavě, nýbrž

Katowice, Bydgoszcz a další. Podíl na objemu přepravených pasažérů tedy ubývá varšavskému hlavnímu letišti a stoupá ostatním regionálním mezinárodním letištím.

Regionální vnitrostátní doprava má v Polsku velký potenciál rozvíjet se i nadále. Těží především z velké rozlohy země, tedy z relativně velkých vzdáleností, oproti ostatním zemím V4. Navíc nová výstavba silniční infrastruktury je v Polsku zdoluhavý proces, stejně tak jako modernizace železnice.

Slovensko

Letecké dopravě na Slovensku se v posledních letech nedaří příliš dobře. Od roku 2009 dochází každoročně k poklesu výkonů (odbavení pasažérů, pohyby letadel), jak v oblasti mezinárodní, tak v oblasti vnitrostátní přepravy, kde je ten pokles nejmarkantnější. Trend vývoje je tedy negativní. Pozici Slovenských aerolinií po jejich krachu dočasně substituoval další slovenský dopravce - Seagle Air. Ovšem ani tomu se nepodařilo obstát v tvrdé konkurenci a v roce 2009 také zkrachoval. Téhož roku ukončil svou činnost také dopravce SkyEurope, který měl na bratislavském letišti jednu ze svých základen. Nejen toto přispělo k celkové situaci letecké dopravy na Slovensku. Bratislava jako hlavní město, a tedy i bratislavské letiště, jsou díky své geografické poloze ve velké konkurenční nevýhodě, kterou pro ně představuje vídeňské letiště. Toto letiště je od Bratislavy vzdáleno pouhých 50km a do jisté míry nahrazuje roli primárního letiště Slovenska.

Bratislavské letiště se v rámci strategického rozvoje zaměřilo na modernizaci odbavovacího terminálu, příjezdové a odjezdové komunikace a nástupních mostů. Projekt započal v roce 2008 a byl dokončen v roce 2012. Navýšila se kapacita letiště z 3,5 milionu na 5 milionů cestujících. Návratnost investice je očekávána v střednědobém horizontu 10 – 15 let.

Velké naděje na zlepšení situace letecké dopravy na Slovensku se vkládají především do slovenských aerolinií Danube Wings a AirExplore (zatím pouze charterový dopravce). Aerolinie Danube Wings v roce 2012 rozšířily svojí dosavadní charterovou přepravu o pravidelné linky. Navíc na Slovensku provozují i vnitrostátní pravidelnou linku Bratislava – Košice – Bratislava. Prosazují se i v zahraničí (linky ve

Francii, Švédsku). AirExplore vznikly až v roce 2008 a specializují se tedy na nepravidelnou přepravu.

Slovenská letecká doprava se tedy potýká s problémy. Země nemůže těžit ze své populační základny (v porovnání s V4 je nejmenší) a příznivá situace není ani v ekonomické oblasti. Relativně malé geografické vzdálenosti mezi většími městy nevytvářejí vhodné podmínky pro vybudování hustější sítě pro vnitrostátní pravidelnou přepravu. Potenciál rozvíjet se má především nepravidelná doprava v letních a zimních měsících z důvodů cest na dovolené.

7 Závěr

Letecká doprava v zemích Visegrádu prošla v posledních patnácti letech razantním nárůstem svých objemů. Tento nárůst zaslavila až globální krize v roce 2008. Ta silně dopadla na celé odvětví letecké dopravy v Evropské unii. Díky krizi některé aerolinie zanikly, jiné byly nuceny přistoupit na restrukturalizační plány a žádaly pomoc od státu. Stát se v mnoha případech snažil úspěšně či neúspěšně o hledání strategického investora a o jejich privatizaci.

