

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Petra Macolová

© 2019 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Petra Macolová

Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Název anglicky

Problematics of a regional airport as a factor of development

Cíle práce

Cílem práce bude návrh možného financování regionálního letiště jako důležitého rozvojového prvku regionu, který operativně reaguje na místní poptávku. Dílčím cílem bude porovnat srovnatelná letiště z pohledu jejich financování a dopadu na jejich rozvoj. Dalším dílčím cílem bude zjistit názory veřejnosti na danou problematiku a vize zúčastněných aktérů.

Metodika

Teoretická část a charakteristika prostředí bude vycházet ze studia dokumentů a relevantních zdrojů. Na základě analýzy odborných zdrojů a statistických údajů z předmětné oblasti bude provedena komparace vybraných regionálních letišť v ČR. Kvantitativním šetřením pomocí dotazníku bude zjišťován pohled široké veřejnosti na danou problematiku a budou stanoveny hypotézy. Kvalitativním výzkumem bude zjišťována vize zúčastněných aktérů formou semistandardizovaných rozhovorů. K testování hypotéz bude použita statistická metoda „Analýza závislosti kvalitativních znaků“. Z výsledků šetření budou navrženy a vyhodnoceny způsoby financování regionálního letiště. Osnova práce: 1. Úvod, 2. Cíl a metodika, 3. Teoretická východiska, 4. Charakteristika prostředí, 5. Terénní šetření, 6. Vyhodnocení šetření, 7. Výsledky a diskuze, 8. Závěr.

Doporučený rozsah práce

40 – 60 stran

Klíčová slova

regionální letiště, region, regionální rozvoj, veřejné finance, dotace, veřejná podpora, ekonomický dopad, katalytické vlivy, letecká doprava

Doporučené zdroje informací

- BLAŽEK, J. a D. UHLÍŘ. Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace. 1. Praha: Karolinum, 2002.
- CONVENTZ, Sven, ed. a THIERSTEIN, Alain, ed. Airports, cities and regions. London: Routledge: Routledge advances in regional economics science and policy, 2015. ISBN 978-0-415-85923-3.
- DISMAN, Miroslav. Jak se vyrábí sociologická znalost. Praha. Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.
- FALTOVÁ LEITMANOVÁ, Ivana. Regionální rozvoj – přístupy a nástroje. Praha: Alfa nakladatelství, 2012. Ekonomie studium. ISBN 978-80-87197-58-5.
- HALPERN, Nigel a Svein BRÅTHEN. Catalytic impact of airports in Norway. Norway: Møreforsking Molde, 2010. ISBN 978-82-7830-150-0.
- HRABÁNKOVÁ, Magdalena. Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-752-9.
- KINCL, Michael. Veřejná podpora v příkladech a poznámkách. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-634-2.
- PEKOVÁ, Jitka. Hospodaření a finance územní samosprávy. Praha: Management Press, 2004. ISBN 80-7261-086-4.
- PRUŠA, Jiří. Letecká doprava. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. ISBN 80-7041-543-6.
- SMRŽ, Vladimír. Letecká doprava. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-741-3.
-

Předběžný termín obhajoby

2018/19 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Pavla Varvažovská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 18. 9. 2018

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 10. 2018

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 19. 02. 2019

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje" 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 použitých zdrojů 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 15. března 2019

Petra Macolová

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Pavle Varvažovské, Ph.D., vedoucí mé diplomové práce, za její odborné vedení, cenné rady a připomínky. Dále bych chtěla poděkovat mojí rodině za podporu a toleranci během celého studia.

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Abstrakt

Diplomová práce je zaměřena na možnosti financování regionálního letiště jako důležitého rozvojového prvku, který operativně reaguje na místní poptávku obyvatel. Teoretická část práce se věnuje vymezení základních pojmů a na závěr je uvedena případová studie srovnání regionálních letišť na Slovensku z hlediska jejich financování. Další část „Charakteristika prostředí“ analyzuje vybraná regionální letiště v ČR, konkrétně letiště v Hradci Králové, letiště v Českých Budějovicích a letiště v Letňanech. Je provedena komparace některých ekonomických ukazatelů. Praktická část práce představuje výzkumné šetření zacílené na zjišťování názorů široké veřejnosti a hlavních aktérů na možnosti financování letiště s příznivým vlivem na rozvoj regionu. Výzkumné šetření je realizováno prostřednictvím kvantitativního výzkumu, formou dotazníkového šetření mezi občany regionu a kvalitativního výzkumu formou rozhovoru se zástupci hlavního akcionáře, potenciálního akcionáře, provozovatele a uživatelů letiště. V závěrečné části je vyhodnocena informovanost obyvatel regionu a návrhy možného financování regionálního letiště s kladným dopadem na jeho rozvoj. Diplomová práce dospěla k závěru, že letecká doprava má pro občany regionu pozitivní vliv na Královéhradecký kraj a existence regionálního letiště přispívá k rozvoji celého regionu. Z výsledků šetření mezi občany daného regionu bylo zjištěno, že převážná většina z nich je informována o financování zkoumaného letiště a že letiště této velikosti musí být dotováno z veřejných zdrojů. Preferují financování letiště z rozpočtu města i kraje a většina je přesvědčena, že by se nemělo do hradeckého letiště investovat z důvodu existence sousedního pardubického letiště.

Klíčová slova: regionální rozvoj, regionální letiště, region, letecká doprava, veřejné finance, dotace, veřejná podpora, veřejný sektor.

The issue of a regional airport as a factor of development

Abstract

The diploma thesis focuses on the possibilities of financing a regional airport as an important development element that responds operationally to the local demand of the inhabitants. The theoretical part of the thesis deals with the definition of basic concepts and finally the case study comparison of regional airports in Slovakia in terms of their financing. The next part "Environmental Characteristics" analyzes selected regional airports in the Czech Republic, namely Hradec Kralove Airport, Ceske Budejovice Airport and Letnany Airport. A comparison of some economic indicators is made. The practical part of the thesis is a research survey focused on finding the general public and the main actors on the possibilities of financing the airport with a favorable influence on the development of the region. The research is carried out by means of quantitative research, a questionnaire survey among the citizens of the region and qualitative research in the form of an interview with representatives of the main shareholder, potential shareholder, operator and airport users. In the final part is evaluated the inhabitants of the region and proposals for possible financing of a regional airport with a positive impact on its development. The diploma thesis concludes that air transport has a positive influence on the citizens of the region in the Hradec Kralove region and the existence of a regional airport contributes to the development of the whole region. The survey results among the citizens of the region found that the overwhelming majority of them were informed of the financing of the airport being investigated and that airports of this size had to be subsidized from public sources. They prefer to finance the airport from the city and regional budgets and most of them believe that the airport in Hradec Králové should not be invested because of the neighboring Pardubice airport.

Keywords: regional development, regional airports, region, air transport, public finance, subsidies, public support, public sector.

Obsah

1. Úvod	12
2. Cíl práce a metodika.....	15
3. Teoretická východiska.....	17
3.1 Region a regionální rozvoj	17
3.2 Péče o zahraniční investory	20
3.3 Inteligentní peníze a kvalifikované poradenství.....	22
3.4 Dopravní dostupnost.....	25
3.5 Veřejné finance a veřejný sektor	27
3.6 Veřejná podpora	31
3.7 Letiště	33
3.7.1 Regiony s potenciálem pro rozvoj regionálních letišť a napojení na leteckou dopravu	35
3.7.2 Financování letištní infrastruktury	36
3.7.3 Vlastnictví letištní infrastruktury	36
3.7.4 Státní podpora pro regionální letiště	36
3.8 Případová studie financování letišť na Slovensku.....	39
3.8.1 Ekonomická a dopravní výkonnost vybraných slovenských regionálních letišť	40
3.8.2 Ekonomické dopady vybraných letišť	41
3.8.3 Závěry studie.....	42
3.9 Shrnutí teoretické části	43
4. Charakteristika prostředí	46
4.1 Letiště Hradec Králové (LKHK).....	46
4.1.1 Poloha.....	46
4.1.2 Financování letiště	47
4.2 Letiště v Českých Budějovicích (LKCS)	49
4.2.1 Poloha.....	49
4.2.2 Financování.....	50
4.3 Letiště Letňany (LKLK)	52
4.3.1 Poloha.....	52
4.3.2 Financování	53
4.4 Porovnání ekonomických ukazatelů.....	54
5. Terénní šetření	58
5.1 Kvantitativní šetření	58
5.1.1 Stanovení hypotéz	59
5.1.2 Analýza dat a zpracování statistických údajů	60
5.2 Kvalitativní šetření	67
5.2.1 Struktura rozhovoru	67

5.2.2 Zpracování odpovědí jednotlivých aktérů.....	67
6. Vyhodnocení šetření	74
6.1 Vyhodnocení kvantitativního šetření.....	74
6.1.1 Testování hypotéz: Analýza závislosti kvalitativních znaků	74
6.2 Vyhodnocení kvalitativního šetření.....	81
7. Výsledky a diskuze.....	82
7.1 Návrhy financování	83
7.1.1 Státní podpora – veřejné rozpočty	83
7.1.2 Dotace – Státní fond dopravní infrastruktury	84
7.1.3 Soukromý investor	86
8. Závěr	87
9. Seznam použitých zdrojů	89
10. Přílohy.....	96

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Letiště Hradec Králové (LKHK).....	47
Obrázek č. 2: Letiště České Budějovice (LKCS).....	50
Obrázek č. 3: Letiště Praha Letňany (LKLT).....	53

Seznam grafů

Graf č. 1: Příjmy a výdaje na LKHK v letech 2014-2017	48
Graf č. 2: Příjmy a výdaje na LKCS v letech 2014-2017	51
Graf č. 3: Příjmy a výdaje na LKLT v letech 2014-2017	54
Graf č. 4: Vývoj letových pohybů jednotlivých letišť v letech 2014-2017	55
Graf č. 5: Výsledek hospodaření jednotlivých letišť v letech 2014-2017	56
Graf č. 6: Vývoj nákladů a výnosů jednotlivých letišť v letech 2014-2017	57
Graf č. 7: Věková struktura respondentů	60
Graf č. 8: Sociální statut respondentů	61
Graf č. 9: Vzdělanostní struktura respondentů	62

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Odpovědi respondentů v dotazníkovém šetření	65
Tabulka č. 2: Shrnutí odpovědí aktérů kvalitativního šetření	72
Tabulka č. 3: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 1	75
Tabulka č. 4: Očekávané četnosti	75
Tabulka č. 5: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 2	76
Tabulka č. 6: Očekávané četnosti	77
Tabulka č. 7: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 3	78
Tabulka č. 8: Očekávané četnosti	78
Tabulka č. 9: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 4	79
Tabulka č. 10: Očekávané četnosti	80

Seznam použitých zkratek

AFIS	Letová a informační služba
CIAF	Český mezinárodní letecký festival
ČB	České Budějovice
ČR	Česká republika
ČZU	Česká zemědělská univerzita
EHS	Evropské hospodářské společenství
EK	Evropská komise
ES	Evropské společenství
ETD	Detektor výbušnin
EU	Evropská unie
GDPR	Ochrana osobních údajů
HDP	Hrubý domácí produkt
HK	Hradec Králové
IFR	Let bez viditelnosti za pomoci navigačních přístrojů
IZS	Integrovaný záchranný systém
LKCS	Letiště České Budějovice
LKHK	Letiště Hradec Králové
LSHK	Letecké služby Hradec Králové
LKLT	Letiště Letňany
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	Městská hromadná doprava
OSH	Open skies for handicapped (Otevřené nebe pro postižené)
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Slovenská republika
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
USA	Spojené státy americké
VFR	Let za podmínek viditelnosti

1. Úvod

Regionální letiště představují nejen důležitá místa přístupu do vzdálených lokalit a částí země s omezeným nebo zdlouhavým přístupem k pozemkům, ale také mají významný ekonomický dopad na okolní region. Na druhé straně každé veřejné letiště s komerčním provozem musí splňovat přísné požadavky s ohledem na mezinárodní bezpečnostní nároky, včetně provozní připravenosti letištní infrastruktury a kvalifikace personálu letiště. Tyto předpoklady, které jsou prakticky stejné jak pro malé, tak i velké letiště, vedou k vysokým provozním nákladům. Malé letiště mají problém s jejich úhradou, a to nejen kvůli nízkým příjmům, ale také omezují jiné zdroje příjmu, např. neletecké služby, poplatky za parkování, které jsou podstatnou součástí středních a velkých příjmů letišť. Má se za to, že malé letiště s roční propustností nižší než 200 000 cestujících není schopné pokrýt své provozní náklady a musí být dotováno. Zároveň jsou letiště důležitými stimulatory a katalyzátory regionálního hospodářského růstu a rozvoje. Zda nepřímý, vyvolaný nebo katalytický dopad letiště na region převyšuje náklady regionálních letištních dotací, je předmětem politiky regionálního rozvoje a jejího rozhodování.

Letiště všeobecně plní dvě základní funkce. Jednou z nich je, že jsou dopravními uzly pro celý region, které umožňují lidem žijícím v tomto regionu obsluhovaném letištem z něho vycestovat a lidem žijícím mimo tento region se naopak do něho dostat. To znamená, že podporují dopravní obslužnost regionu. Druhou funkcí letiště je jeho pozitivní vliv na zvýšení zaměstnanosti regionu tedy na regionální ekonomiku, dále je podporou hospodářského růstu a konkurenceschopnosti regionu. Kromě toho již současná moderní letiště nepůsobí pouze jako dopravní infrastruktura sloužící k přepravě osob a zboží, ale stávají se i komerčními podniky, kde letecký provoz není pouze jedinou aktivitou letiště. Především větší mezinárodní letiště jsou významnými hospodářskými centry v regionu, na které navazují ostatní ekonomické aktivity. Z toho vyplývá, že rozvoj letišť zabezpečujících nejen leteckou přepravu osob a zboží je velmi těsně spojen se světovou, politickou, ekonomickou i regionální situací.

Konkurenceschopné dopravní systémy mají zásadní smysl pro to, aby celá Evropa byla schopna odolat celosvětové hospodářské soutěži, dále pro podporu ekonomického růstu, vytváření pracovních příležitostí a pro každodenní zajištění kvality života obyvatel regionů.

Rozvoj jednotlivých regionů ovlivňuje celá škála faktorů. Jedná se o vlivy přímé i nepřímé, které působí na region různou měrou a různými formami. Mezi důležité faktory patří i letecká doprava. Právě tato oblast zažívala v minulých letech nezvyklého vzrůstu a dá se předpokládat, že i nadále bude značně posilovat na jeho významu.

Letecká doprava je dominantním způsobem osobní dopravy na dlouhé vzdálenosti, ale plní potřeby i řady cestujících na střední vzdálenost. Podle organizace Eurocontrol se objem letecké dopravy v Evropě do roku 2030 téměř zdvojnásobí a Evropa nebude schopna na značnou část těchto potřeb reagovat kvůli nedostatku vzletových a přistávacích drah a pozemní infrastruktury, zejména na velkých uzlových letištích.

Letecká doprava je bezpochyby v dnešní době jedním z nejvýznamnějších způsobů přepravy, převyšuje ostatní zejména svou rychlostí, komfortem a také bezpečností. Právě letecká doprava je ve spoustě regionech nejenom zásadním prvkem regionálního rozvoje, ale mnohdy i ojedinělou formou přepravy, která propojuje daný region se zbylým světem. Je využívána jak pro přepravu osob, tak i pro přepravu zboží a nákladu. Je zdrojem nemalých investic do oblastí, kde by to nebylo bez přítomnosti letiště možné a dovoluje pohybovat se v relativně krátkém čase po celém světě. Letecká doprava jako taková přetvořila cestovní ruch již od svého základu.

Letecká doprava spojuje lidi i regiony, a má tak zásadní význam pro integraci a konkurenceschopnost Evropské unie a pro její provázanost se světem. Je rovněž důležitým segmentem unijní ekonomiky: na komerčních linkách dojde každoročně k více než 15 milionům pohybů, síť více než 460 unijních letišť odbavila v roce 2011 na příletu a na odletu 822 milionů cestujících, působí zde 150 leteckých společností provozujících pravidelné letecké linky a 60 poskytovatelů letových navigačních služeb. V EU zaměstnává letecká doprava na 2,3 milionu lidí, kteří pracují pro letecké společnosti, v oblasti údržby, stravovacích služeb, maloobchodu a řízení letového provozu. Unie je světovým leteckým uzlem a díky tomu jen letecké společnosti a letiště přispívají k jejímu HDP ročně více než 140 miliardami EUR. Ziskovost je však často problematická: přestože mezi lety 2001 a 2010 objem dopravy na regionálních letištích v Evropě stoupl téměř o 60 %, skoro polovina (48 %) evropských letišť byla v roce 2010 ztrátová. Jedná se zejména o menší regionální letiště, která si veřejné orgány přejí ponechat ze socio-ekonomických důvodů (Evropská unie, 2014).

Jaký má však letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj, region v samotném srdci Evropy? Má vůbec smysl investovat a případně jakým způsobem do regionálního letiště v Hradci Králové, když je v dojezdové vzdálenosti Královéhradeckého kraje sousední mezinárodní letiště v Pardubicích a případně jaké budou mít tyto investice dopady? Na tyto otázky se snaží diplomová práce odpovědět. Hlavním cílem je navrhnout a kvantifikovat možnosti financování letiště a jaký to bude mít vliv na regionální rozvoj. Letecká doprava neobnáší pouze ekonomické přínosy, jako je nižší nezaměstnanost, nebo přínos investic do regionu, ale má také obrovský dopad i na sociální a environmentální oblasti, dokonce i na zdravotnictví. Výstupem této práce bude návrh různých forem možného financování regionálního letiště s ohledem na jeho budoucí rozvoj a analýza těchto způsobů financování s dopadem na rozvoj regionu jako takového. Práce má za úkol tyto výsledky, pokud to bude možné, kvantifikovat a v opačném případě alespoň popsat a vysvětlit.

2. Cíl práce a metodika

Hlavním cílem práce je návrh možného financování regionálního letiště jako důležitého rozvojového prvku regionu, který operativně reaguje na místní poptávku obyvatel žijících ve zkoumané oblasti. Dílčím cílem je porovnat srovnatelná regionální letiště v ČR z pohledu jejich financování a vybraných ekonomických ukazatelů, což má zásadní vliv na jejich rozvoj. Dalším dílčím cílem je zjistit názory široké veřejnosti o existenci, fungování, a především financování regionálního letiště, jejich preference v dané problematice a vize zúčastněných aktérů.

Práce je rozdělena na tři stěžejní části: teoretickou část, charakteristiku prostředí a praktickou část. Celá práce je postavena od obecné úrovně až po konkrétní šetření v terénu, jež je orientováno na vybrané regionální letiště v Hradci Králové a možné způsoby jeho financování, které mohou mít rozdílné dopady na jeho rozvoj. Teoretickou část tvoří několik podkapitol objasňujících důležité pojmy prostupující celou práci a je vypracována za pomoci literární rešerše vycházející ze sběru sekundárních dat, studia dokumentů a relevantních zdrojů, týkajících se předmětné oblasti. Je čerpáno z odborných publikací, zahraničních zdrojů, odborných databází a internetových odkazů s příslušnými informacemi o dané problematice k vystižení teoretických východisek a bližšímu porozumění uvedených pojmů.

V další části práce „Charakteristika prostředí“ je provedena analýza vybraných regionálních letišť v ČR zaměřená prioritně na jejich financování, které má rozhodující vliv na jejich rozvoj. Dále je zde provedena komparace vybraných ekonomických ukazatelů jednotlivých letišť, které zásadně ovlivňují jejich současný provoz a na jejichž základě by mělo být letiště financováno.

Praktickou část tvoří terénní šetření, které navazuje na znalosti získané v teoretické části a je provedena jak kvantitativně, tak i kvalitativně zaměřeným výzkumem, tak aby bylo výzkumnému problému porozuměno co nejpodrobněji. Hlavním předmětem šetření jsou odpovědi na výzkumné otázky: *„Jaký má letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj, region v samotném srdci Evropy? Má vůbec smysl investovat a případně jakým způsobem do regionálního letiště v Hradci Králové, když je v dojezdové vzdálenosti Královéhradeckého kraje sousední mezinárodní letiště v Pardubicích a případně jaké*

budou mít tyto investice dopady?“ Vlastní kvantitativní šetření operuje s kvalifikovaným vzorkem 158 respondentů, složeného z občanů regionu, kteří žijí v blízkosti zkoumaného letiště. Jako výzkumná technika je využito dotazníkové šetření, které umožňuje získat data od relativně velkého souboru respondentů v krátkém časovém horizontu. Tato metoda je velice efektivní a dokáže pracovat s velkým počtem jedinců a relativně nízkými náklady (Disman, 2000, s. 141). V dotazníkovém šetření jsou oslovení náhodně vybraní občané obou pohlaví a různých věkových kategorií, na základě předem připraveného strukturovaného dotazníku, který byl respondentům přístupný online na webových stránkách letiště Hradec Králové a dále byl distribuován osobně, emailem nebo přes sociální sítě po dobu 3 měsíců. Cílem kvantitativního šetření je zjistit povědomí občanů o fungování a financování regionálního letiště a názory široké veřejnosti. Následuje kvalitativní šetření prováděné nástrojem polostrukturovaného rozhovoru, formou uzavřených otázek s jednotlivými aktéry, kterými jsou zástupci hlavního akcionáře Města HK, potenciálního akcionáře Královéhradeckého kraje, provozovatele letiště LSHK a.s. a uživatelů letiště, kteří na letišti provozují svoji podnikatelskou činnost a jsou závislí na jeho fungování. Tato metoda je definována jako *„numerické šetření a interpretace sociální reality. Cílem je tu odhalit význam podkládaných sdělovaných informací a porozumět jim.“* (Disman, 2000, s. 285). Výsledkem šetření jsou vize a názory hlavních aktérů, kteří zásadním způsobem ovlivňují provoz zkoumaného letiště.

V části práce „Vyhodnocení šetření“ jsou získaná data zpracována a dle jejich výsledků je vyhodnocena informovanost obyvatel daného regionu. Výběr otázek je směřován tak, aby mohly být zodpovězeny výzkumné otázky a stanoveny hypotézy. Jejich testování je provedeno pomocí statistické metody „Analýza závislosti kvalitativních znaků“, kterou jsou hypotézy vyvráceny či potvrzeny. V případě zamítnutí nulové hypotézy je vypočtena síla závislosti pomocí Cramérova koeficientu. V následující části „Výsledky a diskuze“ je provedeno zobecnění výstupů šetření, zhodnocení celého výzkumu, jsou navrženy způsoby financování zkoumaného letiště s příznivým dopadem na jeho rozvoj a definovány klíčové problémy a přínosy navržených způsobů financování regionálního letiště Hradec Králové.

Poslední textovou částí je „Závěr“, který je složen z doporučení pro praxi, výstupů pro teorii a celkového zobecnění dané problematiky.

3. Teoretická východiska

3.1 Region a regionální rozvoj

Pojem region zahrnuje různé významy. Regionem jsou chápána území různého druhu, rozlišovaná podle svých charakteristik. Za region mohou být označována různě velká území čili území různého řádu, např. území střední Evropy, jeden či více krajů v České republice jsou nazývány regiony soudržnosti, kraje samotné mohou být nazývány rovněž regionem. Menší oblasti jsou nazývány mikroregiony, například území obcí s rozšířenou působností, území pověřených stavebních úřadů nebo území dobrovolných svazků obcí (Maier, 2012, s. 170).

Z hlediska uskutečňování zásad regionální politiky lze region definovat nejčastěji jako specifický územní celek (územně-správní, politicko-administrativní), který má za účelem dosažení vyšší efektivity jeho řízení – a tím i provádění obecně odsouhlasené regionální politiky (Lacina, 2007).

Jiná autorka používá následující kritéria k definování regionu:

- region je relativně homogenní území, vymezené podle relevantních kritérií, které jej vymezují od sousedů,
- region vykazuje víc vnitřních než přeshraničních transakcí,
- region vykazuje víc interních než přeshraničních externalit (Leitmanová, 2012).

Za regiony se také považují například území se společnou zvláštní specializací, třeba na těžká průmyslová odvětví, na zemědělství nebo turistiku. Obecněji se za charakteristiku regionů považují území, která mají alespoň nějaký hospodářský a sociální potenciál a jejichž území má nějaké centrum, kam například lidé dojíždějí za prací (Maier, 2012).

Tématu regionálního rozvoje spolu s regionální politikou se od druhé poloviny 90. let 20. století dostává výrazné pozornosti od politiků i různých odborníků rovněž v České republice. Zatímco má tato problematika v západní Evropě a některých státech východní Evropy významnou tradici, u nás jsou zkušenosti v této oblasti poměrně omezené. Jednalo se do jisté míry o poměrně malé meziregionální rozdíly na začátku i v průběhu prvních let transformace. Hlavní příčinou minimálního zájmu o regionální výzkum a okrajového postavení regionální politiky v ČR byla zejména nízká míra nezaměstnanosti v tomto

období, neboť je významným ukazatelem regionálních problémů. Další roli sehráli neoliberální přístup k řízení společnosti, který považoval regionální politiku za nežádoucí formu zásahu státu do ekonomiky v první polovině 90. let 20. století. Mezi vnitřní příčiny stimuluje zájem o regionální problematiku patří rychlý až dramatický nárůst nezaměstnanosti, provázený velmi silným meziregionálním nárůstem rozdílů v míře nezaměstnanosti. Zájem o regionální výzkum vzrostl také z velké poptávky různých aktérů regionálního rozvoje (kraje, města, obce, mikroregiony, regiony soudržnosti), kteří si zpracovali strategie regionálního rozvoje za účelem koordinace rozvoje daného územního celku, což je základní podmínkou pro získání prostředků na realizaci investičních projektů z různých veřejných zdrojů nebo státních fondů. Mezi vnější příčiny zájmu o regionální problematiku patří zejména vstup ČR do EU, kde je tomuto tématu věnována značná pozornost. Proto vyvíjí EU značný tlak na moderní a efektivní regionální politiku i v nových členských státech. Na tuto oblast jsou vynaloženy nemalé prostředky v rámci politiky hospodářské, sociální a teritoriální soudržnosti (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 7-9).

