



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Pedagogická fakulta  
Oddělení ruského jazyka a literatury

Bakalářská práce

# Vývoj a transformace letecké dopravy na území Ruské federace: geografické aspekty

Vypracovala: Alžběta Vlčková  
Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2014

Prohlašuji, že bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě – v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných pedagogickou fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího práce a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice, 16. dubna 2014

Alžběta Vlčková

## **Poděkování**

Touto cestou chci poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho vstřícný přístup a poskytnutí cenných odborných rad a věcných připomínek během zpracování této práce. V neposlední řadě patří mé poděkování vedoucí oddělení ruského jazyka a literatury doc. PaedDr. Zdeňce Matyušové, Ph.D. za vlídné jednání a podporu.

## Anotace

VLČKOVÁ, A. (2014): VÝVOJ A TRANSFORMACE LETECKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ RUSKÉ FEDERACE: GEOGRAFICKÉ ASPEKTY. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, Oddělení ruského jazyka a literatury, 58 s.

Předkládaná práce se zabývá vývojem a transformací letecké dopravy v Rusku. V teoretické části je práce zaměřena na obecné seznámení se stručnou historií letecké dopravy, jejího významu ve světě a České republice a jejích hlavních specifik, dále teoretická část rozvádí důležitost letecké dopravy a aktuálních trendů v letectví na území Ruské federace. V praktické části je analyzována vnitrostátní a mezinárodní doprava v Rusku v letech 2005, 2010 a 2014. Výsledky výzkumu nabízejí ve sledovaných obdobích konkrétní pohled na vývoj a postavení vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v Rusku. Bakalářská práce je doplněna o tabulkové, grafické a mapové přílohy.

Klíčová slova: letecká doprava, Rusko, vnitrostátní doprava, mezinárodní doprava

## Abstract

VLČKOVÁ, A. (2014): Development and Transformation of Air Transport on the Territory of the Russian Federation: Geographic Aspects. Bachelor thesis. Faculty of Education, University of South Bohemia in České Budějovice, Department of Russian language and literature, 58 pages.

This bachelor thesis deals with development and transformation of air transport in Russia. In the theoretical part, work is focused on general introduction with a brief history of air transport sector, its importance in the world and in the Czech Republic and its main features, the theoretical part elaborates the importance of air transport and the current trends in aviation industry on the territory of the Russian Federation. In the practical part is analyzed domestic and international air transport in Russia in 2005, 2010 and 2014. In reference periods, the results of the research offer a specific perspective on development and status of domestic and international air transport in Russia. The bachelor thesis is supplemented by tabular, graphical and map attachments.

Keywords:

Air transport, Russia, domestic transport, international transport

## Obsah

1.	Úvod a cíl práce .....	8
2.	Teoretická východiska práce .....	10
2.1	Význam a specifika letecké dopravy .....	10
2.2	Historie letecké dopravy .....	13
2.3	Druhy letecké dopravy .....	15
2.4	Letecké dopravní sítě .....	16
2.4.1	Nízkonákladoví (low-cost) dopravci .....	17
2.4.2	Postavení letecké dopravy v České republice .....	18
3.	Letecká doprava na území Ruské federace .....	19
3.1	Význam letecké dopravy v Rusku .....	19
3.2	Současné trendy v rozvoji letecké dopravy v Rusku .....	20
3.2.1	Aktuální vývoj letecké dopravy v Rusku za rok 2013 .....	24
3.2.2	Rozvoj vztahů Ruské federace a Evropské unie v oblasti letecké dopravy .....	26
3.3	Letiště v Rusku .....	29
3.3.1	Domoděvovo letiště .....	29
3.3.2	Šeremetěvo letiště .....	30
3.3.3	Vnukovo letiště .....	30
3.3.4	Pulkovo letiště .....	31
3.3.5	Letiště Jakutsk .....	32
3.3.6	Letiště Chita Kadala .....	32
3.3.7	Ignatyevovo letiště .....	33
3.3.8	Letiště Petropavlovsk Kamčatskij .....	33
4.	Analytická část .....	35
4.1	Prostorová konfigurace letů a zvolená metodika práce .....	35
4.2	Vymezení analyzovaného období, území a letišť .....	35
4.2.1	Vývoj vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v letech 2005, 2010 a 2014 .....	36
4.2.2	Podíl vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v Rusku ve vybraných obdobích .....	37
4.2.3	Počet a orientace letů u vybraných ruských letišť .....	38
5.	Závěr .....	47

6.	Резюме.....	49
7.	Seznam použité literatury a zdrojů .....	51
8.	Seznam příloh .....	56
9.	Přílohy.....	58

## 1. Úvod a cíl práce

Rusko je nepochybně zemí s nejrozsáhlejším územím na planetě. Disponuje značným množstvím nerostných surovin, těžebními předpoklady, kulturními i přírodními atraktivitami a především stále nevyužitými možnostmi v odlehlých částech federace. Díky poloze největších ruských center dochází k blízkému propojení se západním evropským světem. Ve stejném ohledu však strádají oblasti ve vzdálených ruských regionech, které jsou bezpodmínečně vázány na spojení s okolním světem. Největší úlohu pak zde hraje spojení prostřednictvím dopravy, která je nezbytná pro kontakt regionů, jako je Daleký východ či oblast Sibiře, se zbytkem Ruska. Pro tyto oblasti obecně představuje primární význam vnitrostátní doprava.

Je možné se setkat se všemi druhy dopravy na území Ruské federace. Ať už se jedná o silniční, železniční, vodní, potrubní či leteckou. Některé z nich mají stále rostoucí význam, některé stagnují. Pokud hovoříme o těch významných, zcela určitě je nasnadě uvést železniční dopravu, která prostřednictvím Transsibiřské magistrály představuje stále nejlevnější avšak časově náročnější spojení téměř přes celé ruské území až na úplný východ země. Druhým, za to podstatně dynamičtěji se rozvíjejícím druhem dopravy, se stala letecká doprava, pro kterou je charakteristický trvajícím celosvětovým boomem. Letecká doprava prošla mohutným vývojem od prvního letu balónem až po létání nejmodernějšími letadly, jejichž kapacita dosahuje i několik stovek pasažérů. Stejně tomu tak je i v případě Ruské federace, kde vzhledem k obrovskému území letecká doprava představuje nejrychlejší způsob přepravy jak osob tak nákladů. Je však zapotřebí si stanovit zvlášť význam u mezinárodní dopravy a u vnitrostátní letecké dopravy, neboť v globálním měřítku příjmy z mezinárodní dopravy představují důležitou složku státního rozpočtu, tedy jinými slovy v ekonomickém směru je důležitým aspektem rozvoje země a zároveň přibližuje Rusko k západním sousedům. Na druhé straně významnou úlohu hraje vnitrostátní doprava, která častokrát bývá jedinou možnou alternativou spojení se západem i v Rusku samotném. Co do ekonomického hlediska nepředstavuje významný přínos, nicméně její důležitost je pro zemi zcela nezbytná.

Jedním ze záměrů mé bakalářské práce je nastínění obecné problematiky letecké dopravy s přihlédnutím k aktuálním obecným trendům ve světové letecké dopravě, v České republice a především na území Ruské federace. Na základě nastudování



literatury o geografické organizaci letecké dopravy následující cíl práce představuje shromáždění relevantní datové základny pro analýzu týkající se transformace v ruské vnitrostátní a mezinárodní dopravě a dále kvantifikace vývoje a orientace letů. V neposlední řadě je stanoven záměr zvolit hlavní uzlová a poté i ne příliš významná letiště, co do počtu přepravených cestujících, k analýze prostorové konfigurace se zaměřením na vybraná časová období a jejich působení v mezinárodní a vnitrostátní letecké dopravě.

V závěru na základě shromážděných dat zpracovaných do příslušných tabulek, grafů a map je stěžejním úkolem odhadnout a analyzovat budoucí vývoj a orientaci letů jak u vnitrostátní tak u mezinárodní letecké dopravy na území Ruska.

Metodika práce bude zpracována prostřednictvím analýzy dat za zvolená období. Analýza bude demonstrována v adekvátních tabulkách a výsledky zaneseny do grafů a map s příslušným komentářem.

## 2. Teoretická východiska práce

### 2.1 Význam a specifika letecké dopravy

„Pohyb osob, zboží a informací byly vždy základní součástí lidské společnosti. Současné ekonomické procesy byly doprovázeny významným nárůstem mobility a vyšší úrovní přístupnosti.“ (RODRIGUE 2006, s. 1). V dnešní hektické době si jen obtížně dokážeme představit, že bychom použili jiný dopravní prostředek než je letadlo, pokud bychom se chtěli za co nejkratší cestovní dobu přepravit z bodu A do bodu B, a to zejména přes velké vzdálenosti. Ve světovém dopravním systému je důležitá především přeprava osob na střední a velké vzdálenosti, ať už v kontinentálním či mezikontinentálním měřítku (TOUŠEK, KUNC, VYSTOUPIL a kol. 2008) neboť, jak uvádí např. MARADA, M. (2010) první místo zaujímá faktor vzdálenosti, který usnadňuje či naopak ztěžuje dostupnost (akcesibilitu), tedy intenzitu kontaktů.

„Farther, faster, higher, wider, bigger, better. The contrasts between of the early twentieth century and those of the early twenty-first century are enormous.“ Tak definuje vývoj a pokrok v letectví BOWEN, J. (2010, s. 11). S jistotou lze říci, že letecká doprava nemá konkurenci, nadále prochází mohutným vývojem, kdy je stále více využívána cestujícími a to v neposlední řadě, také za přijatelné přepravní cenové podmínky. Tato intenzivní dynamika v prudkých změnách letecké dopravy, je zásluhou především průmyslové globalizace společně s deregulací amerického, asijského a evropského trhu. Po odstartování deregulačních opatření<sup>1</sup> v mezinárodní letecké dopravě nastoupily na trh první společnosti, jejichž záměrem byla nabídka cenově dostupných služeb širokému spektru zákazníků. Z dlouhodobého hlediska však mohli poskytovat snížení cen jen ti dopravci, kteří byli schopni stejně tak radikálně snižovat náklady. O příčinách a důsledcích deregulace v letecké dopravě se zmiňují např. GRAHAM (2001) a RODRIGUE, COMTOIS, SLACK (2006).

---

<sup>1</sup> Tzv. Liberalizační balíčky – proces liberalizace v Evropě měl pozvolné tendence, neregulační opatření se zaváděla postupně v podobě 3 liberalizačních balíčků  
První balíček – cílem bylo otevření přístupu na trh, zavedení pravidel na obranu konkurence  
Druhý balíček – částečně upravoval a doplňoval první balíček  
Třetí balíček – cílem bylo dokončení tvorby jednotného trhu letecké dopravy na území Evropské unie

Hlavním významem letecké dopravy je především zajišťování přepravy osob a nákladů. Tuto činnost provozují letečtí dopravci<sup>2</sup>. „Význam letecké dopravy spočívá především v rychlosti, operativnosti, snadném překonávání velkých vzdáleností a komfortu, který poskytuje ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Letecká doprava však také díky svému mezinárodnímu charakteru, významně přispívá i k rozvoji mezinárodních politických, hospodářských, kulturních, sportovních a ostatních styků mezi lidmi.“ (ŽILHA, Z. a kol. 2010, s. 9)

Přeprava osob prostřednictvím letecké dopravy je pravděpodobně typičtější než-li opomíjená nákladní letecká přeprava. Přitom její roční objem není zrovna zanedbatelný. Jak uvádí PRŮŠA a kol. (2007) za rok 2005 přepravní objem nákladu činil 37,6 mil. tun a celkový objem tržeb za přepravu zboží se odhaduje na 13 % z celkových tržeb leteckých dopravců. Také nákladní letecká doprava se potýkala s krizovými roky. Například rok 2001 představoval pro nákladní dopravu minusové období, které bylo způsobeno zpomalováním světové ekonomiky, konkrétně se jedná o událost ze září 2001. V té době po teroristických útocích došlo k výraznému propadu a k všeobecné krizi v letectví. Zmíněna by mohla být další významná období pro nákladní leteckou dopravu, jako je období mezi lety 2001 až 2007, ve kterých dochází k oživení ekonomiky a nákladní doprava zaznamenává značný nárůst. Propad byl ale zaznamenán v letech 2007 až 2009 vlivem světové finanční krize z roku 2008, jejímž následkem byl výrazný propad v množství přepraveného nákladu. V současné době má nákladní letecká doprava nenahraditelný a stále rostoucí význam. Avšak díky diferencím od letecké přepravy osobní a finanční náročnosti vyvolává zanedbatelný zájem u leteckých dopravců. V případě, že se letečtí dopravci rozhodnou provozovat tento druh dopravy, je velká pravděpodobnost dosahování velmi dobrých ekonomických výsledků. Dnes se nejvíce rozvíjí kategorie nákladní přepravy zásilek z domu do domu.

„Air transport, compared with other modes, has the obvious advantage of speed. Air transport makes use of air space that theoretically gives it great freedom of route choice.“ RODRIGUE (2009, s. 108) zde názorně vyzdvihuje zásadní výhody oproti ostatním druhům dopravy, konkrétně tedy výhodu markantní rychlosti a nevázanost na stabilní cestu, kdy pohyb letadel se odehrává v letových drahách (koridorech). Mezi další neméně významná specifika letecké dopravy se řadí fakt, že doprava zastupuje nejmladší a nejdynamičtější odvětví dopravy, jenž se začala rozvíjet až po

---

<sup>2</sup> Termín „letecký dopravce“ zaveden dle nařízení EU 1008/2008, je definován jako „podnik s platnou provozní licenci nebo rovnocenným dokladem

první, ale zejména až po druhé světové válce. (BRINKE 1999). MIRVALD S. (2002) společně s BÍNOU, L. a kol. (2007) pak leteckou dopravu definují jako nejmladší a nejrychleji se rozvíjející základní druh dopravy.

Ačkoliv z hlediska cestovní rychlosti nemá u jiných druhů dopravy konkurenty, přesto v některých případech musí čelit jejich jiným výhodám. Např. letecká doprava je znevýhodněna vzdáleností letišť od center měst a s tím souvisejícími procedurami při odbavování, čímž se prodlužuje čas cestování. Jako další charakteristické specifikum je možné uvést aktivní vstupování letecké dopravy do procesu globalizace světa a s tím související rychle se modernizující dopravní prostředky i dopravní infrastrukturu. Dle RODRIGUEA (2009) pak globalizace znamená, že prostorový rámec pro celé hospodářství byl rozšířen, což podporuje prostorovou expanzi ekonomiky, složitější globální ekonomické integrace a sítě globálních toků a hubů. V letecké dopravě nejsou kladeny prakticky žádné překážky, což umožňuje více variant přímého a nejkratšího spojení dvou bodů. Dle BRINKEHO, J. (1999) výjimku tvoří létání ve velkých výškách (12 – 15 000 km), kde existují silné vzdušné proudy<sup>3</sup> o značných rychlostech. V současné době výkony světové letecké dopravy stále významně rostou. V globálním měřítku je však síť leteckých linek značně nerovnoměrná. Hlavní oblasti s největší koncentrací letecké dopravy, které zaujímají více než čtyři pětiny výkonu, jsou realizovány v Severní Americe, v západoevropských státech a bývalém Sovětském Svazu.<sup>4</sup>

Jako další jedinečná vlastnost letecké dopravy v obecném měřítku, se uvádí neustálý vývoj letecké dopravní sítě, změna její délky i konfigurace. Základem však není síť linek, ale síť letišť. Dnes existuje více než 5 000 světových dopravních letišť, kde se více než čtvrtina z nich nachází v USA. Největší světová letiště můžeme nalézt také ve Velké Británii, Francii, Japonsku apod. BRINKE, J. (1999) a taktéž MIRVALD (2002) označuje za největší světová letiště Hartsfield v Atlantě, v západní Evropě londýnské Heathrow a ve východní Asii letiště Hajera v metropoli Tokio. V největších velkoměstech se nachází dokonce i několik letišť. Charakter rozmístění mezinárodních letišť má pak rovnoměrnější tendence.