Letecká doprava v České republice je silně ovlivněna situací národního dopravce. Situace Českých aerolinií se může zdát na první pohled ne příliš dobrá. Nepovedená privatizace národního dopravce, těžké dopady krize, pokles výkonů a pomoc od států. Rozvoj letecké dopravy v České republice závisí na nalezení strategického partnera pro ČSA. Rozvoj souvisí také s rozšiřováním nových linek a destinací. Právě pomoc investora by mohla ČSA vrátit do oblasti provozování dálkových letů. Pokud by se rapidně zvýšily objemy pražského letiště, mohl by ovšem vyvstat problém s celkovou kapacitou vzletových a přistávacích drah. Plán na výstavbu paralelní dráhy má celou řadu ekonomických výhod. Další rozvoj letecké dopravy by znamenal jistě modernizace letiště v Českých Budějovicích, neboť v jižních Čechách větší mezinárodní letiště absentuje. Zájem z řad turistů o Českou republiku narůstá.

Rozvoj letecké dopravy v Maďarsku spočívá především v podpoře rozvoje primárního budapešťského letiště. Nový terminál má v současnosti vyšší kapacitu počtu odbavených cestujících. O rozvoji vnitrostátní dopravy nelze hovořit, hlavně z důvodů geografických vzdáleností ostatních letišť. Absentuje tu hlavní národní dopravce. Pro Budapešť představuje konkurenční riziko také vídeňské letiště.

O Polsku můžeme hovořit jako o jediné ze čtyř Visegrádských zemí, jejíž letecká doprava se z hospodářské krize částečně dostala. Vděčí za to velmi silné populační základně. V Polsku není dopravní infrastruktura na příliš dobré úrovni, tudíž i tento fakt přispívá k rozšiřování nejen vnitrostátní letecké přepravy v Polsku. Životní úroveň Poláků také roste, letecká přeprava je cenově dostupnější pro širší vrstvu obyvatel. V Polsku je v poslední době v letecké dopravě patrný trend rozvoje hlavně

sekundárních letišť, na úkor hlavního varšavského letiště. Mnozí nízkonákladoví dopravci mají sídlo právě na sekundárních letištích.

Leteckou dopravu silně ovlivňuje postavení vídeňského letiště, které se nachází relativně blízko Bratislavy. Slovensko má také velmi slabou populační základnu oproti ostatním zemím Visegrádu. Stejně jako v Maďarsku tu chybí národní dopravce. V rámci vnitrostátní dopravy funguje pravidelně pouze jedna linka.

8 Seznam použité literatury

Knižní publikace

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHILA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. První vydání. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, 2007. 157s. ISBN 978-80-86841-07-6.

EUROPEAN COMMUNITIES. *Aeronautics Research: 2002 – 2006 Projects*. 6th Framework. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2008, 371 s. ISBN 92-79-07678.

EUROPEAN COMMUNITIES. *Out of the Box: Ideas about the future of air transport, Part 2*. A. de Graaff, T. Truman. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007, 87 s. ISBN 978-92-79-06223-9.

EUROPEAN UNION. *Aeronautics and Air Transport Research: Programme 2007 - 2013*. 7th Framework. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012, 235 s. ISBN 978-92-79-19724-6.

EUROPEAN UNION. *Flightpath 2050. Europe's Vision for Aviation: Report of the High - Level Group on Aviation Research*. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, 25 s. ISBN 978-92-79-19724-6.

EUROPEAN UNION. *Inovation for Sustainable Aviation in Global Environment: Proceedings of the Sixth European Aeronautics Days*. D. Krörzer, J. Szodruch. Amsterdam: IOS Press BV, 2012, 488 s. ISBN 978-1-61499-062-8.

JAGODZIŃSKI, Andrzej. *The Visegrad Group: A Central European constellation; publication on the occasion of the 15th anniversary of the Visegrad Group*. Bratislava: International Visegrad Fund, 2006, 350 s. ISBN 80-969464-7-1.

PRŮŠA A KOL., Jiří. *Svět letecké dopravy*. První vydání. Brno: Galileo Cee Service ČR s. r. o, 2007. 315 s. ISBN 987-80-239-9206-9

TŘEBICKÝ, Viktor. *Road to sustainability: Economic, social and environmental dimension of sustainability in Visegrad countries*. Prague: Institute for Environmental Policy, 2003. První vydání. 271s. ISBN 80-903244-0-1.

VYKOUKAL, Jiří. *Visegrád: Možnosti a meze středoevropské spolupráce*. Praha: Dokořán, 2003, 405 s. ISBN 80-86569-34-9.