Problém vzniku nerovností a jejich význam pro vývoj společnosti je principiální otázkou, která však nebyla dosud uspokojivě vysvětlena, a její objasnění je jedním z významných úkolů společenských věd do budoucna. Existence nerovností je však významným podnětem společenského vývoje, předpokladem pro formování efektivnějších forem územní dělby práce a specializaci. Ačkoli je existence rozdílů žádoucí a nezbytná, příliš velké rozdíly, ať již mezi jednotlivci nebo mezi regiony, přestávají působit stimulačně a mají i závažné sociální a politické důsledky, a proto jsou zpravidla považovány za negativní jev. Velikost nerovností je vládami omezována souborem politik. Jednou z forem, kterou se vlády snaží o snížení rozdílů na regionální úrovni, je regionální politika. V souvislosti s koncepcí regionální politiky je nutno zdůraznit, že existují nejen významné rozdíly v citlivosti společnosti na regionální disparity v různých sférách, ale i rozdíly v možnostech společnosti disparity v různých sférách ovlivnit. Na regionální politiku je potřeba nahlížet jako na součást komplexu ekonomických a sociálních politik, kterými se stát snaží dosáhnout ekonomického růstu, sociální a politické stability, rovnosti a spravedlnosti v rozdělování příjmů obyvatel, což jsou hlavní národní cíle každého státu. Důležitým předpokladem existence regionální politiky je také vymezení regionů, vůči kterým bude uplatňována. Klíčovým prvkem regionální politiky je právě regionální selektivnost, tedy zaměření podpory jen na vybrané regiony. Existují dva základní typy

regionální politiky. Prvním je „strategická“ regionální politika, která je zaměřena na dosažení vnější konkurenceschopnosti státu jako celku tím, že bude posílena konkurenceschopnost a atraktivita jádrových aglomerací daného státu. Druhým typem regionální politiky je politika pojišťovací, tj. regionální politika orientovaná na zmírnění ekonomických a sociálních problémů v zaostávajících či strukturálně postižených regionech a na posílení vnitřní soudržnosti státu.

V současnosti je hlavním trendem ve sféře regionální politiky její provázanost s dalšími podpůrnými státními politikami, zejména se sociální politikou, a také „regionalizace“ odvětvových politik. Patří sem například politika hospodářské a sociální soudržnosti EU, která vznikla propojením regionální politiky se sociální a částečně zemědělskou politikou. Ukázkou citlivějšího posuzování regionálních dopadů sektorových politik nebo jejich zacílení na snížení meziregionálních rozdílů je zhodnocení regionálních dopadů velkých infrastrukturních staveb nebo rozdílné investiční pobídky jednotlivých regionů v rámci podpory přílivu zahraničních investic (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 16-19).

Regionální politika se realizuje jednak na úrovni státu prostřednictvím ústředních orgánů státní správy a zaměřuje se především na pomoc méně rozvinutým regionům, jednak na úrovni samotného regionu se zaměřením na rozvoj celého regionu a zmírňování rozdílů v ekonomického rozvoje uvnitř regionu mezi mikroregiony, obcemi a městy apod. Na úrovni státu se využívají různé finanční nástroje veřejných financí, zejména nástroje přerozdělování finančních prostředků ve prospěch problémovým regionům – podpora rozvojových projektů, které zapadají do cílů regionální politiky, a to formou dotací, subvencí, případně návratných půjček na podporu programů rozvoje regionů, mikroregionů, obcí a měst, které jsou velmi často spojeny s investicemi v lokálním a regionálním veřejném sektoru, na podporu financování rekvalifikačních programů, na podporu programů stabilizace na trhu práce v problémových regionech apod. předpokladem je kvalitně zpracovaný rozvojový projekt. Nicméně stát se snaží ovlivnit poskytování zvýhodněných úvěrů s nižší úrokovou sazbou subjektům v problémových regionech na financování rozvojových programů, prostřednictvím: v některých zemích specializované bankovní instituce, které stát založil nebo byl spoluzakladatelem, nebo soukromého bankovního sektoru, a to tím, že u zvýhodněných úvěrů s nižší úrokovou sazbou většinou dotuje ze státního rozpočtu bance rozdíl na standardní výši úrokové sazby z poskytovaných úvěrů (Peková, 2011, s. 82-83).

K posouzení regionálního rozvoje slouží takzvané indikátory regionálního rozvoje.¹ Jedním z možných způsobů podpory regionálního rozvoje jsou regionální rozvojové programy.² Velmi diskutovaným tématem ve vztahu s regionálním rozvojem jsou malé a střední podniky a jejich podpora.³

3.2 Péče o zahraniční investory

Vzhledem k tomu, že je přilákání nových zahraničních investorů do regionu s ohledem na vzrůstající konkurenci mezi regiony a na zvětšující se okruh nadnárodních společností stále náročnější, věnuje se větší pozornost těm zahraničním investorům, kteří již v daném

¹ Tyto indikátory slouží jako kvantitativní nebo kvalitativní proměnná, která poskytuje prostředky k posouzení regionálního rozvoje. Pokud mají být indikátory použitelné, musí splňovat řadu požadavků, např. musí být významné, jedinečné, měřitelné, spolehlivé, srovnatelné, pochopitelné, reprezentativní, průhledné, musí mít vypovídající schopnosti, musí být správně načasované, transparentní a nesmí obsahovat výrazné chyby. Hlavními typy indikátorů jsou strukturální indikátory, které jsou závazné pro hodnocení strukturálních aktivit a jsou uznávané EU. Posuzují 6 oblastí: ekonomickou úroveň, zaměstnanost, vzdělanost, podnikatelské investice, chudobu a životní prostředí (Hrabánková, 2011). Jiná autorka hodnotí regionální rozdíly následujícími indikátory: míra nezaměstnanosti, kriminalita (počet trestných činů na 10 tisíc obyvatel), průměrné procento pracovní neschopnosti, index stáří (podíl obyvatel nad 65 let, podíl obyvatel v produktivním věku, podíl obyvatel ve věku 15 až 64 let na celkovém počtu obyvatel) (Leitmanová, 2012).

² Rozvojové programy jsou zpracovávány regionálními orgány nebo specializovanými firmami v těsné spolupráci s důležitými aktéry regionu. Jejich smyslem je společná perspektivní vize rozvoje regionu a koordinace záměrů lokálních aktérů a podnikatelů s aktivitami vlády či místních orgánů za účelem dosažení stanoveného cíle. Hlavním cílem rozvojové strategie je z iniciování společné akce nikoli získání finančních prostředků. Strategie regionálního rozvoje by měla definovat slabé a silné stránky příslušného regionu (SWOT analýza), na jejichž odstranění se zaměří pozornost všech významných aktérů regionálního rozvoje. Dále pomůže získat lokálním podnikatelům kvalitnější představu o perspektivách regionu a podnikatelských příležitostech. Důležitou součástí strategie je časový harmonogram, systém implementace, monitorování a hodnocení úspěšnosti realizace strategie (Blažek, Uhlíř, 2002, s. 173).

³ Podpora těchto podniků byla iniciována zejména metodicky spornou prací D. L. Birche, deklarující, že tyto firmy se podílejí v USA významnou měrou na růstu zaměstnanosti. Dokonce byly i některými autory pokládány za zázračný lék na nezaměstnanost, tvorbu inovací a řešení regionálních nerovností. Hlavním výsledkem dalších prací z několika zemí bylo i zjištění zvýšeného podílu malých podniků na vytváření nových pracovních příležitostí. Někteří autoři zastávají názor, že by se případná pomoc v rámci regionální politiky měla zaměřit na podporu firem se znatelným růstovým potenciálem, což je v souladu s převládajícím trendem odklonu od plošné, automaticky poskytované pomoci k pomoci selektivní. Malé a střední firmy mají také význam pro regionální rozvoj svojí schopností vytvářet a měnit podnikatelské prostředí regionu kromě výše uvedeného přínosu zaměstnanosti. Dalšími pozitivy jsou v neposlední řadě i účast na udržování konkurenčního prostředí v ekonomice, vysoká flexibilita a schopnost inovací. Hlavním způsobem pomoci rozvoji malých podniků je usnadnění přístupu ke kapitálu prostřednictvím výhodných půjček. Slabinou těchto firem je nedostatečná informovanost (o trhu, inovacích i možnostech podpůrných programů). Významnou podporou jsou také vysoce kvalifikované poradenské služby, proto ve většině zemí včetně ČR existují státní programy, které malým firmám poskytují přístup k poradenským službám (Blažek, Uhlíř, 2002, s. 169).

regionu působí. Hlavními cíli, ke kterým se snaží podpůrné programy pro zahraniční investory dojít jsou například rozšíření již fungujícího závodu, zvýšení subdodávek od lokálních podniků a zvýšení statusu daného závodu v rámci firemní hierarchie tak, aby se povolna zvyšovala jeho autonomie, aby byl posílen výzkum a vývoj atd. Podnětem těchto podpůrných programů byly poprodejní služby či servis, které si kladly za cíl zaručit spokojenost zákazníka a vytvořit s ním dlouhodobější vztah, aby se i v budoucnu rozhodl pro nákup od stejné firmy. Podrobný obsah programů následné péče o zahraniční investory vždy závisí na určitých podmínkách. Obvykle jde o pomoc s administrativními problémy, které například souvisí s rozšířením stávajícího závodu nebo se změnami legislativy, o pomoc v odvětví lidských zdrojů, získávání lokálních subdodavatelů, nebo pomoc při zvyšování komfortu investorů v sociální oblasti. Tyto programy zabezpečují většinou specializované firmy nebo jsou součástí aktivit regionálních rozvojových agentur (Blažek, Uhlíř, 2002, s. 174).⁴

⁴ Významným příkladem rozvojové trajektorie založené na přilákání zahraničních investorů, ale v modernější podobě, je Irsko. Namísto tradičního spoléhání na investiční dotace poskytované zahraničním investorům Irsko nabídlo kvalifikovanou a až do nedávna i poměrně levnou pracovní sílu a po vstupu Irska do EHS (1973) i přístup na evropský trh. Irsko pro ně vytvořilo velmi příznivý daňový systém. Dalším důležitým faktorem, který Irsku pomohl získat zahraniční investory, je velmi silné zastoupení početných irských emigrantů v USA, což znamená, že zahraničními investory jsou převážně americké firmy. Navíc vsadilo na rozvoj průmyslového odvětví, konkrétně elektroniky a softwaru a dnes toto odvětví produkuje zhruba 20 % irského HDP. Velmi důležitá je také skutečnost, že zahraniční investoři vytvářejí v Irsku desítky tisíc pracovních příležitostí ročně, ačkoli počet pracovních míst, které v zahraničních podnicích naopak každoročně zaniknou, představuje zhruba polovinu nově vytvořených míst. Tento fakt deklaruje velkou dynamiku ve vývoji, respektive rychlou obměnu investorů v Irsku, která je nejen důsledkem změn v globální ekonomice, ale také změn v samotném Irsku, kdy v souvislosti s „tygří“ ekonomikou, doprovázenou výrazným růstem mezd, Irsko stále více ztrácí výhodu levné pracovní síly, což musí být kompenzováno její vyšší kvalitou a produktivitou, a tedy stálým zvyšováním kvality zahraničních investic, pokud jde o vytvářenou přidanou hodnotu. Tento příklad dokazuje, že i rozvoj původně založený na aktivitách zahraničních investorů může být velmi úspěšný v případě aktivního a kvalifikovaného přístupu subjektů na všech úrovních (stát, region, obec, město) (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 125). Klíčovou otázkou studie, zaměřené na tuto problematiku byla, zda struktura prostorových sítí nabízená globálním leteckým systémem přispívá k rozvoji přímých zahraničních investic do regionu. Studie tvrdí, že zavedením nové trasy, snížením nákladů na dopravu firmy a usnadněním komplexního toku znalostí by mělo zvýšit pravděpodobnost výměny přímých zahraničních investic mezi nově propojenými regiony. Byl využit návrh srovnávací skupiny s ohledem na malé a střední podniky a velké společnosti na úrovni obcí. Výsledky ukázaly, že přímé zahraniční investice se během dvou let po otevření nových tras celkově zvýšily o 33,7 %, zatímco v kontrolní skupině se snížily o 16,6 %. Vzhledem k významným přínosům, které městské oblasti mohou získat z přilákání nadnárodních firem, poskytují výsledky studie nové důkazy o přínosu dopravní infrastruktury pro místní rozvoj. Regionální politiky zaměřené na přilákání přímých zahraničních investic by měly kontextuálně podporovat rozvoj dopravní infrastruktury, a zejména mezinárodních letišť. Investice na zlepšení kapacity letecké dopravy, strategie pro přilákání nízkonákladových leteckých společností a poskytnutí legálních oprávnění nebo financování pozemní dopravy jsou kritickými aspekty úspěchu těchto politik. (Bannoó, M a Redondi, R., 2014, s. 355-363).

3.3 Inteligentní peníze a kvalifikované poradenství

Finanční prostředky jsou pochopitelně neodmyslitelnou součástí jakékoliv snahy o podnícení rozvoje regionů. Ve státech EU, kde se na regionální politiku vynakládá významná část unijního rozpočtu, a zejména v regionech, které jsou považovány za podprůměrné z hlediska hospodářské výkonnosti, paradoxně není příliš velký problém mobilizovat větší objemy investičních prostředků. Tato skutečnost však neznamená, že peníze jsou bezproblémovou přísadou do rozvojového receptu pro chudé evropské regiony. Zkušenosti z evropské regionální politiky totiž ukazují, že „tvrdé“ investice do podpory podnikání samy osobě nejsou tím, co zajistí regionu lepší pozici v globální dělbě práce, ve vývoji a využití nových technologií či v mezinárodních tocích znalostí a informací. Tvrdé investice jsou spíše vstupním předpokladem regionálního rozvoje. Mnohem důležitější jsou investice podpořené vysoce sofistikovanými podpůrnými mechanismy a poradenstvím s vysokou přidanou hodnotou a potenciálně velkým pákovým efektem (tj. schopností vygenerovat dodatečné zdroje). Jedná se zejména o investice v podobě specializovaných finančních nástrojů pro komercializaci nových poznatků či pro zavádění inovací, jako jsou různé formy rizikového financování. Klíčovou roli hrají tzv. *proof-of-concept fondy*, tedy finanční nástroje, jež se zaměřují na financování slibných záměrů ve stadiu nápadu či prvotního objevu, které ale potřebují teprve projít fází ověření proveditelnosti. V některých technologických oborech představuje fáze *proof-of-concept* investici ve výši jednotek milionů dolarů po dobu několika měsíců až let, kdy je nutné provést celou řadu pokusů, testů a měření, získat nezbytné certifikace, aby vůbec bylo možné nabídnout výsledek výzkumné a vývojové činnosti komerčním partnerům k odkoupení a licencování nebo aby bylo možné založit novou firmu zaměřenou na komerční využití nových poznatků. Obdobnou funkci, ale již v pokročilejší fázi zralosti podnikatelského záměru, plní tzv. *seed fondy* nebo obecně fondy rizikového kapitálu, které financují začínající firmy buď na ryze komerční bázi, nebo se zapojením veřejných zdrojů v zájmu snižování míry rizika pro komerční investory. Ve všech těchto případech se hovoří o tzv. *smart money*, tedy inteligentních penězích, kde je klíčovou přidanou hodnotou specializované *know-how* a poradenství, obvykle cennější než poskytnuté kapitálové prostředky. Může se jednat o poradenské služby v oblasti finančního řízení, řízení podniku, technologického poradenství, ochrany a správy duševního vlastnictví, ale také poradenství při získávání specializovaných grantů nebo o předávání znalostí o potřebách potenciálních

klientů, distribučních sítích na národní i globální úrovni, poradenství v podpoře exportu a mezinárodním obchodu nebo v oblasti certifikací specializovaných zařízení a procesů, jež v řadě oborů představují významnou vstupní bariéru pro začínající podnikatele. Uvedený typ podpůrných kvalifikovaných služeb výrazně snižuje riziko neúspěchu podnikání, a naopak se zvyšuje pravděpodobnost, že nový podnik uspěje se svými produkty i mimo lokální trh.

Obdobný význam, jako má rizikové financování v počátečních fázích vzniku firem, má v růstové fázi firem financování prostřednictvím kapitálových trhů. Vstup na kapitálový trh znamená, že se firma musí podrobit složité proceduře, která prozkoumá její kapitálové zdraví a poměrové finanční ukazatele. Výměnou jí ale umožní výrazně zvýšit růstový potenciál díky enormnímu nárůstu disponibilního kapitálu, který podmiňuje rozsáhlejší expanzi. Regiony, v nichž firmy kótované na velkých technologických burzách, jako je americký NASDAQ, tak získávají automaticky významný symbolický kapitál a mezinárodní viditelnost, která je z hlediska regionálního rozvoje velmi podstatná. Při zvažování případné intervence z regionální úrovně je třeba si uvědomit, že otázka inteligentních peněz a poradenství je primárně otázkou vysoce specializovaného know-how, a nikoliv otázkou financí. Samotné vyčlenění prostředků na vznik moderně znějícího finančního nástroje či specializované služby může být ve svém důsledku neúčinné, pokud nebudou nástroj spravovat odborníci schopní kvalifikovaně odlišit kvalitní záměry od nekvalitních a poskytnout profesionální formu podpory.

Veřejný sektor na regionální nebo národní úrovni může pomoci klientům z řad podnikatelů tím, že vhodnou formou zvýší dostupnost některých typů poradenských služeb, které jsou v regionu nedostupné, například prostřednictvím sdílených školení pro místní podniky. Stejně tak může přispět na poradenské služby, které firmy vyžadují, nebo prostřednictvím rozvojové agentury zprostředkuje kontakty na osvědčené poskytovatele služeb v regionu i mimo něj.

Z hlediska dostupnosti inteligentních peněz a kvalifikovaného poradenství je ČR zatím státem s poměrně omezenými zkušenostmi a malou mezinárodní viditelností. Přes opakovaně projednávané záměry v této oblasti se dosud nepodařilo uvést v život žádný fungující *pre-seed fond* nebo *proof-of-concept fond*. Také nabídka kvalitních konzultantů v oblasti specializovaného poradenství neb v oblasti inovací a technologického rozvoje je

značně omezená, chybí také kvalitní prostředníci schopní podnikatele kvalifikovaně nasměrovat. Na druhou stranu je možné se domnívat, že zájem rizikového kapitálu a specializovaných konzultantů obecně nebude obtížné do českých regionů přilákat v případech, kdy zde budou vznikat opravdu pozoruhodné objevy, inovace a kvalitní podnikatelské záměry a pokud budou dobře nastaveny všechny zbylé „příklady“ do receptu na úspěšný rozvoj regionu (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 289-291).

Snaha získat a udržet v regionu kvalifikované a talentované pracovníky je obtížně představitelná v případě, že region neposkytuje dostatečně atraktivní zázemí, které odpovídá požadavkům kvalifikovaných expertů či obecněji těch, kterým se říká kreativní třída.⁵

⁵ Kvalitu života ovlivňuje celá řada dílčích složek, mezi něž beze sporu patří příjemní životní a kreativní kulturní prostředí. Příjemné životní prostředí bez nadměrných zdrojů znečištění a s dostatečným zastoupením zeleně nebo možnost se snadno a rychle dopravit do míst, která jsou pro život a trávení volného času příjemná (do rekreačního zázemí měst, k moři, do hor apod.), jsou dnes významnou součástí konkurenční výhody pro regiony, které chtějí přilákat a udržet vysoce kvalifikované pracovníky. Kromě fyzického životního prostředí je velmi významnou a poměrně často podceňovanou složkou kvality života také existence kvalitního sociálního prostředí – nízká kriminalita, otevřenost a tolerance společnosti vůči odlišnostem, existence kreativního kulturního prostředí, které láká zejména mladé talenty a vytváří podhoubí, z něhož může čerpat konkurenční výhodu kreativní průmysl a v důsledku pak celá místní ekonomika. Některé aspekty kvality života, zejména jeho fyzické složky, jsou prakticky neměnné – například geografická poloha a příznivé klima jsou objektivními danostmi, které mohou mít významný vliv na rozhodování kvalifikovaných pracovníků při výběru místa jejich dalšího působení. Naopak v oblasti kvality života z hlediska sociálního a kulturního je možné z regionální či místní úrovně ovlivnit velmi mnoho, často i s poměrně malými dodatečnými náklady. Podstatná je především snaha a ochota samosprávy systematicky zvelebovat prostředí v místě, projevit jasně svou otevřenost a vstřícnost jak vůči vlastním obyvatelům, tak vůči návštěvníkům a cizincům, kteří zde pobývají jen dočasně, mají odlišné potřeby, ale třeba se z nich časem mohou stát trvalí obyvatelé. Sociální kvalitu života v místě totiž ovlivňuje celá řada služeb, od dostupnosti standardních služeb pro rodiny s dětmi (dostupnost a vysoká kvalita předškolní a školní péče) až po specializované služby v podobě jakési následné péče o cizince, kteří přicházejí do města či regionu podnikat či pracovat.

Obce či regiony mohou realizovat poměrně standardní, ale dobře zacílené investice do úprav veřejných prostranství, do podpory kultury, zejména kultury nové a avantgardní, ale také investice do „měkkých“ služeb, které nemusí být velké, ale zvyšují pocit komfortu v regionu. Zejména v oblasti služeb zajišťovaných veřejným sektorem nebo na bázi partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem je velký prostor pro kreativitu a iniciativu místních orgánů. Z těch obvyklejších nástrojů a služeb směřovaných k trvalým místním obyvatelům je možné zmínit např. programy a opatření na posilování místní soudržnosti, zvyšování čistoty, pořádku a bezpečnosti ve městě formou soutěží a grantových programů, kulturní akce a festivaly, které umožní zajímavé trávení volného času a přilákají návštěvníky z jiných regionů. V případě služeb zaměřených na zkvalitnění života pro návštěvníky nebo cizince, kteří v místě žijí či podnikají, mohou sloužit za příklad programy následné péče o rodinné příslušníky kvalifikovaných manažerů nadnárodních firem, budování mezinárodních škol pro děti cizinců, ale i tak jednoduchá věc, jako je neformální platforma pro setkávání a výměnu zkušeností mezi cizinci (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 295-296).

3.4 Dopravní dostupnost

Řada zkušeností z českého prostředí dokládá, že dopravní dostupnost, či ještě spíše budování dopravní infrastruktury, je často nekriticky vnímáno jako dominantní nástroj pro rozvoj regionu. Dobrá dopravní dostupnost odpovídající geografickému řádu daného regionu je nepochybně důležitá pro hospodářský rozvoj a je obtížně představitelná bez existence dopravní infrastruktury, a tedy nemalých investic do „tvrdé“ infrastruktury – do dálnic, vysokorychlostních železnic a letišť, ale také vysokorychlostních datových sítí a telekomunikační infrastruktury. Je však třeba si uvědomit, že dopravní infrastruktura není sama o sobě cílem, nýbrž prostředkem usnadnění komunikace. Pokud tedy neexistuje v regionu dostatečná kritická masa činností s vysokou přidanou hodnotou, neprodukuje se v něm cenné poznatky a zboží, které se uplatňují v ekonomických transakcích v mezinárodním měřítku, nebude kvalitní dopravní napojení dostatečným nástrojem k dosažení hospodářského rozvoje, dokonce možná nebude ani racionální do nákladné infrastruktury investovat, nebo to bude racionální až ve chvíli, kdy budou aktivity s vysokou přidanou hodnotou dosahovat takové úrovně, že budou skutečně kvalitní infrastrukturu bezpodmínečně vyžadovat.

Přesto platí, že pro města a regiony s ambicí stát se skutečnými znalostními centry v globálním systému produkce a využití nových znalostí, je dobré dopravní napojení na další klíčové ekonomické uzly nezbytností. Ačkoliv část komunikace převzaly telekomunikační prostředky (telefony, emaily, Skype, videokonference), práce s informacemi a tvorba a šíření inovací vyžadují stále ve velké míře přímý osobní kontakt, který se nedá ničím jiným nahradit. Ať už se jedná o kontakty mezi výzkumnými týmy, které se setkávají na konferencích a workshopech, nebo schůzky mezi výzkumníky a firemními partnery či obchodními zástupci firem, kteří dojednávají nové zakázky, licenční podmínky pro odkup duševního vlastnictví – zde všude je obvykle nutné navázat osobní vztah podložený vzájemnou důvěrou a vzájemně sladěnými očekáváními. A taková setkání se nejčastěji uskutečňují právě v nejlépe dopravně dostupných centrech. Bez možnosti rychle a spolehlivě se dopravit k odborníkům, kteří mají požadovanou expertízu, a rychle se přesunout na místo následujícího jednání hrozí, že některé vysoce kvalifikované aktivity v regionu prostě nebudou umístěny a odstěhují se do jiného regionu, který bude srovnatelný z hlediska znalostního a inovačního potenciálu, ale bude lépe dopravně dostupný.

Spolehlivost ve spojení je přitom srovnatelně důležitá s rychlostí. Pokud je například cesta na místní letiště spojena s pravidelnými zácpami na dálnici a jiná cesta neexistuje, může i tato zdánlivá maličkost hrát významnou roli například při rozhodování o umístění nové firemní pobočky. V neposlední řadě je třeba také zmínit, že dopravní dostupnost nesouvisí pouze s dostupností dalších znalostních center, ale také s otázkou kvality života. Dostupnost turistických a přírodních zajímavostí, které zvyšují kvalitu života a tím i celkovou atraktivitu města či regionu, je rovněž podmíněna dopravní infrastrukturou. Přitom možnost rychle se dopravit v létě k moři nebo v zimě do hor za zimními sporty může být z hlediska lokalizačních rozhodnutí jak firem, tak jednotlivých vysoce kvalifikovaných odborníků srovnatelně důležitým faktorem. Zejména v tomto ohledu se nabízí příležitost pro města střední velikosti, která nejsou metropolemi, ale mají ambice se ve větší míře zapojit do mezinárodní dělby práce ve znalostní ekonomice. Výhodou těchto měst je kombinace solidní dopravní dostupnosti z/do klíčových metropolí na jedné straně a vysoká kvalita života, méně dopravního přehluštění, atraktivní zázemí s možností rekreace v okolní přírodě na straně druhé. A to je kombinace, která je pro řadu pracovníků v kreativních povoláních atraktivnější než bydlení ve velké metropoli v těsné blízkosti mezinárodního letiště s nočním provozem.