Je nutné však zmínit i fakt, že letecká doprava se potýká i s řadou problémů a negativ. Dnes se jedná zejména o omezenou kapacitu některých letišť v nejžádanějších

---

<sup>3</sup> Tzv. jet streams

<sup>4</sup> Zejména vnitřní linky, a to především mezi Moskvou a hospodářskými středisky evropské a asijské části bývalého SSSR, disponují mimořádným významem pro spojení s odlehlými oblastmi, v nichž je kvůli obtížným přírodním podmínkám nereálné jiné dopravní spojení – polární a subpolární oblasti.

oblastech Evropy, Severní Ameriky a Dálného východu. Krom nedostačující kapacity letišť je nepříliš pozitivním faktorem silná závislost na mezinárodní politické a ekonomické situaci. Konkrétně se jedná o problém ozbrojených konfliktů a nebezpečí terorismu. V tomto případě dochází k okamžitému omezování cestovních výloh, tedy služebních i soukromých cest ze strany cestujících. Ve výsledku se pak tato situace projevuje na zhoršující ekonomické situaci. Z ekonomického hlediska, jak uvádí BÍNA, L. a kol. (2007), hrozbu představuje rovněž nepředvídatelnost vývoje cen paliva, často nezdravě vysoká konkurence, vysoká sezónnost nebo celkový převis nabídky nad poptávkou. Mezi negativní specifika letecké dopravy lze také považovat ekologické hrozby, a to především znečišťování v souvislosti s budováním nových letišť a tím narušování krajinného rázu, diskriminaci obyvatel intenzivním hlukem žijících v přílehlých oblastech letišť. MIRVALD, S. (2002) pak ještě doplňuje narušování ozonoféry způsobené exhalacemi do ovzduší.

## **2.2 Historie letecké dopravy**

V historii je možné najít jen několik odvětví, která se vyvíjela a rostla stejně tak dynamicky jako letectví. Jak uvádí ŽILHA, Z. a kol. (2010) společně s PRŮŠOU, J. a kol. (2002) letecké přepravní služby byly poprvé nabízeny veřejnosti za úplaty v roce 1912 v USA na lince St. Petersburg – Tampa na Floridě. První novodobý impuls pak ztvárnil první let člověka říditelným letadlem a v roce 1914 již byla v USA otevřena první regulérní dopravní linka na světě. Rok 1919 se stal oficiálním rokem zrodu letecké dopravy, kdy po první světové válce dochází také ke vzniku leteckých společností i v Evropě. Jejich organizace spočívala na stejném základě jako organizace dopravy železniční a navíc za účasti státu. Jako příklad nejstarší, stále aktivní letecké společnosti uvádí PRŮŠA a kol. (2002) společnost KLM, jejíž vznik se datuje k roku 1920. Podle BÍNY a kol. (2007) je založení nejstarší evropské letecké společnosti KLM datováno k 7.říjnu 1919. K jedné z nejdéle fungujících leteckých společností na světě se řadí i ČSA se vznikem v roce 1923.

BRINKE, J. (1999) dále zmiňuje rostoucí význam mezikontinentálních linek vedoucí přes severní pól. ŽILHA a kol. (2010) pak specifikuje první oficiální mezinárodní leteckou linku zahájenou v roce 1919 na trati Kodaň – Hamburg – Amsterdam – Paříž. Následoval mimořádný boom letecké dopravy, kde vyjma výroby počítačů, letecká doprava neměla téměř žádnou konkurenci s jiným průmyslovým

odvětvím. Pouze pro srovnání ŽILHA, Z. a kol. (2010) uvádí procenta průměrného ročního růstu výkonů letecké dopravy ve světě, kdy v letech 1931 až 1940 dosahoval 77 % a v následujícím desetiletí, tedy 1941 až 1950, růst dosáhl 100 %. Po druhé světové válce byla poptávka po letecké dopravě, zejména v Evropě, okamžitě plně pokryta nabídkou. Především díky rychlé poválečné obnově hospodářských systémů se začal projevovat růst požadavků cestujících po letecké dopravě a rovněž díky přebytkům válečné letecké techniky, jenž byla přebudována pro potřeby civilního letectví, bylo zajištěno dostatečné spektrum nabízených služeb v tomto odvětví dopravy.

Za zmínku zajisté stojí dnes již neexistující letecká společnost Pan American Airways, která se, jak zmiňuje PRŮŠA, J. a kol. (2002), stala průkopníkem v rozvoji světové letecké dopravy kupříkladu tím, že zavedla první non stop linku na Havaj nebo uvedením proslulé linky PA 1 oblétaující celý svět. Rovněž vyzvedla mnoho technických řešení (např. navigace letadel ze země). Letecká doprava se také potýká s některými závažnými, výše zmíněnými, problémy. Je více než zřejmé, že tento druh dopravy se vyvíjí a nadále vyvíjet bude velmi dynamicky a to proto, že nabízí v tuto chvíli nenahraditelné možnosti ke spolupráci mezi jednotlivými státy světa. Letecké společnosti však budou muset odolat ostré mezinárodní konkurenci mezi leteckými dopravci, kteří se budou snažit o neustále se zvyšující rozsah a kvalitu služeb a zároveň o snižování průměrných cen za dopravní služby. Proto stále zůstává pro letecké společnosti zásadním úkolem zvyšování své produktivity a snižování nákladů.

V současné době mezinárodní letecká doprava zaznamenává zpomalení růstu přepravy osob a nákladu, konkrétně za srpen 2010 v přepravě osob, letecká doprava zaznamenala růst pouze o 6,4 % oproti červencovému růstu o 9,5 %, růst přepravy nákladů pak zpomalil na 19,6 % z 23 %. V roce 2010 zpomalení růstu přepravy způsobilo vyčerpání peněžních prostředků z vládních stimulačních programů. Pro srovnání pak rok 2013 vykazuje růst osobní dopravy o 4,5 %, u letecké nákladní dopravy lze očekávat zpětný návrat do plusových hodnot. V následujících letech by vývoj dopravy mohly negativně ovlivnit nadále přetrvávající vysoké ceny pohonných hmot.

## 2.3 Druhy letecké dopravy

Jak uvádí PRŮŠA, J. a kol. (2002), z obecného hlediska lze leteckou dopravu dělit na dvě základní odvětví a to na:

- 1) Pravidelnou přepravu, která se uskutečňuje na pravidelných linkách dle uveřejněného letového řádu a je prodávána za jízdné dle stanovených tarifů (v rámci IATA či dle jednotlivých leteckých společností)
- 2) Nepravidelnou přepravu (tzv. chartery), kdy tento druh dopravy je zajišťován na konkrétní přímou objednávku. Dochází pak k pronájmu celého letadla a jeho kapacity, a tudíž je zajišťována přeprava zejména velkých skupin osob.
- 3) Oba předešlé druhy dopravy můžeme dále členit na vnitrostátní nebo mezinárodní

S výše uvedeným členěním letecké dopravy nedílně souvisí i rozlišení leteckých společností.

Dle charakteru přepravy lze letecké společnosti klasifikovat na:

- a) Pravidelné – zajišťují pravidelnou leteckou dopravu pro širokou veřejnost, podle letového řádu a za uveřejněné ceny
- b) Charterové – zajišťující lety na objednávku, nejčastěji jsou zprostředkovány cestovními kancelářemi
- c) Osobní – zprostředkovávají lety zejména pro cestující (osoby)
- d) Cargo dopravci – jedná se o společnosti, které zajišťují lety pouze pro přepravu zboží

Dále PRŮŠA, J. a kol. (2002) člení a charakterizuje dopravní společnosti dle rozsahu sítě do následujících skupin:

- a) Regionální dopravci – poskytují přepravu nejčastěji z jednoho většího centra do jiných menších center v daném regionu
- b) Mezinárodní dopravci – poskytují přepravu do více států
- c) Dálkoví dopravci – zajišťují poskytování služeb ve velkém objemu cestujících do jiných kontinentů
- d) Národní dopravci – jedná se zejména o zajišťování přepravy z hlavního města, s procesem liberalizace se stále snižuje význam těchto dopravců

## 2.4 Letecké dopravní sítě

V literatuře se nejčastěji uvádí dva typy leteckých dopravních sítí. V první řadě se jedná o síť typu hub-and-spoke, díky které došlo k zásadním změnám struktury leteckých tras. Společně s dopravou typu point-to-point a její propojeností na ústřední hub letecké společnosti disponují rozsáhlejším výběrem možných destinací a navyšují také frekvenci letů. Vzhledem k deregulaci letecké dopravy, měly letečtí dopravci možnost volby optimální letecké společnosti s maximálním ziskem. V současné době struktura sítě hub-and-spoke představuje hlavní formu leteckých sítí ve světě, realizovanou v první řadě klasickými dopravci, kteří disponují výhodou efektivity, tedy efektivnějších odbavovacích možností v hubech (SEIDENGLANZ 2008). Případné nevýhody sítě se vyznačují zranitelností související s narušením centra a v důsledku absence přímých spojení také s rizikem zpoždění, kdy je nutný přestup cestujících a tím pádem dochází k prodlužování cestovní doby. Je však na místě dodat, že BUTLER a HUSTON (1990) věrohodně uvádí, že většina cestujících díky frekventovanějšímu počtu letů přes „hub“ v podstatě čas získává. Další nevýhodou, kterou pocítují cestující, je snižující se kvalita služeb, která by nebyla tak zásadní, pokud by se jednalo o přímé spojení a o zvýšené cestovní náklady letecké společnosti. Obecně je síť hub-and-spoke lokalizovaná ve větších letištích (huby), která vzhledem k často vysoké přetíženosti způsobují větší environmentální znečištění (dvojitý vzlet a přistání).

Na druhé straně stojí dnes již v některých případech opomíjená síť point-to-point, kterou zprostředkovávají nízkonákladoví dopravci. Za nejideálnější síť typu point-to-point by byla považována síť s kompletním vzájemným propojením letišť mezi sebou. Jednalo by se o přímé spojení bez jakéhokoliv přestupu. Šance na vytvoření takového ideálního typu sítě je zatím minimální. Pro tento typ sítě jsou využívána zejména sekundární a regionální letiště a to především z důvodu menší vytíženosti letišť a nižších letištních poplatků. Důvodem užívání typu point-to-point nízkonákladovými dopravci spočívá zejména v jednoduchosti organizace. Také u sítě point-to-point lze uvést několik kladů. Z hlediska cestovního ruchu se mezi ně řadí zvýšení počtu nových turistických destinací a jejich snazší dostupnost, z ekonomického hlediska pak příliv zahraničních podniků a investorů díky zvyšující se oblibě některých turistických lokalit. Za největší výhodu se ale považuje existence přímého spoje nezávislého na dalším leteckém spojení a tím zamezení čekání na zpožděný spoj jako tomu bývá u typu



hub-and-spoke. Mezi negativní dopady řadíme obtížnější propojení s ostatními destinacemi.

„Probíhající změny letecké dopravy mají velkou geografickou relevanci, neboť vyvolávají významné prostorové dopady.“ (SEIDENGLANZ 2008, s. 143). V tomto případě se jedná o náhradu sítě „point-to-point“ sítěmi „hub and spoke“. (MARTÍN, ROMÁN 2003)

#### **2.4.1 Nízkonákladoví (low-cost) dopravci**

Vznik těchto specifických leteckých dopravců je spojen s liberalizací trhu letecké dopravy v USA. Ze Spojených států se poté low-cost dopravci šířili do celého světa tak, jak postupovala liberalizace. Zrod tomuto druhu dopravního podnikání dali v roce 1970 Rolling King a Herb Kelleher, kteří významně sekundovali vzniku společnosti Southwest Airlines. Tato společnost pak zahájila lety ze sekundárních letišť<sup>5</sup> s podstatně levnějšími letištními poplatky, kdy lety nezajišťovaly návaznost dalších spojů v uzlových letištích, ale uskutečňovaly se pouze z bodu do bodu bez jakéhokoliv servisu na palubě letadel. Prodej letenek probíhal výhradně prostřednictvím telefonického spojení (později přes Internet). (ŽILHA a kol., 2010)

Dnes rovněž na „scénu“ vstupují nízkonákladoví dopravci, jejichž koncepce vznikla již před prvními liberalizačními balíčky<sup>6</sup>, přesto doba, kdy se nízkonákladoví dopravci stali opravdovou konkurencí pro klasické dopravce, nastala právě až po liberalizaci trhů. Proto lze zmíněnou liberalizaci chápat jako stěžejní bod rozkvětu nízkonákladových dopravců. Důvodů zájmu o liberalizaci je možné uvést celou řadu. Nejvýznamnějším nadále zůstává tlak ze strany spotřebitelských organizací, které pociťovaly zvyšující se rozdíl mezi cenou charterových<sup>7</sup> a pravidelných letů. Rozhodujícím impulsem zahájení procesu mezinárodní liberalizace se stala liberalizace vnitřního trhu Spojených států amerických a jejich snaha o dojednání dohod s ostatními státy.

---

<sup>5</sup> Bývalé armádní základny a cargo letiště

<sup>6</sup> Liberalizační balíčky viz str. 1

<sup>7</sup> Nepravidelná letecká přeprava zajišťována na přímou objednávku

## 2.4.2 Postavení letecké dopravy v České republice

V České republice působí jedna z nejstarších leteckých aerolinií ve světě – Československé aerolinie (ČSA). Do roku 1920, kdy se uskutečňovaly první pravidelné lety ve světě, bylo pravidelné spojení v České republice zajišťováno prostřednictvím francouzských a německých společností (MIRVALD 2002).

Dále se MIRVALD (2002) zmiňuje o úpadku významu vnitrostátní letecké dopravy po rozdělení státu a vzniku ČR, neboť nepříliš velká rozloha nedovolovala konkurovat zrychlujícímu se vývoji dopravy silniční a železniční. Na druhé straně je zaznamenán stále dynamičtější vývoj v mezinárodní letecké dopravě na území České republiky a to zejména díky geografické poloze hlavního letiště Václava Havla<sup>8</sup>, které se řadí mezi 150 největších letišť na světě a každoročně odbaví téměř 11 mil. osob. Vyjma hlavního letiště Václava Havla, v České republice aktivně působí 90 letišť a 33 heliportů. Tabulka č. 1 znázorňuje vyjádření podílu vnitrostátních a mezinárodních letišť v České republice.

*Tabulka č. 1 - Přehled letišť a heliportů v České republice*

<b>Typ letiště</b>	<b>Počet letišť</b>
Veřejná mezinárodní letiště	18
Veřejná vnitrostátní letiště	72
Heliporty	33

*Zdroj dat: MIRVALD (2002), aktualizováno dle údajů Ministerstva dopravy České republiky platných k datu 5. 5. 2011*

---

<sup>8</sup> Dříve letiště Praha - Ruzyně

### 3. Letecká doprava na území Ruské federace

#### 3.1 Význam letecké dopravy v Rusku

Na území nejrozsáhlejšího státu světa hraje letecká doprava zásadní roli v přepravě cestujících i nákladů (palivo, nerostné suroviny), jak do zahraničních zemí, tak do vzdálených oblastí Ruska, zejména do východních regionů. Ve vzdálených a obtížně dopravně dosažitelných regionů Severu, Sibíře a ruského Dalekého Východu představuje letecká doprava prakticky jediný prostředek spojení s centrálními regiony země (GUBĚNKO, SMUROV, ČERKAŠIN 2009). Je obecně známo, že většina území Ruska je charakteristická nízkou hustotou obyvatelstva. Konkrétně v oblasti za Uralem, Sibiřském a Dálněvýchodním federálním okruhu, jenž zaujímají 66 % území státu, žije pouze 18 % obyvatelstva. Přitom právě v těchto regionech, dokonce i v evropské části Ruska, je rozvoj silniční a železniční sítě podstatně slabší než ve vyspělých státech světa. Podle dat ministerstva dopravy RF, více než 30 % obcí obývaných osmi procenty obyvatel Ruska postrádá celoroční propojení se státní silniční sítí. Dále je třeba brát v úvahu fakt, že pro většinu území Ruska je charakteristická rozsáhlá územní vzdálenost a nedostatečně rozvinutá pozemní infrastruktura, jenž má vliv na rozvoj letecké dopravy. Úspěšný rozvoj letecké dopravy, který ovlivňuje nízká hustota obyvatelstva a nedostatečně rozvinutá pozemní infrastruktura vyžaduje zvláštní řešení – ekonomické, technické a organizační (GORŠKOVA, KLJUČKOV 2010).