ŽIHLA A KOL., Zdeněk. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. První vydání. Brno: Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2010. 302 s. ISBN 987-80-7204-677-5.

Oficiální dokumenty

Česká republika. *Zákon č. 49/1997 o civilním letectví*. Sbírka zákonů 439/2006, 142. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz>

ICAO. *Doc 8993: Security Manual*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.icao.int>

ICAO. *Doc 9082: ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services*. [online]. 2012. Devátá edice. Dostupné z: <http://www.icao.int>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1008/2008: *O společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění)*. L 293/3. 24. 8. 2008. Dostupné z: <http://www.caa.cz>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1107/2006: *O právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě*. L 204/1. 26. 7. 2006. Dostupné z: <http://www.caa.cz>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 2320/2002: *Společná pravidla pro v oblasti bezpečnosti civilního letectví*. L 335. 30. 12. 2002. Dostupné z: <http://www.caa.cz>

Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 261/2004: *Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů*. L 46/1. 17. 2. 2004. Dostupné z: <http://www.caa.cz>

OXFORD ECONOMICS. *Economic Benefits from Air Transport in Hungary, Poland, Czech republic* [online]. 2011. vyd. London: Oxford [cit. 2013-03-17]. Dostupné z: <http://www.benefitsofaviation.aero>

Výroční zprávy

BUDAPEST AIRPORT. *Budapest Traffic Report 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.bud.hu/>

BUDAPEST AIRPORT. *Key Highlights 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.bud.hu/>

ČESKÉ AEROLINIE A. S. *Výroční zpráva 2010*. [online]. 2011. Dostupné z: <http://www.csa.cz>

ČESKÉ AEROLINIE A. S. *Výroční zpráva 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://portal.justice.cz/>

ČESKÝ AEROHOLDING A. S. *Výroční zpráva: Profil společnosti 2011/2012*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.prg.aero>

EUROCONTROL. *Annual Report 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.eurocontrol.int/>

EUROPEAN COMMISSION. *EU Transport in Figures 2011* [online]. Luxemburg: Publications Office of the European Union, 2011, 132 s. ISBN 978-92-79-19508-2. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2011/pocketbook2011.pdf>

IATA. *Annual Review 2012*. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.iata.org/>

ICAO. *Doc 9952: Annual Reports of the Council 2010* [online]. 2011. Dostupné z: <http://www.icao.int>

ICAO. *Doc 9975: Annual Reports of the Council 2011* [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.icao.int>

LETISKO M. R. ŠTEFÁNKA - AIRPORT BRATISLAVA, a.s (BTS). *Ročná správa: 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.bts.aero>

SITA GROUP. *Activity Report 2011*. [online]. 2012. Dostupné z: <http://www.sita.aero/>

Internetové stránky letíšť:

Bratislava Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airportbratislava.sk>

Brno Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/>

Budapest Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.bud.hu/>

Bydgoszcz Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://plb.pl/>

Ceske Budejovice Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz>

Debrecen Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airportdebrecen.hu>

Gdansk Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport.gdansk.pl/>

Karlovy Vary Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/>

Katowice Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.katowice-airport.com/>

Kosice Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airportkosice.sk/>

Krakow Airport.[online]. 2013. Dostupné z: <http://www.krakowairport.pl/>
Lake Balaton Airport.[online]. 2013. Dostupné z: <http://www.flybalaton.com/>
Lodz Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://lotnisko.lodz.pl/>
Ostrava Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/>
Poprad Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-poprad.sk/>
Poznan Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-poznan.com.pl/pl/>
Praha Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/>
Rzeszow Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.rzeszowairport.pl/>
Szczecin Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport.com.pl>
Warsaw Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.lotnisko-chopina.pl>
Wroclaw Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://airport.wroclaw.pl/>
Zielona Góra Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://lotnisko.lubuskie.pl>
Žilina Airport. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.letisko.sk/>

Ostatní internetové zdroje

AEA. Association of European Airlines. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.aea.be/>

AIREXPLORE. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airexplore.sk/>

AIRPORT BUSSINESS. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.airport-business.com>
2013.