Zajímavý příklad v tomto ohledu poskytuje Brusel, kde je blízkost mezinárodního letiště Zaventem významnou součástí místní politické diskuze. Město na jednu stranu kvalitní dopravní spojení bezpodmínečně potřebuje pro udržení statusu evropského administrativního centra. Současně však hluk z letiště činí podstatnou část východních předměstí neatraktivní k bydlení. Paradoxně má největší prospěch z bruselského letiště město Lovaň, které se profiluje jako globální znalostní centrum v oblasti mikroelektroniky a nanoelektroniky.

Možnost ovlivnit dopravní dostupnost z úrovně regionů či měst je v jistém ohledu omezená, protože, je z velké míry předurčena zděděnou sídelní hierarchií. Přesto je možné i v tomto ohledu realizovat místní iniciativy, které dostupnost zlepší. Jednak jde o rozumné plánování, které podpoří ten druh dopravní infrastruktury, který je v daný čas v daném místě nejvhodnější. Velký potenciál je při zajištění rychlého a spolehlivého napojení na dopravní uzly, zejména letiště s mezinárodní konektivitou. Obecně však zůstává odpovědností samosprávy rozhodnutí o tom, jak se chce dané město nebo region profilovat – zda má ambice být opravdovým *knowledge hub*, který bude konkurovat dalším

metropolitním regionům, nebo spíše kvalitně dopravně napojeným centrem produkujícím nové poznatky a inovace, či regionem, který bude sloužit k rekreaci a trávení volného času a bude mít prospěch z dobré dopravní dostupnosti do znalostního centra (Blažek, Uhlíř, 2011, s. 297-300).

Jedna ze zahraničních studií zkoumající vzájemný a komplexní kauzální vztah mezi leteckou osobní dopravou a regionálním rozvojem v evropských regionech NUTS 2 v letech 2002 a 2011 ukazuje, že jeden z měřitelných ukazatelů rozvoje regionu je zaměstnanost v sektoru služeb a ve zpracovatelském průmyslu. Použitá metodologie umožňuje prověřit, zda letecká doprava v evropských regionech má vliv na zaměstnanost, zda zaměstnanost vede také k vyšší úrovni dopravy a regionálním rozdílům v tomto kauzálním vztahu. Výsledky ukazují, že oba směry kauzality se vyskytují v evropských městských regionech, i když jsou velmi geograficky roztržštěné. Z toho vyplývá, že letecká osobní doprava je nezbytnou součástí regionu, ale není dostatečnou podmínkou pro vytváření regionálního rozvoje. Rozsáhlejší vztahy týkající se zaměstnanosti v odvětví služeb potvrzují citlivost odvětví služeb na leteckou osobní dopravu (Van de Vijver, Derudder, Witlox, 2016).⁶

3.5 Veřejné finance a veřejný sektor

Veřejné finance představují finanční operace a vztahy, probíhající v rámci ekonomického systému mezi orgány a institucemi veřejné správy a ostatními subjekty systému. Subjekty systému jsou domácnosti, firmy neziskové organizace a instituce apod. veřejná správa je rovněž subjekt systému, kde pravomoci a odpovědnost správních orgánů a institucí, jsou vymezeny právními normami. Veřejná správa se podílí na zajištění veřejných služeb

⁶ Je zcela přirozené, že některá území mají lepší podmínky pro určité činnosti díky například úrodnosti půdy, nerostnému bohatství, turistické atraktivitě nebo dostupnosti zdrojů energie. Stejně přirozené je, že do lépe dostupných míst s lepšími možnostmi obživy směřuje více obyvatel a s nimi více hospodářských aktivit. Takto vzniklá přirozená diverzita regionů posiluje udržitelnost rozvoje v širších měřítcích. Měli bychom napomáhat využití všech specifik, předností a výhod každého území. Rozhodování ekonomických subjektů však mohou narušovat přirozenou územní diverzitu. Disparity jako projev nevyváženého rozvoje mohou v rámci jednoho území vzniknout nadměrným čerpáním jeho územního kapitálu. Může také nastat například rozvojem pouze jedné ekonomické činnosti a současně úpadkem či stagnací všech ostatních činností, nebo rostoucími rozdíly mezi životní úrovní různých sociálních skupin v území. Konečným důsledkem nevyváženého rozvoje území je nárůst rozdílů mezi kvalitou života v jednotlivých územích či mezi jejich obyvateli (Maier, 2012, s. 17).

a účastní se dalších aktivit ve veřejném zájmu. Veřejná správa se člení na státní správu a územní samosprávu. V posledních desetiletích se posilují pravomoci a odpovědnost územní samosprávy a kompetence státní správy mnohdy přeházení na nižší úroveň správy, například na obce. Posilování územní samosprávy ukazuje, že tato úroveň správy může zajišťovat některé činnosti ve veřejném zájmu efektivněji než stát.

Finanční vztahy a operace, zabezpečují potřebné finanční prostředky pro efektivní produkci a rozdělování veřejných statků, financování různých transferových plateb, zejména sociálních a ovlivňují rozhodování ekonomických subjektů. Mezi veřejnou správou i ostatními subjekty dochází k finančním vztahům a operacím, které se realizují prostřednictvím fiskálního systému, systému založenému na koloběhu finančních prostředků ve veřejné rozpočtové soustavě. Rozpočtové soustavy mají různou formu, protože jsou výsledkem působení celé řady ekonomických, historických, kulturních a geografických faktorů. V první řadě se jedná o peněžní fondy, veřejné příjmy a výdaje, dále o vztahy uvnitř soustavy, například dotace a odvody a součástí soustavy jsou i organizace a instituce. Rozpočtová soustava je ovlivňována fiskální, respektive rozpočtovou politikou státu a důležitým prvkem pro efektivní fungování soustavy je průběžná i následná kontrola. Stát rozhoduje, jak velká část statků bude rozdělována spíše kolektivně, jako tzv. veřejné statky. Za druhé, jak velká bude redistribuce důchodů a bohatství pomocí transferových plateb. Rozpočtová politika je právě o přerozdělování, o tom, jak velký objem finančních prostředků bude fiskálním systémem vyveden ze soukromého sektoru a následně přerozdělen. Stabilitu ekonomiky ovlivňuje vláda nejen rozpočtovou, ale hlavně aktivní fiskální politikou. Tu mohou také realizovat různé podniky, jež jsou označovány často jako veřejné korporace. Výsledkem intervenčních zásahů do ekonomiky je existence veřejného sektoru, který představuje část ekonomiky, která je úplně nebo částečně financována výdaji z veřejných rozpočtů a veřejná správa je subjektem, který financuje a zároveň řídí veřejný sektor (Buchta, 2016, s. 9-10).

Veřejný sektor:

- zabezpečuje veřejné statky pro obyvatele na neziskovém principu,
- je financován z prostředků soustředěných v rozpočtové soustavě a zvláště ve veřejných rozpočtech,
- řízen je veřejnou správou a veřejná správa je zároveň rezortem veřejného sektoru,

- o produkci veřejných statků, objemu skladě a kvalitě statků se rozhoduje tzv. veřejnou volbou,
- podléhá veřejné kontrole kontrolních orgánů a též občanské kontrole.

Definovat předmět veřejných financí je poměrně složité, vzhledem k rozpornému vztahu veřejných financí a veřejného sektoru. Veřejné finanční prostředky financují veřejný sektor, který představuje část ekonomického systému a veřejný sektor určuje způsoby využití finančních prostředků (Buchta, 2016, s. 11).

Veřejný sektor má výlučné postavení mezi ostatními subjekty územního rozvoje. Jeho posláním je zajistit ochranu a prosazování veřejného zájmu, a to třeba i proti dílčím zájmům ostatních subjektů rozvoje (Maier, 2012, s. 22).

Základní příčinou rozvoje veřejných financí a sektoru, jsou nedokonalosti tržního systému, při zabezpečování efektivní a spravedlivé alokace vzácných zdrojů a statků. Existuje i nerovné a nespravedlivé rozdělování statků ve společnosti. Stát se snaží minimalizovat ekonomické ztráty, intervenuje do ekonomiky, a tím dochází ke státním zásahům do ekonomiky, které však mohou být také neefektivní, jde o tzv. vládní selhání.

Veřejné finance představují sub-disciplínu ekonomické teorie, která se zabývá finančním hospodařením vlád a veřejného sektoru a analýzou toků finančních prostředků v rozpočtové soustavě. Veřejné finance se zabývají tím, jak získat finanční prostředky a efektivně je použít na financování veřejných potřeb a mají své základní funkce.⁷ Zejména alokační funkce se týká fiskální decentralizace.⁸

Místní rozpočty jsou pro územní samosprávu zdrojem financování veřejných statků. Zdrojem příjmů pro místní rozpočty jsou daně a rozdělení daňových výnosů mezi

⁷ **Alokační** funkce je rozhodování o zabezpečení veřejných statků, efektivní alokaci finančních prostředků a poměru mezi kolektivními statky a privátními statky.

Redistribuční funkce je o přerozdělování peněžních fondů, s cílem zmírnit nerovnost mezi ekonomickými subjekty. Je spojena se sociálními cíli, je výsledkem solidarity.

Stabilizační funkce využívá tvorby, rozdělení a užití peněžních fondů ke stabilizaci ekonomických veličin, zejména úrovně produktu, respektive jeho růstu a zaměstnanosti (Buchta, 2016, s. 12-19).

⁸ Podstatou decentralizace alokační funkce je částečné zajišťování a financování veřejných statků nižšími úrovněmi státní správy a územní samosprávy. Veřejné statky je nutné zabezpečovat účelně, každý stupeň veřejné správy by měl produkovat a rozdělovat určitý druh a množství veřejného statku. Statky by měly být zajištěny podle potřeb uživatelů, kteří hradí náklady prostřednictvím daní a poplatků.

rozpočty. Druhým zdrojem jsou dotace, které řeší nesoulad mezi centralizovanými příjmy a decentralizovanými výdaji. Dotace ovlivňují alokační efektivnost, ale jejich hlavním cílem je zmírnění důchodové a sociální nerovnosti, týkají se tedy více redistribuční funkce (Buchta, 2016, s. 123-124).

Hospodaření podle vlastního rozpočtu, který je páteří finančního systému každého subjektu územní samosprávy (obce, regionu, příp. sdružení obcí, regionů), je předpokladem nezávislosti územní samosprávy jako nestátního subjektu na státu. Je důležitým předpokladem rozhodovací pravomoci, ale také odpovědnosti každého subjektu územní samosprávy za svá rozhodnutí ve finanční oblasti. Územní samospráva musí mít právo rozhodovat o části svých příjmů (Peková, 2011, s. 73).⁹

Na efektivní využívání dostupných finančních zdrojů, zajištění maximální efektivnosti při využívání omezených rozpočtových zdrojů, zajištění maximální alokační efektivnosti výdajů při současném zvyšování výkonnosti veřejné správy, tzn. i územní samosprávy a dalších institucí či neziskových organizací v lokálním a regionálním veřejném sektoru se soustředí finanční management.¹⁰

⁹ Vztahy mezi kraji a obcemi navzájem nejsou ve většině případů poznamenány nějakými vážnějšími problémy a jsou hodnoceny spíše pozitivně. Určité nedostatky, nikoli však ve většině případů, jsou konstatovány v dalších kontextech spolupráce krajů s obcemi. Mezi starosty a krajskými úřady se někdy vyskytují určité osobní překážky spolupráce. Představitelé obcí někdy vyjadřovali obavu, jakým způsobem budou jejich připomínky na kraj přijaty a zapracovány. Problémy jsou též s oboustrannou finanční disciplínou a investiční i dotační důsledností. Spolupráce krajů s orgány bývá poměrně málo realizována. Prvním krokem k překonání tohoto stavu musí být aktivní hledání orientace v dosud nevyužívaných možnostech získávání další možné podpory strategických záměrů ze strany dalších institucí a shromažďování potřebných doplňujících informací, včetně analýz a výzkumů, které by realizaci těch záměrů mohli usnadnit (Kadeřábková, Peková, 2012, s. 170).

¹⁰ Významnou úlohou finančního managementu je efektivně alokovat finanční zdroje na financování současných i budoucích potřeb souvisejících se sociálně-ekonomickým rozvojem – obce, kraje. Modernímu finančnímu managementu nevyhovují státem využívané nástroje příkazového typu, které umožňují detailně kontrolovat nižší stupně veřejné správy a územní samosprávy a podřízené organizace ve veřejném sektoru, v oblasti financí na základě přísně účelového rozdělování dostupných finančních zdrojů v rozpočtové soustavě. Modernímu finančnímu managementu naopak vyhovuje alespoň určitá míra decentralizace rozhodovací pravomoci, tzn. i upouštění od detailní účelovosti v použití rozpočtových zdrojů. Podobně je tomu při využití dotací, u nichž se postupně přechází na využití stále více neúčelových dotací, i když v ČR je tento proces pomalý.

Významnou oblastí finančního managementu je dosahování transparentnosti ve financování potřeb, transparentnosti rozpočtu jako hlavního nástroje financování potřeb. Zprůhlednění financování zajištění veřejných statků, financování potřeb veřejné správy a neziskových organizací v lokálním a regionálním veřejném sektoru je důležité pro zkvalitnění rozhodování a řízení, pro zkvalitnění vnitřní kontroly, ale i pro zkvalitnění vnější finanční kontroly, resp. veřejné kontroly jako takové. Je důležité i pro zkvalitnění občanské kontroly a dosažení stavu, kdy v budoucnu nebude občanská kontrola pouhou iluzí. Poněvadž velkou část veřejných výdajů tvoří alokační výdaje na zabezpečování veřejných statků, zejména na úrovni

3.6 Veřejná podpora

Pojem veřejná podpora neznamená nic jiného než státní podporu, což je financování ze státních prostředků poskytnuté přímo nebo nepřímo státem či jiným zmocněným subjektem. Poskytování veřejné podpory je důsledně korigováno EU, aby nedocházelo k ohrožení hospodářské soutěže. V případě protiprávní podpory musí její příjemce podporu vrátit zpět včetně úroků a může dokonce směřovat k neplatnosti uzavřených smluv.

Mezi specifické znaky veřejné podpory patří zejména to, že je poskytnuta z veřejných zdrojů, přičemž není rozhodující, zda přímo či nepřímo, zvýhodňuje některé společnosti nebo odvětví podnikání a je selektivní. Dalším znakem je předpoklad narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu mezi členskými státy. Do veřejné podpory patří například dotace, zvýhodněné úvěry, státní záruky, daňové úlevy, zvýhodněná privatizace, poradenské služby, promíjení plateb a jiné.

K tomu, aby mohla být veřejná podpora legálně poskytnuta, musí existovat právní titul. Mezi tyto výjimky lze zařadit například podpora de minimis nebo podpora ve formě vyrovnávací platby za výkon veřejné služby v rámci příslušných pravidel. Mimo rámec výjimek udělených EK je poskytnutá podpora nezákonná. Do veřejné podpory nepatří mimo jiné podpora v oblasti vědy a výzkumu, ochrany ŽP, zaměstnanosti, vzdělávání, pro malé a střední podniky, pro nové podniky atd. (Miffek, 2012).

Finanční podpory lze považovat za veřejnou službu, jejichž poskytování se řídí splněním standardů v rámci projektového řízení. Cílem široké škály dotačních titulů určených na financování provozu zabezpečovaných veřejných služeb, i do oblasti investic, je podpora a zvýšení kvality poskytování a modernizace podmínek, ve kterých jsou veřejné služby

územní samosprávy, zaměřuje se finanční management i na optimální volbu způsobu zabezpečování veřejných statků z hlediska efektivního využití dostupných finančních zdrojů v příslušném rozpočtu, které by měly být rozpočtovým omezením pro potřeby, a to i z hlediska dlouhodobého. Finanční prostředky soustředěné v rozpočtové soustavě byly, jsou a snad vždy budou omezené, a proto je nutné je využívat hospodárně a účelně, s maximální účinností – užitečností pro občana. Zatímco hospodárnosti lze dosáhnout snadněji, a to i s pomocí účetnictví, finanční kontroly a auditu, problémem je účelnost a její měření a hodnocení ve vztahu k vydaným finančním zdrojům, užitek pro občana. Ne vždy platí, že co je hospodárné, je také vždy užitečné pro občany – např. omezování regionální veřejné dopravy apod. Velmi často se potřeby zajišťují s využitím veřejných zakázek. Rozhodující úloha finančního managementu je efektivně řídit finanční toky, efektivně spravovat a využívat majetek, který obec nebo kraj vlastní, případně spravuje, ať už se jedná o finanční prostředky, nebo o další hmotný a nehmotný majetek (Kadeřábková, Peková, 2012, s. 228-230).

zajišťovány. Dotační tituly mohou doplňovat zdroje grantů, určených převážně na provoz a běžné zabezpečení poskytování služeb a mohou tak být převážně nástrojem státu v oblasti politiky a strategie rozvoje veřejných služeb a vyrovnávání objektivně vzniklých územních rozdílů. Důležité v systému dotací se jeví vyhodnocování jejich efektivity a účelnosti, ale také transparentnosti celého procesu, která je určována především pravidly a podmínkami poskytování finančních podpor.

I při poskytování finančních podpor by měl být uplatněn princip subsidiarity – celostátní programy by měly zůstat na ústřední státní správě, ale u ostatních programů se předpokládá jejich převod z centra na krajskou úroveň.

Finanční podpory byly definovány na několika úrovních. Jedná se jednak o úroveň programů a finančních podpor z prostředků EU, které jsou pregnantně ošetřeny legislativně, z hlediska výběru a hodnocení projektů, průběžné kontroly plnění požadovaných kritérií, případných sankcí i celkové transparentnosti. Druhou část tvoří finanční podpory na úrovni ústřední státní správy, kde jsou buď finanční podpory přidělovány prostřednictvím banky nebo speciálního státního fondu (dopravní infrastruktury, životního prostředí, bydlení apod.), dále jsou to podpory a granty vyhlášené jednotlivými resorty, ale postupně předávané na samosprávu (kultura, zdravotnictví, prevence kriminality aj.) a dále grantová řízení a program poskytované kraji a obcemi.

Granty a finanční podpory na všech úrovních veřejné správy, zejména však poskytované především kraji a obcemi, nemají zatím jednotná pravidla ani kontrolní mechanismy pro čerpání finančních prostředků a transparentnost použití veřejných prostředků (Halásek, 2007, s. 38-39).

3.7 Letiště

„Letiště je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.“

„Civilní letiště slouží pro potřeby civilní letecké dopravy; rozumí se jimi letiště veřejná, jimiž jsou letiště přijímající v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla, a letiště neveřejná, jimiž jsou letiště přijímající na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla s provozovatelem neveřejného letiště a v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla a letadla uživatelů letiště stanovených Úřadem pro civilní letectví na návrh jeho provozovatele.“

„Mezinárodní letiště jsou celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu.“ (Státní fond dopravní infrastruktury, 2017)

V Evropě již existuje více jak 500 dopravních letišť, která se dělí na **uzlová**, ta poskytují služby jako obchodní či rekreační lety, vnitrostátní, evropské či mezinárodní lety. Na nich se soustřeďuje provoz z menších letišť a na **regionální**, jež propojují vzdálené regiony s hospodářskými centry, přivádějí dopravu na uzlová letiště a odbavují také přímé lety na další regionální letiště (Státní fond dopravní infrastruktury, 2017).

Letiště plní v letecké přepravě několik zásadních úkolů. Za jedno slouží díky svému dráhovému systému pro obsluhu a stání letadel, za druhé cestujícím v procesech odbavení, pasové a celní kontroly, nástupu do letadla a dále umožňují širokou škálu doplňujících služeb (Pruša, 2002). Letiště v sobě obsahuje několik celků s různými funkcemi: provozní celek, jehož hlavní funkcí je letový provoz, ekonomický celek představuje organizaci provozovatele letiště z hlediska komerčních aktivit, sociální celek, díky kterému je zaměstnáno velké zastoupení lidí ať už přímo v letištním provozu nebo nepřímo v doprovodných službách a dále je součástí životního prostředí, jako součást každé krajiny, která výrazně ovlivňuje život v přímém okolí, tak i v oblastech, přes které vedou letové koridory. Tyto vlivy jsou spíše negativní vinou hluku, emisí nebo i úniku škodlivých kapalin (Pruša, 2007). Současná moderní letiště jsou poměrně spleťtým provozně-technickým komplexem, který má vliv na celou společnost i strukturu území. Letiště

poskytuje tři základní skupiny služeb – provozní služby, handlingové služby a komerční aktivity. Mezi provozní služby patří zejména řízení letového provozu, meteorologické služby, telekomunikační služby, policie, bezpečnostní a celní služby, hasičské a zdravotnické služby, údržba letištních ploch a budov. Handlingové služby se rozdělují do dvou základních skupin – ramp handling (technické ošetření, zásobování pohonnými hmotami či nakládání a vykládání zavazadel) a passenger handling (odbavení cestujících a jejich zavazadel). Komerční aktivity často poskytují externí subjekty. Jedná se o restaurace, obchody, bary, půjčovny automobilů atd. (Zelený, 2007).

Zákon o civilním letectví rozděluje letiště:

a) podle vybavení, provozních podmínek a základního určení na:

- *vnitrostátní letiště*, která slouží vnitrostátním letům, při nichž není překročena státní hranice ČR a vnější hranice,
- *mezinárodní letiště*, která slouží i k letům, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu.

b) podle okruhu uživatelů a charakteru letiště na:

- *civilní letiště*, jehož definice je v kapitole „Vymezení základních pojmů“,
- *vojenská letiště*, sloužící pro potřeby ozbrojených sil ČR a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany (Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví).

Provozovatel letiště požádá ÚCL o stanovení druhu letiště a o jeho změně, ten po posouzení technických a provozních podmínek stanovených pro požadovaný druh letiště rozhodne. Toto rozhodnutí ÚCL, kterým je letiště určeno jako mezinárodní, slouží jako podklad pro stanovení průběhu hranice celního pohraničního pásma okolo celního letiště podle zvláštního předpisu (Koncepte letecké dopravy na období, 2016-2020).

V současné době představuje systém letištní infrastruktury v ČR dohromady 91 letišť s civilním provozem. Pilířem této sítě je nejvýznamnější letiště ČR nadnárodního významu Letiště Václava Havla Praha, a to je následně doplňováno letišti regionálního významu: Brno, Karlovy Vary, Ostrava a Pardubice. V české letištní síti jsou nezanedbatelné také VFR letiště, která se využívají hlavně ke sportovnímu a rekreačnímu létání nebo leteckým činnostem, jako jsou vyhlídkové lety, výcviky leteckých škol a ostatní letecké aktivity

provozované za úplaty. Všechny tyto aktivity přispívají k růstu letecké dopravy v ČR (Ministerstvo dopravy, 2018).

3.7.1 Regiony s potenciálem pro rozvoj regionálních letišť a napojení na leteckou dopravu

Tyto regiony byly určeny na základě rozvojového dokumentu Strategie regionálního rozvoje a za pomoci metodiky pro stanovení letišť v rámci transevropské dopravní sítě TEN-T. Prvním zásadním krokem je vymezení takových regionů, pro které je potřebné napojení na leteckou dopravu.

Růst letecké dopravy daného státu zásadně rozhoduje o jeho mezinárodní konkurenceschopnosti, do níž spadá v ČR pouze jediné letiště, a to Letiště Václava Havla Praha, které je srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru díky počtu ročně odbavených cestujících (cca 11–12 mil.). Ostatní česká veřejná mezinárodní letiště nemají i nadále takový význam, i když v poslední době přilákali několik nízkonákladových dopravců.

Hlavním cílem regionálního rozvoje je mimo jiné i konkurenceschopnost regionu, který je atraktivní pro případné investory, ale i jeho obyvatele s vysokou kvalitou životního prostředí. Důležitým faktorem je dopravní dostupnost, jež je významná pro rozvoj cestovního ruchu, který je pro některé regiony dlouhodobě jediným potenciálem jejich rozvoje. V ČR je toto odvětví v porovnání s jinými, zatím chápáno jako méně důležité, i přes to, že dosahuje téměř 3 % HDP. Mnohem podstatněji je zde vnímán jeho zprostředkovaný vliv na výkonnost dalších odvětví (Koncepce letecké dopravy pro období 2016-2020).

Regionální letiště by měla být ve vztahu ke konkurenci v regionu podporována, a to příznivým prostředím k jejich rozvoji s ohledem na možnosti přepravního trhu. Hlavní péče by měla být věnována nalezení vyvážené sítě vnitrostátních a mezinárodních linek odpovídající požadavkům přepravního trhu. Jednou z možností je soustředit se na specifický druh letecké přepravy (nákladní, nepravidelná nebo nízkonákladová). Regionální letiště, případně letečtí dopravci by tak mohli do jisté míry čerpat prostředky z veřejných zdrojů ve prospěch zvýšení dopravní obslužnosti v EU za dodržení podmínek stanovených EK v „Pokynech ke státní podpoře letišť a leteckých společností“. Vhodné podmínky by měly být vytvářeny nejen v zájmu leteckých subjektů, ale i v zájmu

cestujících a dalších ekonomických přínosů pro ČR (Koncepte letecké dopravy pro období 2016-2020).

3.7.2 Financování letištní infrastruktury

Rozvoj a financování letištní infrastruktury je nyní zcela ve vlastní režii každého letiště nebo jeho majitele či provozovatele. Stát hraje pouze roli koordinátora, který bude podporovat veškeré projekty vedoucí ke zvýšení kvality letištní infrastruktury a tím i zvýšení bezpečnosti letectví. Regionální letiště, ač nejsou příliš zisková, přinášejí celému regionu určitý sekundární zisk v podobě cestovního ruchu. Na úrovni státu se bude diskutovat o možnosti do budoucna financovat letištní infrastrukturu ze státního rozpočtu (Koncepte letecké dopravy pro období 2016-2020).

3.7.3 Vlastnictví letištní infrastruktury

Většinu letišť v ČR vlastní fyzické či právnické osoby, zejména kraje, obce, občanská sdružení nebo jiné obchodní společnosti. Stát částečně vlastní největší české letiště, a to Letiště Václava Havla a dále je většinovým vlastníkem dalších deseti letišť, která byla převedena do správy Ministerstva dopravy. Také je prostřednictvím MD majitelem a správcem letištních pozemků a staveb včetně vzletových a přistávacích drah na deseti letištích, která jsou převážně aeroklubová a sportovní. Stát se podílí na jejich správě, neboť letiště jsou důležitou složkou dopravní infrastruktury, která je především ve veřejném zájmu. Jednak působí pro účely IZS a zároveň i široké veřejnosti k zájmovým a sportovním aktivitám (Koncepte letecké dopravy pro období 2016-2020).