Dnes prostřednictvím letecké dopravy přeprava pasažérů dosahuje čtyř pětiny a přeprava nákladu a pošty jedné pětiny objemu. Největší množství cestujících se odbavuje na linkách spojujících Moskvu s východními regiony, Sankt Petěrburgem, lázeňskými regiony a s hlavními městy bývalých států SNS. Především se jedná o Taškent, Novosibirsk, Soči, Chabarovsk či Ašchabat (ИВАНУШКИНА, Б. Б. И КОЛЖИ.: 2010). Pokud je řeč o významu vnitrostátní letecké dopravy, nabízí se uvedení příkladů nejfrekventovanějších destinací na území státu. Hlavní proud pasažérů prochází linkami Moskva – Sibíř – Daleký ruský Východ. Hlavní dopravní uzel pak představuje největší „letecký přístav“ Ruska – Moskva, která odbavuje 30 % cestujících na vnitrostátních a 50 % cestujících na mezinárodních linkách. Značnými objemy cestujících disponuje Sankt Petěrburg, Jekatěrinburg, Soči, Mineralnyje Vody,

Novosibirsk, Krasnojarsk, Samara, Vladivostok a jiná vnitrostátní dopravní centra. Významně také posílila role mezinárodní letecké dopravy (KRYLOV, RUNOVA 2008).

V současnosti, za účasti dalších odvětví ekonomiky letecká doprava přispívá k sociálně-ekonomickému rozvoji země. Průběh tržních reforem letectví zapříčinil pozitivní i negativní důsledky. Nárůst výrobních nákladů leteckých společností, přetrvávající neschopnost managementu uplatňovat pružné tržní mechanismy při regulování poptávky včetně platební neschopnosti obyvatel a další negativní aspekty značně přispěly k hluboké krizi v letecké dopravě v roce 2008 (GUBĚNKO, SMUROV, ČERKAŠIN 2009).

Společně s přepravou osob a nákladu je letecká doprava hojně využívána v odvětví zemědělství, lesnictví a také k mapování z letadel při vyhledávání nových tras u železniční, silniční a potrubní dopravy. Krom letadel je přeprava zajišťována i prostřednictvím vrtulníků (FILIPPOV, UZDIN, EFIMENKO 1991).

### **3.2 Současné trendy v rozvoji letecké dopravy v Rusku**

Aktuální tempo růstu letecké dopravy na území Ruské Federace dnes náleží k nejvyšším na světovém žebříčku. Jen v průběhu příštích pěti let lze očekávat zvýšení až na dvojnásobek. Přitom rovněž svítá naděje ke zvýšení pozornosti rozvoje regionálního letectví. Rostoucí význam letecké dopravy v Rusku byl zaznamenán po ukončení ekonomické krize v devadesátých letech 20. století, kdy v období 2003-2008 obrat cestujících vzrostl téměř o 73 %. Nelze tedy pochybovat, že tento výrazný růst je spojen se zájmem Rusů cestovat do zahraničí. Rostoucí oblíbenost letecké dopravy spočívá v expanzi zájmu o cestovní ruch a zkrácení cestovní doby, kdy jsou preferovány krátkodobé dálkové lety. Pouze v posledních pěti letech byla tři ze čtyř moskevských letišť upravena, rekonstruována a rozšířena pro rostoucí potřeby cestujících v letecké dopravě (POPOV 2012).

Nejen dnes můžeme zaznamenávat dynamičtější rozvoj ruské mezinárodní letecké dopravy ve srovnání s domácí. Hlavním důvodem, proč některé společnosti upřednostňují mezinárodní lety, je v první řadě nedostatek domácích letišť a adekvátních letounů. Tento problém se nachází ve fázi řešení za podpory regionálního letectva, kdy dochází ke snižování cen letenek, aby tento druh dopravy byl dostupnější pro obyvatele. Dalším podpurným faktorem je také snižování úrokové sazby pro leasingové platby,

kdy letecké společnosti budou moci disponovat většími možnostmi kupovat malé letouny pro místní dopravu. Pro rozvoj regionálního letectva jsou zapotřebí letadla pro 50 a méně cestujících, dokonce pouze pro 6-9 lidí. Bohužel, prozatím je v Rusku patrná absence těchto strojů. Pro podporu regionálního letectva bylo vytvořeno několik projektů, jak učinit regionální lety maximálně dostupné pro obyvatele. Jako příklad lze uvést start pilotního projektu meziregionální letecké dopravy v Privolžském federálním okruhu v němž téměř 40 nových linek spojilo 15 povolžských měst. Navíc dle aktuálních informací, jedna z nejznámějších ruských leteckých společností Aeroflot, zaregistrovala vlastní nízkonákladovou společnost Dobrolet, která má cestujícím poskytnout podstatně levnější lety. Faktem totiž je, že pro mnohé Rusy zůstává vnitrostátní doprava cenově nedostupná právě z důvodu vysokých cen letenek. Cílem nízkonákladových linek je přizpůsobit cenu letenek u vnitrostátních letů tak, aby byla nižší, než poskytují „klasičtí“ dopravci. V porovnání s Evropou, která se podílí 30-35 procenty na nízkonákladové dopravě na trhu letecké dopravy, má Rusko ještě značné rezervy, aby se těmto hodnotám, přinejmenším, přiblížilo. Dle ruského leteckého úřadu, v současné době pouze dvě zahraniční nízkonákladové společnosti létají do Ruska. Na ruském trhu letecké dopravy je také významná aktivní činnost korporálních leteckých společností, které zajišťují obrovské množství letů. Jedná se především o dopravu personálu k místům těžby plynu, dopravy materiálů a dalších nákladů.

Jak již bylo zmíněno, letecká doprava na území Ruské federace zaznamenává každoroční růst. Jenom za rok 2012 přesáhla o více než 70 % v přepravě cestujících železniční dopravu, ačkoliv v roce 2000 tomu bylo pouze dvojnásobek. Nehledě na krizi v letech 2008-2009, průměrná míra růstu v přepravě cestujících ruských dopravních společností v období 2001-2012 činila 11,4 % za rok, v přepravě nákladů pak 6,1 % za rok. V roce 2012 objem osobní dopravy dosáhl 195,8 miliardy osobokilometrů<sup>9</sup>, přepravy nákladů pak dosáhl 5,1 mld. tunokilometrů<sup>10</sup>. Toto jsou údaje, které převyšují výsledky z roku 1990 v závislosti na přepravě osob a téměř dvakrát vyšší u přepravy nákladů. Tempo růstu přepravy cestujících ruských leteckých společností v 21. století téměř trojnásobně přesáhl tempo růstu světového trhu letecké dopravy, v posledních letech byl kladný vývoj také zaznamenán v oblasti převozu nákladů. Právě toto oživení vedlo i k zesílení podílu letecké dopravy Ruska na úrovni světové letecké dopravy,

---

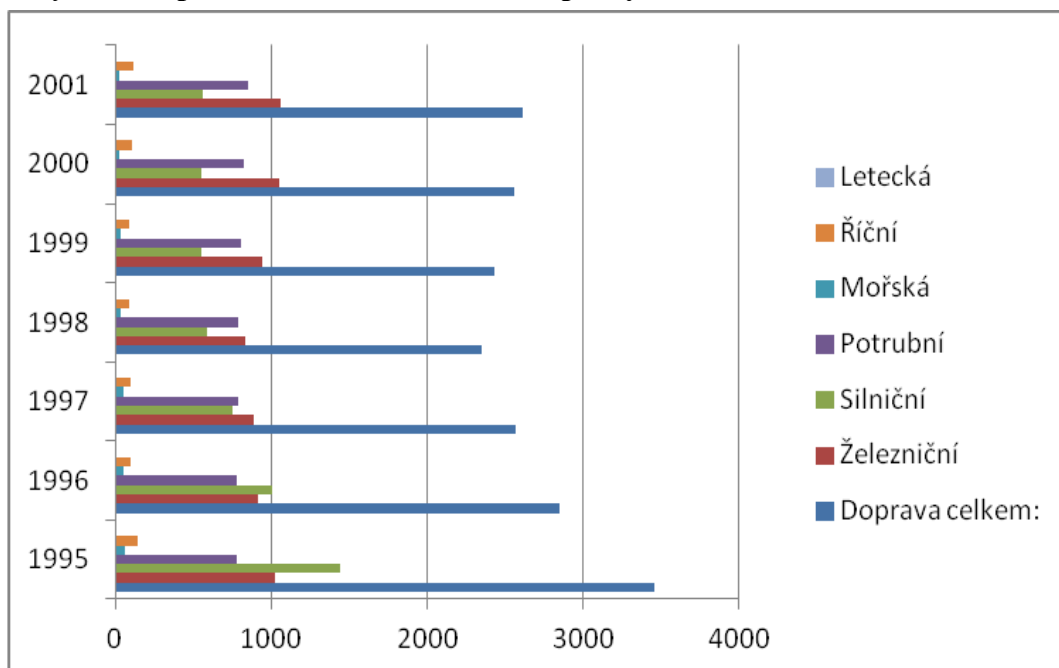
<sup>9</sup> osobokilometr (oskm) představuje přepravu jedné osoby v osobní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru – zdroj [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

<sup>10</sup> tunokilometr (tkm) představuje přepravu jedné tuny nákladu v nákladní dopravě na vzdálenost jednoho kilometru – zdroj [www.czso.cz](http://www.czso.cz)

kteřá dle výsledků z roku 2012 činí asi 3,5 % u osobní dopravy a 2,5 % u nákladní dopravy. Co do solventnosti letectví obecně platí, že letecký průmysl je podporován zisky zejména z mezinárodních letů. Patrné je to zejména z období 2003-2011, kdy pouze v roce 2008, 2009 a 2011 ztráty z vnitrostátní dopravy překročily příjmy z dopravy mezinárodní. V současné době ruští provozovatelé disponují téměř 2 800 letadly, z toho 656 letadel tvoří letadla magistralní (letadla překonávající větší vzdálenost), 294 osobní regionální, 137 nákladní a 1 111 vrtulníků.

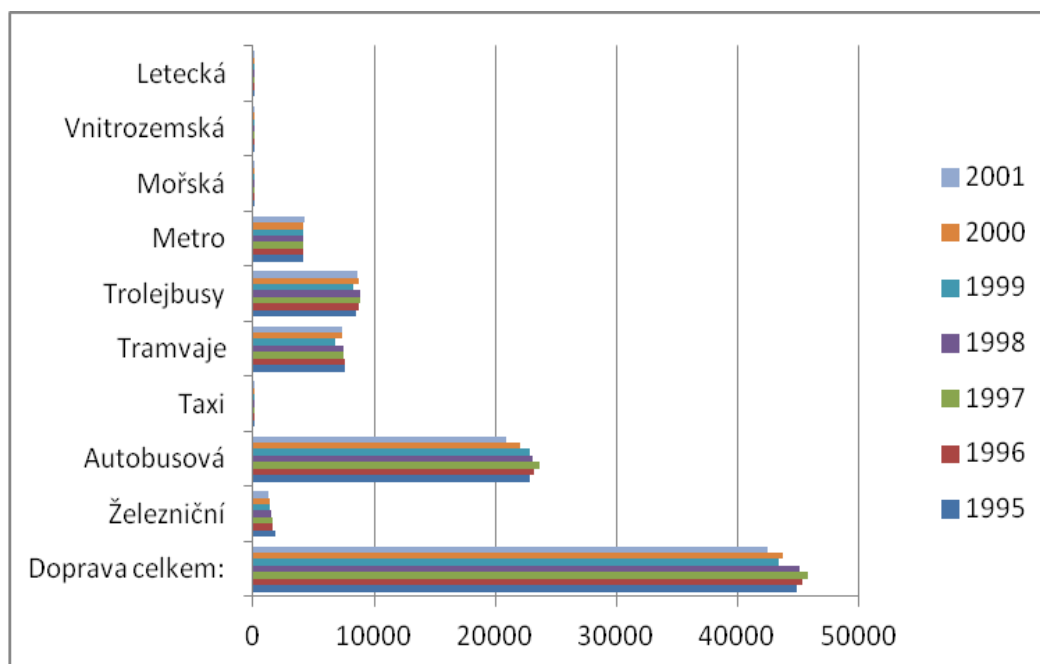
Zmíněná data si je možné potvrdit na níže uvedených grafech č. 1 – 4. Na základě těchto údajů lze říci, že přeprava nákladů má mírně rostoucí tendence, stále však dosahuje zanedbatelných hodnot oproti ostatním druhům dopravy, jak je patrné z grafu č. 1. Hodnoty u letecké dopravy se pohybují v rozmezí 0,6 - 0,9 mil. tun s postupným růstem, což představuje minimální čísla ve srovnání s ostatními druhy dopravy. Osobní přeprava zaznamenává velký nárůst a dynamiku, vyjma let 2008-2009 z důvodu krize v letecké dopravě. Z grafů je dále patrný fakt primárního významu železniční dopravy, především z důvodu cenové dostupnosti.

**Graf č. 1 Přeprava nákladů dle druhu dopravy v letech 1995 – 2001 (v mil. tun)**



Zdroj: Statistická publikace Rusko v číslech 2013, vlastní zpracování

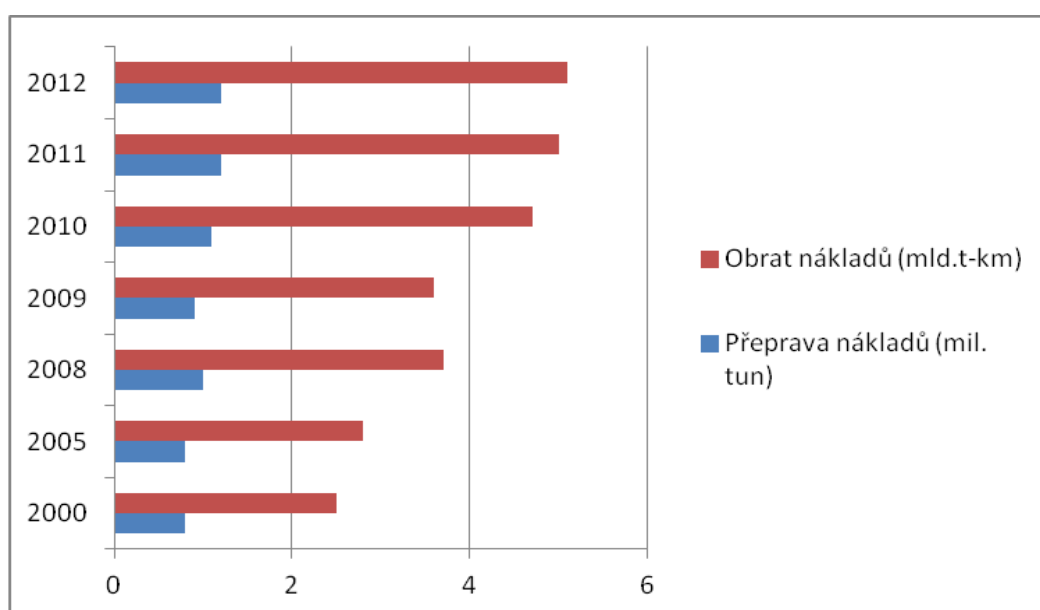
**Graf č. 2 Přeprava osob dle druhu dopravy v letech 1995 – 2001 (v mil. osob)**



Zdroj: Statistická publikace Rusko v číslech 2013, vlastní zpracování

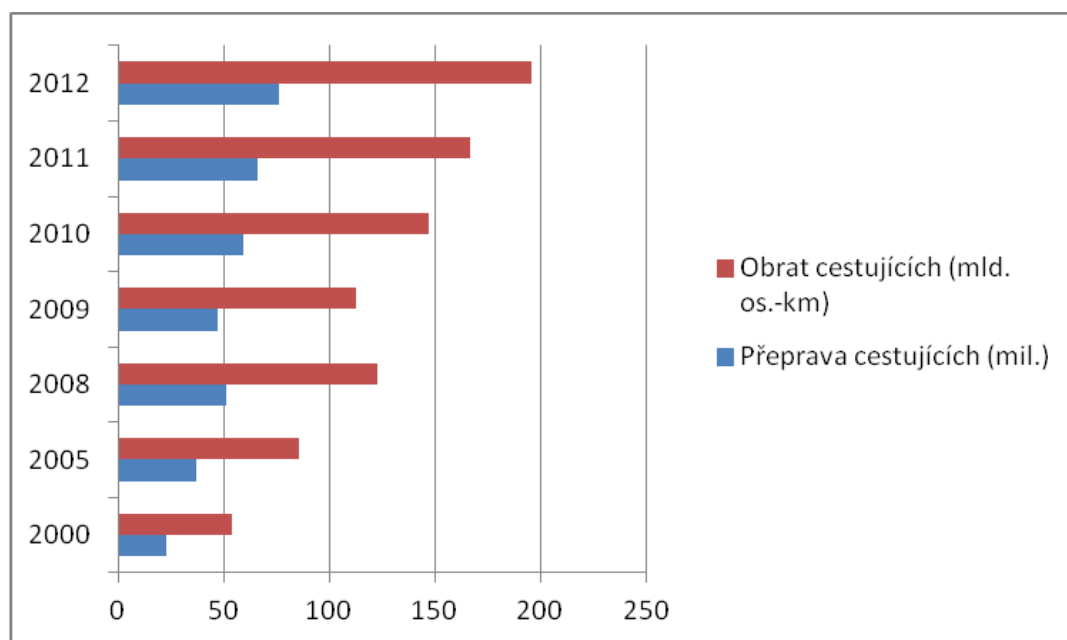
Z grafu č. 2, vztahující se k období v letech 1995 – 2001, je zřejmý význam především ekonomicky dostupnější autobusové a městské hromadné dopravy. Letecká doprava v tomto období zastupuje pouze doplňující a finančně náročnější druh dopravy pro přepravu Rusů.