CIA. Central Intelligence Agency. [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.cia.gov/>

CSU. Český statistický úřad. [online]. 2013. Dostupné z:
<http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/home>

Czech Tourism. Česká centrála cestovního ruchu. [online]. 2013. Dostupné z:
<http://www.czechtourism.cz/>

ČSA. České aerolinie a. s. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.csa.cz>

ČTK. Česká tisková kancelář. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.ctk.cz/>

DANUBE WINGS. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.danubewings.eu/>

EASA. European Aviation Safety Agency. [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.easa.europa.eu/>

EUROCONTROL. European Organization for the Safety of Air Navigation. [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/>

EUROPEAN QUARTET ONE MELODY. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.european-quartet.com/>

EUROSTAT. Statistický úřad Evropské unie. [online]. 2013. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat>

IATA. International Air Transport Association. [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.iata.org/>

ICAO. International Civil Aviation Organization [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.icao.int>

LOT. LOT Polish Airlines (Polské aerolinie LOT). [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.lot.com>

MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČR. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.mzv.cz>

ONE WORLD ALLIANCE. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.oneworld.com/>

POLSKÝ OBCHODNÍ REJSTŘÍK. <http://bip.ms.gov.pl/>

POPULATION REFERENCE BUREAU (PRB). World Population Data Sheet [online]. 2011. Dostupné z: <http://www.prb.org/>

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.rlp.cz/>

SITA. Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques. [online]. 2013. Dostupné z: <https://www.sita.aero/>

SKYTEAM ALLIANCE. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.skyteam.com/cs/>

STAR ALLIANCE. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.staralliance.com/en/>

THE WORLD BANK INDICATORS. [online]. 2013. Dostupné z: <http://data.worldbank.org/indicator>

WISEGRAD GROUP. [online]. 2013. Dostupné z: <http://www.visegradgroup.eu/>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Rozloha, hustota, střední stav obyvatelstva vybraných zemí (skupin zemí, světadílu) pro rok 2011.

Tabulka 2: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 1996 do roku 2000

Tabulka 3: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2001 do roku 2006.

Tabulka 4: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2007 do roku 2011.

Tabulka 5: Vývoj HDP na obyvatele podle parity kupní síly EU 27=100 v období 1995 až 2011

Tabulka 6: Vývoj vládního deficitu v % HDP v období 1995 až 2010.

Tabulka 7: Míra inflace (HICP) – průměrné roční tempo v % pro období 1997 až 2011.

Tabulka 8: Přirozený přírůstek na 1000 obyvatel v období 1990 až 2010.

Tabulka 9: Míra nezaměstnanosti v období 2000 až 2011

Tabulka 10: Veřejné výdaje na vzdělání v % z HDP v období 1999 až 2009.

Tabulka 11: Výdaje na výzkum a vývoj v % z HDP v období 2000 až 2009.

Tabulka 12: Výdaje na informační a komunikační technologie v % z HDP v období 2007 až 2010.

Tabulka 13: Celkové výdaje na zdravotnictví v % z HDP v období 1995 až 2009.

Tabulka 14: Počet turistů v období 2003 až 2011.

Tabulka 15: Cestovní ruch států V4 se všemi zeměmi světa.

Tabulka 16: Výdaje turistů - rezidentů na zahraniční dovolenou podle destinace v % v roce 2010.

Tabulka 17: Počet příchozích turistů podle země původu pro jednotlivé země V4 za rok 2011.

Tabulka 18: Počet osobních automobilů v ks v jednotlivých letech a počet aut na 1000 obyvatel v období 2005 až 2009.

Tabulka 19: Doprava ve V4 a EU27 v období 2000 až 2009.