Studie v oblasti Asie a Tichomoří ukázala, že objem leteckých cestujících a nákladu během posledního desetiletí výrazně vzrostl kvůli silnému impulsu hospodářského růstu i obchodní a hospodářské integraci na regionální i globální úrovni. Přestože veřejné prostředky byly hlavním zdrojem financování letišť ve většině částí regionu, vlády se stále více uchýlily k privatizaci letišť nebo vážně zvažují formu účasti soukromého sektoru umožňující budování nových nebo modernizaci stávajících letišť (Cullinane, Firth, Fung, Gong, Law, a Zhang, 2011, s. 42-46).

3.7.4 Státní podpora pro regionální letiště

Evropská komise přezkoumala a aktualizovala „Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností“ s cílem větší podpory malých letišť, která nejsou zisková

a celkově lepší transparentnosti. Prakticky to znamená, že na podporu letišť se vztahují obecná pravidla EU pro poskytování veřejné podpory. Tyto „pokyny“ určují dotčeným subjektům podmínky podpory letišť a zároveň jim pomáhají rozpoznat, jaké způsoby podpory jsou přípustné a jaké nikoli. Státní podpora na úrovni EU byla u malých letišť značně zjednodušena od 14. června 2017, kdy vstoupilo v platnost nejnovější nařízení EK (EU) 2017/1084. Tím by měla být zajištěna důslednější kontrola nad veřejnými prostředky daňových poplatníků. Revize by měla přinést omezení pro velká letiště (např. Letiště Václava Havla) a na veřejnou podporu by měla dosáhnout zejména letiště s ročním průměrným počtem odbavených cestujících do 1 mil., což se týká většiny českých regionálních letišť. Další významnou změnou je, že regionální letiště mohou požádat o podporu v oblasti provozování nejen v oblasti investiční, a to v případě letiště s ročním objemem přepravy do 3 mil. cestujících za podmínky prokazatelného „motivačního účinku“ podpory a na období maximálně deseti let. Podpora je určena především k překlenutí prvotních problémů zejména ve fázi rozjezdu letiště. Navíc je převážná většina těchto provozních nákladů fixní a bez příslušného bodu zlomu si letiště nemusí samo vydělat na svůj provoz. Časový limit provozní podpory se bude posuzovat dle motivačního účinku podpory, aby pak letiště bylo schopné samostatného provozu po jejím vyčerpání. Častým důvodem nízkých výnosů regionálních letišť je mnohdy malá poptávka, kterou nedokáže nahradit ani dočasná podpora na provoz, která může sice zajistit moderní provoz letiště a zlepšení služeb, ale poptávku nezvýší. Tento problém řeší převážně vojenská letiště, která se přeměnila na civilní a chybí jim přirozený historický vývoj samotného letiště a s tím související postupný růst počtu cestujících. I některé moderní letiště v zahraničí řeší problém nedostatečné obsazenosti (např. Letiště Arad v Rumunsku vlastní parkoviště pro 300 vozidel a ročně odbaví jen něco málo přes 1 000 cestujících). K tomu také přispívá konkurence autobusové a vlakové dopravy. Ke zvýšení poptávky by mohla přispět například podpora cestovního ruchu jako takového v daném regionu a ke snížení nákladů regionálních letišť jejich vzájemná spolupráce např. při společném zadávání veřejných zakázek. Z výše uvedeného vyplývá, že EK se snaží řešit i otázku zvýšení poptávky po službách letišť tím, že upravila podporu na zahájení činnosti leteckých dopravců až do výše 50 % nákladů po splnění určitých podmínek. Tato podpora se vztahuje na všechny tradiční i nízkonákladové přeprave, neboť EU si plně uvědomuje jejich důležitou existenci v letecké dopravě a zejména pro regionální letiště. Proto jejich počet poslední dobou neustále roste, umí rychle reagovat na aktuální poptávku

a přizpůsobit se přepravnímu trhu. Podporu může získat taková letecká společnost, která předloží plán deklarující ziskovost letiště bez podpory nejpozději do 2 let od zahájení provozu. Lze tedy předpokládat, že budou podporovány jen dlouhodobé projekty, které podporují regionální letiště nepřímo, což je v rozporu s politikou nízkonákladových společností. Ty se naopak snaží snižovat letištní poplatky, aby vyhověly cestujícím z důvodu levné letecké přepravy (Horník, 2013).

Malá regionální letiště jsou převážně ve veřejném vlastnictví, proto jsou závislé na veřejných financích a jsou dotovány z veřejných zdrojů. Z toho důvodu nejsou ceny služeb na letišti stanoveny v souladu s tržní politikou, ale zejména v souladu s regionálními aspekty. Tržně provozované letiště je závislé na množství odbavených cestujících, proto nejsou letiště s méně než 1 mil. odbavených cestujících schopny pokrýt svoje provozní náklady. Většina letišť vede cenovou politiku jako systém letištních poplatků závislých na počtu odbavených osob a hmotnosti letounu. Ovšem spolupráce letišť a leteckých společností s ohledem na vývoj trhu zapříčinili vznik dalších obchodních praktik jako například dlouhodobé smlouvy s odlišenými poplatky pro různé subjekty často spojené s marketingovou podporou leteckým společnostem ze strany letiště nebo orgánu veřejné moci. Z toho důvodu se může stát, že prostředky z veřejných zdrojů určené na provoz letiště jsou poskytnuty leteckým společnostem ke zvýšení objemu obchodní přepravy, a to vede k narušení přepravního trhu (Evropská komise, 2014).

Některé regiony stále zůstávají méně dostupné, proto jejich investiční podpora s ohledem na specifika daného letiště, může zlepšit jejich dostupnost a tím i posílit rozvoj daného regionu. Stejně tak i podporuje cíle Strategie Evropa 2020, která přispívá k hospodářskému růstu EU. Pravidla vyjmutí investiční podpory z oznamovací povinnosti by měla zamezit narušení hospodářské soutěže především tím, že by měla být podpora přiměřená. K zajištění její přiměřenosti mají být splněny dvě základní podmínky. Za jedno by její výše neměla přesáhnout rozdíl mezi způsobilými náklady a provozním ziskem z investice, za druhé by její intenzita neměla přesáhnout maximální povolenou intenzitu podpory dle velikosti letiště. Velmi malá letiště s méně než 200 tis. odbavených cestujících ročně by měla splňovat pouze jednu z těchto podmínek, u nich je totiž nepravděpodobné výrazné narušení hospodářské soutěže. Podpora by neměla být poskytnuta, pokud by provozovatel letiště uzavřel dohody s leteckými společnostmi ohledně letištních poplatků, marketingových plateb nebo jiných finančních aktivit těchto leteckých společností na

daném letišti. Mohlo by to do jisté míry znamenat státní podporu letecké společnosti, což je v rozporu s evropským nařízením. Vyjmutí by se nevztahovalo na podporu poskytnutou letištím v těsné blízkosti stávajícího letiště, které provozuje pravidelné letecké služby, taková podpora představuje zvýšené riziko narušení hospodářské soutěže a měla by podléhat oznamovací povinnosti (Evropská komise, 2017).

Nový regulační rámec ES obsahuje řadu dalších požadavků týkajících se investiční podpory:

- letiště je přístupné všem potenciálním uživatelům, v případě fyzického omezení kapacity se přidělení uskuteční na základě příslušných, objektivních, transparentních a nediskriminačních kritérií,
- podpora nebude poskytnuta na přemístění stávajících letišť nebo na vytvoření nového letiště pro cestující, včetně přeměny stávajícího letištního letiště na letiště pro cestující,
- dotčená investice nesmí překročit to, co je nezbytné pro přizpůsobení střednědobé předpokládané dopravy na základě přiměřených odhadů provozu (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

3.8 Případová studie financování letišť na Slovensku

Na Slovensku slouží k mezinárodní obchodní činnosti a poskytování leteckých služeb celkem 6 veřejných letišť. Všechna mají právní formu akciové společnosti. Stát zastoupený Ministerstvem dopravy a výstavby SR je akcionářem každé z těchto společností. Jeho podíl se pohybuje od 100 % v Bratislavě a Sliachi, 99,5 % v Žilině, 34 % v Košicích a 20,6 % na letišti Piešťany. Letiště Sliach je řízeno a provozováno ve spolupráci s ministerstvem obrany. Zatímco počet cestujících v roce 2016 dosáhl téměř 1,8 milionu na letišti v Bratislavě a 435 000 v případě Košic, ostatní slovenské letiště nedosáhly ročního limitu 200 000 cestujících, což by jim umožnilo pokrýt provozní náklady. V případě letiště Sliach má jeho vojensko-civilní stav ekonomickou výhodu oproti ostatním letištím. Vojensko-civilní letiště jsou obecně účinnější, jelikož mají nižší disponibilitu personálu a další náklady v důsledku dostupnosti vojenského personálu. Na letišti Sliach část provozních nákladů nese armáda, ale "civilní" část vybírá poplatky za přistání (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

Tato studie je zaměřena na tři malé regionální letiště Slovenska: Poprad – Tatry, Žilinu a Piešťany. Studie potvrzuje, že malé letiště mají značné ztráty na jednoho cestujícího v důsledku vysokých pevných a provozních nákladů. Analyzuje ekonomiku a výkonnost výše zmíněných malých letišť, vyhodnocuje změny v řízení letišť, výsledky úspor v důsledku multitaskingu zaměstnanců a snížení počtu zaměstnanců, stejně jako další úspory provozních nákladů. Cílem studie je odpovědět na dvě hlavní otázky. Za prvé, zda jsou subvence na provoz letiště a investice do infrastruktury právně možné, pokud jde o státní podporu letištních předpisů. Za druhé, zda by subvence na provoz letiště mohly být odůvodněny podobně jako subvence na jiné systémy veřejné dopravy, nebo by bylo z veřejného hlediska vhodnější uzavřít letiště. Jinými slovy, do jaké míry a za jakých okolností mohou být různé formy veřejného financování považovány za nezbytné pro dosažení cíle veřejné služby a jaký typ parametrů a kritérií by mohl být použit k definování legitimacy letiště (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

3.8.1 Ekonomická a dopravní výkonnost vybraných slovenských regionálních letišť

Hospodářská a dopravní situace letišť Poprad-Tatry, Piešťany a Žilina byla analyzována od roku 2014, kdy vstoupily v platnost pokyny o státní podpoře letišť a leteckých společností. Kumulované provozní a ekonomické údaje jsou z období od roku 2014 do roku 2016, obsahují meziroční odchylky v ekonomice i v dopravě na letištích, neboť tyto rozdíly jsou velmi běžné s ohledem na velikost těchto tří vybraných letišť. Pokud jde o osobní dopravu, Poprad-Tatry je největším letištem mezi vybranými třemi, kvůli pravidelným charterovým letům a provozování nízkonákladových letů. Piešťany a Žilina na druhou stranu slouží pouze pro ad hoc charterové a všeobecné lety. Pokud jde o pohyby, Žilina je z důvodu významné části výcvikových letů poněkud vytíženější než Poprad-Tatry, i když má nejkratší přistávací dráhu (1 150 m) a žádnou pravidelnou leteckou činnost.

Všechna tři letiště jsou srovnatelná z hlediska míry multitaskingu a využívání outsourcingových služeb, ale nejsou srovnatelná z hlediska "složitosti" pohybů. To lze prokázat u případů Žiliny a Popradu-Tatry, jelikož mají podobný počet pohybů, ale s různým počtem zaměstnanců. Důvodem je to, že cvičné lety vyžadují odlišný personál pro hasičskou, bezpečnostní, pozemní obsluhu atd. ve srovnání s plánovanými letovými operacemi.

Vztah mezi provozní výkonností a náklady na provozování letištních operací je téměř lineární. Na druhé straně existují příjmy z provozu letiště, kdy opět platí, že čím více letiště WLU produkuje, tím více příjmů generuje. Rozdíl mezi celkovými náklady a provozními výnosy představuje výši dotací, která je nutná k udržení letiště. Výše subvencí je 2,46 mil. € pro letiště Piešťany; 2,31 mil. € pro letiště Žilina a 3,75 mil. € pro letiště Poprad-Tatry. Všechna tři letiště dostávají dotace v souladu s pokyny o státní podpoře pro letiště a letecké společnosti, aby byly schopny pokrýt náklady na tzv. neekonomické činnosti, zejména bezpečnost a protipožární opatření (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

3.8.2 Ekonomické dopady vybraných letišť

Nové nařízení EU 2017/1084 umožňuje subvencování malých letištních investic a operací bez významných překážek. Je však nutná hospodářská analýza pro účely veřejného zájmu. Analýza se provádí z pohledu vlastníka, což má racionální pozadí; náklady a přínosy projektu pro veřejnost jsou více než ty, které se týkají pouze vlastníka infrastruktury. Sociální hodnotu některých zvažovaných faktorů lze kvantifikovat prostřednictvím jejich internalizace a zpeněžení. Jednou z možností je určit a vyhodnotit netržní dopady letiště na region a společnost. Pokud přínos překročí výši potřebných dotací, může být doporučeno poskytnutí subvencí. Neobchodní dopady jsou obvykle snadno identifikovatelné, ale obtížně kvantifikovatelné. Faktory, které jsou hodnoceny v projektech dopravní infrastruktury HEATCO jsou: úspora času, životní prostředí (snížení objemu paliva a CO₂ při odletu), pozitivní dopad na zaměstnanost. Ekonomické dopady evropských letišť a související činnosti v oblasti letectví jsou následující:

- přímé ekonomické dopady: zaměstnanost, příjmy a HDP spojené s provozní činností a řízením aktivit na letištích včetně firem působících přímo na letišti a související letištní podniky nacházející se v blízkosti letiště,
- nepřímé ekonomické dopady: zaměstnanost, příjmy a HDP vytvořené průmyslovými odvětvími, které poskytují a podporují činnosti na letišti,
- indukované ekonomické dopady: zahrnují ekonomickou aktivitu zaměstnanců přímo nebo nepřímo, zaměstnanec letiště například vynakládá příjmy z potravin, restaurací atd.
- katalytické vlivy: někdy označované jako ekonomické výhody.

Přímý dopad na zaměstnanost lze snadno stanovit na základě informací z průzkumu. Tato metoda však není praktická pro odhad nepřímých a vyvolaných ekonomických dopadů. Jako alternativa k nákladným, a ne přesným průzkumům by mohly být nepřímé a vyvolané účinky využity pomocí ekonomických multiplikátorů, což je běžná praxe pro studie ekonomických dopadů. Tyto multiplikátory jsou založeny na vstupně-výstupních modelech národního hospodářství v každé zemi ACI EUROPE. Model vstupů a výstupů je znázornění toků hospodářské činnosti v rámci regionu nebo zemí, a tedy odhaduje nepřímé a vyvolané dopady.

Proto je obtížné vyhodnotit katalytický dopad průzkumů. Letecká doprava není pouze hospodářským růstem, ale zároveň působí jako katalyzátor růstu. Dopady jsou tedy větší u regionů s rozvinutým odvětvím cestovního ruchu. Letecké služby usnadňují příjezd velkého počtu turistů do regionu nebo do země. Průměrný počet cestujících činil 1 663 pro letiště Piešťany; 477 pro letiště Žilina a 66 941 pro letiště Poprad-Tatry. Tyto údaje zahrnují odlétající i příchozí cestující. Příchozí cestující se dělí na rekreační a obchodní kategorie. V případě letišť Piešťany a Žilina pasažéři spadají do obchodní kategorie. Pokud jde o letiště Poprad-Tatry většina příchozích cestujících jsou volnočasové cestující (90 %), na obchodní kategorii zbývá 10 % příchozích cestujících. Dalším dopadem jsou průměrné výdaje cestujících na volnočasové i obchodní cesty. Průměrné výdaje na příchozího cestujícího činí 700 € za týdenní dovolenou a 300 € za třídenní pracovní cestu.

U letiště Piešťany je ekonomický dopad 220.200 €, což je méně než průměrná ztráta. Totéž platí pro letiště v Žilině, kde ekonomický dopad činí 64.500 €, mezitím potřeba dodatečného financování činí 129.173 €. Na druhé straně má letiště Poprad-Tatry ekonomický dopad více než 5,5 miliardy EUR než jeho průměrná ztráta. To však nezahrnuje nepřímé, indukované a jiné segmenty katalytického dopadu (tj. obchod, investice a produktivitu) v regionu (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

3.8.3 Závěry studie

Je zřejmé, že i přesto, že malé letiště výrazně zlepšily svou finanční výkonnost v posledních letech, musí být stále dotovány na pokrytí provozních nákladů. Klíčovou otázkou je, zda by částka potřebná k udržení provozu letiště mohla být zdůvodněna z hlediska daňových poplatníků. V případě letiště Žilina je například průměrná částka 129.000 € ročně. To je méně než 1 % dotací poskytovaných na veřejnou dopravu

v Žilinském kraji. Nicméně důvody pro dotování autobusových a železničních systémů se diametrálně liší od podpory veřejných letišť, i když jsou infrastrukturou veřejné dopravy a přispívají k dostupnosti regionu. Situaci dále komplikuje skutečnost, že malé letiště byly v posledních letech nedostatečně financovány a balancují na okraji bankrotu. Proto mají všechna tři letiště zahrnutá do studie značný "udržovací dluh" a jejich přistávací dráhy potřebují rekonstrukci. Je proto důležité zvážit další výhody, které letiště přináší do regionu. V této studii byl představen zjednodušený příklad výpočtu přímého hospodářského dopadu a porovnán s výší průměrné roční ztráty provozovatelů letišť. Aby bylo posouzení realističtější, je třeba použít podrobnější metodiku. Z tohoto pohledu je důležité formulovat metodologii posuzování ekonomických dopadů na letištích, ale i na místní politiku, v rozhodovacím procesu. (Kazda, Hromádka, Mrekaj, 2017).

3.9 Shrnutí teoretické části

Úkolem teoretické části bylo vymezit základní pojmy, týkající se hlavního tématu práce. Bez pochopení těchto pojmů by nemohly být následně zkoumány, zpracovány a vyhodnoceny v praktické části. Jednotlivé kapitoly jsou členěny do dvou hlavních logických celků. První celek objasňuje pojmy region, regionální rozvoj a jeho indikátory, rozvojové programy, kvalitu života a atraktivitu regionu s důrazem na dopravní dostupnost.

Dopravní dostupnost regionu je jedním z faktorů, které zintenzivňují jeho rozvoj. Letiště je zvláštním příkladem dopravní infrastruktury, jejíž přítomnost v regionu vytváří řadu výhod, nepřímých i přímých pro uživatele, mimo jiné snižováním času a snižováním cestovních nákladů. Touto problematikou se mimo jiné zabývá i studie, která uvádí charakteristiky letiště v Lublinu a jeho komunikační systém s městem, který usnadňuje tok cestujících a zboží. (Nieoczym, Caban, Bartuška, 2018).

Následující kapitoly vysvětlují fungování veřejného sektoru a veřejných financí, spolupráci krajů a obcí, úlohu finančního managementu, a nakonec veřejnou podporu. Druhý logický celek zachycuje vysvětlení pojmu letiště zejména jeho financování a vlastnictví letištní infrastruktury. Dále vysvětluje, co obnáší státní podpora regionálních letišť a na závěr tohoto celku je uvedena případová studie zaměřená na regionální letiště na Slovensku

a problémy, s nimiž se potýkají, přičemž se zaměřuje na konkrétní kategorii malých regionálních letišť (do 200 000 cestujících přepravovaných za rok). Problematika slovenských regionálních letišť je navíc spojena především s jejich systémem financování, který se ukázal jako nedostatečný, a rozsah jejich využití ve vztahu k nevyužitému potenciálu. Bylo prokázáno, že malé regionální letiště s roční propustností nižší než 200 000 cestujících nejsou schopny pokrýt své provozní náklady, a proto musí být dotovány. Financování malých regionálních letišť může být považováno nejen za problém Slovenska, ve skutečnosti jde o široký dlouhodobý problém EU a ta disponuje několika přístupy, které se týkají úpravy těchto otázek. Současnou legislativou je nové nařízení Komise (EU) 2017/1084, díky němuž byla státní podpora na úrovni EU značně zjednodušena (Sedláčková, Švecová, 2018).

Hlavní proměnnou rozvoje regionálního letiště a zároveň celého regionu jsou finanční prostředky, ať už vlastní zdroje získané z provozu letiště nebo příspěvky z veřejných rozpočtů. Další proměnnou určující soběstačnost letiště je počet odbavených cestujících, který úměrně s velikostí letiště stoupá. Toto se však netýká malých regionálních letišť, kde je počet odbavených cestujících zanedbatelný a určujícím faktorem je počet letových pohybů.

Další kvalitativní studie malých regionálních letišť si dala za cíl prozkoumat, jak jsou otázky udržitelnosti zohledňovány ve vzdálených malých a středních podnicích (MSP). Na základě 42 částečně strukturovaných rozhovorů vedených s manažery malých regionálních kanadských letišť a odborníky v této oblasti tato studie ukazuje, že téměř neexistuje konkrétní opatření pro udržitelnost, navzdory závažnosti environmentálních otázek, které jsou obvykle podřízeny ekonomickým prioritám a provozní činnosti. Tato studie se zaměřuje na pasivní organizace nacházející se ve vzdálených oblastech a na složité důvody, které jsou základem jejich nedostatku nebo absence environmentálního závazku. Příspěvek shrnuje podstatnou úlohu zúčastněných stran při poskytování zdrojů a dovedností potřebných pro rozvoj iniciativ udržitelnosti v pasivních malých a středních podnicích (Boiral, Ebrahimi, Kuyken, Talbot, 2017).

Činnost letišť souvisí s hospodářským rozvojem v regionech a s jejich zdokonalenými zařízeními (výstavbou nebo expanzí) vzhledem k významu propojení území a pozitivních externalit pro společnost. Bylo zkoumáno, zda změna vlastnictví letišť a kontrola řízení

mají přímý vliv na výkon regionálních letišť a katalytické účinky na regionální zaměstnanost. Dále byly poskytovány nezaujaté odhady příčinného účinku pro koncesní politiku týkající se činnosti regionálních letišť a regionální odvětvové zaměstnanosti. Výsledky naznačují, že regiony s povolenými letištními koncesemi vykazují vyšší aktivitu na letištích a odvětvovou zaměstnanost než regiony s neudělenými letištními koncesemi; a po kontrole rozdílných změn (makroekonomické, socioekonomické a infrastrukturní charakteristiky) mají regiony s udělenými letištními koncesemi převážně vyšší pohyb letadel a odvětvové zaměstnání v odvětví zboží a hotelů a restaurací než regiony s neudělenými letištními koncesemi (Aguirre, Mateu, Pantoja, 2019).

V České republice se jedna ze studií zabývá významem regionálního letiště pro hospodářský rozvoj daného regionu s možností pokrýt i nákladní dopravu. Z technického hlediska se nazývá logistické centrum. Zvláštní důraz je kladen na letiště Pardubice a na vytvoření logistického centra na řece Labe. Logistické centrum by spojilo čtyři druhy dopravy – železniční, silniční, leteckou a vnitrozemskou vodní dopravu. Terminál kombinované dopravy, který dlouhodobě chybí v regionu, je také součástí logistického centra (Cempírek, Dočkalíková, 2018).

Následně jsou všechny pojmy zachycené v teoretické části podrobeny bližšímu zkoumání a jsou předmětem kvantitativního a kvalitativního šetření.

4. Charakteristika prostředí

Tato kapitola se zabývá charakteristikou srovnatelných regionálních letišť v ČR, která jsou veřejná vnitrostátní/neveřejná mezinárodní letiště. Jejich porovnání je primárně zaměřeno na formy financování letiště, které má jistý vliv na rozvoj samotného letiště a zároveň okolního regionu. Letiště byla vybrána z důvodu jejich rozdílného financování, aby bylo poukázáno na různé formy a jaké to má dopady na jejich rozvoj. Následně je provedena komparace vybraných ekonomických ukazatelů, které ovlivňují provoz letiště.

4.1 Letiště Hradec Králové (LKHK)

Letiště má status veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště. Jeho jediným majitelem je město Hradec Králové, které hledalo vhodný způsob plnohodnotného využití rozsáhlého areálu bývalého vojenského letiště. To postupně procházelo různými proměnami a má velký potenciál být jedním z významných českých mezinárodních letišť, neboť je plně způsobilé i pro noční lety.

4.1.1 Poloha

Letiště je umístěno v severní části Hradce Králové a je v dosahu místních linek MHD č. 15 a 25. Rozloha celého areálu LKHK činí 1 882 840 m², obvod je 7 878 m, obsahuje celkem 264 staveb, což jsou budovy, hangáry, úkryty letecké techniky nebo přístřešky pro vozidla, které tvoří zastavěnou plochu o rozloze 84 484 m². Většina objektů, což jsou bývalé vojenské kasárna, jsou umístěny v jižní části areálu, kde se také nachází hlavní vjezd ze západní části ulice Piletická. Letiště se pyšní betonovou vzletovou a přistávací drahou o rozměrech 2400 x 60 m, která je vzdálena 4,5 km vzdušnou čarou od centra města HK směr severovýchod. Bývalý vojenský areál je rovinatého charakteru s mírným sklonem k západu, nadmořská výška je zhruba 240 m a směrem k severu a jihu klesá o cca 1–2 m.

Aktuálně je letiště provozováno společností založenou v roce 2007 Letecké služby Hradec Králové a.s. (LSHK), která se stará zejména o letový provoz, kdy poskytuje pilotům službu AFIS (tj. letová a informační služba), dále má na starost pronájmy objektů v neveřejné části letiště, správu a údržbu těchto objektů a provozních ploch. Dále je areál využíván pro podnikatelské aktivity různých soukromých společností, které zde provozují letecké školy,

para seskoky, soukromé lety nebo výrobu a servis letadel. Plochy letiště jsou také pronajímány pro pořádání různých leteckých i neleteckých akcí, jako je CIAF, OSH, Helicopter Show, Rock for People nebo Hip Hop Kemp, které přilákají do Hradce Králové spoustu turistů.