**Graf č. 3 Vývoj přepravy nákladů a obratu nákladů v letecké dopravě v letech 2000 – 2012**



Zdroj: Statistická publikace Rusko v číslech 2013, vlastní zpracování

**Graf č.4 Vývoj přepravy a obratu cestujících v letecké dopravě v letech 2000 – 2012**



Zdroj: *Statistická publikace Rusko v číslech 2013, vlastní zpracování*

Graf č. 3 a č. 4 ve sledovaném období znázorňuje charakteristický nárůst, jak v nákladní, tak v osobní letecké dopravě se ztrátovým rokem 2009 z důvodu probíhající světové ekonomické krize, která zasáhla provoz letecké dopravy nejen v Rusku, ale i ve světě.

### 3.2.1 Aktuální vývoj letecké dopravy v Rusku za rok 2013

V roce 2013 byl v osobní letecké dopravě zaznamenán značný přírůstek přepravních služeb leteckých dopravců. Zřejmé je to především z počtu téměř 85 milionů přepravených cestujících, což činilo o 14 % více než za rok 2012. Pro srovnání za rok 2011 bylo přepraveno 64 milionů cestujících. V roce 2013 byl charakteristický přírůstek objemu a celkového množství letecky převezeného nákladu i pošty na 1,004 tun. Oproti roku 2012 přepravní výkon v osobní dopravě stoupl o 15,5 % a dosáhl 226,11 mld. osobokilometrů. Nákladní doprava a její přepravní výkon pak zaznamenala stagnaci s výsledkem 5,022 milionů tunokilometrů. (Zdroj dat: I-RU.CZ)

Mezi trojici nejdynamičtější se rozvíjejících letišť v Evropě se po zásluze zařadilo nově zrekonstruované letiště Domodědovo, které odbavilo největší počet cestujících, konkrétně více než 30,7 milionů. Díky tomuto výrazně nadprůměrnému výsledku ruská vláda zvažuje privatizaci letiště. Pro odborníky to však není žádným překvapením,



neboť tento fakt pouze potvrzuje i nadále pokračující trend rozvoje ruské letecké dopravy a to především díky významné úloze mezinárodní dopravy.

Jednu ze slabých stránek ruské letecké dopravy představují nízké standardy bezpečnosti provozu letecké dopravy, laicky řečeno zastaralá letecká technika často ještě z dob Sovětského svazu. Není tedy pochyb o tom, že Rusko vyvíjí značné snahy o přiblížení se „západním“ letadlům, která jsou jak moderní a ekologická, tak bezpečná zároveň. Tyto snahy se výrazně projevily i v roce 2012, kdy ruská flotila obdržela 133 cestovních letadel. Celkem v období 2008-2012 bylo do Ruska dodáno 540 letadel cestovních a 14 nákladních plus 8 letadel ruské výroby. V konečném součtu pak od ledna 2013 létá v Rusku 1 108 letadel, včetně 619 magistralních a 361 regionálních dopravních letadel, 128 nákladních letadel a 937 vrtulníků. Podíl letadel zahraniční výroby překročil 60 %. Dle výše uvedeného počtu vrtulníků podílejících se na provozu letecké dopravy je na místě podotknout jejich rostoucí význam. Příkladem toho je budování největšího heliportu v Evropě, který se bude nacházet pod Moskvou (evropská část Ruska). Dle prognóz bude schopen zajistit obsluhu současně i dvou set vrtulníků. Upevňování pozic vrtulníků se odehrává zejména na poli regionální dopravy, jejíž poptávka je zajišťována zejména ze strany soukromých podnikatelů a bohatší vrstvy společnosti. Především pak v oblasti Moskvy se jedná z důvodu úspory času o výkonný a aktuální prostředek, kdy vrtulník pohodlně nahradí pozemní dopravu. Rusko disponuje silnými těžkými vrtulníky, po nichž je vysoká poptávka. Stavba heliportu je otázkou opravdu blízké budoucnosti, kdy bude především uspokojovat potřeby soukromých subjektů. Dle projektu by se trasa situovala podél řeky, na jejíž březích budou postaveny přistávací plošiny.

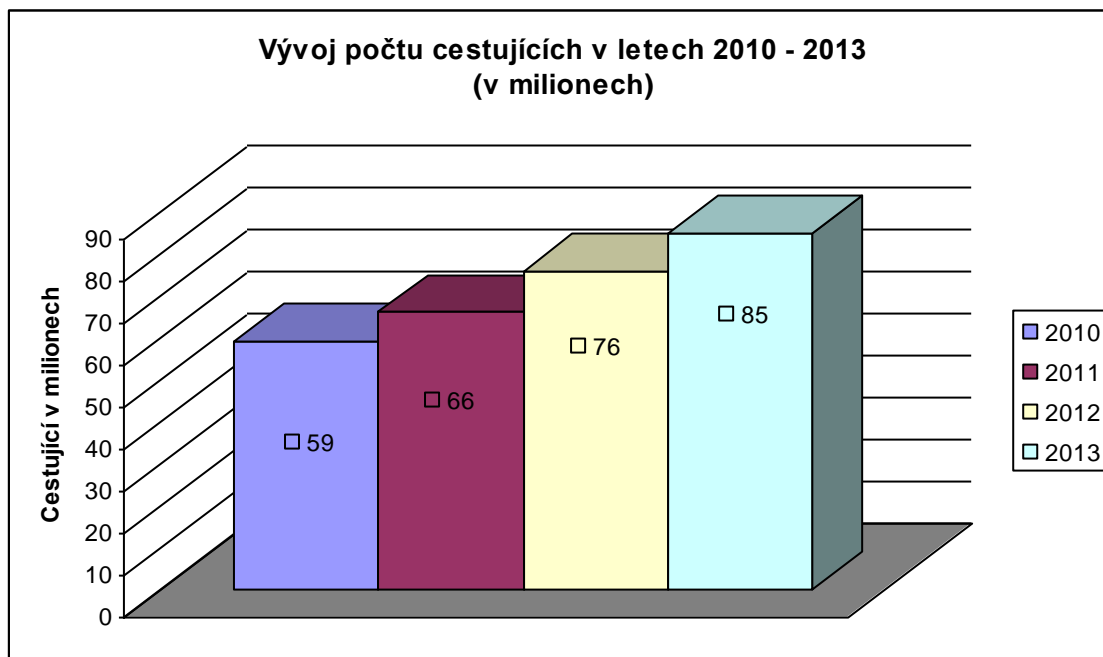
Rok 2013 přinesl i ne příliš pozitivní výsledky, především ve finanční sféře. Zisk společností na mezinárodních trasách dosáhl 12 miliard rublů, na vnitrostátních linkách je pak zaznamenána ztráta 20 miliard rublů. Z uvedených cifer je tedy patrný trend růstu mezinárodní přepravy oproti vnitrostátní. Hlavní důvodem nesolventnosti vnitrostátních linek je především neschopnost čelit extrémní finanční zátěži, celním a daňovým platbám apod. (Zdroj dat: ЕЖЕГОДНИК АТО 2013)

Neméně významnou novinkou roku 2013 a začátku roku 2014 je existence nového leteckého dopravce a významnou proto, že zastupuje nízkonákladové letecké společnosti, které mají na ruském území malé zastoupení. Řeč je o společnosti Dobrolet, jejíž provoz odstartuje na jaře roku 2014. Dobrolet vytvořil největší ruský letecký dopravce Aeroflot. Hlavním úkolem je zajistit lety z Moskvy do osmi nejžádanějších

destinací v evropské části Ruska<sup>11</sup>, kdy k dispozici bude 170, později až 189 míst v letadle. V roce příštím a přes příštím již bude zajišťovat spojení do 26 destinací. Zbývá tedy ještě sladit zákony a normy, které platí globálně v celém světě pro odvětví letecké dopravy. (Zdroj dat: IRU-CZ.RU).

Níže zpracovaný graf č. 5 názorně demonstruje aktuální trendy ve vývoji celkového počtu přepravených osob na území Ruské federace s očekávaným rostoucím vývojem k roku 2013.

Graf č. 5



Zdroj dat: Statistická publikace Rusko v číslech, vlastní zpracování

### 3.2.2 Rozvoj vztahů Ruské federace a Evropské unie v oblasti letecké dopravy

Důvod, proč je v práci zmíněn právě tento bod je prostý. Rusko i Evropská unie tvoří klíčové strategické partnery jak v otázkách politických, ekonomických tak i vojenských. Navíc v neposlední řadě jsou bezprostředními sousedy a existence kvalitního dopravního spojení je tedy klíčová.

„Předpokladem plodné spolupráce je integrace dopravních systémů. Letecká doprava je nanejvýš dynamickým odvětvím dopravy a je nepostradatelná pro spojení

<sup>11</sup> Sankt-Petěrburg, Kaliningrad, Samara, Jekatěrinburg, Krasnodar, Ufa, Nový Urengoj, Machačkala

Evropské unie s jejími sousedy, a zejména s Ruskou federací. Vytvoření politiky v oblasti letecké dopravy vůči Rusku, je proto důležitým cílem v oblasti politik v celkovém rámci rozvíjejícího se partnerství EU a jejího velkého východního souseda.“ (SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ, 2005). Důležitost vztahu pro Ruskou federaci spočívá především ve značné koncentraci letů zejména na evropské destinace a naopak, pro EU představuje Rusko čtvrtý největší zahraniční trh letecké dopravy. Stále zásadní problém tvoří omezený přístup Ruska na trh, kdy stát hraje primární roli i v letecké dopravě. Oba subjekty v minulosti řešily také sporné otázky týkající se zejména plateb za přelety Sibíře. Oblast Sibíře je pro evropský trh významná právě pro rostoucí výnosové trhy na Dálném Východě (Čína), kdy přelety nad Sibíří jsou nezbytné k uskutečňování těchto prosperujících obchodních vztahů.

Pro rozvoj obchodních vztahů Ruska s EU jsou tedy zásadní dobře rozvinutá letecká spojení do mezinárodních destinací. V evropském prostoru dominují lety z Ruska do Německa, poté následuje Španělsko, Francie, Spojené království a Finsko. V současné době narůstá také objem dopravy do Polska a České republiky.

V otázce efektivity a dynamiky leteckých spojení Rusko stále nabývá na rostoucím významu. Je nezbytné dodat, že nadále zaostává za západními zeměmi především v modernizaci infrastruktury, pro většinu ruských letišť je totiž zásadní modernizace a renovace. Správný provoz a chod letišť představuje zásadní faktor v rozvoji civilního letectví v Rusku. Rovněž v souvislosti s teroristickými událostmi byl přijat nový zákon o ochraně dopravy. Mezi zásadní aspekty, které omezují růst leteckých společností je bezesporu nedostupnost efektivních a moderních letadel, jelikož téměř 95 % stávajících letadel bylo konstruováno mezi lety 1960 a 1980, navíc většina strojů nesplňuje mezinárodní a evropské normy také v oblasti životního prostředí a bezpečnosti. Tento fakt také představuje překážku v rozvoji vztahů EU a Ruska v oblasti letectví. Země tedy nutně potřebuje investice, modernizaci i restrukturalizaci.

Nabízí se otázka, jaké výhody tedy nabízí užší spojení mezi Ruskem a EU v oblasti letecké dopravy? V prvé řadě se jedná o hospodářské výhody, neboť letecká doprava přispívá k mobilitě občanů. Navíc dochází ke značnému rozvoji objemu dopravy s postupným rozšiřováním Evropské unie. Za období posledních dvaceti let byl vytvořen jednotný evropský trh letecké dopravy, ve kterém spotřebitelé hojně využívají možností většího výběru a nižších leteckých tarifů, především s rozvojem nízkonákladových dopravců na trhu. Významných úspor bylo dosaženo při odbourání

plateb za přelety nad Sibiří a také výhod pro rozšiřování služeb na Dálný východ právě přes Rusko.

Jako stěžejní cíle nadějně spolupráce lze tedy považovat zlepšení příležitostí na trhu pro obě strany, poté celkové odbourání plateb za přelety přes Sibiř, podpora právních předpisů v oblasti letecké dopravy, vytvoření společných mechanismů spolupráce v letectví, podpora bezpečnosti a norem životního prostředí včetně spolupráce v oblasti průmyslu. Z druhé strany je zapotřebí zajistit existenci adekvátních leteckých strojů a odpovídající leteckou infrastrukturu pro podporu vztahů mezi západem a Ruskou federací.

Pro užší spolupráci jsou nezbytné také subjekty, díky nimž dochází k navázání přímých vazeb a kontaktů se západem. Konkrétně vládní, i v některých případech, nevládní organizace. Navíc, pokud je brán v úvahu fakt narůstající dynamiky rozvoje letecké dopravy na území Ruské federace, je nutná odpovídající správa subjektů, které zajišťují bezprostřední kontrolu, dohled a provoz v ruské letecké dopravě. Následující řádky stručně nastiňují základní orgány úřadující v odvětví leteckého průmyslu. V oblasti správy letectví působí Mezinárodní letecký výbor<sup>12</sup> vytvořený na základě mezivládní dohody podepsané 30.12.1991, dále ministerstvo dopravy Ruské federace<sup>13</sup>, Federální agentura pro leteckou dopravu<sup>14</sup>, Ruská federální služba pro kontrolu dopravy<sup>15</sup>, ministerstvo průmyslu a obchodu Ruské federace<sup>16</sup> či Asociace letecké dopravy a provozovatelů<sup>17</sup>. Všechny tyto subjekty mají však naprosto stejný cíl - ať už se ho pokouší dosáhnout prostřednictvím techniky, obchodu či zákonných opatření – pokračování ve stále rostoucím rozvoji a také významu tohoto druhu dopravy zejména na mezinárodním poli letecké dopravy.

---

<sup>12</sup> IAC – Interstate Aviation Committee

<sup>13</sup> Ministry of Transport of the Russian Federation

<sup>14</sup> Federal Air Transport Agency (Rosaviatsia)

<sup>15</sup> The Federal Service for Transport Supervision (Rostransnadzor)

<sup>16</sup> Ministry of Industry and Trade of the Russian Federation

<sup>17</sup> Association of Air Transport Operators (AEVT)

### 3.3 Letiště v Rusku

Následující kapitola se věnuje jednomu z nejdůležitějších faktorů nutných k rozvoji civilního letectví v Rusku – letišťům, jejichž prostřednictvím dochází k uskutečňování leteckého provozu. Vzhledem k hojnému počtu ruských letišť se kapitola konkrétně zmiňuje pouze o vybraných a nejvýznamnějších z nich.