Tabulka 20: Počet odbavených pasažérů na letištích v zemích V4 v letech 2007 – 2011

- Tabulka 21:** Podíl celkového počtu odbavených pasažérů v jednotlivých zemích na celkovém počtu odbavených pasažérů v V4 v %.
- Tabulka 22:** Srovnání jednotlivých zemí V4 pro rok 2011 podle počtu odbavených cestujících na obyvatele, na km² a podle HDP vyjádřené v paritě kupní síly.
- Tabulka 23:** Počet vzájemně odbavených pasažérů mezi zeměmi V4 v roce 2011.
- Tabulka 24:** Počet odbavených pasažérů na národních linkách v zemích V4 v letech 2007 - 2011.
- Tabulka 25:** Převážní výkon osobní letecké dopravy v oskm (miliony) v roce 2011.
- Tabulka 26:** Celkový přepravní výkon osobní letecké dopravy v přtkm (miliony) v roce 2011.
- Tabulka 27:** Počet odbavených pasažérů podle hlavních vlakových letišť zemí V4.
- Tabulka 28:** Počet odbavených pasažérů podle hlavních a vedlejších letišť zemí V4.
- Tabulka 29:** Vývoj počtu odbavených pasažérů na vybraných letištích v České republice v období 1996 až 2011.
- Tabulka 30:** Vývoj počtu pasažérů a počtu pohybů letadel v období 2007 – 2011:
- Tabulka 31:** Top země podle počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.
- Tabulka 32:** Top destinace podle počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.
- Tabulka 33:** Destinace s největším nárůstem počtu cestujících v roce 2011 a jejich vývoj v % oproti předchozímu roku.
- Tabulka 34:** Top přepravci podle procentuálního zastoupení v roce 2011.
- Tabulka 35:** Vývoj počtu odbavených pasažérů a počtu pohybu letadel v časové řadě 2001 – 2011.
- Tabulka 36:** Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Hévíz – Balaton v letech 2007 až 2011.
- Tabulka 37:** Počty odbavených cestujících na letišti ve Varšavě v letech 2010-2011.
- Tabulka 38:** Vývoj počtu pohybů letadel (vzletů/přistání) v období 2010 až 2011 na Letišti Frédérica Chopina.
- Tabulka 39:** Top pravidelné destinace z Letiště Letišti Frédérica Chopina v roce 2011.

Tabulka 40: Top nepravidelné destinace z Letiště Letišti Frédérica Chopina v roce 2011.

Tabulka 41: Top přepravci Letiště Letišti Frédérica Chopina v roce 2011.

Tabulka 42: Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti John Paul II Kraków – Balice v letech 2007 až 2011.

Tabulka 43: Souhrnná tabulka dat (Celkový počet odbavených pasažérů a letecká spojení) v letech 2007 až 2011.

Tabulka 44: Vývoj počtu odbavených pasažérů a celkový počet pohybů letadel v letech 2007 až 2011.

Tabulka 45: Top destinace podle počtu cestujících za rok 2011.

Tabulka 46: Počet odbavených cestujících v období 2007 až 2011.

Tabulka 47: Vybrané finanční a ekonomické ukazatele ČSA.

Tabulka 48: Vybrané finanční ukazatele LOT Polish Airlines v období 2008 až 2011.

Seznam grafů

Graf 1: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 1996 do roku 2000.

Graf 2: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2001 do roku 2006.

Graf 3: Kumulovaný růst HDP v % jednotlivých zemí V4 od roku 2006 do roku 2011.

Graf 4: Hrubý domácí produkt v tržních cenách v milionech EUR pro rok 2011.

Graf 5: Vývoj HDP na obyvatele podle parity kupní síly EU 27=100 v období 1995 až 2011

Graf 6: Vývoj vládního deficitu v % HDP v období 1995 až 2010.

Graf 7: Míra inflace (HICP) – průměrné roční tempo v % pro období 1997 až 2011

Graf 8: Počet obyvatel podle věkových skupin pro rok 2001 (podíl na celkovém počtu obyvatel v %).

Graf 9: Počet obyvatel podle věkových skupin pro rok 2011 (podíl na celkovém počtu obyvatel v %).

Graf 10: Počet odbavených pasažérů v % podle letišť za rok 2000.

Graf 11: Počet odbavených pasažérů v % podle letišť za rok 2010.

Graf 12: Podíly leteckých společností na celkovém počtu odbavených pasažérů.

Graf 13: Procentuální podíl dopravců na pravidelné přepravě v roce 2011.

Graf 14: Procentuální podíl dopravců na nepravidelné přepravě v roce 2011.