Obrázek č. 1: Letiště Hradec Králové (LKHK)



Zdroj:

<https://mapy.cz/fotografie?x=15.8444722&y=50.2502689&z=17&source=foto&id=221615>

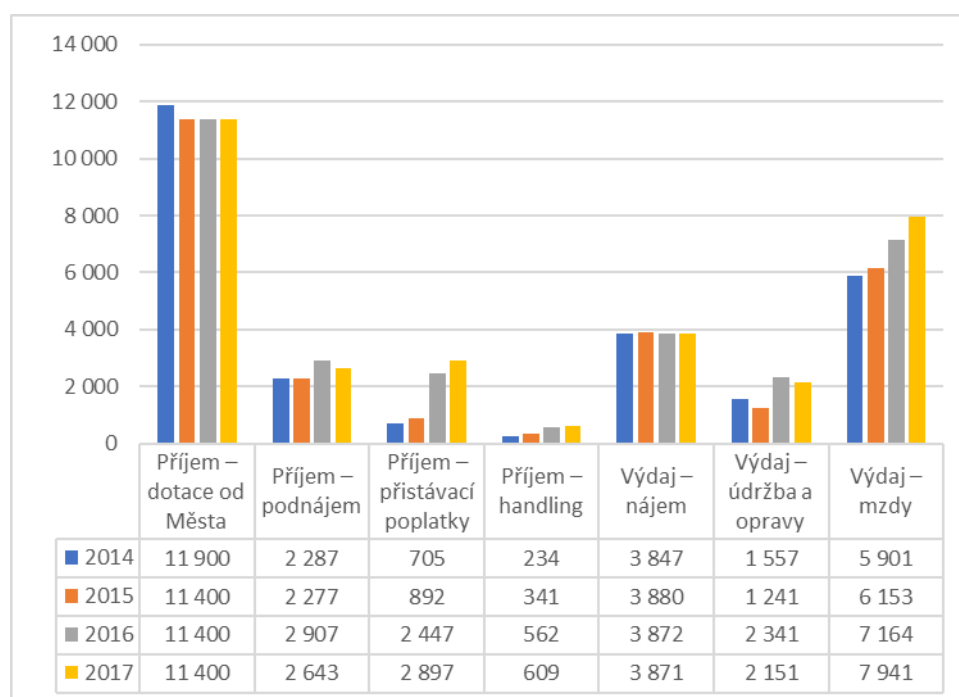
4.1.2 Financování letiště

Provoz letiště je financován na základě smlouvy o závazku veřejné služby a vyrovnávací platbě za jeho výkon mezi provozovatelem LSHK a majitelem letiště Statutárním městem Hradec Králové. Roční výše příspěvku je v současné době ve výši 11 400 000 Kč a je určena primárně na zajištění provozní doby veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště, ostatního provozu po dohodě s uživateli letiště, poskytování

leteckých služeb v souladu s platným povolením vydaným ÚCL a jinými orgány státní správy činnými v civilním letectví, zajištění objektů a prostor pro provozuschopnost letiště, což je zejména údržba provozních ploch, radiotechnických a světlo-technických prostředků, zabezpečení celního a pasového odbavení pro lety do a mimo Schengenský prostor a zabezpečení požární kategorie v souvislosti s požadavky letového provozu.

Opravy menšího rozsahu si provozovatel řeší ve vlastní režii a opravy většího rozsahu a investice jsou kryty z rozpočtu města HK formou mimořádné investiční dotace. Další výdaje nutné k provozu letiště jsou hrazeny z provozní dotace. Mezi hlavní příjmy letiště patří příjmy z přistávacích poplatků, handlingových služeb, pronájmu objektů a ploch na LKHK.

Graf č. 1: Příjmy a výdaje na LKHK v letech 2014-2017 (v tis. Kč)



Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

4.2 Letiště v Českých Budějovicích (LKCS)

Letiště má status vnitrostátního neveřejného mezinárodního letiště, vzniklo v první polovině 20. století a jeho minulost je převážně spjata s vojenským provozem. Jeho vlastníky jsou město České Budějovice a Jihočeský kraj, kteří usilují o zavedení mezinárodního veřejného leteckého provozu.

Byla provedena studie, jejímž cílem bylo analyzovat potenciál regionálního letiště v Českých Budějovicích po modernizaci a získání statutu mezinárodního veřejného letiště v roce 2020 pro rozvoj regionu a zařazení do kategorie podle jeho významu. Jihočeský kraj patří k nejnavštěvovanějším regionům v České republice. Aby bylo možné posoudit potenciál vzhledem k jeho popularitě mezi turisty, je třeba posoudit potřebu připojení letiště k dopravní infrastruktuře, a tím zlepšit jeho dostupnost a pohodlí. Výsledky studie jsou možným základem pro další výzkum a plánování územního rozvoje regionu (Ližbetinová, Bartuška, Průša, 2018).

4.2.1 Poloha

Letiště je umístěno přibližně ve středu jihočeského kraje v areálu bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic a jeho dostupnost zabezpečuje silnice E55, která je mezinárodní spojnici Českých Budějovic a Rakouska (směr Linec). Letiště se nachází zhruba 6,5 km od centra města České Budějovice. Jeho rozloha je více jak 300 hektarů a zahrnuje nejen letištní a zelené plochy, ale také cca 120 objektů, z nichž je část využívána pro potřeby letiště a některé jsou pronajímány. Nejbližší mezinárodní letiště jsou zhruba 2 hodiny jízdy automobilem, jsou to Letiště Václava Havla v Praze a letiště v Linci.

Letiště již od roku 2005 provozuje společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s., která zajišťuje plnění závazku veřejné služby v oblasti provozování letiště a činností s tím spojených. Především zabezpečuje letecké činnosti a správu celého areálu letiště. Společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. má uzavřené dlouhodobé smluvní vztahy s 41 podnájemci, z nichž někteří se zabývají leteckým provozem a ostatní využívají areál ke skladování, opravám techniky, či drobné výrobě.

Obrázek č. 2: Letiště České Budějovice (LKCS)



Zdroj: Výroční zpráva společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s., 2015

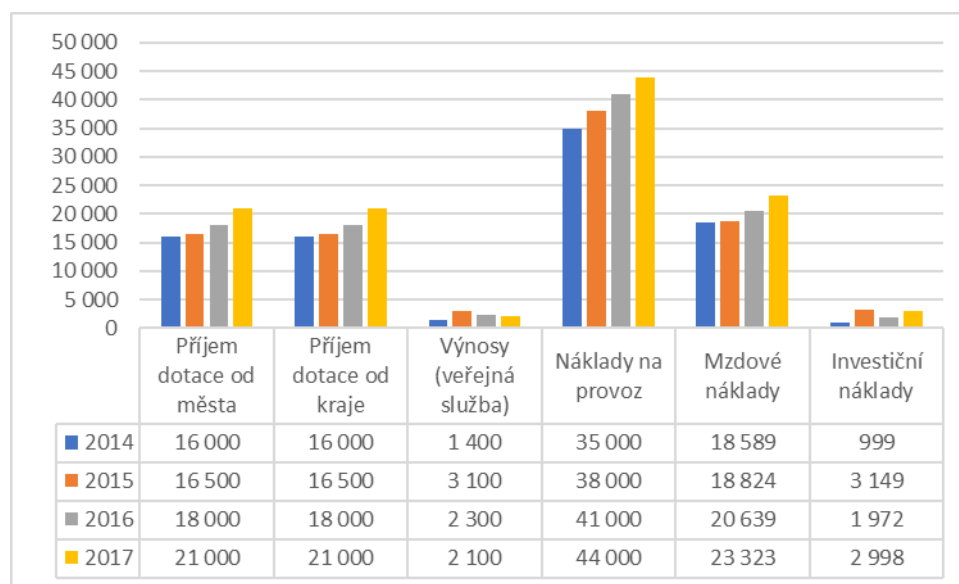
4.2.2 Financování

Provoz letiště v Českých Budějovicích a jeho rozvoj je financován z rozpočtu Jihočeského kraje a Statutárního města České Budějovice. Zúčastněné strany si plně uvědomují důležitost vzájemné spolupráce při dalším rozvoji letiště v ČB, aby tak zajistili strategický rozvoj celého regionu a tím i jeho větší přitažlivost. Proto se vzájemně dohodly na aktivní spolupráci v této oblasti, a především na společném financování, jako předmětu veřejného hospodářského zájmu. V souvislosti s tím poskytuje město provozovateli letiště finanční příspěvek ve výši poloviny provozních nákladů na plnění závazku veřejné služby a druhou polovinu hradí Jihočeský kraj jako další akcionář provozovatele. Letiště je v současné době dotováno příspěvkem obou subjektů v celkové výši 42 mil. Kč zejména na zajištění provozu mezinárodního letiště, správu a údržbu areálu letiště a dostavbu letiště.

Díky financování obou zúčastněných subjektů mohla být postupně realizována modernizace letiště. V roce 2017 byla zahájena finální dostavba Letiště České Budějovice“, která bude pokračovat výstavbou terminálu, dalších přístupových komunikací a parkovišť pro cestující, osazením veřejného osvětlení. Nezbytnou investicí zajišťující běžný mezinárodní provoz je pořízení navigačních zařízení a světelného vybavení. Cena dostavby je zhruba 495 mil. Kč. Po dokončení stavby přijde na řadu proces certifikace pro veřejný mezinárodní provoz.

Významným příjmem jsou pro společnost výnosy z pronájmů objektů, ať už přímo souvisejících s létáním, nebo objektů určených k jiným komerčním či logistickým účelům. Díky aktivní obchodní politice celkové tržby společnosti pokrývají 32 % provozních nákladů. Co se týče příjmů Statutárního města České Budějovice z provozu letiště, je zřejmé, že samotná existence letiště přináší městu, a rovněž celému regionu příjmy v podobě rozvoje podnikatelských aktivit a zároveň rozšíření nabídky na trhu práce.

Graf č. 2: Příjmy a výdaje na LKCS v letech 2014-2017 (v tis. Kč)



Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

4.3 Letiště Letňany (LKLT)

Letiště má status veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště s oprávněním poskytovat služby AFIS. Dlouhou dobu nebyla jistá jeho další existence až do doby, než ho v roce 2007 získala do majetku britská investiční společnost Sky Invest Technology Ltd., která se ho snažila udržet jako letiště pro všeobecné letectví.

4.3.1 Poloha

Letiště leží v katastru městské části Praha Letňany a východní hranicí sousedí s městskou částí Praha Kbely. V rámci ČR je významné především tím, že leží v blízkosti stanice metra a 9 km od centra hlavního města Prahy, čímž zajišťuje ve spojení s leteckou dopravou nejkomfortnější a nejrychlejší možnou dopravu do centra města pro české i zahraniční návštěvníky. Díky přítomnosti kriticky ohroženého druhu sysla obecného, který zde žije od první poloviny 90. let, bylo letiště vyhlášeno národní přírodní památkou a je rovněž významnou oázou zeleně uprostřed stále se rozvíjejícího hlavního města. Letiště pilotům nabízí dvě travnaté přistávací a vzletové dráhy a plochu pro vrtulníky, jejichž celková rozloha činí 75,17 ha.

Provozovatelem letiště je od roku 2010 Letiště Praha Letňany, s.r.o. Vedle svého hlavního účelu, což je zajištění všeobecného letectví, je využití areálu letiště různorodé. Je využíváno pro kulturní akce, především open air koncerty, pro komornější akce jsou pronajímány hangáry, dále se v areálu nachází offroad dráha, kde je možné si ověřit a zdokonalit řidičské schopnosti v terénu, působí zde různé letecké školy a modeláři.

Obrázek č. 3: Letiště Praha Letňany (LKLT)

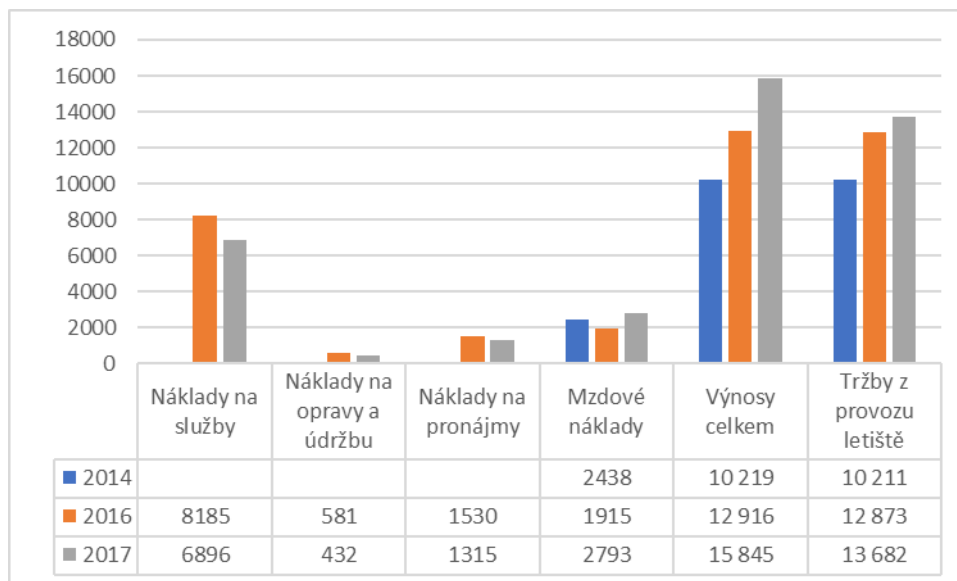


Zdroj: <https://www.prague.eu/cs/objekt/mista/2156/letiste-praha-letnany?back=1>

4.3.2 Financování

Vlastníkem letiště je společnost Prague Entertainment Group B.V. Financování provozu i rozvoje letiště je uskutečňováno prostřednictvím jeho majitele, který do letiště investuje již od roku 2009, aby byla v první řadě zvýšena bezpečnost letového provozu a současně snížena hluková zátěž v okolí letiště. Díky investicím do letiště vznikla nová řídicí věž, byla opravena již nevyhovující vzletová a přistávací dráha, byl zaveden kamerový a vstupní systém, bylo obnoveno původní oplocení, bylo kompletně zrekonstruováno parkoviště s příjezdovými branami. Další důležitou investicí byla rekonstrukce původního zkušebního střeleckého hangáru – dnes LSSP.

Graf č. 3: Příjmy a výdaje na LKLT v letech 2014-2017 v tis. Kč



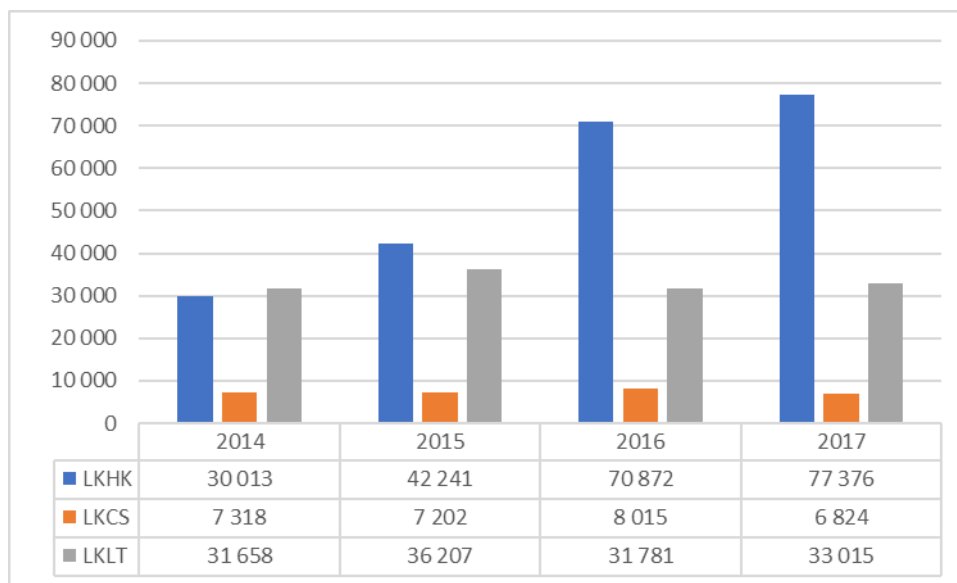
Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

Chybějící údaje v grafu za rok 2014 a celý rok 2015 nejsou veřejně dostupné a nebyly ani společností Letiště Praha Letňany, s.r.o. poskytnuty.

4.4 Porovnání ekonomických ukazatelů

Ke komparaci jednotlivých letišť byly vybrány některé ekonomické ukazatele, které významně ovlivňují činnost letiště. Jsou to počty letových pohybů (za pohyb se považuje vzlet či přistání). Dále je porovnáván výsledek hospodaření vybraných letišť a jejich náklady a výnosy. Všechny ukazatele jsou sledovány za období 2014-2017.

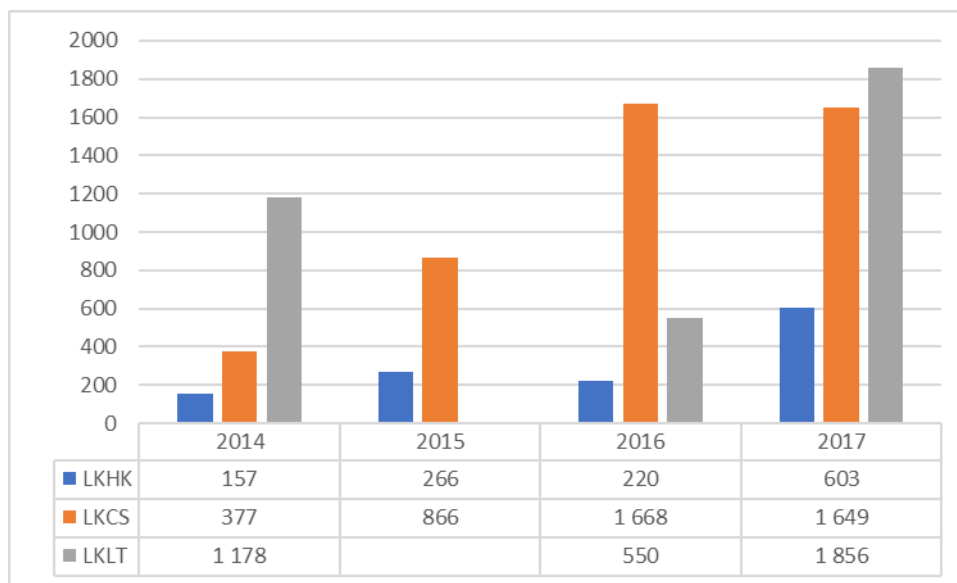
Graf č. 4: Vývoj letových pohybů jednotlivých letišť v letech 2014-2017



Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

Z uvedeného grafu je zřejmé, že největší progres ve vývoji počtu letových pohybů od roku 2014 zaznamenává Letiště Hradec Králové, které se dostalo z 30 tis. na 77 tis. pohybů. Největší zásluhu na tomto vzrůstu má především výcvik zahraničních pilotů z Afghánistánu, který na tomto letišti probíhá již od roku 2016 a provozují ho dvě největší soukromé letecké školy na tomto letišti. Naopak nejmenší počty letových pohybů registruje Letiště v Českých Budějovicích. Na poklesu počtu pohybů v roce 2017 mělo největší podíl rozhodnutí Vlády ČR o změně poskytovatele letecké záchranné služby v Jihočeském kraji. Tuto službu převzala Armáda ČR, která ji provozuje z Bechyně. Letiště v Letňanech se svými průměrnými 33 tis. pohyby za rok se drží na střední příčce a nevykazuje žádné velké výkyvy.

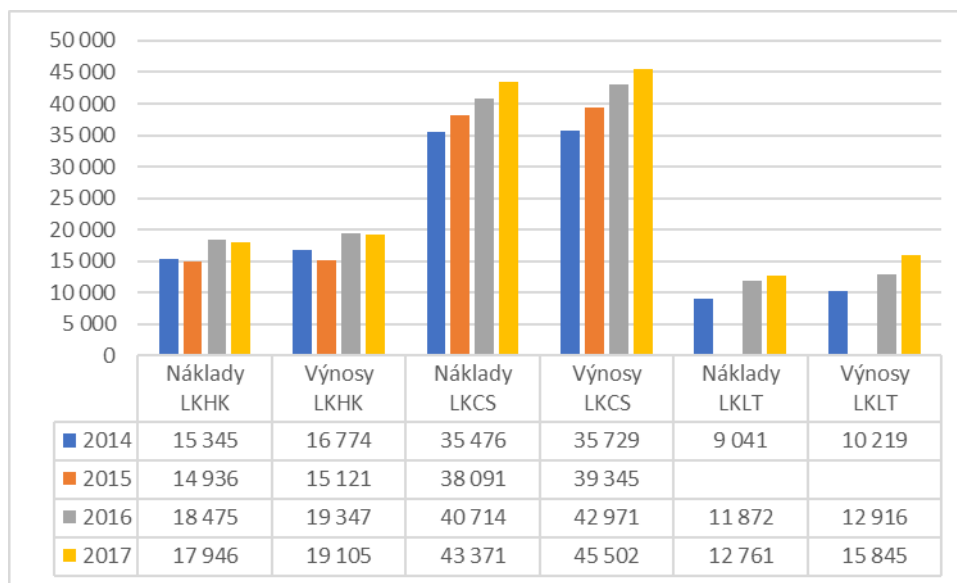
Graf č. 5: Výsledek hospodaření jednotlivých letišť v letech 2014-2017 v tis. Kč



Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

Graf znázorňuje výsledky hospodaření vybraných letišť od roku 2014 a nejmenší vykazuje LKHK, což je paradox ve srovnání s počty letových pohybů. Na tomto je evidentní, že příjmy z letecké činnosti nejsou pro hradecké letiště zásadní a nejsou hlavním příjmem, který by výrazně ovlivňoval výsledek hospodaření. O poznání vyšší výsledky hospodaření vykazuje LKCS, které mělo naopak nejnižší letový provoz. Letiště v Letňanech také vykazuje poměrně vysoké výsledky hospodaření, ačkoliv zde chybí údaj z roku 2015, neboť není veřejně dostupný a nebyl ani společností Letiště Praha Letňany, s.r.o. poskytnut.

Graf č. 6: Vývoj nákladů a výnosů jednotlivých letišť v letech 2014-2017 v tis. Kč



Zdroj: vlastní zpracování grafu, data použita z www.justice.cz

Graf srovnávající náklady a výnosy jednotlivých letišť ukazuje, že letiště LKCS, které je nejvíce dotováno (městem i krajem), logicky vykazuje nejvyšší výnosy a náklady, neboť může díky dostatečným příjmům více investovat do svého rozvoje. Na druhém místě je hradecké letiště, které je financováno také z veřejných zdrojů, ale pouze městem. Nejnižší příjmy a výdaje evidují Letňany, neboť jsou financovány pouze ze soukromých zdrojů a jsou závislé na svých možnostech. Chybějící údaje za rok 2015 nejsou opět veřejně dostupné a nebyli společností sděleny.

Z výše uvedených grafů je evidentní, že způsob financování regionálního letiště má vliv na výsledky hospodaření, výnosy i náklady, avšak neovlivňuje letový provoz. Ten závisí na aktivitách, které jsou na daném letišti provozovány. Když porovnáme tato letiště i z pohledu jejich úrovně vybavení a celkového rozvoje, nejlépe si stojí LKCS a nejhůře LKLT, což je opět dáno tím, z jakých zdrojů je dané letiště financováno. Ze závěrů analýzy vyplývá, že malé regionální letiště, pokud nemá svého investora ať už soukromého nebo z veřejných zdrojů, nemá šanci se samo uživit a rozvíjet se.

5. Terénní šetření

Hlavním cílem práce je návrh možného financování regionálního letiště jako důležitého rozvojového prvku regionu. Prvním dílčím cílem je porovnat srovnatelná regionální letiště v ČR primárně z pohledu jejich financování a vybraných ekonomických ukazatelů a dalším dílčím cílem je zjistit názory široké veřejnosti na danou problematiku a vize zúčastněných aktérů. K dosažení daného dílčího cíle je důležité kromě analýzy současného stavu financování letiště i terénní šetření, uskutečněné formou kvantitativního a kvalitativního výzkumu, který se opírá o empiricky získaná data a jejich následné ověření.

Výzkumné otázky jsou stanoveny v tomto znění: *„Jaký má letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj, region v samotném srdci Evropy? Má smysl investovat a případně jakým způsobem do regionálního letiště v Hradci Králové, když je v dojezdové vzdálenosti Královéhradeckého kraje sousední mezinárodní letiště v Pardubicích a případně jaké budou mít tyto investice dopady?“*

Předmětem výzkumu je regionální letiště v Hradci Králové, které bylo vybráno z důvodu jeho zaostávání za ostatními srovnatelnými letišti ve způsobu financování, které má zásadní dopad na jeho provoz a celkový rozvoj, což vyplývá ze srovnávací analýzy regionálních letišť v předchozí kapitole „Charakteristika prostředí“.

5.1 Kvantitativní šetření

Cílem tohoto šetření je zjistit povědomí a informovanost široké veřejnosti o fungování a financování regionálního letiště v Hradci Králové.

Ke sběru dat je využita technika dotazníkového šetření, při kterém jsou informace získávány písemně prostřednictvím předem připraveného strukturovaného dotazníku. Lze jím získat za poměrně krátký čas velké množství odpovědí. Dotazník byl respondentům přístupný online na webových stránkách letiště Hradec Králové a dále byl distribuován osobně, emailem nebo přes sociální sítě v měsících červenec–září 2018. Obsahuje 11 uzavřených otázek týkajících se povědomí obyvatel regionu o letišti v Hradci Králové a jeho financování, kdy mají respondenti možnost vybírat odpovědi z navržených variant a 4 otázky zaměřené na statistické údaje.

Pro ověření správného pochopení a zformování otázek v dotazníku byl proveden předvýzkum s 10 zástupci veřejnosti. Na základě jeho výsledků byl dotazník ještě upraven v těch částech, kde nedošlo ke správnému pochopení otázek nebo chyběly nějaké možnosti odpovědí. Dotazník je přílohou č. 1 této práce.

Výzkumný vzorek respondentů je tvořen občany Královéhradeckého kraje, neboť diplomová práce je primárně zaměřena na tento region z důvodu umístění zkoumaného letiště v Hradci Králové. Účastníci šetření byli náhodně osloveni osobně, mailem a přes sociální sítě, zúčastnilo se celkem 158 respondentů. V základním vzorku jsou zastoupeny obě pohlaví, různé věkové kategorie, osoby s různým sociálním statutem a různým vzděláním.