Obecně lze říci, že cestování letadlem je asi desetkrát dražší než jízda vlakem. Nicméně k obrovským vzdálenostem se těší veliké oblibě. Na území Ruské federace se nachází téměř 1 800 letišť, z toho 630 se zpevněnou přistávací dráhou a přes padesát s dráhou delší než 3 047 m. Valnou většinu je lokalizována v evropské části Ruska, kde nejvýznamnější mezinárodní letiště představují Šeremetěvo a Domodědovo v Moskvě a Pulkovo v Petrohradě. Nejžádanějšími moskevskými letišti jsou tedy Šeremetěvo s letišťem Domodědovo rovněž i Vnukovo a Bykovo<sup>18</sup>. Šeremetěvo 1 představuje vnitrostátní terminál, kdežto Šeremetěvo 2 je letišťem mezinárodním. Většina letů z České republiky směřuje právě na letiště Šeremetěvo 2. V Jekatěrinburgu se pak nachází letiště Kolcovo, které je pro Českou republiku specifické uskutečňováním částých letů do Prahy a Karlových Varů.

Významné ruské letecké dopravce zastupuje Aeroflot Russian International Airlines (1923), druhý největší - Transaero (1991), Jakutia (2002), S7 Airlines (1992) či Utair Aviation (2002).

Následující čtyři nejvytíženější letiště budou v praktické části představovat analyzované subjekty, které budou klasifikovány dle počtu odbavených letů společně s přehledem cílových vnitrostátních a mezinárodních destinací. Následující podkapitoly pak poskytují stručnou charakteristiku tří hlavních moskevských letišť a letiště lokalizované v Sankt Petěrburgu.

#### 3.3.1 Domoděvovo letiště

V počtu přepravených osob je Domoděvovo letiště největším v Rusku a východní Evropě. Pouze v loňském roce činila přeprava osob přesně 30 765 078 cestujících (Zdroj dat: [www.domodedovo.ru](http://www.domodedovo.ru)) a stalo se tak základnou dvou největších světových aliancí leteckých dopravců Star Alliance a Oneworld. Pro manipulaci všech kategorií

---

<sup>18</sup> V roce 2010 byl ukončen provoz letiště

nákladů je zbudován mezinárodní Cargo terminál, vybaven nejmodernější high-tech technologií. Celkem 85 leteckých společností aktivně působí v provozu letiště<sup>19</sup> a lety se uskutečňují do 239 destinací. Právem tedy bylo Domoděvovo letiště, dle nezávislé britské agentury, pasováno na nejlepší letiště východní Evropy v období 2010 – 2013 .

### 3.3.2 Šeremetěvo letiště<sup>20</sup>

Šeremetěvo 2 představuje mezinárodní letiště nacházející se severovýchodně od centra Moskvy. První let s pasažéry byl uskutečněn 1. 7. 1960, pravidelná přeprava cestujících pak byla zavedena 3. 9. 1964 v té době z terminálu T1. Z důvodu konání XXII. Letních olympijských her v roce 1980 bylo nezbytné vybudování kapacitně značně většího terminálu T2. Na letiště Šeremetěvo je zajištěn vlak přímo z centra Moskvy, díky němuž cesta na letiště zabere pouze 35 minut.

Již na začátku roku 2014 byl zaznamenán nárůst o 10,3 % a to zejména díky ZOH v Soči (tzn. od 1.1. – 12. 2. 2014 odcestovalo z letiště Šeremetěvo do Soči více než 44 000 cestujících). Mezi nejnavštěvovanější destinace náleželo již zmíněné Soči, následovala Paříž, Praha, Kyjev, Bangkok, Sharm El Sheikh<sup>21</sup>, Petrohrad, Krasnodar, Jekatěrinburg či Kaliningrad.

Letiště zprostředkovává lety do více než dvou set destinací a za rok 2013 počet přepravených dosáhl 29 256 000 cestujících, což je pro srovnání téměř o 12 % více než za rok 2012. (Zdroj dat: <http://www.svo.aero/>)

### 3.3.3 Vnukovo letiště

Vnukovo letiště je nejstarším moskevským letištem nacházející se pouhých 28 km od centra. Stavba byla započata v roce 1932. Mohutný boom letiště zaznamenalo na přelomu tisíciletí, kdy na základě zpracování strategického rozvojového programu byly otevřeny v letech 2004, 2006 a 2010 nové moderní terminály. Pravidelné spoje jsou zprostředkovány do 165 destinací a to zejména na území Ruska a do postsovětských

---

<sup>19</sup> včetně 41 zahraničních operátorů, 27 ruských a 17 leteckých dopravců ze zemí SNS

<sup>20</sup> Možný přepis Šeremet'jevo

<sup>21</sup> Nejjižnější cíp Sinajského poloostrova, Egypt

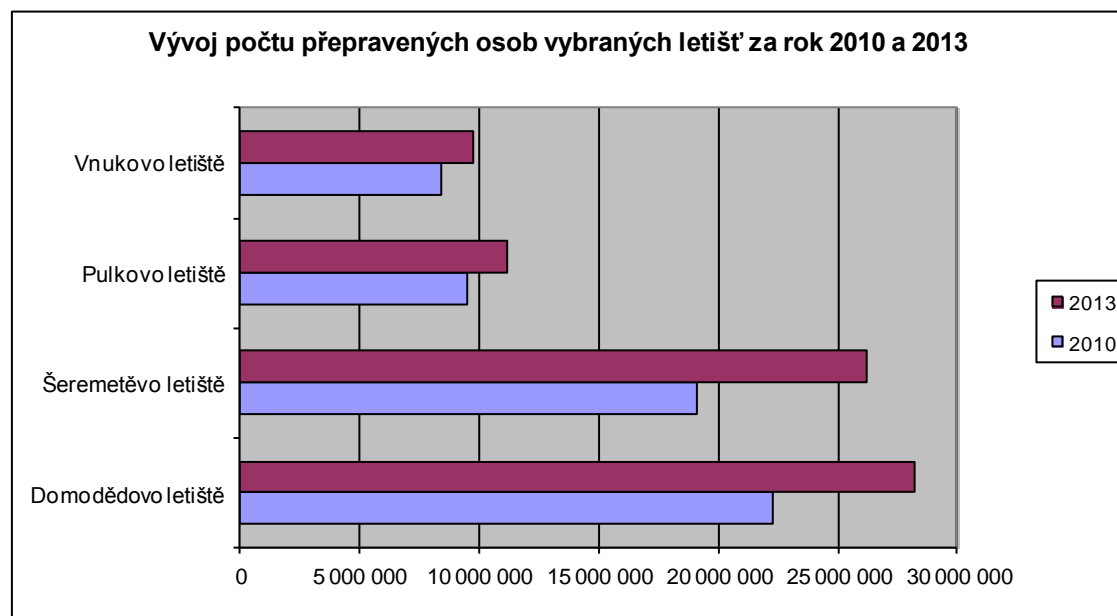
republik. Letiště rovněž zajišťuje charterové lety. Pro srovnání, za loňský rok přeprava cestujících činila 11,2 milionů osob. (Zdroj dat: <http://corp.vnukovo.ru/>)

### 3.3.4 Pulkovo letiště

Mezinárodní Pulkovo letiště spadá pod správu města Petrohrad. Skládá se ze dvou terminálů, v němž Pulkovo-1 zajišťuje převážně vnitrostátní lety a Pulkovo-2 lety mezinárodní. Pulkovo je třetím<sup>22</sup> ruským nejvytíženějším letištěm s téměř 13 miliony cestujících za rok 2013. Tak jako u ruské letecké dopravy obecně, i v letišti Pulkovo je zaznamenán růst mezinárodní letecké dopravy oproti vnitrostátní, pro kterou je charakteristická stagnace v počtu odbavených cestujících. V návaznosti na předchozí kapitoly jsou i zde patrné snahy o masivní modernizaci letištní infrastruktury. Hlavním plánem je rozsáhlá modernizace letiště do roku 2025.

Vývoj počtu přepravených osob v letech 2010 a 2013 u výše charakterizovaných letišť dokládá graf č. 6.

Graf č. 6



Zdroj dat: *Oficiální webové stránky letišť, vlastní zpracování*

<sup>22</sup> po letišti Domodědovo a Šeremetěvo

Jelikož byla nastíněna nejvýznamnější ruská letiště co do počtu přepravených osob, je na místě uvést alespoň některá důležitá letiště na Sibiři a na Ruském Dalekém východě, neboť společně s dopravou železniční na Transsibiřské magistrále<sup>23</sup>, je letecká doprava klíčová pro přepravu do odlehlých ruských oblastí. Význam těchto letišť nespočívá v počtu přepravených cestujících, nýbrž v nutnosti existence leteckých spojení právě do těchto lokalit. Pro další výzkum byla zvolena letiště v Jakutsku, Chitě, Blagoveschensku a na Kamčatce.

### **3.3.5 Letiště Jakutsk**

Jakutsk je lokalizováno v severovýchodní části Ruska. Leteckou přepravu zajišťuje nejen do největších ruských měst, ale rovněž do zahraničních. Zároveň slouží jako „rozbočovač“ pro pět regionálních aerolinií. Za rok 2012 obsadilo vítěznou příčku v nominaci za „dynamicky se rozvíjející letiště“ v soutěži Nejlepší letiště SNS. Pro srovnání za rok 2012 Jakutsk odbavilo téměř tři čtvrtě milionu cestujících.

### **3.3.6 Letiště Chita Kadala**

Chita je federálním letištem nacházejícím se 18 km od města Chita a přibližně 500 m od Transsibiřské magistrály. Pro letiště je hlavní prioritou bezpečnost a plynulost provozu včetně vyššího standardu služeb pro cestující a letecké společnosti. Chita patří mezi dynamicky se rozvíjející letiště, kdy významným předpokladem tohoto rozvoje je zvyšování frekvence letů na stávajících trasách. Za rok 2013 letiště zajistilo přepravu více než třem stům tisícům cestujících, což oproti roku 2012 představoval nárůst osobní dopravy o 30 %. Na vnitrostátních linkách bylo odbaveno 272 407 osob, což znamená o jednadvacet procent více než rok 2012. Dynamiku růstu lze spatřovat především v překvapivém zvýšení počtu cestujících na mezinárodních trasách, jehož nárůst činil 160 %, tedy téměř 41 000 osob. V roce 2013 byly lety uskutečňovány nejčastěji do Moskvy, Novosibirsku, Irkutsku, Chary a Bangkoku.

---

<sup>23</sup> Trasa Moskva – Nižnij Novgorod – Perm – Jekatěrinburg – Omsk – Novosibirsk – Irkutsk – Ulan-Ude – Chita – Chabarovsk - Vladivostok



### 3.3.7 Ignatyevovo letiště

Ignatyevovo letiště je lokalizováno 20 km severozápadně od města Blagoveshchensk v Amurské oblasti. Letiště není nikterak významné. Důvodem uvedení právě tohoto příkladu letiště je značně převažující význam vnitrostátních letů nad mezinárodními. Pro demonstraci je uveden obrázek č. 1 níže.

Obr. č. 1 Vývoj vnitrostátních a mezinárodních linek v letech 2002 – 2013 letiště Blagoveshchensk



Zdroj: [www.amurair.ru](http://www.amurair.ru) Dostupné na:

[http://www.amurair.ru/content/o\\_predpriyatii/pokazateli\\_deyatelnosti.html](http://www.amurair.ru/content/o_predpriyatii/pokazateli_deyatelnosti.html)

### 3.3.8 Letiště Petropavlovsk Kamčatskij

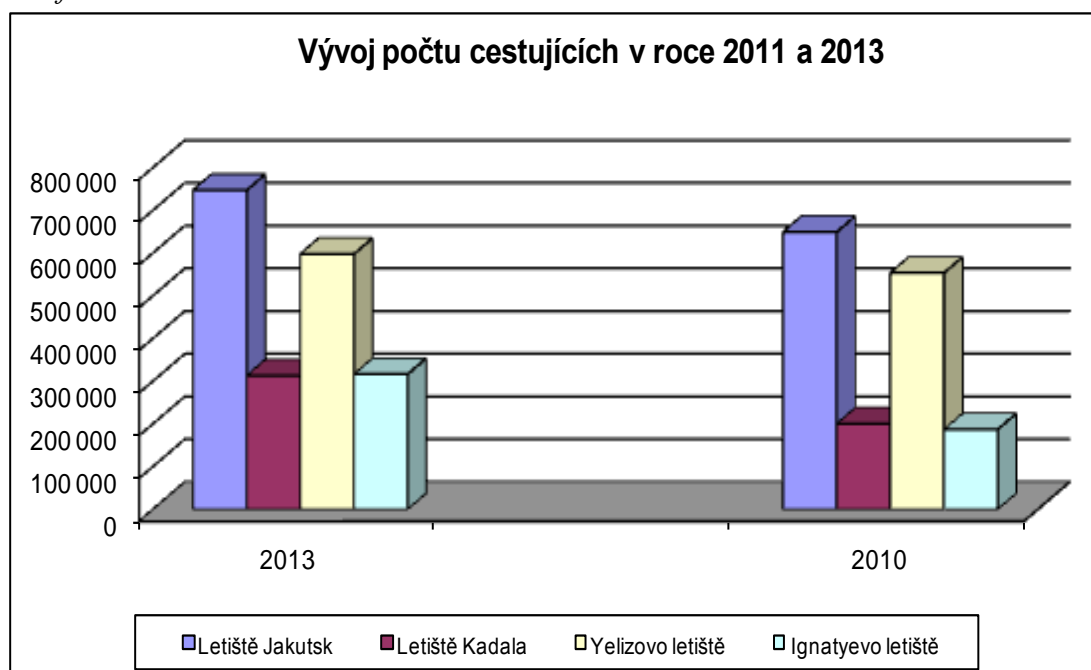
Vznik kamčatského letiště se datuje k 1. 1. 1948. Vzhledem k tvrdým a nepředvídatelným fyzicko-geografickým podmínkám podléhá letiště náročné péči a provozu, nicméně v současné době disponuje osvědčením i licencí pro všechny druhy služeb. Přestože se letiště potýkalo i s dluhem některých leteckých společností, přesto dostalo své daňové povinnosti ve federálních i regionálních rozpočtech v plné výši. Mezi přednostní služby, které letiště zajišťuje, náleží přeprava cestujících a zavazadel,

pravidelné spoje místních leteckých společností, charterové osobní lety a nákladní doprava. V loňském roce letiště odbavilo téměř půl milionu cestujících.

V kapitole o letištích na území Ruské federace bylo záměrem poukázat na nutnost modernizace a na neustálý rozvoj dopravních sítí, neboť jak je patrné, v evropské části Ruska se nadále zaznamenávají trendy v rozvoji mezinárodní letecké dopravy, zatímco v odlehlých lokalitách Ruska jsou obyvatelé odkázáni právě na leteckou přepravu vnitrostátní. Letiště spojující odlehlé části Ruska jsou nezbytná pro samotnou existenci vzdálených regionů či měst. Prioritou těchto letišť není tedy maximální počet odbavených cestujících, ale dynamika růstu počtu letů, kterou většina letišť každoročně zvyšuje.

Graf č. 7 znázorňuje růst počtu cestujících za zvolená období společně s nárůstem odbavených osob ve sledovaných letištích, lze tedy říci také rostoucí význam letišť vnitrostátní letecké dopravy.

*Graf č. 7*



*Zdroj: Oficiální webové stránky letišť, vlastní zpracování*

## 4. Analytická část

### 4.1 Prostorová konfigurace letů a zvolená metodika práce

V předchozí kapitole byla vyselektována letiště, která budou analyzována v praktické části bakalářské práce. V rámci ní jsou stanovena tři sledovaná období a veškeré výzkumy se budou vztahovat právě k těmto datům. Tento výzkum bude zaměřen zaprvé, na vývoj vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy na území Ruské federace za sledovaná období na základě nashromážděných dat. Zadruhé, na podíl vnitrostátní vs. mezinárodní letecké dopravy za vybraná období. A zatřetí, na základě výše zvolených letišť, bude analyzován vývoj a orientace letů ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě, včetně zaznamenání nejfrekventovanějších cílových destinací u obou druhů letecké dopravy. Veškerá analyzovaná data budou doložena v adekvátních tabulkách, grafech a mapách.