Seznam obrázků

Obrázek 1: Schéma struktury systému ATM (Air Traffic Management).

Obrázek 2: Organizační struktura Český Aeroholding v 2012.

Seznam zkratek

AEA	Association of European Airlines (Sdružení evropských aerolinií)
CIA	Central Intelligence Agency
ČSA	České aerolinie a.s.
ČSL	Československá letecká společnost
ČSÚ	Český statistický úřad
EASA	European Aviation Safety Agency (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)
EU	European Union (Evropská unie)
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation (Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu)
EUROSTAT	Statistický úřad Evropské unie
GDS	Global Distribution Systems (Globální distribuční systémy)
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
LOT	LOT Polish Airlines (Polské aerolinie LOT)
OECD	Organization for Economic Co-operation and Development (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj)
OSN	United Nations (Organizace spojených národů)
SITA	Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques (Mezinárodní sdružení pro informační systémy a telekomunikace v letecké dopravě)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu)
V4	Visegrádská skupina zemí (Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko)

Seznam příloh

Příloha 1: Letadlový park ČSA v roce 2011

Příloha 2: Obchodně přepravní výkony ČSA v letech 1999 až 2008

Příloha 3: Nová paralelní dráha Letiště Václava Havla Praha.

Příloha 4: Technické parametry nové paralelní dráhy Letiště Václava Havla Praha.

Příloha 5: Vizualizace nového odbavovacího terminálu Letiště České Budějovice.

Příloha 6: Nový Terminál SkyCourt v Budapešti.

9 Přílohy

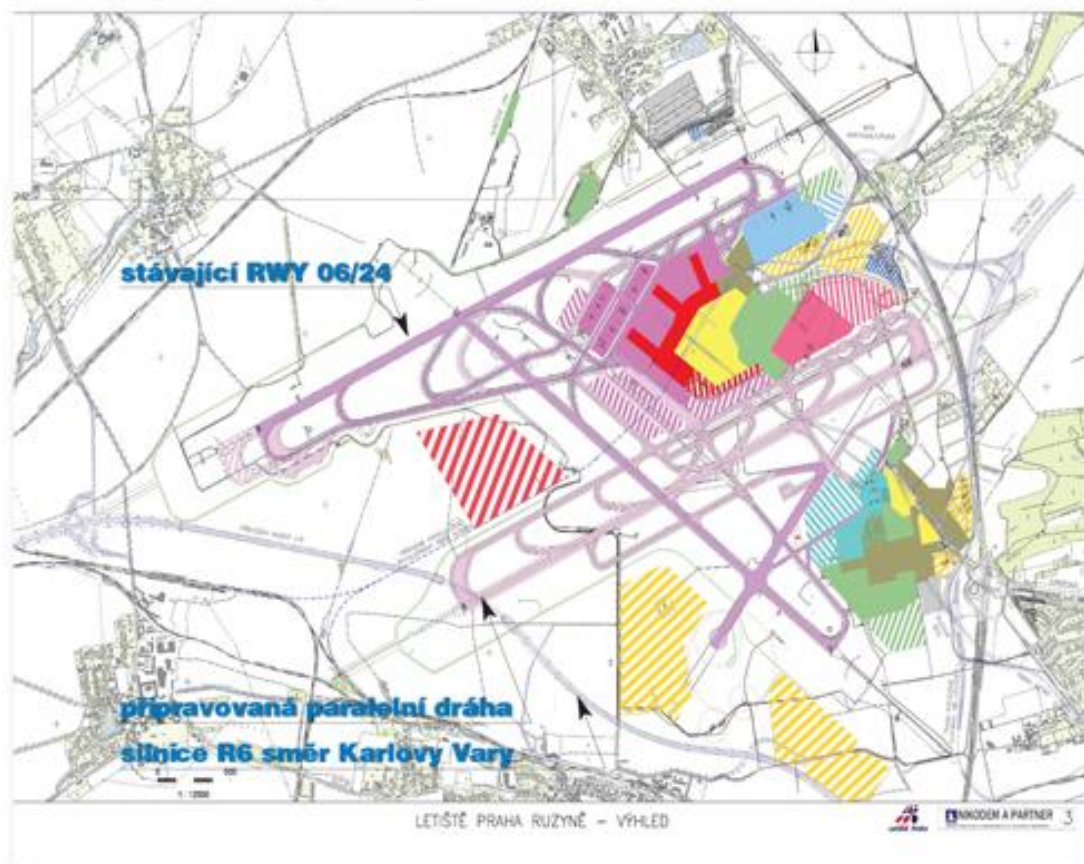
Letadlový park Českých aerolinií k 31. prosinci 2011