5.1.1 Stanovení hypotéz

Na základě získaných dat v tomto šetření byly stanoveny následující hypotézy, k jejich potvrzení či vyvrácení bude použita statistická metoda „Analýza závislosti kvalitativních znaků“ a síla závislosti, v případě zamítnutí nulové hypotézy, bude vypočtena pomocí Cramérova koeficientu.

Hypotéza č. 1: Existuje závislost mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu.

Hypotéza č. 2: Existuje závislosti mezi rozvojem letiště a výší dotace, kterou dostává na svůj provoz.

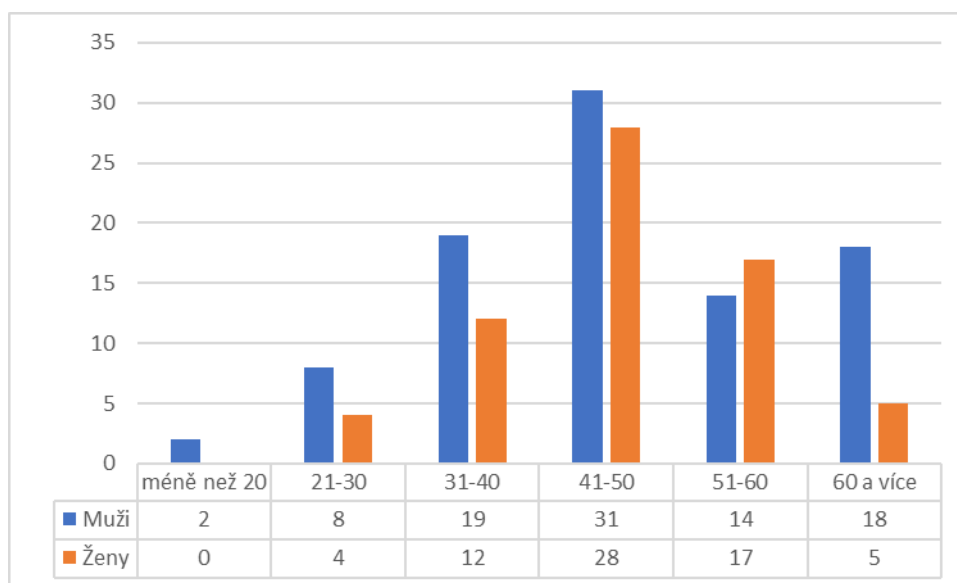
Hypotéza č. 3: Existuje závislosti mezi finanční podporou a způsobem financování letiště.

Hypotéza č. 4: Existuje závislosti mezi rozsahem investic do hradeckého letiště a existencí pardubického letiště.

5.1.2 Analýza dat a zpracování statistických údajů

Dotazníkového šetření se zúčastnilo celkem 158 respondentů, z toho 92 mužů (58 %) a 66 žen (42 %). Věková struktura dotazovaných je znázorněna v grafu č. 7. Největší zastoupení má kategorie 41-50, tu tvoří 31 mužů (20 %) a 28 žen (18 %), nejméně početnou kategorii tvoří respondenti mladší 20 let, ti jsou 2 (1 %) z celkového počtu dotázaných. Ve většině věkových kategoriích převažují muži, kromě kategorie 51-60, kde jsou ženy o 3 v převaze.

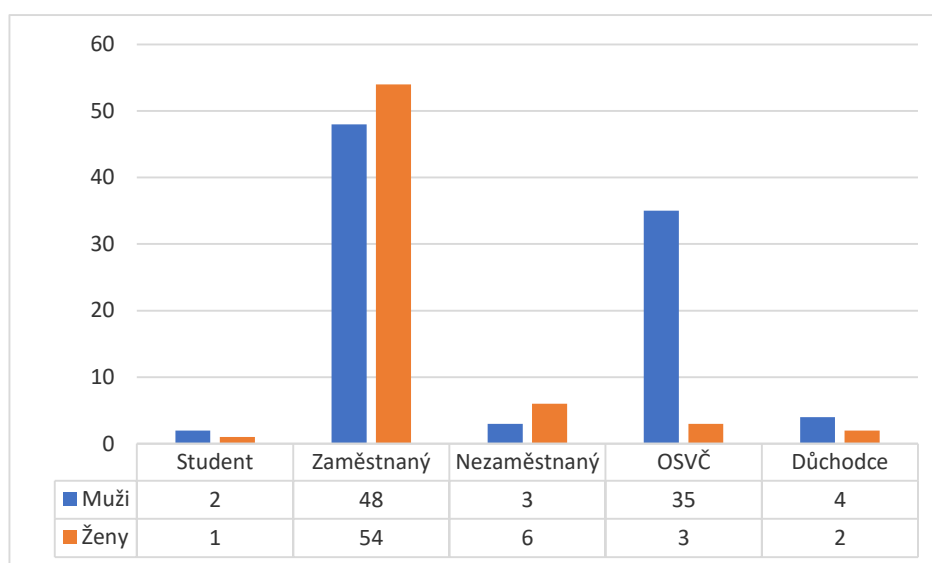
Graf č. 7: Věková struktura respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Reprezentaci respondentů dle jejich sociálního statutu znázorňuje graf č. 8. Největší skupinu tvoří zaměstnaní, těch je celkem 102, tj. 65 %, další celkem početnou skupinu tvoří OSVČ, těch je 38 (24 %), ostatní skupiny tvoří malý počet dotázaných: studenti jsou 3, důchodců je 6 a nezaměstnaných 9. V grafu jsou jednotlivé skupiny ještě rozděleny na muže a ženy.

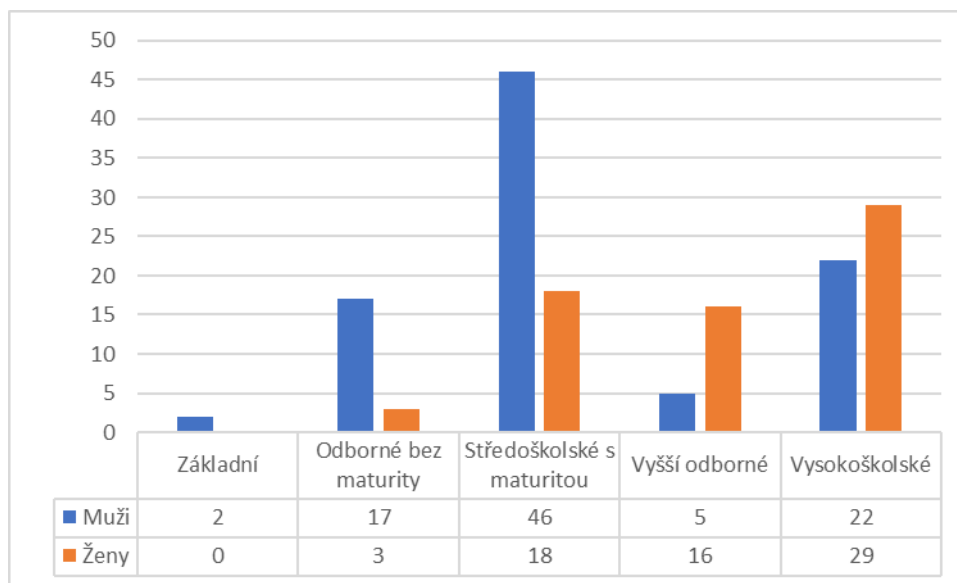
Graf č. 8: Sociální statut respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

Graf č. 9 vyjadřuje strukturu respondentů dle jejich dosaženého vzdělání. Nejpočetnější skupinou jsou osoby se středoškolským vzděláním ukončeným maturitou, těch je 64 (41 %). Vysokoškolsky vzdělaných je 51, tj. 32 % z celkového počtu, vyšší odborné vzdělání má 21 respondentů a 20 jich má odborné vzdělání bez maturity, což je 13 %. Se základním vzděláním odpověděli pouze 2 respondenti. Zastoupení mužů a žen v jednotlivých skupinách je znázorněno v grafu.

Graf č. 9: Vzdělanostní struktura respondentů



Zdroj: vlastní zpracování

5.1.3 Zpracování názorů účastníků dotazníkového šetření

Dotazník obsahuje celkem 15 otázek, z toho 11 uzavřených s možností výběru jedné či více odpovědí a 4 otázky pro statistické účely. Otázky jsou zaměřené na informovanost obyvatel regionu o zkoumaném letišti v Hradci Králové, zejména jeho financování s cílem zjistit názory široké veřejnosti na zkoumanou problematiku.

Na otázku č. 1 *jaký má letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj* odpověděla převážná většina respondentů, celkem 132 (83 %) tak, že pozitivní a je přínosem pro region. Pro 15 % z nich (23) má letecká doprava negativní vliv na daný region, neboť způsobuje hluk a znečištění životního prostředí. Nezajímá se o tuto problematiku 2 % účastníků šetření, což jsou 3 respondenti.

V otázce č. 2 bylo zjišťováno, *zda je pro občany důležitá existence letiště v regionu* a odpovědi na tuto otázku byly téměř totožné jako u první otázky.

U otázky č. 3 *v čem spatřují výhody existence letiště v Hradci Králové* se většina, a to 91 % (144) dotázaných shodla na tom, že zajišťuje dopravní dostupnost regionu, komfort v cestování, zvyšuje zaměstnanost, atraktivitu a cestovní ruch regionu a je ekonomickým

přínosem pro region. Zbylých 9 %, to je 14 účastníků vidí v existenci letiště spíše nevýhodu.

Otázkou č. 4 bylo zjišťováno, *zda obyvatelé regionu využívají osobně letiště v Hradci Králové*. Samotné odpovědi vyjadřují, že 93 osob (tj. 59 %) letiště nijak nevyužívá, 30 % (48) letiště využívá především k letecké činnosti a zbylých 11 % (17) letiště využívá k jiné činnosti.

Otázka č. 5, která měla zjistit, *zda občané vědí o financování letiště z rozpočtu Města Hradec Králové*, rozděluje respondenty na dva tábory. Více jak polovina z nich (121), tj. 76 % je s touto skutečností seznámena, zbytek 24 % (37) o tom neví.

Přehled obyvatel regionu o tom, *kolik ročně vynakládá Město Hradec Králové na provoz letiště* měla za úkol zjistit otázka č. 6. Většina respondentů, a to 90 z nich (57 %) zvolila správnou odpověď, že roční provoz město stojí 10-20 mil. Kč. Do 10 mil. Kč odhadovalo 45 (28 %) dotázaných a zbylých 15 % (23) tipovalo, že město utratí ročně více jak 20 mil. Kč. Domnívám se, že většina zvolila správnou odpověď proto, neboť tato informace je dostupná veřejnosti.

Na otázku č. 7, *zda je výše dotace dostačující pro rozvoj letiště* odpovědělo v kategorii do 10 mil. Kč 13 osob, že ano (8 %) a 32 ne (20 %). V kategorii 10–20 mil. Kč si myslí, že je dotace dostačující 71 (45 %) z nich a 19 (12 %) není přesvědčeno o adekvátnosti dotace. A v poslední kategorii víc jak 20 mil. Kč si 23 (15 %) občanů myslí, že je dotace dostačující žádný z nich si nemyslí opak.

Zda by mělo být letiště v HK finančně podporováno více či méně, zkoumala otázka č. 8 a zjistila, že 98 účastníků šetření (62 %) si myslí, že by mělo být letiště podporováno více, neboť není schopné si na provoz samo vydělat. Opačný názor má 55 dotázaných (35 %) a myslí si, že by mělo být letiště podporováno méně a mělo by si samo na sebe vydělat. O tuto problematiku se nezajímá 5 osob (3 %) z celkového počtu respondentů.

Otázka č. 9 zjišťovala *způsob financování letiště v HK*, a kromě navržených variant odpovědi obsahuje i jednu odpověď otevřenou, kde se respondent mohl vyjádřit vlastními slovy a navrhnout jiný způsob financování. Tuto možnost však žádný z respondentů nevyužil, pouze vybral jednu nebo více z nabízených možností. Soudím, že se do výzkumu

nezapojil nikdo, kdo by se touto problematikou chtěl zabývat nějak do hloubky, proto tato možnost nebyla využita. Převážná většina, téměř 90 % (142) účastníků šetření se shodla na kombinovaném financování z rozpočtu města a zároveň z rozpočtu kraje, tudíž by letiště získalo více finančních prostředků a nezatížilo by to pouze jeden z rozpočtů. Finance od soukromého investora by volilo pouze 6 respondentů (4 %) a 10 (6 %) z nich by žádalo dotace z Evropské unie.

Jestli *má smysl investovat do letiště v HK, když je v dojezdové vzdálenosti mezinárodní letiště v Pardubicích* měla za úkol zjistit otázka č. 10. Neinvestovat do letiště v HK v tomto případě zvolilo 102 (65 %) respondentů. Domnívám se, že zastávají názor, že 30 km, které dělí hradecké letiště od pardubického je schůdné pro ty, kteří chtějí cestovat letadlem a hradecké letiště by tudíž nemělo tak velké využití. Dalších 51 (32 %) občanů sdílí opačný názor a klidně by do letiště v HK investovalo i přes malou vzdálenost pardubického letiště. A zbylých 5 (3 %) se touto problematikou nezabývá.

A konečně poslední otázka č. 11 z oblasti financování letiště v HK se zabývá tím, *v jakém rozsahu by se mělo investovat do letiště v HK*. Opět nabízí několik možností odpovědí, ze kterých mohly respondenti vybírat a překvapivě se počty jednotlivých odpovědí od sebe výrazně neliší. Nutné opravy a provoz ponechat ve stávajícím stavu zvolilo 38 osob (24 %), rozsáhlou rekonstrukci letiště, ale provoz ponechat vybralo 42 občanů (27 %), vybudovat letiště k přepravě osob by chtělo 21 obyvatel (13 %), směřovat letiště k nákladní přepravě by preferovalo 34 osob (21 %) a do letiště vůbec neinvestovat, naopak omezit provoz by chtělo 23 občanů (15 %). Z těchto odpovědí je zřejmé, že žádná z nich příliš nedominuje nad ostatními

Poslední čtyři otázky v dotazníku zjišťují demografické údaje obyvatel, a to jejich pohlaví, věk, sociální statut a dosažené vzdělání, které jsou využity ke statistickým účelům.

Tabulka č. 1: Odpovědi respondentů v dotazníkovém šetření

Otázky	Počet odpovědí
Otázka č. 1 - vliv letecké dopravy na Královéhradecký kraj	
pozitivní – přínos pro region	132
negativní – hluk a znečištění ŽP	23
nezajímá se o to	3
Otázka č. 2 - důležitost existence letiště v HK	
ano	132
ne	23
je mi to jedno	3
Otázka č. 3 - výhody existence letiště v HK	
dopravní dostupnost regionu	144
komfort v cestování	144
letecká přeprava zboží	62
zvyšuje zaměstnanost v regionu	144
zvyšuje atraktivitu a cestovní ruch regionu	144
ekonomický přínos pro region	144
žádná výhoda, spíše nevýhoda	14
Otázka č. 4 - využívání letiště v HK	
ano k letecké činnosti	48
ano k jiné činnosti	17
nevyužívá	93
Otázka č. 5 - informace o financování letiště v HK z rozpočtu města HK	
ví o tom	121
neví o tom	37
Otázka č. 6 - částka, kterou ročně město HK vynakládá na provoz letiště v HK	
do 10 mil. Kč	45
10-20 mil. Kč	90
více jak 20 mil. Kč	23
Otázka č. 7 - výše dotace je dostačující pro rozvoj letiště	
do 10 mil. Kč:	
ano	13

ne	32
10-20 mil. Kč:	
ano	71
ne	19
více jak 20 mil. Kč:	
ano	23
ne	0
Otázka č. 8 - větší nebo menší finanční podpora letiště v HK	
menší – mělo by si na provoz vydělat samo	55
větší – není schopné si na provoz vydělat samo	98
nevím, nezajímám se o to	5
Otázka č. 9 - způsob financování letiště v HK	
z rozpočtu města	142
z rozpočtu kraje	142
dotace EU	10
soukromý investor	6
jiný způsob	0
Otázka č. 10 - investice do letiště v HK v případě existence letiště v Pardubicích	
ano	51
ne	102
nezajímá se o to	5
Otázka č. 11 - rozsah investic do letiště v HK	
nutné opravy, provoz zachovat	38
rozsáhlá rekonstrukce, provoz zachovat	42
vybudovat letiště k přepravě osob (charterové lety)	21
vybudovat letiště k nákladní letecké přepravě	34
neinvestovat, omezit provoz	23

Zdroj: vlastní zpracování

5.2 Kvalitativní šetření

Cílem tohoto šetření je zjistit názory a vize zúčastněných aktérů, kteří zásadním způsobem ovlivňují činnost regionálního letiště v Hradci Králové a získat cenné informace zejména v oblasti financování zkoumaného letiště. Kvalitativní šetření bylo realizováno pomocí nástroje polostandardizovaných rozhovorů formou otevřených otázek s jednotlivými zúčastněnými aktéry.

O rozhovor bylo požádáno 6 reprezentantů zájmů na hradeckém letišti. Všichni zúčastnění jsou občané Královéhradeckého kraje a jedná se o jednoho zástupce hlavního akcionáře a majitele letiště – Statutárního města Hradec Králové – náměstka primátora, zástupce Královéhradeckého kraje – náměstka hejtmána a zároveň člena představenstva společnosti LSHK a.s., která provozuje letiště. Dalšími aktéry jsou dva zástupci provozovatele letiště LSHK a.s. – ředitel společnosti a manažer bezpečnosti a dva zástupci uživatelů letiště, kteří zde provozují svou podnikatelskou činnost a patří mezi největší provozovatele leteckých společností na hradeckém letišti – společnosti DSA a.s. a HELI Czech s.r.o. Z důvodu nového nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 2016/679 o ochraně osobních údajů (GDPR) nejsou zveřejněna identifikační data těchto osob. Rozhovory probíhaly v průběhu třech měsíců (srpen-říjen 2018) a získaná data byla následně zpracována.

5.2.1 Struktura rozhovoru

Pro uskutečnění rozhovorů s jednotlivými aktéry byly předem sestaveny otázky týkající se zkoumané problematiky. Bylo připraveno celkem 12 otevřených otázek, aby se aktéři mohli co nejpodrobněji vyjádřit. Otázky byly formulovány tak, aby co nejvíce vystihovaly a týkaly se daného tématu práce a následně mohly být zpracovány a vyhodnoceny. Struktura rozhovoru je přílohou č. 2 této práce.

5.2.2 Zpracování odpovědí jednotlivých aktérů

U otázky č. 1, *jaký význam má letiště v Hradci Králové pro Královéhradecký kraj*, se všichni respondenti shodli na stejné odpovědi, že letiště je významným prvkem a bohatstvím regionu a byla by velká škoda toho nevyužít. Jelikož se jedná o osoby, které mají své zájmy na tomto letišti, má pro ně velký význam a jsou zastánci jeho budoucího rozvoje. V této oblasti spatřují v letišti zcela přínos pro celý region.

V odpovědi na otázku č. 2, ***jakým směrem by se měl ubírat rozvoj letiště v HK***, již nepanovala taková shoda u dotázaných, jako u předchozí otázky. Jsou zde vidět, různé zájmy aktérů. Odpověď představitele majitele letiště – Statutárního města HK – náměstka primátora: „*Podporuji co nejširší využití letiště a jeho letových služeb i do budoucna, samozřejmě v souladu s jeho kapacitou a za splnění příslušných norem, podporuji i aktivity soukromých subjektů, které jsou přínosem pro občany regionu. Další možnost rozvoje letiště vidím ve vybudování „cargo“ letiště, což je přeprava a odbavení zboží. To ovšem závisí na dokončení „severní tangenty“ pro zajištění dopravní dostupnosti letiště kamionovou dopravou. Také se uvažovala výstavba terminálu pro tzv. business jety. Jedná se o větší investici, na které by se však měly podílet i soukromé firmy. Projekt není dořešen, nicméně ta možnost tady je, a je to opět příznivá varianta pro občany z hlediska dalších pracovních příležitostí, ale i soukromé firmy a dodavatele“.* Zástupce Královéhradeckého kraje – náměstek hejtmána spolu se zástupci provozovatele letiště LSHK a.s. se shodli na tom, že je nejdříve nutné zpracovat koncepci letiště, kam by mělo směřovat. Studie zpracovaná v minulých letech již není aktuální a je potřeba ji tedy „upgradovat“, aby byla funkční a odpovídala současným požadavkům a stavu letiště. Jiný názor mají uživatelé letiště, kteří jsou zastánci zachování současného provozu letiště s tím, že by uvítali zavedení provozu IFR, což znamená přiblížení na letiště za zhoršených meteorologických podmínek, který se zatím na letišti nedaří prosadit.

Všichni zúčastnění jsou informováni o tom, ***s jakým rozpočtem hospodaří v současné době hradecké letiště***, což bylo zjišťováno prostřednictvím otázky č. 3. Rozpočet je 11 400 000,- Kč na rok a je plně hrazen z rozpočtu majitele letiště, tedy Statutárního města Hradec Králové. Tato informace je dostupná i široké veřejnosti, není tedy divu, že ji všichni dotázaní znali.

Na otázku č. 4, zda si myslí, ***že je tento rozpočet adekvátní s ohledem na provoz, který na letišti v současné době je***, opět odpověděli rozdílně. Zástupce majitele Města HK s ohledem na dosavadní hospodaření letiště je přesvědčen, že rozpočet je dostačující pro současný provoz. Zástupce kraje a také jako člen představenstva si myslí, že rozpočet by měl být navýšen. Provozovatel letiště a jeho zástupci jsou přesvědčeni o nutnosti navýšení rozpočtu, a to zejména z důvodu změny legislativy a zvýšení nákladů, např. na zabezpečení požární kategorie na letišti související s letovým provozem. Uživatelé v tomto ohledu zaujali neutrální postoj a vyjádřili se, že jim není detailně známo hospodaření společnosti

LSHK a.s. a tudíž nemohou posoudit adekvátnost rozpočtu, ale ze svých podnikatelských zkušeností v leteckém prostředí vědí, že tato částka, kterou provozovatel dostává na provoz letiště, není příliš vysoká.

S rozpočtem souvisí i další otázka č. 5, **jestli se plánuje navýšení rozpočtu letiště v HK** a odpovědi byly tyto: Město HK: „neradi bychom navyšovali rozpočet, současný trend vedení letiště se snažil spíše o snižování závislosti na dotacích města a rádi bychom v tomto trendu pokračovali“. Provozovatel letiště: „máme v plánu požádat město o navýšení rozpočtu na rok 2019“. Zástupce kraje za představenstvo LSHK a.s. sdělil: „ano, v plánu to máme na příští rok“. Tato otázka se netýkala uživatelů, tudíž na ní nemuseli odpovídat.

Otázka č. 6 se zabývá **názorem na současné financování letiště v HK a zda bude udržitelné i do budoucna**. Náměstek primátora města HK se vyjádřil: „udržení letiště a společnosti LSHK a.s. v majetku města je pro nás významné z důvodu lepšího korigování celého provozu. Za podmínek udržení klesající tendence závislosti na dotacích města, není důvod hledat investora pro vlastní provoz letových služeb“. Zástupce kraje se zmínil, že by nebylo od věci v budoucnu spojit síly a společně s městem financovat provoz letiště, ale bylo by to předmětem dalších jednání. Provozovatel letiště začíná pociťovat potřebu navýšení finanční podpory z důvodu zvyšujícího se provozu a legislativních nároků. V případě, že majitel – Město HK bude schopen reagovat na tyto požadavky, není důvod zapojovat do financování další subjekt, ale z hlediska budoucího provozuschopného letiště by samozřejmě další investor by byl vítaný. Za uživatele se zástupci vyjádřili: „s financováním Města HK nemáme žádný problém, jen nám vadí podmínky, které si město jako majitel diktuje z hlediska letového provozu, což nám částečně omezuje náš provoz“.

Na to v podstatě navazuje otázka č. 7 **zda by se měl spojit kraj s městem ve financování letiště v HK**. Město HK reagovalo: „můžeme o tom do budoucna uvažovat“. Kraj: „jak jsem již řekl, není to vyloučené, ale bude to předmětem jednání mezi městem a krajem“. Provozovatel LSHK a.s.: „tuto možnost bychom vítali“. Uživatelé letiště: „vnímali bychom to jako dalšího kohouta na smetišti, ale pokud by nás to nijak víc neomezovalo, tak proč ne“.

K otázce č. 8 **jaký způsob financování by podle vás byl pro letiště v HK nejlepší** se zástupci města i kraje a provozovatel letiště vyjádřili, že nejlepší by bylo, kdyby se

ve financování spojilo město s krajem. Reprezentant města řekl: „*Jedinou rozumnou alternativou pro letiště Hradec Králové je za mne vstup Královéhradeckého kraje a převzetí odpovědnosti za tuto významnou krajskou záležitost a podle jasné koncepce projednané s občany, komisemi místních samospráv a firmami působícími na letišti velmi rychle postupovat v naplňování cílů. Spojení kraje a města je běžným v oblasti letišť.*“ Podělili by se tak o financování a letiště by tím získalo více finančních prostředků, které by použilo pro svůj další rozvoj. Uživatelé by více financí pro letiště a tím i jeho rozvoj uvítali, ale z jakých zdrojů jim je vcelku jedno. Touto otázkou se příliš nezabývají.