V úvodu analytické části je nezbytné zmínit fakt, že analýza je prováděna pouze z jistého základního úhlu pohledu prostřednictvím nashromážděných a především **dostupných** dat pro výzkum (v tomto případě údaje o počtu letů a jejich orientace na cílové destinace, nikoliv dle vývoje počtu cestujících). Na základě těchto dat opírajících se o odborné teoretické údaje, je pak nastíněn možný budoucí teritoriální směr, či alternativa vývoje v mezinárodní a vnitrostátní letecké dopravě v Rusku.

### 4.2 Vymezení analyzovaného období, území a letišť

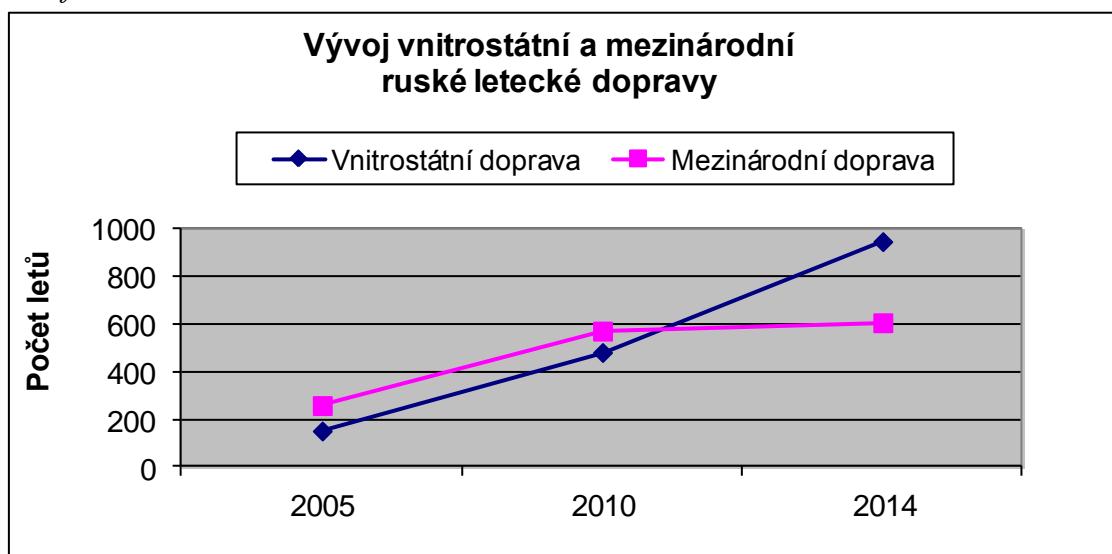
Pro analýzu bylo tedy zvoleno území Ruské federace za tři sledovaná období rok 2005, 2010 a 2014 (analýza orientace letů je vždy směřována k datu 6. 3. výše uvedených let). Pro sledování uvedených období byla použita data o frekvenci letů z internetových stránek <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>. Pro analýzu cílových destinací u zvolených letišť budou taktéž využita data z webové stránky <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>, která jsou dostupná od roku 2004. Z tohoto důvodu byla zvolena data pro rok 2005, 2010 a 2014. Výzkum bude sledovat letiště v evropské části Ruska - Domodědovo, Šeremetěvo, Vnukovo a Pulkovo a na druhé straně letiště lokalizována ve východní odlehlé části země, konkrétně se jedná o letiště Jakutsk, Kadala, Yelizovo (Blagoveschensk) a Ignatyevovo (Petropavlovsk

Kamčatskij). Zkoumání právě těchto letišť je zajímavé především pro svou zcela rozdílnou úlohu v letecké dopravě.

#### 4.2.1 Vývoj vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v letech 2005, 2010 a 2014

Jak již bylo zmíněno, mezinárodní doprava hraje v globálním měřítku významnou roli, nutno však dodat, že na úrovni státu je připisován stále rostoucí význam vnitrostátní dopravě v rámci budování dalších letišť po celém teritoriu. Na vnitrostátní letecké dopravě jsou závislé lokality z východu země a ze Sibiře. Tento fakt dokládá Graf č. 8, který je vypracován na základě shromáždění dat z <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>. a zřetelně demonstruje rostoucí křivku vnitrostátní letecké dopravy, jejíž výrazně rostoucí tendence jsou charakteristické zejména až od roku 2010. Jednu z možných příčin lze spatřovat v celosvětové ekonomické krizi, a s ní tedy související krizi v letecké dopravě, která proběhla v letech 2008-2009. Růst mezinárodní letecké dopravy v Rusku měl dynamický vývoj zejména v prvních dvou sledovaných obdobích, v následující etapě je rovněž nadále charakteristický mírný růst, specifičtěji setrvačný. Hodnoty se i nadále zvyšují, nicméně pomalejším tempem v důsledku vysoko nastavených standardů v přepravě cestujících. Vlivem nezbytnosti vnitrostátní letecké dopravy, je na tento druh dopravy kladen v posledních letech zvýšený důraz také ve formě vládních opatření a programů na podporu rozvoje vnitrostátní letecké dopravy.

Graf č. 8



Zdroj: <http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>, vlastní zpracování

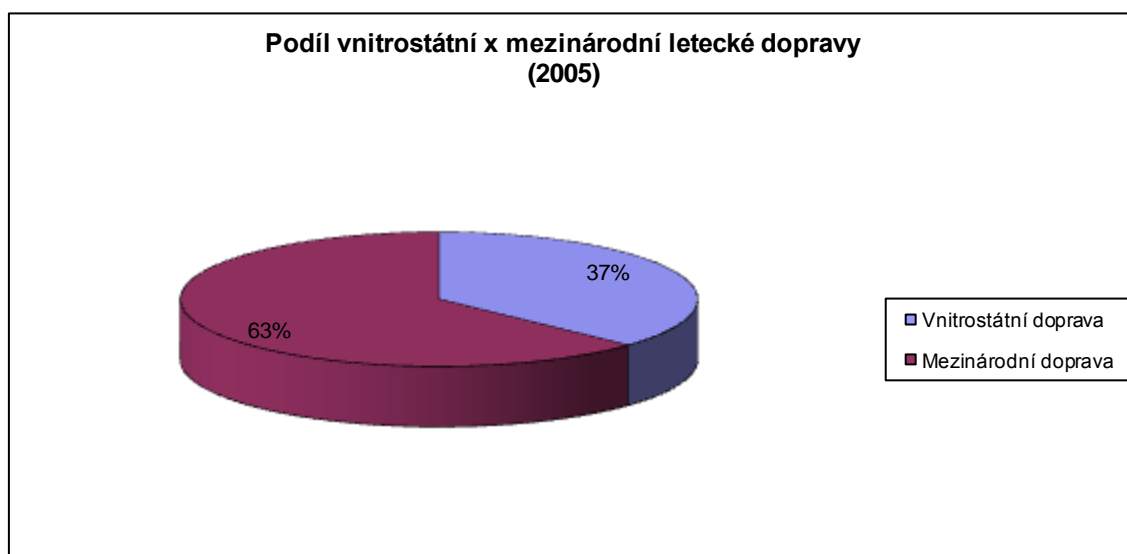
#### 4.2.2 Podíl vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v Rusku ve vybraných obdobích

V případě tempa růstu letecké dopravy se právě Rusko řadí mezi státy s nejvyššími obraty cestujících. V posledních letech jsou vyvíjeny snahy zejména na rozvoj regionálního letectví, ve kterém probíhá renovace leteckého parku, zřizují se nové linky, zvyšuje se úroveň služeb pro cestující a především se rozšiřuje území letů.

V následujících grafech č. 9, 10 a 11 je zřejmý posun ve vývoji vnitrostátní dopravy, která se ještě v prvním sledovaném období potýkala nedostatkem letišť a vhodných letadel. V roce 2010 a zejména v roce 2014, je pak už patrný rostoucí význam vnitrostátní dopravy, v důsledku podpory regionálního letectva prostřednictvím snížení cen letenek pro obyvatele, úrokových sazeb pro leasingové platby společností na nákup menších letounů pro lokální dopravu. Vzrůstá rovněž počet vnitrostátních letů personálu k místům těžby i nákladu samotného. I nadále vznikají nové projekty pro rozvoj meziregionálního letectví. Pro společnosti však nadále zůstávají výhodnější mezinárodní lety. (Zdroj: czech.ruvr.ru).

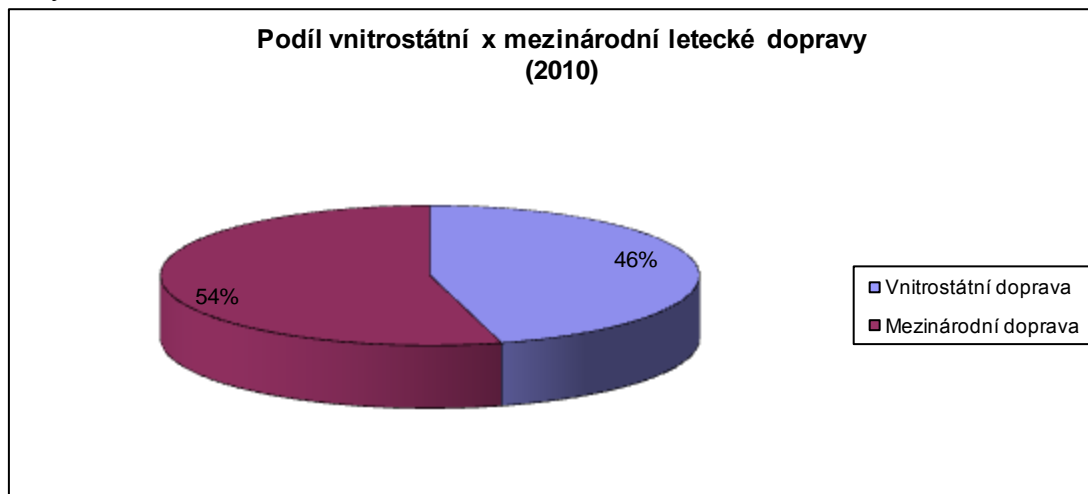
Pro tvorbu grafů byla použita data z <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>, na jejichž základě proběhl výzkum orientace letů na území Ruské federace a do zahraničních lokalit. Grafy č. 9-11 znázorňují především rostoucí teritoriální (vnitrostátní) význam letecké dopravy v porovnání s mezinárodní, která dosahuje největších výsledků v přepravě osob.

Graf č. 9



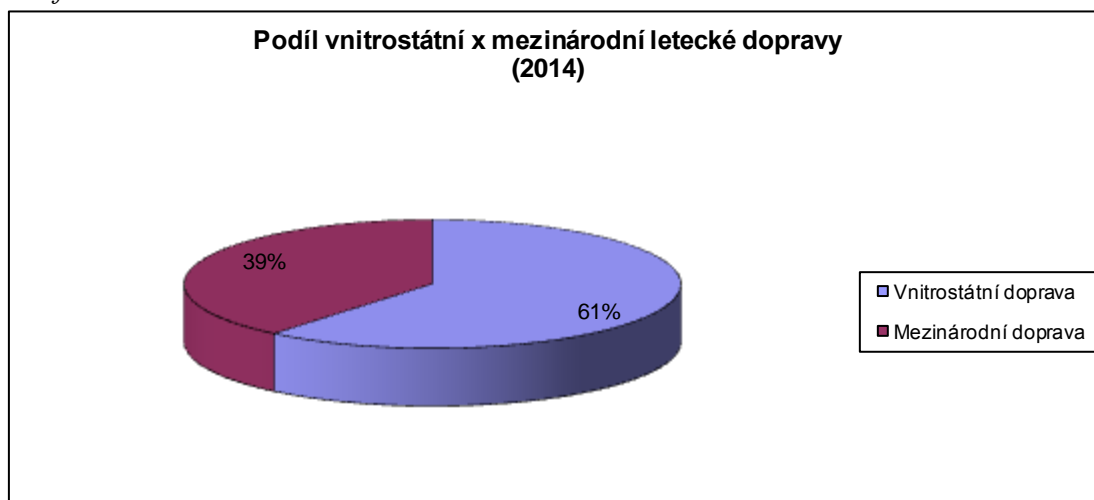
Zdroj: <http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>, vlastní zpracování

Graf č. 10



Zdroj: <http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>, vlastní zpracování

Graf č. 11



Zdroj: <http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>, vlastní zpracování

#### 4.2.3 Počet a orientace letů u vybraných ruských letišť

V kapitole 3.3. byla blíže charakterizována zkoumaná letiště, jejich lokalizace a zaměření letů. Tato podkapitola se zabývá detailnějším zpracováním konkrétních destinací, zvláště u vnitrostátní i mezinárodní letecké dopravy, včetně počtu odbavených letů jednotlivých letišť za zvolená období, na základě dat z <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>. Zkoumanými obdobími byly zvoleny roky 2005, 2010 a 2014 (údaje se vždy vztahují k 6. 3. výše uvedených let).

Tabulka č. 2 detailně demonstuje počet odbavených letů u vybraných letišť za zvolená období. V první řadě, je třeba zmínit fakt, že v současné době nejvíce letů odbavuje letiště Šeremetěvo v Moskvě, jehož počet přepravených osob zaznamenal markantní nárůst zejména v prvním a druhém období, v období třetím už pouze posiluje svoji úlohu ve vedoucí pozici. Druhá příčka, neméně dopravně významnému, náleží moskevskému Domodědovu, které významně sekunduje v počtu uskutečněných letů výše zmíněnému Šeremetěvu. Největšího skoku Domodědovo letiště dosáhlo v posledním sledovaném období, ve kterém se počet letů téměř zdvojnásobil oproti předchozímu období. Vnukovo je lokalizováno také v Moskvě a svými rostoucími tendencemi v počtu uskutečněných letů nezůstává pozadu od dvou předešlých moskevských letišť. Počet letů za den není tak vysoký, nicméně i nadále jsou zaznamenávány rostoucí tendence. Posledním zvoleným letišťem s vysokou frekvencí letů je Pulkovo v Sankt Petěrburgu.

Pro srovnání k největším ruským letišťům byla vybrána čtyři letiště, naopak s minimálním počtem letů za den. Hlavním záměrem bylo poukázat na nutnost leteckého spojení do těchto destinací jakožto téměř jediného možného spojení se zbytkem Ruska. Přesto je možné si z tabulky potvrdit fakta zmíněná v předešlé kapitole, kdy v posledním sledovaném období rovněž dochází, pro tuto oblast, k významnému nárůstu letů.

Tabulka č. 2 Přehled vybraných ruských letišť s počty uskutečněných letů za vybraná období

Letiště	Počet letů		
	2005	2010	2014
Šeremetěvo	189	552	583
Domodědovo	114	264	465
Vnukovo	30	104	200
Pulkovo	68	113	277
Petropavlovsk-Kamčatskij	5	6	7
Blagoveschensk	2	1	5
Chita	1	5	7
Jakutsk	2	7	24

Zdroj: <http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>, vlastní zpracování

Na základě zjištěného stavu počtu letů u jednotlivých letišť, lze blíže specifikovat nejfrekventovanější cílové destinace vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy v roce 2014 (data k 6. 3.).

Prováděný výzkum se skládá ze tří hlavních částí. První část se zaměřuje na vnitrostátní dopravu, na kterou je v posledních letech zaměřena zvýšená pozornost, druhá část na analýzu mezinárodních spojení z Ruské federace a v poslední části je detailněji zpracováno největší ruské Šeremetěvo letiště, u kterého si je možné vytvořit celkovou představu o frekvenci letů do zahraničí a konkrétních cílových destinací.

Ve výzkumu byla všechna moskevská letiště zformována do jednoho celku pro přehlednější analýzu cílových vnitrostátních destinací. U Šeremetěvo, Domodědovo a Vnukovo letiště je ve sledovaném období charakteristický nejvyšší počet letů do Sankt Petěrburgu, který činí přesně 89 letů/den, mezi další významné destinace s vysokým počtem uskutečněných letů za den náleží města Sochi, Krasnodar, Rostov či Samara. Další četná spojení z Moskvy jsou znázorněna v Mapě č. 1. Pulkovo letiště nacházející se v Sankt Petěrburgu odbavuje nejvíc letů do hlavního města Moskvy, přesně 85 letů/den ve sledovaném období. Moskva pak představuje hlavní spojení se Sankt Petěrburgem ve vnitrostátní dopravě. Spoje s dalšími lokalitami už jsou výrazně méně četná.