Typ	Imatrikulační značka	Rok výroby	Datum převzetí
A321-211	OK-CEC	1997	30. 5. 2005
A321-211	OK-CED	1997	20. 5. 2005
A320-214	OK-GEA	2001	17. 3. 2005
A320-214	OK-GEB	2001	29. 4. 2005
A320-214	OK-LEE	2006	30. 3. 2006
A320-214	OK-LEF	2006	27. 4. 2006
A320-214	OK-LEG	2006	24. 5. 2006
A320-214	OK-MEH	2007	15. 2. 2007
A320-214	OK-MEI	2007	15. 3. 2007
A320-214	OK-MEJ	2007	13. 4. 2007
A319-112	OK-MEK	2007	8. 3. 2007
A319-112	OK-MEL	2007	19. 4. 2007
A319-112	OK-NEM	2008	21. 2. 2008
A319-112	OK-NEN	2008	17. 3. 2008
A319-112	OK-NEO	2008	3. 4. 2008
A319-112	OK-NEP	2008	30. 9. 2008
A319-112	OK-OER	2009	7. 5. 2009
A319-112	OK-PET	2010	31. 3. 2010
A319-112	OK-REQ	2011	23. 5. 2011
B737-500	OK-XGA	1992	3. 7. 1992
B737-500	OK-XGB	1992	6. 7. 1992
B737-500	OK-XGC	1992	10. 7. 1992
B737-500	OK-XGD	1992	29. 7. 1992
B737-500	OK-XGE	1992	7. 8. 1992
ATR42-500	OK-JFJ	2004	19. 5. 2004
ATR42-500	OK-JFK	2004	19. 5. 2004
ATR42-500	OK-JFL	2004	30. 7. 2004
ATR42-500	OK-KFM	2005	3. 5. 2005
ATR42-500	OK-KFN	2005	3. 5. 2005
ATR42-500	OK-KFO	2005	7. 10. 2005
ATR42-500	OK-KFP	2005	20. 10. 2005

Příloha 1: Letadlový park ČSA v roce 2011. Zdroj Výroční zpráva ČSA. 2011. [cit. 2013-03-12].