U otázky č. 9, zda **investovat do letiště v HK, když je v dojezdové vzdálenosti mezinárodní letiště v Pardubicích** panovala jednotná shoda v odpovědích všech zúčastněných. Všichni se shodli na tom, že je zcela zbytečné snažit se konkurovat pardubickému letišti, neboť by se dvě taková letiště, jen 30 km od sebe vzdálená, neuživila. „*Konkurenční charterové lety na hradeckém letišti nepřipadají v úvahu. Hradecké letiště není zdaleka na takové úrovni jako pardubické, stálo by to nemalé finanční investice a ve výsledku by se dvě letiště stejné kategorie pár kilometrů od sebe neuživila. Investovat do hradeckého letiště ano, ale ne na úroveň pardubického. Hradecké letiště by mělo nalézt spíše jinou cestu, kterou by se dalo, ale to je otázkou koncepce.*“

Otázkou č. 10, **v jakém rozsahu a jakou částkou by se mělo investovat do hradeckého letiště**, se nejvíce zabýval provozovatel letiště. Jeho zástupci mají jasnou představu, co je v tuto chvíli nutné pro letiště udělat, aby bylo provozuschopné a mohlo poskytovat kvalitní služby. Jen nutné opravy a malování pojezdových drah, vzletové a přistávací dráhy, žlabů, osvětlení včetně zázemí a vybavení pro hasičskou a záchrannou službu by v tuto chvíli stálo zhruba 80 mil. Kč. Další výstavba např. terminálu, odbavovací haly atd. je otázkou zhruba 1,5 miliardy Kč, což je v tuto chvíli nereálná představa. Navíc konkurovat letišti v Pardubicích, jak již bylo zmíněno, není v tuto chvíli žádoucí. Zástupce města a kraje jsou toho názoru, že by se v tuto chvíli mělo investovat do letiště jen tolik, aby bylo dál schopné provozovat svoji činnost bez nějakého omezení. Dále je dle jejich názoru nutné připravit aktuální koncepci letiště, kterým směrem se bude ubírat a podle této koncepce do něho investovat. Uživatelé letiště by chtěli dále rozvíjet své podnikatelské činnosti na letišti, s čímž souvisí nárůst letového provozu, a tedy investovat tolik, aby bylo letiště schopné tento nárůst kapacitně pojmout a akceptovat. Zvyšování letových pohybů však není žádoucí z hlediska hluku, který vadí okolním obcím. Celý rok 2017 se jednalo s komisemi

místních samospráv o snížení hlukové zátěže na letišti, tudíž o snížení počtu letových pohybů, což se místním uživatelům a podnikatelům nelíbí. Tento boj je momentálně aktuální problematikou, která se na letišti v Hradci Králové řeší a stále se hledá nějaký přijatelný kompromis pro obě strany.

Na otázku č. 11 ***jaký způsob investic by preferovali*** si zástupci provozovatele letiště myslí, že investovat by měl především vlastník letiště, tedy Město HK. Další možností jsou dotace EU, pokud by se našel vhodný dotační program, třeba na vybavení letiště v tuto chvíli nabízí finanční prostředky Státní fond dopravní infrastruktury. Propojení s krajem by mohl být další způsob investování, což si myslí i zástupci města a kraje. Reprezentant Města HK nabízí další možnost, a to najít vhodného soukromého investora, který by na hradeckém letišti vybudoval např. „cargo“ letiště nebo by zde našel jiné využití pro letiště. Uživatelé částečně do letiště investují sami tím, že si od města dlouhodobě pronajímají hangáry a rekonstruují je, nebo si odkupují pozemky, kde plánují výstavbu dalších hangárů. Další investice by ponechali na majiteli letiště.

Poslední otázka rozhovoru č. 12, zda ***regionální letiště této velikosti by mělo být dotováno z veřejné podpory nebo by si mělo vydělávat na provoz samo*** vyvolala relativně shodné reakce mezi dotázanými. Zástupci provozovatele jednoznačně tvrdí: „*Regionální letiště této velikosti nemá šanci si na sebe samo vydělat, což je ještě umocněno tím, že je majetkem města, které koriguje veškeré pohyby a činnosti na tomto letišti. Něco jiného by bylo, kdyby bylo vlastněno soukromým subjektem, který by si mohl nastavit ceny a podmínky, jaké chce.*“ Toto by však asi neuvítali uživatelé letiště, kterým vyhovuje, že poplatky za přistání a pronájmy jsou relativně nízké ve srovnání s jinými letišti v ČR, a to jim umožňuje provozovat jejich podnikatelskou činnost v takovém rozsahu. Také si myslí, že by se letiště samo neuživilo za těchto podmínek, za jakých je provozováno. Zástupci institucí jako je Město HK a Královéhradecký kraj také sdílí názor, že si letiště na sebe nevydělá, i když v posledních letech vykazovalo snižování závislosti na dotacích města. Ale vzhledem ke stálému udržování ploch a nutných oprav jsou dotace zcela nezbytné.

Tabulka č. 2: Shrnutí odpovědí aktérů kvalitativního šetření

Otázky	Počet odpovědí
Otázka č. 1 - význam letiště HK pro Královéhradecký kraj	
přínos pro region	6
Otázka č. 2 - směr rozvoje letiště HK	
zachovat současné aktivity soukromých subjektů	3
"cargo" letiště	1
business jety	1
je nutné zpracování aktuální koncepce	4
Otázka č. 3 - povědomí o výši rozpočtu letiště HK	
ano (11,4 mil. Kč)	6
Otázka č. 4 - adekvátnost současného rozpočtu letiště HK	
ano	1
ne-je nutné jeho navýšení	3
nevím	2
Otázka č. 5 - plánování navýšení rozpočtu letiště HK	
ano	3
ne	1
nevím	2
Otázka č. 6 - názor na současné financování letiště HK a jeho udržitelnost do budoucna	
ano, současný stav je vyhovující	1
bylo by lepší zapojení kraje do financování	3
není udržitelné do budoucna, je nutné jeho navýšení	2
neutrální postoj	2
Otázka č. 7 - názor na spojení Města HK a Královéhradeckého kraje ve financování letiště HK	
spíše ano	6
Otázka č. 8 - nejlepší způsob financování pro letiště HK	
spojení města s krajem	4
neutrální postoj	2
Otázka č. 9 - názor na investování do letiště HK v případě existence mezinárodního letiště v Pardubicích	

ne	6
Otázka č. 10 - rozsah a výše investic do letiště HK	
investovat tolik, aby bylo letiště dále provozuschopné (nutné opravy, údržba – cca 80 mil. Kč)	6
Otázka č. 11 - způsob investic	
Město HK	2
dotace EU	2
zapojení Královéhradeckého kraje	4
soukromý investor	1
uživatelé + Město HK	2
Otázka č. 12 - názor na dotování letiště HK z veřejné podpory	
ano, je to nutné	6

Zdroj: vlastní zpracování

6. Vyhodnocení šetření

V této části práce jsou vyhodnoceny výsledky terénního šetření, které bylo provedeno kvantitativním a kvalitativním výzkumem. Je vyhodnocena informovanost obyvatel daného regionu. Výběr otázek v dotazníku i v rozhovorech byl směřován tak, aby mohly být zodpovězeny výzkumné otázky a stanoveny hypotézy. Jejich potvrzení či vyvrácení je uskutečněno statistickou metodou „Analýza závislosti kvalitativních znaků“ a v případě zamítnutí nulové hypotézy je síla závislosti určena pomocí Cramérova koeficientu.

6.1 Vyhodnocení kvantitativního šetření

Kvantitativním šetřením byla zjišťována informovanost obyvatel regionu o působnosti královéhradeckého letiště, zejména o jeho financování. Bylo zjištěno, že obyvatelé mají většinou povědomí o způsobu financování letiště v Hradci Králové. Dokonce jsou informováni o částce, která je každoročně vynakládána na jeho provoz. Jsou přesvědčeni, že letiště má pozitivní přínos pro rozvoj celého regionu ať už z pohledu ekonomického tak i sociálního, ale považují za zbytečné investovat do hradeckého letiště vysoké finanční prostředky, když je v dojezdové vzdálenosti mezinárodní letiště v Pardubicích.

6.1.1 Testování hypotéz: Analýza závislosti kvalitativních znaků

Z výsledků kvantitativního šetření byly stanoveny následující hypotézy. K jejich testování je použita statistická metoda „Analýza závislosti kvalitativních znaků“. Určení významu závislosti dvou kvalitativních znaků je vyjádřeno pomocí metody Chí-kvadrát test (χ^2) vztahem:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - m_{ij})^2}{m_{ij}}$$

V případě zamítnutí nulové hypotézy je určena síla závislosti mezi uvedenými znaky pomocí Cramérova koeficientu (V):

$$V = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(q-1)}}$$

➤ **Hypotéza č. 1: závislost mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu.**

K určení závislosti uvedených znaků je třeba stanovit hypotézu nulovou (H_0) a hypotézu alternativní (H_1):

$H_0(1)$: Neexistuje statisticky významná závislost mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu.

$H_1(1)$: Existuje statisticky významná závislost mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu.

Pro testování této hypotézy byly vyhodnoceny otázky č. 1 (Jaký má letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj) a č. 2 (Je pro vás důležitá existence letiště v Hradci Králové) dotazníku.

Tabulka č. 3: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 1

Existence letiště	Vliv na rozvoj regionu		Celkem (n_i)
	pozitivní	negativní / neutrální	
ano	132	3	135
ne	0	23	23
Celkem ($n_{.j}$)	132	26	158

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 4: Očekávané četnosti

Existence letiště	Vliv na rozvoj regionu		Celkem (n_i)
	pozitivní	negativní / neutrální	
ano	112,78	22,22	135
ne	19,22	3,78	23
Celkem ($n_{.j}$)	132	26	158

Zdroj: vlastní zpracování

Výpočet očekávaných četností byl proveden dle vzorce: $O_{ij} = (n_i * n_{.j}) / n$

Následně byl proveden výpočet pro jednotlivé dvojice indexů i, j dle vztahu:

$$n'_{ij} = (n_{ij} - o_{ij})^2 / o_{ij}$$

Pomocí výše uvedeného vztahu byla vypočtena hodnota testovacího kritéria $\chi^2 = 136,08$

Počet stupňů volnosti byl stanoven vztahem: $f = (k-1) \cdot (m-1)$, přičemž k je počet řádků, m je počet sloupců, $f = 1$

Hladina významnosti je stanovena $\alpha = 0,05$.

Kritická hodnota je dána $\chi^2_{0,05;1} = 3,841$

Vzhledem ke skutečnosti, že hodnota testovacího kritéria χ^2 je větší než kritická hodnota $\chi^2_{0,05;1}$, lze jednoznačně zamítnout nulovou hypotézu H_0 a přijmout alternativní hypotézu H_1 , což znamená, že *existuje statisticky významná závislost* mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu. Síla této závislosti je určena vztahem Cramérova koeficientu a byla vypočtena hodnota $V = 0,93$. Síla závislosti se blíží optimální hodnotě 1, je tedy *velmi silná*.

- **Hypotéza č. 2: závislost mezi rozvojem letiště a výší dotace, kterou dostává na svůj provoz.**

$H_0(2)$: Neexistuje statisticky významná závislosti mezi rozvojem letiště a výší dotace.

$H_1(2)$: Existuje statisticky významná závislost mezi rozvojem letiště a výší dotace.

Pro testování této hypotézy byly vyhodnoceny otázky č. 6 (Jakou částku vynakládá město ročně na provoz letiště) a č. 7 (Je vámi zvolená výše dotace dostačující pro rozvoj letiště).

Tabulka č. 5: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 2

Rozvoj letiště	Výše dotace			Celkem (n _{i.})
	do 10 mil. Kč	10–20 mil. Kč	víc jak 20 mil.	
ano	13	71	23	107
ne	32	19	0	51
Celkem (n _{j.})	45	90	23	158

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 6: Očekávané četnosti

Rozvoj letiště	Výše dotace			Celkem (n _{i.})
	do 10 mil. Kč	10–20 mil. Kč	víc jak 20 mil.	
ano	30,47	60,95	15,58	107
ne	14,53	29,05	7,42	51
Celkem (n _{j.})	45	90	23	158

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnota testovacího kritéria $\chi^2 = 47,15$

Počet stupňů volnosti $f = 2$

Hladina významnosti $\alpha = 0,05$

Kritická hodnota $\chi^2_{0,05;2} = 5,991$

Jelikož je hodnota testovacího kritéria χ^2 je větší než kritická hodnota $\chi^2_{0,05;2}$, zamítáme nulovou hypotézu H_0 , tudíž *existuje statisticky významná závislost* mezi rozvojem letiště a výší dotace. Síla závislosti je vypočtena pomocí Cramérova koeficientu a $V = 0,55$. Síla závislosti je *středně silná*.

- **Hypotéza č. 3: závislost mezi finanční podporou a způsobem financování letiště.**

$H_0(3)$: Neexistuje statisticky významná závislost mezi finanční podporou a způsobem financování letiště.

$H_1(3)$: Existuje statisticky významná závislost mezi finanční podporou a způsobem financování letiště.

Pro testování této hypotézy byly vyhodnoceny otázky č. 8 (Mělo by být letiště více finančně podporováno nebo méně) a č. 9 (Jakým způsobem by mělo být financováno letiště).

Tabulka č. 7: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 3

Způsob financování	Finanční podpora		Celkem (ni.)
	větší	menší /neví	
město + kraj	91	51	142
dotace EU	5	5	10
soukromý investor	2	4	6
Celkem (n.j)	98	60	158

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 8: Očekávané četnosti

Způsob financování	Finanční podpora		Celkem (ni.)
	větší	menší /neví	
město + kraj	88,08	53,92	142
dotace EU	6,2	3,8	10
soukromý investor	3,72	2,28	6
Celkem (n.j)	98	60	158

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnota testovacího kritéria $\chi^2 = 2,96$

Počet stupňů volnosti $f = 2$

Hladina významnosti $\alpha = 0,05$

Kritická hodnota $\chi^2_{0,05;2} = 5,991$

Hodnota testovacího kritéria χ^2 je menší než kritická hodnota $\chi^2_{0,05;2}$, proto H_0 nezamítáme a *neexistuje statisticky významná závislost* mezi finanční podporou letiště a způsobem financování.

- Hypotéza č. 4: závislost mezi rozsahem investic do hradeckého letiště a existencí pardubického letiště.

H₀(4): Neexistuje statisticky významná závislost mezi rozsahem investic do hradeckého letiště a existencí pardubického letiště.

H₁(4): Existuje statisticky významná závislost mezi rozsahem investic do hradeckého letiště a existencí pardubického letiště.

Pro testování této hypotézy byly vyhodnoceny otázky č. 10 (Má smysl investovat do letiště v HK, když je v dojezdové vzdálenosti letiště v Pardubicích) a č. 11 (V jakém rozsahu by se mělo investovat do letiště v HK).

Tabulka č. 9: Kontingenční tabulka k hypotéze č. 4

Rozsah investic	Investice v případě existence letiště v Pardubicích		Celkem (n _{i.})
	ano	ne / nevím	
nutné opravy	7	31	38
rozsáhlejší rekonstrukce – zachovat provoz	34	8	42
vybudovat dopravní letiště	3	18	21
vybudovat „cargo“ letiště	7	27	34
neinvestovat – omezit provoz	0	23	23
Celkem (n _j)	51	107	158

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka č. 10: Očekávané četnosti

Rozsah investic	Investice v případě existence letiště v Pardubicích		Celkem (n _{i.})
	ano	ne / nevím	
nutné opravy	12,27	25,73	38
rozsáhlejší rekonstrukce – zachovat provoz	13,56	28,44	42
vybudovat dopravní letiště	6,78	14,22	21
vybudovat „cargo“ letiště	10,97	23,03	34
neinvestovat – omezit provoz	7,42	15,58	23
Celkem (n _j)	51	107	158

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnota testovacího kritéria $\chi^2 = 65,025$

Počet stupňů volnosti $f = 4$

Hladina významnosti $\alpha = 0,05$

Kritická hodnota $\chi^2_{0,05;4} = 9,488$

Nulovou hypotézu o nezávislosti znaků opět zamítáme, neboť hodnota testovacího kritéria χ^2 je větší než $\chi^2_{0,05;4}$ a *existuje statisticky významná závislost* mezi rozsahem investic do letiště v Hradci Králové a existencí pardubického letiště. Síla závislosti těchto znaků je **V = 0,64, středně silná**.

6.2 Vyhodnocení kvalitativního šetření

Kvalitativním šetřením byly formou otevřených rozhovorů prohloubeny znalosti o fungování a financování letiště v Hradci Králové a z výsledků šetření byly zodpovězeny výzkumné otázky, které byly hlavním předmětem zjišťování.

„Jaký má letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj, region v samotném srdci Evropy?“

Všeobecně, ať už pro širokou veřejnost, tak i pro úzkou skupinu aktérů, podílejících se na činnosti letiště Hradec Králové, má letecká doprava pro Královéhradecký kraj jednoznačně pozitivní přínos a letiště je významným prvkem a bohatstvím regionu. Pro obyvatele přináší letiště dopravní dostupnost regionu, a i když není přímo zaměřené na veřejnou dopravu např. do rekreačních destinací, znamená pro vybrané občany určitý komfort v cestování. V neposlední řadě zvyšuje zaměstnanost v regionu díky podnikatelským aktivitám, které jsou na letišti provozovány a s rozšířením těchto činností má také hradecké letiště zásadní ekonomický přínos pro celý Královéhradecký kraj. Dá se říci, že globálně zvyšuje atraktivitu a cestovní ruch v regionu.

„Má smysl investovat a případně jakým způsobem do regionálního letiště v Hradci Králové, když je v dojezdové vzdálenosti Královéhradeckého kraje sousední mezinárodní letiště v Pardubicích a případně jaké budou mít tyto investice dopady?“

Obě skupiny dotazovaných se shodují na tom, že je zcela zbytečné a není příliš žádoucí investovat do hradeckého letiště v takovém rozsahu, aby konkurovalo sousednímu mezinárodnímu pardubickému letišti. Obě letiště jsou od sebe vzdálená 30 km a v případě stejné kategorie těchto letišť se nejsou schopná uživit. Hradecké letiště není zdaleka na úrovni pardubického, což by stálo majitele velké finanční investice a dalším důvodem je také skutečnost, že společnost East Bohemian Airport, která provozuje pardubické letiště, chce do roku 2020 investovat do dalšího rozvoje zhruba 57 mil. Kč. Finanční zdroje zajišťují akcionáři provozovatele letiště město Pardubice, vlastníci dvě třetiny akcií a Pardubický kraj coby třetinový vlastník. Hradecké letiště má v současné době pouze jednoho akcionáře, a to Město Hradec Králové, což je zároveň brzdícím faktorem v dalším rozvoji.

7. Výsledky a diskuze

Hlavními předpoklady pro rozvoj ekonomických aktivit v regionu a dosažení konkurenceschopnosti jsou zejména geografická poloha a s ní spojená dopravní dostupnost a obslužnost daného regionu. Z dlouhodobého hlediska jejich význam klesá v závislosti na poklesu ceny dopravy a do popředí zájmu se řadí spíše kvalitativní aspekty konkurenceschopnosti. Přesto má doprava v rámci ČR pro spoustu regionů velmi důležitou úlohu. Míra vyspělosti daného státu v oblasti letecké dopravy velmi zásadně rozhoduje o jeho konkurenceschopnosti na mezinárodní úrovni. (Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020).

K naplnění cílů této práce bylo provedeno terénní šetření formou kvantitativního a kvalitativního výzkumu v regionu Královéhradeckého kraje a týkalo se povědomí obyvatel regionu a hlavních aktérů o existenci, fungování, a především financování regionálního letiště v Hradci Králové.

Kvantitativní průzkum byl uskutečněn formou strukturovaného dotazníku, kterého se zúčastnilo celkem 158 respondentů a byla zjišťována jejich informovanost o předmětné problematice. Získaná data byla zpracována a vyhodnocena v předchozích kapitolách práce. Tato data byla základem pro stanovení hypotéz, které byly předmětem dalšího testování statistickou metodou „Analýza závislosti“, kde byla prokazována závislost mezi dvěma kvalitativními znaky. U první hypotézy byla zjišťována závislost mezi existencí letiště a rozvojem celého regionu, což bylo metodou Chí-kvadrát test potvrzeno a pomocí Cramérova koeficientu byla tato závislost vyhodnocena jako velmi silná, neboť se blížila optimální hodnotě 1. Druhá hypotéza zjišťovala závislost mezi rozvojem letiště a výší dotace, kterou letiště dostává na svůj provoz a opět byla tato závislost mezi jevy potvrzena, jako středně silná. U třetí hypotézy o závislosti mezi finanční podporou a způsobem financování letiště nebyla na základě jejího testování prokázána žádná závislost. A konečně poslední čtvrtá hypotéza, jejímž předmětem byla závislost mezi rozsahem investic do hradeckého letiště a existencí pardubického letiště, byla opět potvrzena a vyhodnocena jako středně silná.

Kvalitativní šetření proběhlo formou polostrukturovaných rozhovorů se 6 respondenty. Byli osloveni hlavní aktéři hájící své zájmy na zkoumaném letišti v Hradci Králové, a to

zástupci města, kraje, provozovatele a uživatelů letišť. Cílem tohoto výzkumu bylo zjistit názory a vize těchto činitelů, kteří zásadním způsobem ovlivňují fungování letišť. Otázky rozhovoru byly směřovány k tomu, aby mohly být zodpovězeny výzkumné otázky, které byly hlavním předmětem zjišťování. Z výsledků tohoto šetření vyplynulo, že letecká doprava a konkrétně letiště v Hradci Králové pozitivně ovlivňuje celý region, je přínosem nejen pro obyvatele tohoto regionu. A dalším zásadním zjištěním bylo, že nemá smysl a není ani žádoucí investovat do letiště v Hradci Králové takovým způsobem, aby konkurovalo sousednímu letišti v Pardubicích, neboť jsou obě letiště vzdálená pouze 30 km a nemá tedy význam mít dvě letiště stejné kategorie v této dojezdové vzdálenosti. Zůstává tedy otázkou, jakým směrem se bude hradecké letiště ubírat, ale to bude předmětem dalších jednání vedení města se zástupci ostatních dotčených subjektů a zejména zpracování konkrétní strategie a koncepce letiště.

7.1 Návrhy financování

Z uskutečněného terénního šetření, které bylo primárně zaměřeno na financování zkoumaného regionálního letiště v Hradci Králové, jsou navrženy různé způsoby financování uvedeného letiště s případným dopadem na jeho další rozvoj.

7.1.1 Státní podpora – veřejné rozpočty

Jednou z možností financování regionálních letišť je státní podpora z veřejných zdrojů, neboť doprava je společnou politikou EU a důležitým faktorem mezinárodních vztahů a zároveň je veřejný sektor zodpovědný za rozvoj dopravní infrastruktury, k níž letecká doprava neodmyslitelně patří. Dle rozhodnutí Evropské komise se jedná o státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby přidělené některým společnostem pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu. Evropská komise revidovala pokyny EU ke státní podpoře letišť a leteckých společností, ve kterých prohlašuje, že by si měly svoje provozní náklady hradit samy, ale na druhou stranu mohou být některé kategorie podpor opodstatněné s cílem dosáhnout naplnění veřejného zájmu především hospodářského rozvoje nebo dopravní dostupnosti. Dále zdůrazňuje, že správci některých letišť státní podporu již získali, aby se přizpůsobili novým tržním podmínkám. Další možností státní podpory je kompenzovat těmto subjektům náklady související s financováním neekonomických činností, které většinou patří do odpovědnosti státu

(řízení letového provozu, celní odbavení a činnosti nutné k ochraně civilního letectví před protiprávními činy). Poskytování státní podpory regionálním letištím a leteckým dopravcům je v tuto chvíli možné na několika úrovních a za splnění určitých podmínek. Za dodržení určitých kritérií se může týkat kompenzace nákladů za neekonomickou činnost, což je poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, dále provozní podpory regionálních letišť nebo úvěru odpovídajícímu tržnímu prostředí. Splnění veškerých podmínek, a tedy slučitelnost podpory s vnitřním trhem EU je důsledně kontrolováno a regulováno Evropskou komisí.

Do tohoto způsobu státní podpory spadá i financování hradeckého letiště, které 100 % vlastní Město Hradec Králové a dotuje jeho provoz ze svého rozpočtu (tedy z veřejných zdrojů) na základě smlouvy o závazku veřejné služby. Je to ovšem určitá finanční zátěž pro město samotné, proto u některých letišť je do financování zapojen i kraj, který vlastní část akcií letiště, neboť regionální letiště ovlivňuje rozvoj celého regionu. V takovém případě si letiště může dosáhnout na více finančních prostředků, a tudíž i rozsáhlejší investice do jeho rozvoje. Zapojení Královéhradeckého kraje do financování hradeckého letiště je v tuto chvíli také žádoucí a je aktuálně velmi diskutovaným tématem, ale zatím neproběhla žádná jednání v této problematice a bude předmětem budoucích jednání. Spojení města a kraje by mělo velmi pozitivní dopad na letiště jako takové a zároveň pro celý region. Mohla by být zpracována aktuální koncepce letiště, která stojí miliony korun a tímto směrem by se mohlo postupně letiště rozvíjet za pomoci obou akcionářů.

7.1.2 Dotace – Státní fond dopravní infrastruktury

Další možnou variantou získání finančních prostředků pro regionální letiště, je prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. Prostřednictvím tohoto fondu je možné financovat výstavbu, modernizaci, opravy a údržbu silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest, a to v daném rozsahu tímto zákonem. Financování z rozpočtu SFDI je uskutečňováno různými způsoby, a to financování celého rozsahu akce, spolufinancování akce formou příspěvku nebo jiné finanční spoluúčasti a předfinancování akce, což není nic jiného než poskytnutí zálohy k úhradě výdajů spojených s akcí.

Finanční příspěvek z rozpočtu SFDI se poskytuje na základě „*Pravidel pro financování vybavení letišť technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního*

letectví před protiprávními činy“ a je možné ho použít na náklady spojené s vybavením letišť v ČR technickými nebo obdobnými prostředky sloužícími k ochraně civilního letectví před protiprávními činy. Provozovatel letiště však musí zaručit, že vybavení pořízené ze SFDI bude provozováno příslušným letištěm po dobu 5 následujících let, a to v souladu se stanoveným účelem.

Žadatel o příspěvek musí předložit písemnou žádost spolu s veškerými požadovanými náležitostmi, kterou vyhodnotí hodnotitelská komise formou bodového hodnocení. Žádosti splňující požadované náležitosti budou předmětem rozhodování Výboru SFDI o schválení příspěvku na akci a o jejím zařazení do rozpočtu SFDI. Tento výbor dále rozhoduje o maximální výši příspěvku a procentu spoluúčasti pro každou vybranou akci, do jehož výše se započítávají pouze uznatelné náklady definované v „Pravidlech“ vynaložené v souladu s principy hospodárnosti, účelnosti a efektivity. Maximálně je možné poskytnout příspěvek na danou akci ve výši 85 % z celkových uznatelných nákladů. Po schválení příspěvku je uzavřena Smlouva o poskytnutí finančních prostředků z rozpočtu SFDI, kde je specifikována přesná výše příspěvku a procento spoluúčasti a jsou zde stanoveny podmínky poskytnutí příspěvku. Příjemcem finančních prostředků z rozpočtu SFDI může být jak právnická, tak fyzická osoba se sídlem na území ČR, která je provozovatelem letiště, na kterém nepřesáhl počet odbavených cestujících 1 milion za rok v předchozích pěti letech. V případě vlastnických práv jiného subjektu k danému letišti, než je sám provozovatel, musí doložit provozovatel vztah k provozovanému letišti a jeho trvání minimálně po dobu udržitelnosti akce (Státní fond dopravní infrastruktury, 2017).