U letišť situovaných ve východní části Ruské federace, je zřejmá nutnost dalších spojů, pro dokončení trasy do západních center. Východní letiště jsou limitována napojením na Moskvu. Letiště Jakutsk disponuje pěti lety/den ve sledovaném období, letiště Chita pouze třemi, Petropavlovsk-Kamčatskij už jen dvěma a letiště Blagoveschensk odbaví pouze jediný let do Moskvy. Zbylá uskutečněná spojení vyplývají z Mapy č. 1. Patrné je tedy značné omezení v dopravních spojeních se západní civilizací a obyvatelé zde žijí takřka separovaně.

Druhá část výzkumu je zaměřena na nejfrekventovanější cílové destinace v mezinárodní ruské letecké dopravě. Data byla opět použita ze serveru <http://www.flightstats.com/go/Home/home.do>., kde ve sledovaném období byly vyhledávány nejčastější spoje z Ruska do světa, zároveň byly dle serveru definovány letištní kódy ICAO.<sup>24</sup> Výzkum je zaměřen na odlety z moskevských letišť Šeremetěvo, Domodědovo a Vnukovo a z petrohradského letiště Pulkovo, jakožto největších ruských letišť v počtu přepravených osob.

---

<sup>24</sup> Čtyřmístné označení přidělené Mezinárodní organizací pro civilní letectví



V Rusku panuje tradice nejfrekventovanějších spojení především do evropských zemí. Největších frekvencí pak dosahuje Paříž, Praha a Kaliningrad, do nichž se uskuteční více než 15 letů/den, z evropských center rovněž významně dopravně působí Londýn, Amsterdam či Řím. Vyjma evropských letišť se ruská mezinárodní letecká doprava realizuje i do ostatních částí světa, ne však již v takovém počtu spojů za den. Ze západních mimoevropských center lze zmínit Washington, New York a Miami ve Spojených státech amerických, Cancún v Mexiku, Havana na Kubě či Punta Cana na území Dominikánské republiky. Na východ od Moskvy jsou zajišťovány lety do Číny, Kazachstánu, na jihu pak Egypt, Jordánsko či Spojené arabské emiráty. Podrobnější rozbor destinací nabízí Mapa č. 2. Zajímavým faktem je, že z Ruska se ve sledovaném období neuskutečnily lety do lokalit Jižní Ameriky, Afriky či Austrálie. Toto tvrzení lze případně zdůvodnit neexistencí přímého spojení do těchto lokalit. Nelze říci, že se neuskutečňují lety např. do Austrálie. Nikoliv však prostřednictvím přímého leteckého spoje z Moskvy nebo Sankt Petěrburgu, nýbrž prostřednictvím přestupu v některém z evropských či asijských hubů.

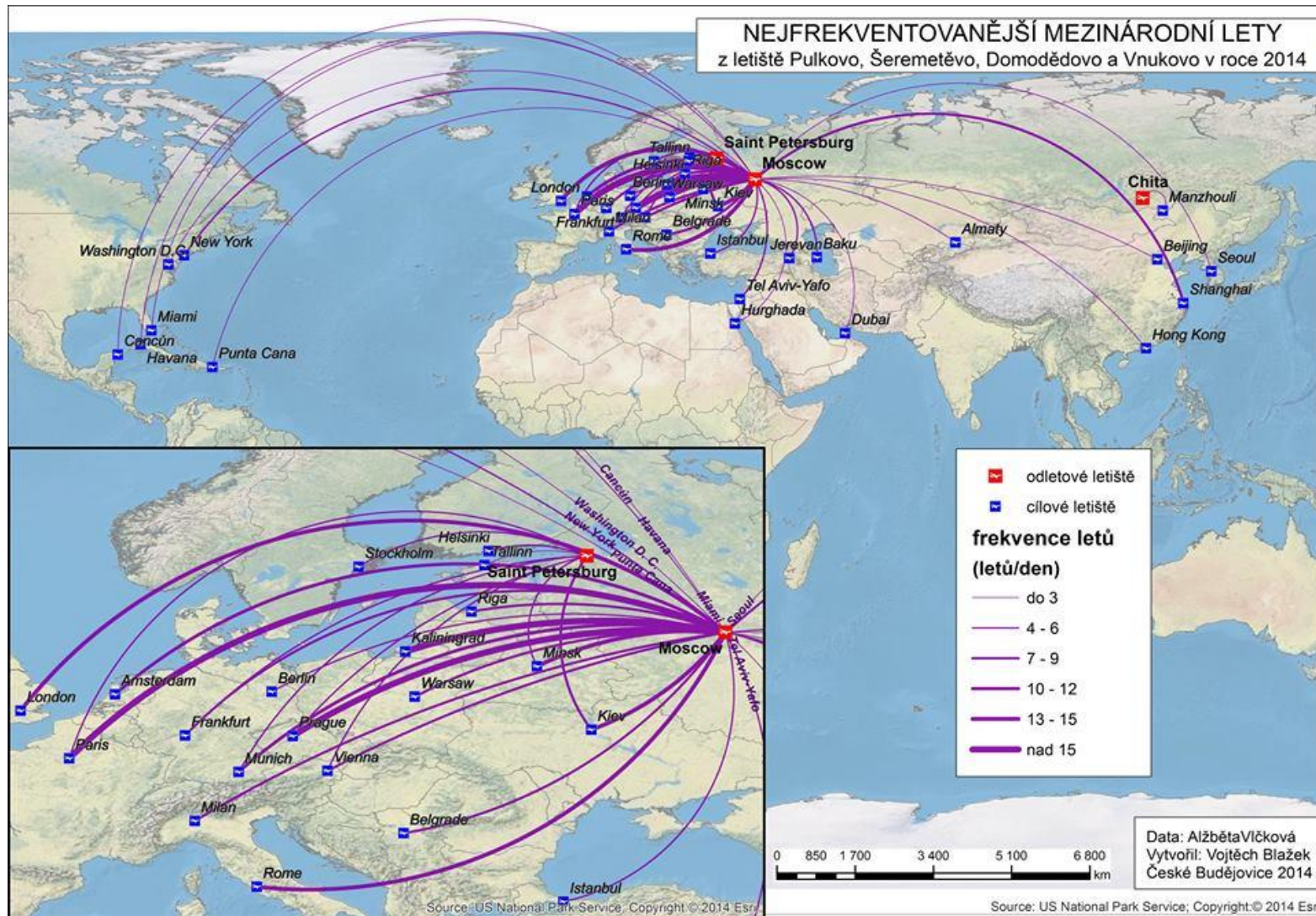
V poslední části bylo zvoleno pro demonstraci vnitrostátních i mezinárodních letů Šeremetěvo, které v monitorovaném období realizovalo nejvíce letů za den. Letiště disponuje největším množstvím odbavených letů do zahraničí i na území federace, rozšiřuje tak spektrum letů, jak do amerického, tak do asijského prostoru, rozšířeného ještě o sever Afriky. Oproti zbylým moskevským letištím, Šeremetěvo rozšiřuje nabídku destinací do jihovýchodní a východní Asie, jak dokládá Mapa č. 3. Názvy destinací jsou odvozeny od názvu letiště s příslušným ICAO kódem. U jednotlivých vybraných ruských letišť je na Mapě č. 4 pro každé letiště zvlášť znázorněn podíl vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy na základě výzkumu počtu uskutečněných letů a definování vnitrostátních a zahraničních destinací k datu 6. 3. 2014.

Na závěr pro snadnější imaginaci polohy moskevských letišť k hlavnímu městu je přiložena Mapa č. 5.