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lety	celkem	17 718,5	20 319,0	22 760,5	24 453,0	27 021,5	32 702,0	38 676,0	39 143,5	39 850,0	41 742,5	40 989,0
	MPŘ	17 718,5	19 704,5	21 595,5	23 319,0	25 970,0	31 488,0	37 163,5	37 159,5	37 855,0	39 468,0	38 097,0
	VPŘ	0,0	614,5	1 165,0	1 134,0	1 051,5	1 214,0	1 512,5	1 984,0	1 995,0	2 274,5	2 892,0
Nakávané km	celkem (000)	38 627,7	41 838,2	45 483,7	47 045,2	54 517,1	67 971,7	82 960,6	82 755,2	82 928,8	86 705,0	84 458,2
	MPŘ	38 627,7	41 551,8	44 853,0	46 430,1	53 935,9	67 291,9	82 117,4	81 742,8	81 920,4	85 579,2	83 039,2
	VPŘ	0,0	286,4	630,7	615,1	581,2	679,8	843,2	1 012,4	1 008,4	1 125,8	1 419,0
Prod. hodiny	celkem	62 311	68 809	74 687	78 210	88 769	110 124	132 831	131 903	131 614	138 199	135 399,7
	MPŘ	62 311	67 912	72 958	76 518	87 196	108 268	130 583	128 818	128 904	135 105	131 380,3
	VPŘ	0	897	1 729	1 692	1 573	1 856	2 248	2 685	2 710	3 094	4 019,5
Počet přepr. osst.	celkem (000)	2 064,1	2 461,7	2 877,3	3 065,0	3 591,5	4 345,4	5 217,6	5 469,9	5 492,2	5 626,0	5 464,6
	MPŘ	2 064,1	2 436,4	2 831,5	3 016,7	3 538,4	4 282,5	5 137,2	5 361,9	5 379,5	5 508,2	5 356,6
	VPŘ	0,0	25,3	45,8	48,3	53,1	62,9	80,4	108,0	112,7	117,8	108,0
Využití oskm	celkem (000 000)	3 149,5	3 622,6	3 994,3	4 178,3	5 084,1	6 232,1	7 816,8	8 074,5	7 788,5	7 841,2	7 557,5
	MPŘ	3 149,5	3 615,7	3 981,7	4 165,0	5 069,3	6 214,5	7 794,3	8 046,3	7 759,5	7 810,8	7 530,3
	VPŘ	0,0	6,9	12,6	13,3	14,8	17,6	22,5	28,2	29,0	30,4	27,2
Využití sed. kapacity	celkem (%)	65,8	70,4	70,8	71,3	72,7	70,5	70,1	71,8	68,4	67,1	68,1
	MPŘ	65,8	70,5	71,0	71,4	72,8	70,6	70,2	71,9	68,4	67,2	68,3
	VPŘ	0,0	41,9	39,6	44,7	48,7	51,2	51,6	52,8	53,9	51,0	45,7
Využití tkm	celkem (000 000)	311,6	360,9	388,3	407,6	498,1	606,0	747,9	771,7	744,5	742,5	708,7
	MPŘ	311,6	360,2	387,1	406,3	496,7	604,4	745,8	769,1	741,9	739,7	706,2
	VPŘ	0,0	0,7	1,2	1,3	1,4	1,6	2,1	2,6	2,6	2,8	2,5
T km zboží, pošty	celkem (000 000)	28,16	34,85	28,88	31,53	40,52	45,18	44,40	45,03	43,56	36,78	28,5
	MPŘ	28,16	34,83	28,84	31,50	40,49	45,15	44,38	44,99	43,53	36,75	28,5
	VPŘ	0,00	0,02	0,04	0,03	0,03	0,03	0,02	0,04	0,03	0,03	0,0
Využ. n ab. kapacity	celkem (%)	56,6	61,4	62,1	63,7	64,7	62,3	62,0	63,2	57,7	56,2	56,6
	MPŘ	56,6	61,4	62,2	63,8	64,7	62,3	62,0	63,2	57,8	56,3	56,7
	VPŘ	0,0	40,8	40,9	45,6	48,4	51,3	49,7	49,6	50,3	48,8	44,5

Příloha 2:
Obchodně
provozní
výkony ČSA
v letech 1999
2008. Zdroj
Výroční
zpráva ČSA.
2011. [cit.
2013-03-12].



Příloha 3: Nová paralelní dráha Letiště Václava Havla Praha. Zdroj Řízení letového provozu České republiky. 2013. [cit. 2013-03-16].

Paralelní dráha		
Stavební délka dráhy	3 500 m	
Stavební šířka dráhy	(s nejvyšší únosností)	45 m
	(včetně postranních pásů)	75 m
Pás dráhy	délka	3 670 m
	šířka	300 m
Celková plocha potřebná pro realizaci stavby	2 761 599 m²	
Provozní status	RWY 06R přístrojová dráha pro přesné přiblížení III. kategorie RWY 24L přístrojová dráha pro přesné přiblížení III. kategorie	

Příloha 4: Technické parametry nové paralelní dráhy Letiště Václava Havla Praha. Zdroj Řízení letového provozu České republiky. 2013. [cit. 2013-03-16].



Příloha 5: Vizualizace nového odbavovacího terminálu Letiště České Budějovice. Zdroj webové stránky letiště. 2013. [cit. 2013-03-16].



Příloha 6: Nový Terminál SkyCourt v Budapešti. Zdroj: <http://www.airport-business.com> 2013. [cit. 2013-03-16].