V případě hradeckého letiště byla tato možnost financování využita poprvé v roce 2017, kdy letiště žádalo o příspěvek ze SFDI konkrétně na bezpečnostní prvky, a to prostředek pro stopovou detekci výbušnin (ETD), který umožňuje provádět pomocí stěrů přesnou detekci výbušnin leteckých zásilek, letištních dodávek, palubních zásob i zavazadel cestujících, dále termokameru, která umožňuje vidět za zhoršených světelných podmínek a v noci a nakonec dva noktovizory, které jsou využívány při kontrolách perimetru při nočním provozu k pohybu osob a zvěře. Letiště tímto způsobem dosáhlo na částku v celkové výši 939 000,- Kč, kterou by jinak muselo financovat z vlastních zdrojů. Žádost o příspěvek podalo i v tomto roce na posílení kamerového systému na letišti a mobilní oplocení, přičemž tato žádost byla ze strany SFDI schválena. Tímto způsobem může letiště

ušetřit nemalé finanční prostředky, které by muselo vynakládat na vybavení posilující ochranu civilního letectví z důvodu stálého zpříšňování legislativy v této problematice.

7.1.3 Soukromý investor

Posledním možným způsobem financování regionálního letiště, který vyplynul z předchozího uskutečněného terénního šetření, je najít vhodný soukromý subjekt, který by nějakým způsobem do rozvoje letiště investoval, což se rovněž týká i hradeckého letiště. Tato možnost tu byla jak v minulosti, tak i v současné době z pohledu aktérů zmiňována. Především majitel letiště – Město Hradec Králové tuto variantu zohledňuje jako jednu z možných v případě naplnění koncepce letiště. V tuto chvíli nemá letiště Hradec Králové aktuální koncepci, která by ukazovala, jak se bude letiště v budoucnu rozvíjet. Je několik možností, kam by letiště mohlo směřovat. Jedna z variant je vybudovat tzv. „cargo“ letiště, což je letecká nákladní doprava k přepravě různých zásilek. V takovém případě by bylo vhodné najít takového přepravce, který by na letišti vybudoval potřebné zázemí pro tuto přepravu. Další variantou jsou „business jety“, což je provozování obchodní letecké přepravy a cestování privátním letadlem, které sice i v současné době na hradeckém letišti funguje, ale zatím jen v omezené míře jednou soukromou společností. Do budoucna by bylo žádoucí tento typ přepravy zvýšit a k tomu je samozřejmě zapotřebí vybudovat potřebnou základnu, což by také byla vhodná investice pro takového leteckého přepravce, který by tuto činnost na hradeckém letišti rozvíjel. S tím souvisí i případné hangárování těchto privátních letounů, což by bylo doplňkovou službou letiště. Na hradeckém letišti je také provozována výroba a servis letadel soukromými firmami, které by do letiště investovali v případě, že by se budovy a pozemky, které mají nyní v pronájmu, převedli do jejich majetku.

Z výše uvedeného je zřejmé, že způsobů investování soukromým subjektem existuje nepřeberné množství, ale v první řadě je nutné zpracovat aktuální a smysluplnou koncepci letiště a podle tohoto hledat případného investora.

8. Závěr

Hlavním cílem této práce bylo navrhnout možné způsoby financování regionálního letiště a zhodnotit jejich dopady na jeho celkový rozvoj. Ke zkoumání bylo vybráno regionální letiště v Hradci Králové (HK) z důvodu omezeného financování a tím i jeho zaostávajícího rozvoji oproti jiným regionálním letištím v ČR, které jsou oproti tomu více finančně podporovány.

Byla porovnána tři srovnatelná regionální veřejná vnitrostátní a neveřejná mezinárodní letiště v ČR: letiště v HK, letiště v Českých Budějovicích a letiště v Letňanech. Byla vybrána z hlediska jejich stejného statusu, tzn. že splňují stejné parametry a jejich rozdílného financování, aby bylo možné poukázat, jaký má způsob financování dopad na jejich samotný rozvoj. Byla provedena komparace vybraných ekonomických ukazatelů, které podstatně ovlivňují činnost letiště a názorně demonstrují rozdíly mezi uvedenými letišti. Z této komparace vyplývá, že nejvíce dotované letiště v Českých Budějovicích (LKCS), a to jak z rozpočtu města, tak z rozpočtu kraje, vykazuje největší rozvoj, co se do vybavení a infrastruktury týče, ale na druhou stranu vykazuje nejmenší počty letových pohybů. Z toho lze usoudit, že financování nemá vliv na letové výkony letiště, ale za to má velký dopad na jeho rozvoj. Naopak letiště v Letňanech (LKLJ), které není dotované z veřejných zdrojů, ale je financováno soukromým subjektem, se rozvíjí pomalu, v závislosti na vydělaných finančních prostředcích. Ty získává z různých kulturních i nekulturních akcí pořádaných na tamním letišti. Letiště v Hradci Králové (LKHK) je sice financováno z veřejného rozpočtu, a to prostřednictvím jeho jediného majitele Města HK, ale ne v takovém rozsahu, aby se mohlo rozvíjet, jak by si jeho provozovatel představoval.

Bylo provedeno vlastní terénní šetření, formou kvantitativního a kvalitativního výzkumu, které bylo zaměřené na zjištění názorů široké veřejnosti na danou problematiku a prohloubení znalostí od hlavních aktérů zkoumaného letiště. Hlavním výstupem práce byl návrh možných variant financování regionálního letiště v HK s dopadem na jeho další rozvoj. Jako nejvhodnější a zároveň nejžádanější způsob všech aktérů šetření se ukázalo propojení města HK a Královéhradeckého kraje, neboť letiště je zejména regionální záležitostí a je vstupní branou do celého kraje. Stanovené výzkumné otázky postupující celou prací bylo možné zodpovědět následně po vyhodnocení terénního šetření. Z jeho výsledků lze konstatovat, že letecká doprava a konkrétně letiště v HK má pozitivní přínos

pro vybraný region. V posledních letech vzrostly nejen letové výkony letiště, ale také ekonomický význam celého areálu letiště a tím se stal důležitým prvkem regionálního rozvoje. V porovnání se sousedním mezinárodním letištem v Pardubicích nedosahuje sice takového významu mezinárodní letecké přepravy, ale i tak má pro obyvatele regionu a všechny zúčastněné aktéry nenahraditelný význam v rozvoji celého regionu a zároveň má i širší dopad než pouze lokální. Z výsledků šetření také vyplývá, že není žádoucí ani smysluplné investovat do letiště v HK takové finanční prostředky, aby konkurovalo pardubickému letišti, neboť dvě mezinárodní letiště stejné kategorie vzdálené od sebe pouze 30 km by svůj provoz neufinancovali. Hradecké letiště nemá ani ambice stát se dopravním letištem a konkurovat tak sousednímu letišti, má zájem udržet svůj současný provoz s důrazem na rozšíření business jetů a v případě příchodu nějaké soukromého investora, který by zde chtěl vybudovat nákladní leteckou přepravu, nebránilo by se ani této variantě. Je to však otázka platné koncepce, kterou v současné době letiště nemá aktuální a do budoucna bude usilovat o její zpracování, aby se mohlo dál rozvíjet.

Dalším zjištěním této práce je, že malá regionální letiště jsou převážně ve veřejném vlastnictví, proto jsou závislé na veřejných financích a jsou dotovány z veřejných zdrojů. Z tohoto důvodu nejsou ceny služeb na letišti stanoveny v souladu s tržní politikou, ale zejména v souladu s regionálními aspekty. Tržně provozované letiště je závislé na množství odbavených cestujících, proto nejsou letiště s méně než 1 mil. odbavených cestujících schopny pokrýt svoje provozní náklady. Je zřejmé, že i přesto, že malé letiště výrazně zlepšily svou finanční výkonnost v posledních letech, musí být stále dotovány na pokrytí provozních nákladů.

Regionální letiště podporují dopravní dostupnost v regionu, poskytují určitý komfort v cestování, zvyšují zaměstnanost díky podnikatelským aktivitám, které jsou na letišti provozovány a celkově zvyšují atraktivitu a cestovní ruch v regionu. Letecká doprava již hraje velkou roli v moderní společnosti, ale do budoucna lze předvídat její stále větší uplatňování v každodenním životě lidí. Především větší mezinárodní letiště jsou významnými hospodářskými centry v regionu, na které navazují ostatní ekonomické aktivity. Z toho vyplývá, že rozvoj letišť zabezpečujících nejen leteckou přepravu osob a zboží je velmi těsně spojen se světovou, politickou, ekonomickou i regionální situací.

9. Seznam použitých zdrojů

Tištěné zdroje:

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum, 2002. ISBN 80-246-0384-5.

BLAŽEK, Jiří a David UHLÍŘ. *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Vyd. 2., přeprac. a rozš. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1974-3.

BUCHTA, Petr. *Veřejné finance*. Vydání I. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského Praha, 2016. ISBN 978-80-7452-116-4.

CONVENTZ, Sven, ed. a THIERSTEIN, Alain, ed. *Airports, cities and regions*. London: Routledge: Routledge advances in regional economics science and policy, 2015. ISBN 978-0-415-85923-3.

DISMAN, Miroslav. *Jak se vyrábí sociologická znalost*. Praha. Univerzita Karlova v Praze – Nakladatelství Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.

FALTOVÁ LEITMANOVÁ, Ivana. *Regionální rozvoj – přístupy a nástroje*. Praha: Alfa nakladatelství, 2012. *Ekonomie studium*. ISBN 978-80-87197-58-5.

HALÁSEK, Dušan. *Úvod do studia oborů: Logistika služeb*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2007.

HALPERN, Nigel a Svein BRÅTHEN. *Catalytic impact of airports in Norway*. Norway: Møreforsking Molde, 2010. ISBN 978-82-7830-150-0.

HRABÁNKOVÁ, Magdalena. *Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2011. ISBN 978-80-7204-752-9.

KADERÁBKOVÁ, Jaroslava a Jitka PEKOVÁ. *Územní samospráva – udržitelný rozvoj a finance*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2012. ISBN 978-80-7357-910-4.

KINCL, Michael. *Veřejná podpora v příkladech a poznámkách*. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2017. ISBN 978-80-7552-634-2.

LACINA, Karel. *Regionální rozvoj a veřejná správa*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2007. Eupress. ISBN 978-80-86754-74-1.

MAIER, Karel. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

PEKOVÁ, Jitka. *Finance územní samosprávy: teorie a praxe v ČR*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. ISBN 978-80-7357-614-1.

PEKOVÁ, Jitka. *Hospodaření a finance územní samosprávy*. Praha: Management Press, 2004. ISBN 80-7261-086-4.

PRUŠA, Jiří. *Letecká doprava*. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. ISBN 80-7041-543-6.

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, ISBN 978-80-239-9206-9.

SMRŽ, Vladimír. *Letecká doprava*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-741-3.

ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007. ISBN 978-80-7357-266-2.

Odborné databáze:

AGUIRRE, Julio, Pedro MATEU a Chrissie PANTOJA. Granting airport concessions for regional development: Evidence from Peru. *Journal of Business Ethics* [online]. Scopus, 2019, 138-152 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www-sciencedirect-com.infozdroje.czu.cz/science/article/pii/S0967070X18304633?via%3Dihub>

BANNÒ, M. a REDONDI, R. Air connectivity and foreign direct investments: economic effects of the introduction of new routes. *Scopus*[online]. Springer Verlag, 2014, s. 355-363 [cit. 2018-09-26]. DOI: 10.1007/s12544-014-0136-2. ISSN 18670717. Dostupné z: <https://www-scopus-com.infozdroje.czu.cz/record/display.uri?eid=2-s2.0-84920257606&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=financing+regional+airports&st2=&sid=ae498999867349ea634991ca7492b23f&sot=b&sdt=b&sl=42&s=TITLE-ABS-KEY%28financing+regional+airports%29&relpos=4&citeCnt=6&searchTerm=>

BOIRAL, Olivier, Mehran EBRAHIMI, Kerstin KUYKEN a David TALBOT. Greening Remote SMEs: The Case of Small Regional Airports. *Journal of Business Ethics* [online]. Scopus, 2017, 813–827 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://link-springer-com.infozdroje.czu.cz/article/10.1007%2Fs10551-017-3447-0>

CEMPÍREK, Václav a Iveta DOČKALÍKOVÁ. *Regional Airports Influence Economic Development of the Region* [online]. EDP Sciences, 2018, 21.11.2018 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www-scopus-com.infozdroje.czu.cz/record/display.uri?eid=2-s2.0-85057363275&origin=inward&txGid=0d047ef9cf2e22f94a897a5d2f69bbbb>

CULLINANE, K., FIRTH, M., FUNG, M.K., GONG, S.X., LAW, J.S. a ZHANG, A. Development of air transport industry in the Asia-Pacific region. *Scopus* [online]. Pacific Economic Review, 2011, s. 42-46 [cit. 2018-09-26]. DOI: 10.1111/j.1468-0106.2010.00533.x. ISSN 1361374X. Dostupné z: <https://www-scopus-com.infozdroje.czu.cz/record/display.uri?eid=2-s2.0-79551618568&origin=resultslist&sort=plf-f&src=s&st1=financing+regional+airport+development&st2=&sid=ae498999867349ea634991ca7492b23f&sot=b&sdt=b&sl=53&s=TITLE-ABS-KEY%28financing+regional+airport+development%29&relpos=4&citeCnt=4&searchTerm=>

HALPERN, Nigel a Svein BRATHEN. *Impact of airports on regional accessibility and social development* [online]. In: . Journal of Transport Geography, 2011 [cit. 2018-05-30]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310001882>

KAZDA, Antonín, Martin HROMÁDKA a Boris MREKAJ. *Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development* [online]. INAIR: Elsevier, 2017, 2017 [cit. 2018-07-25]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S235214651731089X>

LÍŽBETINOVÁ, Lenka, Ladislav BARTUŠKA a Petr PRŮŠA. *Potential of Regional Airport in České Budějovice* [online]. EDP Sciences, 2018, 21.11.2018 [cit. 2019-02-20]. ISSN 2261236X. Dostupné z: https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2018/95/mateconf_logi2018_02005/mateconf_logi2018_02005.html

NIEOCZYM, Aleksander, Jacek CABAN a Ladislav BARTUŠKA. *The Functioning of the Regional Airport on the Example of Lublin Airport*[online]. EDP Sciences, 2018, 21.11.2018 [cit. 2019-02-20]. Dostupné z: <https://www-scopus-com.infozdroje.czu.cz/record/display.uri?eid=2-s2.0-85057418757&origin=inward&txGid=4df2ac66a0207cc223faba10b2ca68ba>

SEDLÁČKOVÁ, Alena a Denisa ŠVECOVÁ. *The Regional Airports' Problems in the Slovak Republic: The Case Study of Žilina Airport* [online]. EDP Sciences, 2018, 21.11.2018 [cit. 2019-02-20]. ISSN 2261236X. Dostupné z: https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/abs/2018/95/mateconf_logi2018_02001/mateconf_logi2018_02001.html

VAN DE VIJVER, Elien, Ben DERUDDER a Frank WITLOX. *Air Passenger Transport and Regional Development: Cause and Effect in Europe* [online]. In: 2016, 25.04.2016 [cit. 2018-05-30]. DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v28i2.1756>. Dostupné z: <http://www.fpz.unizg.hr/traffic/index.php/PROMTT/article/view/1756>

Internetové zdroje:

EVROPSKÁ KOMISE. *Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností* [online]. Evropská unie, 2014, 4.4.2014 [cit. 2018-07-03]. Dostupné z: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/5d787748-6b68-44d8-b7b3-e73f819a0f31/Pokyny_letiste.pdf

Evropská komise. *Politiky Evropské unie: Doprava* [online]. Lucemburk: © Evropská unie, 2017 [cit. 2018-05-15]. ISBN 978-92-79-42773-2. Dostupné z: http://europa.eu/pol/index_cs.htm.

HALPERN, Nigel a Svein BRATHEN. *Catalytic impact of airports in Norway* [online]. In: Møreforsking Molde: Molde University College library, 2010 [cit. 2018-05-31]. ISBN 978-82-7830-150-0. ISSN 0806-0789. Dostupné z: https://www.regjeringen.no/contentassets/2066b0de5fda4cfdb141a11f9c2f2e75/catalytic_impact_airports_norway267815_1_a.pdf

HORNÍK, LL.M., JUDr. Jiří. *Je více finanční podpory pro regionální letiště cesta správným směrem?* [online]. 2013, 9.9.2013 [cit. 2018-07-03]. Dostupné z: <https://www.patria.cz/pravo/2425166/je-vice-financni-podpory-pro-regionalni-letiste-cesta-spravnym-smerem.html>

Justice.cz [online]. Ministerstvo spravedlnosti České republiky, 2017 [cit. 2018-10-16]. Dostupné z: <https://www.justice.cz/>

Koncepce letecké dopravy pro období 2016–2020. *Ministerstvo dopravy* [online]. Ministerstvo dopravy ČR, 2017 [cit. 2018-07-25]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Koncepce-letecke-dopravy/Koncepce.pdf.aspx>

Letecké služby Hradec Králové [online]. Hradec Králové: Letecké služby Hradec Králové a.s., 2015 [cit. 2016-09-21]. Dostupné z: <http://www.lshk.cz/cs/>.

Letiště. *Ministerstvo dopravy* [online]. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2018 [cit. 2018-07-12]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Zivotni-prostredi/Letiste>

Memorandum komisi: Obecné zásady financování letišť a poskytování počáteční podpory leteckým společnostem létajícím z regionálních letišť Společenství [online]. Praha: České dráhy, 2005 [cit. 2018-07-25]. Dostupné z: http://edice.cd.cz/edice/DOKES/DOKES05/dok2_05.pdf

Státní fond dopravní infrastruktury: Pravidla pro financování z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury [online]. 2017 [cit. 2018-08-08]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/pravidla/2017_pravidla.pdf

Statistika pohybů. *Letecké služby Hradec Králové* [online]. Hradec Králové, 2015, 30.04.2018 [cit. 2018-06-01]. Dostupné z: <http://lshk.cz/cs/letiste/statistika-pohybu/>

WHITELEGG, John. *AVIATION: the social, economic and environmental impact of flying* [online]. In: London: Ashden Trust, 2000 [cit. 2018-05-30]. Dostupné z: <http://uscaw.org/pdf/air10.pdf>.

Ostatní zdroje:

ČESKO. Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Sbírka zákonů ČR, ročník 1997, částka 17. Dostupné na: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49> [cit. 2016-05-11]. ISSN 1211-1244.

EVROPSKÁ KOMISE. *Narizení komise (EU) 2017/1084*. Úřední věstník Evropské komise, 2017.

Evropská komise. *Politiky Evropské unie: Doprava*. Lucemburk: Evropská unie, 2014. ISBN 978-92-79-42773-2.

Evropský účetní dvůr. *Letištní infrastruktury financované EU: neoptimální využití prostředků*. Lucemburk: Evropská unie, 2014. ISBN 978-92-872-1249-8.

MACOLOVÁ, Petra. *Důležitost regionálního letiště v rámci rozvoje regionu*. Praha, 2017. Bakalářská práce. Česká zemědělská univerzita v Praze. Vedoucí práce Ing. Pavla Varvažovská.

MIFFEK, Ing. Ondřej. *Veřejná podpora*. Ostrava: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2012.

Strategie regionálního rozvoje ČR na období 2014–2020 [online]. In: . Ministerstvo pro místní rozvoj, 2013, 2013 [cit. 2019-02-22]. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/getmedia/08e2e8d8-4c18-4e15-a7e2-0fa481336016/SRR-2014-2020.pdf>

Výroční zpráva 2017. Hradec Králové: Letecké služby Hradec Králové, 2018.

Výroční zpráva 2016. Hradec Králové: Letecké služby Hradec Králové, 2017.

Výroční zpráva 2015. Hradec Králové: Letecké služby Hradec Králové, 2016.

Výroční zpráva společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s. České Budějovice: Jihočeské letiště České Budějovice, 2017.

10. Přílohy

Příloha č. 1: Dotazník

Příloha č. 2: Rozhovor

DOTAZNÍK

Vážená paní, vážený pane,

obracím se na vás s žádostí o vyplnění tohoto dotazníku, který je podkladem pro kvantitativní šetření v méj diplomové práci na téma: „Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje“. Průzkum je anonymní a týká se povědomí občanů o letišti v Hradci Králové. Děkuji za váš názor na následující otázky.

1. Jaký má podle vás letecká doprava vliv na Královéhradecký kraj?

- a) *pozitivní, je přínosem pro region*
- b) *negativní, způsobuje hluk a znečištění životního prostředí*
- c) *nezajímám se o to*

2. Je pro vás důležitá existence letiště v Hradci Králové?

- a) *ano*
- b) *ne*
- c) *je mi to jedno*

3. V čem spatřujete výhody existence letiště v Hradci Králové?

- a) *dopravní dostupnost regionu*
- b) *komfort v cestování*
- c) *letecká přeprava zboží*
- d) *zvyšuje zaměstnanost v regionu*
- e) *zvyšuje atraktivitu a cestovní ruch regionu*
- f) *ekonomický přínos pro region*
- g) *výhodu nespatřuji žádnou, spíše nevýhodu*

4. Využíváte osobně letiště v Hradci Králové?

- a) *ano, letiště využívám k letecké činnosti*
- b) *ano, letiště využívám k jiné činnosti než letecké*
- c) *nevyužívám*

5. Víte, že je letiště v HK financováno z rozpočtu Města Hradec Králové?

a) *ano*

b) *ne*

6. Máte představu, jakou částku vynakládá Město HK ročně na provoz letiště v HK?

a) *do 10 mil. Kč*

b) *10–20 mil. Kč*

c) *více jak 20 mil. Kč*

7. Myslíte, že je vámi zvolená výše dotace dostačující pro rozvoj letiště?

a) *ano*

b) *ne*

8. Myslíte, že by mělo být letiště v HK více finančně podporováno nebo méně?

a) *méně, mělo by si na provoz samo vydělat*

b) *více, takové letiště není schopné si na provoz samo vydělat*

c) *nevím, nezajímá mě to*

9. Jakým způsobem by mělo být dle vašeho názoru financováno letiště v HK?

a) *z rozpočtu města*

b) *z rozpočtu kraje*

c) *dotace EU*

d) *soukromý investor*

e) *jiný způsob _____*

10. Má podle vás smysl investovat do letiště v Hradci Králové, když je v dojezdové vzdálenosti letiště v Pardubicích?

a) *ano*

b) *ne*

c) *nezajímám se o tuto problematiku*

11. V jakém rozsahu by se mělo investovat do letiště v Hradci Králové?

- a) *nutné opravy, provoz ponechat ve stávajícím stavu*
- b) *rozsáhlá rekonstrukce celého letiště, ale provoz ponechat ve stávajícím stavu*
- c) *směřovat letiště k přepravě osob (charterové lety, obchodní letecká doprava), tedy vybudovat terminál, odbavovací halu a vše, co by bylo k tomu nutné*
- d) *směřovat letiště k nákladní letecké přepravě*
- e) *neinvestovat, naopak omezit provoz na letišti*

Statistické údaje:

12. Vaše pohlaví:

- a) *muž*
- b) *žena*

13. Vaše věková skupina:

- a) *méně než 20*
- b) *21-30*
- c) *31-40*
- d) *41-50*
- e) *51-60*
- f) *60 a více*

14. Váš statut:

- a) *student*
- b) *zaměstnaný/á*
- c) *nezaměstnaný/á*
- d) *OSVČ*
- e) *důchodce*

15. Vaše dosažené vzdělání:

- a) základní*
- b) odborné bez maturity*
- c) středoškolské s maturitou*
- d) vyšší odborné*
- e) vysokoškolské*

Děkuji za Váš čas strávený tímto dotazníkem.

ROZHOVOR

Tento rozhovor je pro potřeby kvalitativního výzkumu v mojí diplomové práci na téma: **„Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje“** a jeho cílem je zjistit vaše názory a vize v oblasti financování regionálního letiště v Hradci Králové s dopadem na jeho rozvoj. Zjištěné poznatky poslouží pro případnou koncepci zkoumaného letiště a jeho budoucí rozvoj. Rozhovor bude realizován pouze s vaším souhlasem a pokud s tím budete souhlasit, bude nahráván pouze pro účely tohoto výzkumu a analýzy dat. Z důvodu nového nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 2016/679 o ochraně osobních údajů budou veškeré vaše identifikační údaje vymazány a nebudou nikde uveřejněny.

Identifikace respondenta:

Jméno:

Věk:

Dosažené vzdělání:

Rodinný stav:

Bydliště na území:

Otázky rozhovoru:

1. Jaký význam má letiště v Hradci Králové pro Královéhradecký kraj, region, ve kterém žijete?
2. Jakým směrem by se měl ubírat rozvoj letiště v HK?
3. Víte, s jakým rozpočtem hospodaří hradecké letiště v současné době?
4. Myslíte, že je tento rozpočet adekvátní s ohledem na provoz, který na letišti v současné době je?
5. Plánuje se navýšení rozpočtu letiště v HK?
6. Jaký máte názor na současné financování letiště v HK a myslíte, že je udržitelný i do budoucna?
7. Jaký způsob financování by podle vás byl pro letiště v HK nejlepší?
8. Měl by se podle vás spojit kraj s městem ve financování letiště v HK?

9. Mělo by se podle vás investovat do letiště v HK, když je v dojezdové vzdálenosti mezinárodní letiště v Pardubicích?
10. V případě, že by se investovat do hradeckého letiště mělo, tak jakou částkou a v jakém rozsahu?
11. Jaký způsob investic byste preferoval/a?
12. Myslíte si, že regionální letiště této velikosti by mělo být dotováno z veřejné podpory nebo si mělo vydělávat samo?

Napadá Vás ještě něco zajímavého, o čem jsme v rozhovoru nehovořili?

Máte nějaké otázky k probíranému tématu?

Děkuji za spolupráci a Váš čas.