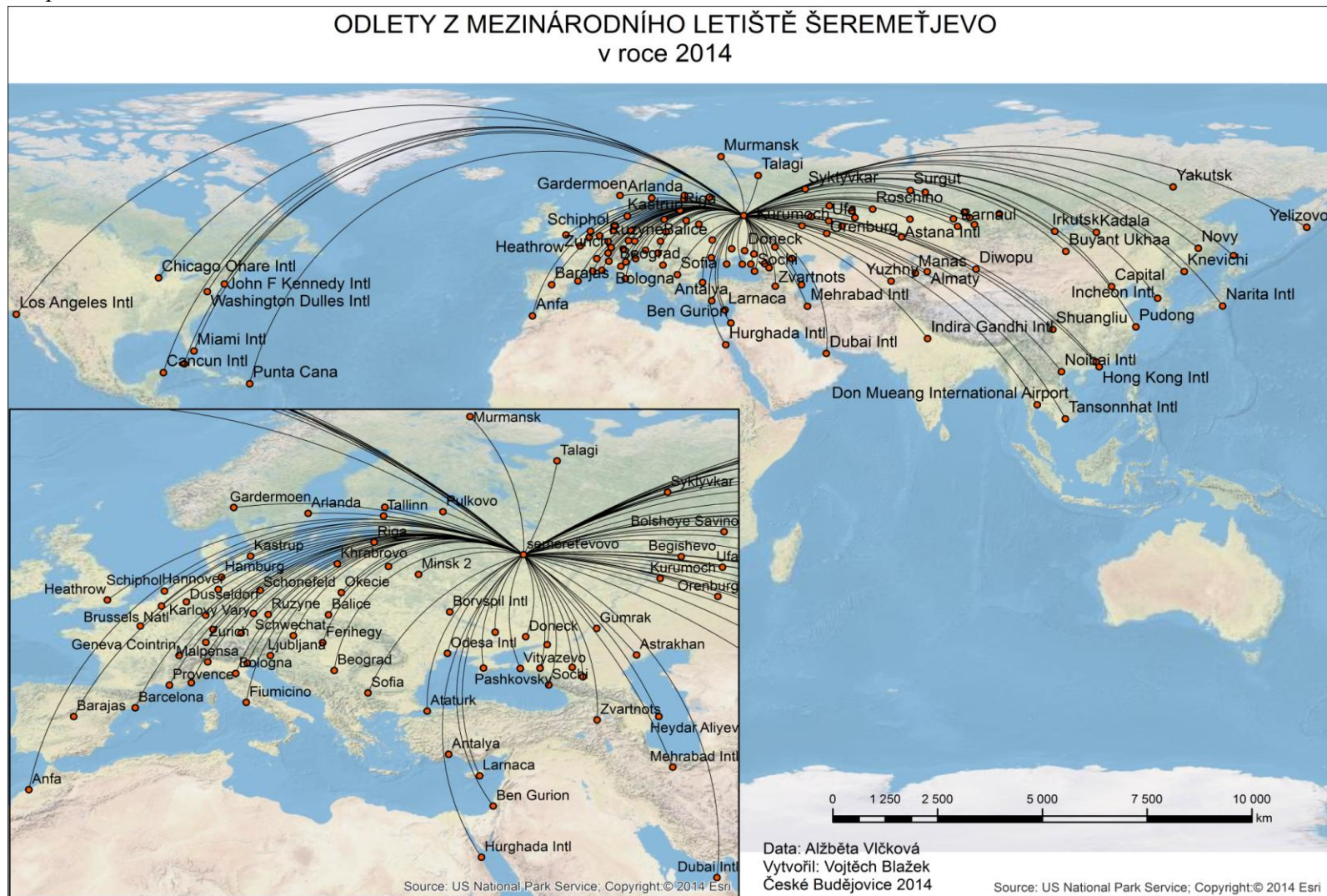
Mapa č. 1



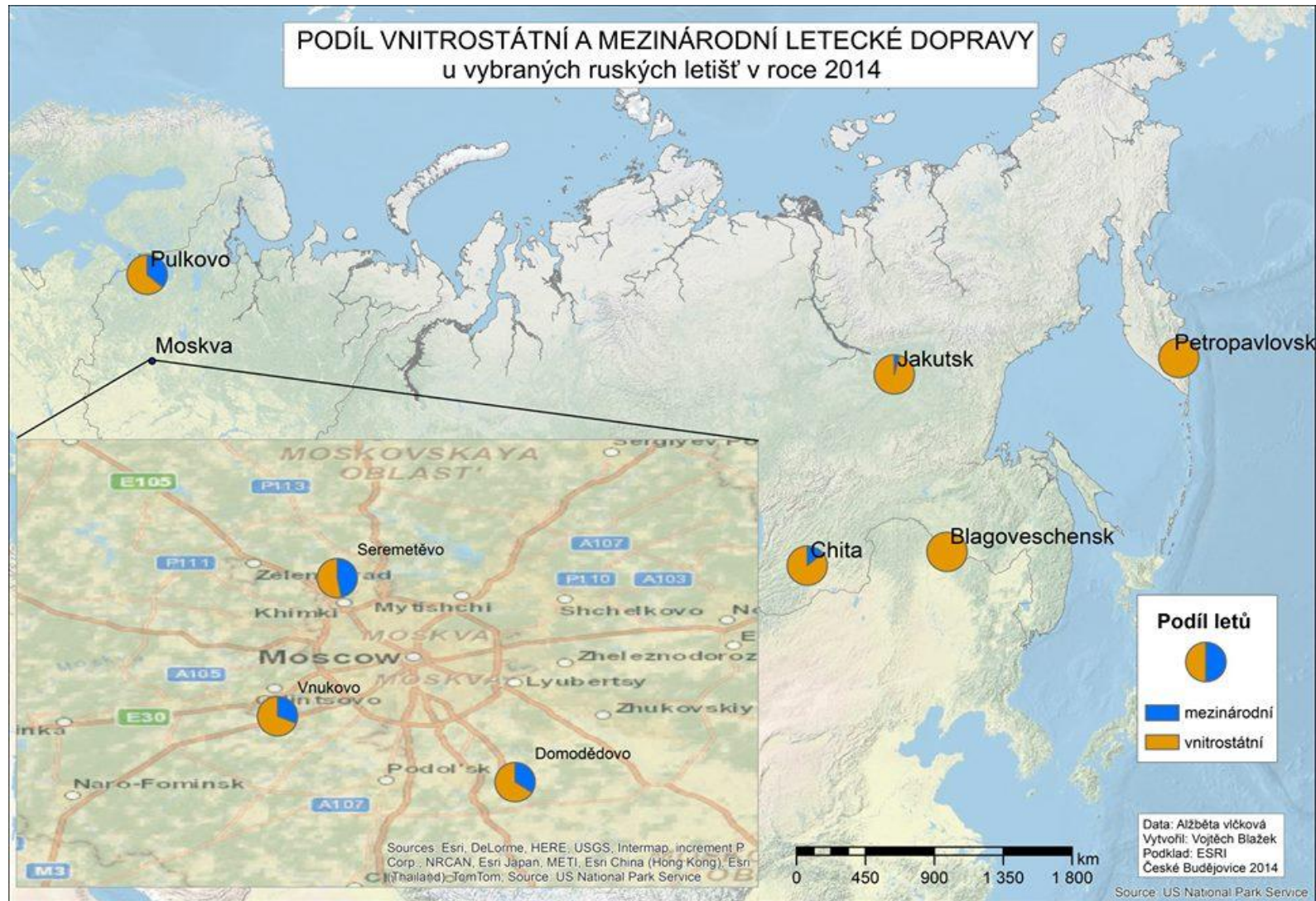
Mapa č. 2



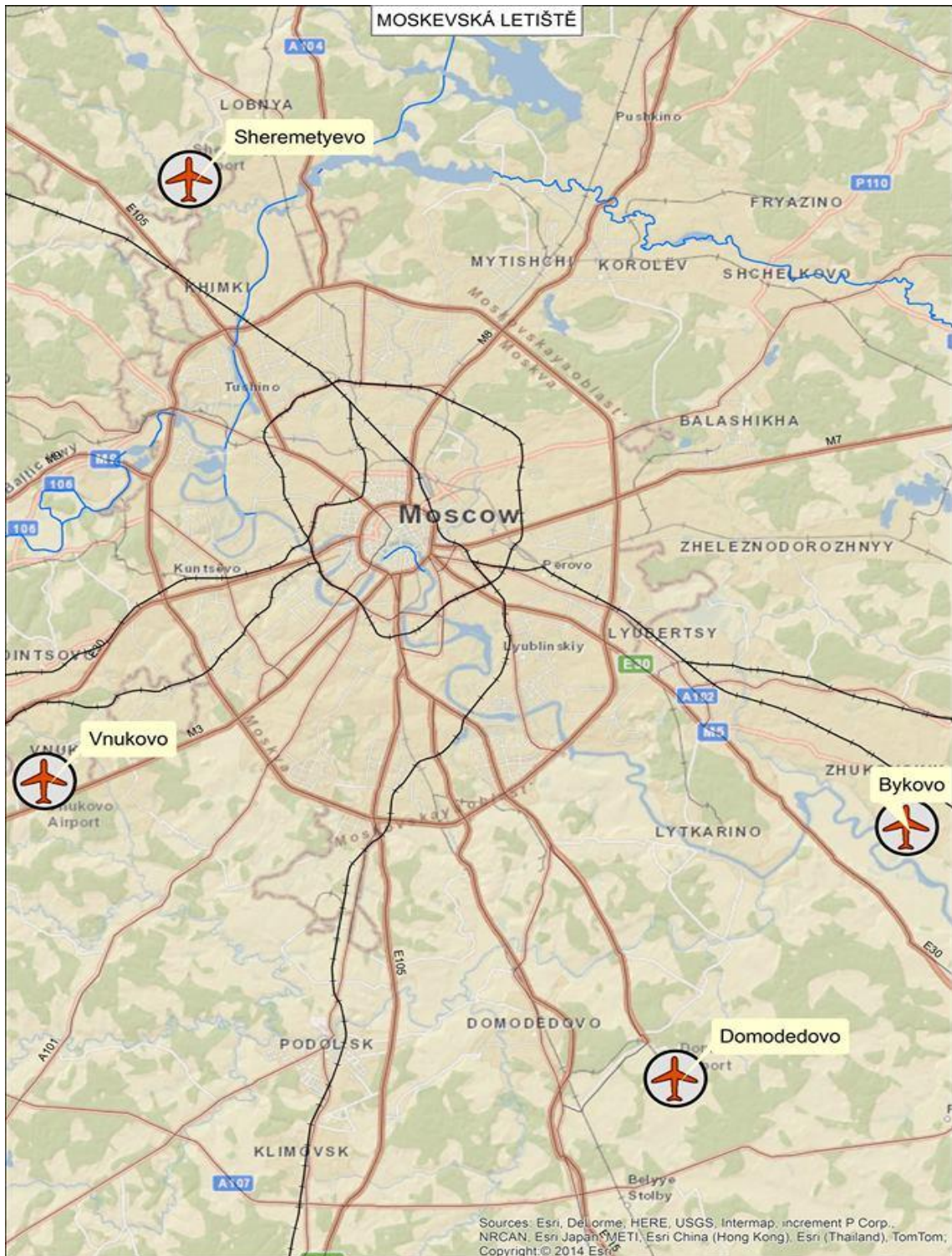
Mapa č. 3



Mapa č. 4



Mapa č. 5 Geografická poloha moskevských letišť v závislosti na hlavním městě



## 5. Závěr

Letecká doprava si od svých prvopočátků prošla mohutným vývojem, jehož mezníky představovalo několik klíčových roků. Rok 1914 s vytvořením první regulérní dopravní linky ve světě; rok 1919 jenž dal zrod první mezinárodní letecké lince a vůbec nejstarší, dodnes existující, letecké společnosti KLM. Bouřlivé období rozvoje letectví však proběhlo až po druhé světové válce a vrcholu dosáhlo v devadesátých letech 20. století. Poté nastal pokles poptávky způsobený konfliktními politickými situacemi a hospodářskou recesí v některých oblastech. Na konci devadesátých let letecká doprava zaznamenala opětovný nárůst poptávky v důsledku růstu světové i regionální ekonomiky, deregulace a liberalizace vnitrostátní i mezinárodní letecké dopravy.

Dnes letecká doprava představuje klíčové spojení v přepravě na střední i velké vzdálenosti. Adekvátní příklad představuje nejrozsáhlejší země na světě – Rusko. Ruská federace díky specifickým přírodním podmínkám, geografické poloze a demografickým změnám je v mnoha případech odkázána na leteckou dopravu. Dříve opomíjená vnitrostátní ruská letecká doprava dnes zažívá oživení za podpory vládních institucí a programů na obnovu a rozšíření leteckých linek i do nejvzdálenějších regionů Ruska. Stát poskytuje leteckým společnostem nová letadla a projevuje významné snahy na rozvoj nízkonákladových dopravců, kteří vzhledem k cenové relaci letenek, jsou pro obyvatele vzdálených končin Ruska zásadními. Pro ruské obyvatelstvo je tedy vnitrostátní letecká doprava klíčová právě kvůli spojení se zbytkem země. Pro ekonomické účely však hraje důležitou roli mezinárodní letecká doprava, jejíž obrat cestujících náleží k nejvyšším na světě. Nejvyššího nárůstu dosáhla v letech minulých a to především po roce 2009, kdy proběhla krize v letectví. Tím ale větší byl boom v počtu realizovaných letů, přepravy cestujících i nákladu, který se více než zdvojnásobil. Dnes se na území Ruské federace realizují rovněž mezikontinentální letecké linky s několika lety denně. Je však nezbytné postupně odstraňovat slabá místa ruské letecké dopravy jako je technická zastaralost letadel, nedostačující servis na palubě letadla cestujícím, znevýhodnění nízkonákladových společností, apod.

Ruská letecká doprava byla sledována v období k 6. 3. let 2005, 2010 a 2014 na úrovni letišť, zvlášť pro vnitrostátní a zvlášť pro mezinárodní dopravu. Rok 2005 znamenal pro Rusko výrazný podíl mezinárodní letecké dopravy, kdy vnitrostátní doprava hrála roli pouze doplňující. Přestože i v roce 2010 mezinárodní letecká doprava i nadále zvyšovala své plusové hodnoty, byly však zpomaleny stále probíhající světovou

ekonomickou krizí, která se odrazila na vývoji mezinárodní dopravy. Oproti tomu značný nárůst je patrný u vnitrostátní dopravy, způsobený především koncem krize v letectví a zvýšené snahy o její zreformování. V roce 2014 nadále posiluje role vnitrostátní letecké dopravy, mírný nárůst přetrvává rovněž u mezinárodní dopravy.

V druhé části výzkumu byla v roce 2014 analyzována hlavní ruská letiště v porovnání s menšími východními letišti. V tomto případě bylo záměrem poukázat na význam vnitrostátní letecké dopravy a její existence právě pro východní odlehlé oblasti, kdežto u západních moskevských letišť hraje významnou roli mezinárodní doprava, jejíž převažujícími cílovými destinacemi jsou především evropské regiony.

Výsledek výzkumu je pokládán za překvapující v důsledku rostoucího významu vnitrostátní letecké dopravy. Mezinárodní doprava si i nadále na území Ruské federace zachovává svou bezkonkurenčnost, nicméně z výzkumu za sledovaná období není patrný tak markantní boom jako u vnitrostátní letecké dopravy. Na základě analyzovaných dat lze tedy závěrem říci, že transformace letecké dopravy zasáhla v posledních letech především územní leteckou dopravu, u níž je i nadále očekáván další vývoj.



## 6. Резюме

Воздушный транспорт с самого начала произошел массовым развитием, его пределы представляет ряд ключевых лет. 1914 год с созданием первых регулярных маршрутов в мире; 1919 год, когда появилась первая международная воздушная линия и вообще старейшая существующая авиакомпания KLM. Бурный период развития авиации однако имел место после второй мировой войны и достиг топа в 1990-х. После этого произошло снижение спроса, вызванного противоречивыми политическими ситуациями и экономической рецессией в некоторых областях. В конце 1990-х однако воздушный транспорт зарегистрировал увеличение спроса вследствие роста мировой и региональной экономики, дерегулирования и либерализации национальных и международных воздушных перевозок.

Сегодня воздушный транспорт представляет ключевое сообщение при перевозке на средние и длинные дистанции. Пример адекватного представляет крупнейшая страна в мире – Россия. Российская Федерация в связи со специфическими природными условиями, географическим положением и демографическими изменениями во многих случаях зависит от воздушного транспорта. Ранее забытый внутренний российский воздушный транспорт сегодня переживает возрождение при поддержке государственных учреждений и программ реконструкции и расширения воздушных линий тоже в отдаленные регионы России. Государство предоставляет авиакомпаниям новые самолеты и показывает многие усилия на развитие лоу кост перевозчиков, которые из-за цены билета для жителей отдаленных регионов России имеют важное значение. Для населения России таким образом является внутренний воздушный транспорт ключевым только для связи с остальной частью страны. В экономических целях, однако, играют важную роль международные воздушные перевозки и пассажирооборот, который принадлежит к самым высоким в мире.

Самых высоких темп роста достиг в прошлых годах и особенно после 2009 года, когда произошел кризис авиации. Позднее тем большим был бум в количестве реализованных рейсов, перевозках пассажиров и грузов, который увеличился более чем в два раза. Сегодня на территории Российской Федерации реализуются также межконтинентальные рейсы с несколькими рейсами в сутки.

Считается, однако, необходимым постепенно устранять недостатки российского воздушного транспорта, прежде всего техническое устаревание, недостаточное обслуживание пассажиров на борту самолета, невыгодное положение лоу кост компаний и т.д.

Российский воздушный транспорт наблюдался к термину 6-ого марта 2005, 2010 и 2014 г. г. на уровне аэропортов, отдельно для внутреннего и для международного транспорта. 2005 год представлял для России значительную долю международного воздушного транспорта, когда внутренний транспорт играл только дополнительную роль. Тоже в 2010 году международный воздушный транспорт впредь повысил свое плюсовое значение, однако эти значения были замедлены вследствие текущего мирового экономического кризиса. И наоборот значительное увеличение проявляется во внутреннем транспорте, вызванное особенно окончанием кризиса в авиации и активизацией усилия ее формировать. В 2014 году будет укрепляться роль внутреннего воздушного транспорта, также будет сохраняться увеличение международных перевозок.

Во второй части исследования были проанализированы в 2014 году главные российские аэропорты по сравнению с небольшими восточными аэропортами. В этом случае было намерением подчеркнуть важность внутреннего воздушного транспорта и его существование именно для восточных отдаленных районов, в то время как в западных московских аэропортах играют значительную роль международные перевозки которые направлены прежде всего в европейские регионы.

Результат исследования показал, что растёт важность внутреннего транспорта по сравнению с международным транспортом. Международные перевозки по-прежнему сохранять на территории Российской Федерации свою непревзойдённость, однако, ввиду исследования наблюдаемых периодов не возможно не заметить поразительный бум во внутреннем воздушном транспорте. На основе проанализированных данных можно таким образом сделать вывод, что преобразование воздушного транспорта оказалось в последние годы особенно в территориальном воздушном транспорте, у которого продолжается существование ожидаемого дальнейшего развития.

## 7. Seznam použité literatury a zdrojů

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

BOWEN, J. T. (2010): The Economic Geography of Air Transportation: Space, time, and the freedom of the sky. 1. vydání, Routledge, Oxford, 352 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Univerzita Karlova, Praha, 112 s.

BUTLER, R., V., HUSTON, J. H. (1990): Airline service to non-hub airports ten years after deregulation. *Logistic and Transportation Review*, vol 26, n. 1, 3-16 s.

GRAHAM, B. (2001): International air transport. In B. HOYLE, R. KNOWLES (eds.). *Modern Transport Geography*. 2. upravené vydání. Chichester: John Wiley & Sons Ltd., 382 s.

MARADA, M. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha, 165 s.

MARTÍN, J., C., ROMÁN, C. (2003): New potential hubs in the South-Atlantic market. A problem of location. *Journal of Transport Geography*, vol. 11, n. 2, 2003. 139-149 s.

MIRVALD, S. (2002): Geografie dopravy III. Západočeská univerzita, Plzeň, 43 s.

POPOV V. (2012): The Culture of New Mobility in Russia: Network and Flows Formation, Routledge, 7:1, 151-169 s.

PRŮŠA, J. a kol. (2002): Letecká doprava. Univerzita Hradec Králové, 89 s.

PRŮŠA, J. a kol. (2007): Svět letecké dopravy. Praha, Galileo, 315 s.

RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006): The Geography of transport systems. New York: Routledge, 286 s.

SEIDENGLANZ, D. (2008): Typologie středoevropských měst podle dostupnosti letecké dopravy. Západočeská univerzita, Plzeň, 143 s.

TOUŠEK, V., KUNC, J., VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie, Plzeň: Aleš Čeněk, 411 s.

ŽILHA, Z. a kol. (2010): Provozování podniků letecké dopravy a letišť. Brno CERM, s. r. o., 301 s.

ГОРШКОВА, И., В., КЛЮЧКОВ, В., В. (2010): Управление в социально-экономических системах: Экономические проблемы управления развитием авиатранспортной сети в малонаселенных регионах России. УБС, 30, 115–134 s.

ГУБЕНКО, А. В., СМУРОВ, М., Ю., ЧЕРКАШИН, Д., С. (2009): Экономика воздушного транспорта. - , Питер, 288 s.

ИВАНУШКИНА, Б. Б. И КОЛЛ.: (2010) Сборник рефератов по географии для 9 класса. Экономическая и региональная география России, 1120 s. (dostupné na: <http://books.google.cz>)

КРЫЛОВ П.М., РУНОВА Т.Г. (2008) Экономическая география и регионалистика. Учебное пособие. Издание четвертое, исправленное и дополненное. М.: МГИУ, 2008, 196 s.

ФИЛИПШОВ, М., М., УЗДИН, М., М., ЕФИМЕНКО, Ю., И. (1991): Железные дороги. Под ред. М. М. Уздина.- 4-е изд., перераб. и доп. - М.: Транспорт, 295 s.

**Publikace dostupné na internetu:**

АТО Ročenka 2013, Dostupné na:

<http://www.ato.ru/blogs/blog-alekseya-sinickogo/my-sdelali-ocherednoe-izdanie-ezhegodnika-ato>

Aviation: Benefits beyond borders – report. Dostupné na:

<http://aviationbenefitsbeyondborders.org/download-abb-report>

Federální služba státní statistiky Rosstat, Civilní letectví v Rusku. Dostupné na:  
[http://www.gks.ru/bgd/regl/b07\\_68/Main.htm](http://www.gks.ru/bgd/regl/b07_68/Main.htm)

Federální služba státní statistiky Rosstat, Doprava v Rusku. Dostupné na:  
[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1136983505312](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1136983505312)

Federální služba státní statistiky Rosstat, Ruská statistická ročenka. Dostupné na:  
[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1135087342078](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078)

Federální služba státní statistiky Rosstat, Rusko v číslech. Dostupné na:  
[http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc\\_1135075100641](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135075100641)

Federální správa majetku, Koncept letišť pro civilní letectví. Dostupné na:  
<http://www.aex.ru/docs/8/2007/3/4/340/print/>

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě. Rámec pro rozvoj vztahů s Ruskou federací v oblasti letecké dopravy, Dostupné na:  
<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=CS&t=PDF&gc=true&sc=false&f=ST%207369%202005%20INIT>

### **Články dostupné na internetu:**

*Letecká přeprava osob i nákladu v srpnu klesla*, 6. 10. 2011, Dostupné na:  
<http://zpravy.kurzy.cz/286193-iata-letecka-preprava-osob-i-nakladu-v-srpnu-klesla/>

*Ruské letectví prochází změnami*, 30. 10. 2011, Dostupné na:  
<http://www.flymag.cz/article.php?id=6064>

*Letecká doprava byla v roce 2012 nejbezpečnější v historii*, 3. března 2013, Dostupné na: <http://www.aeroweb.cz/clanek.asp?ID=3670&kategorie=30>

*Vnitřní doprava: Hranice poptávky*, 11. 6. 2013, Dostupné na:  
<http://www.ato.ru/content/vnutrennie-perevozki-granicy-sprosa>

*Zlevní v Rusku letenky? Aeroflot chce jít do nízkonákladové sféry*, 31. 7. 2013, Dostupné na:  
<http://www.irucz.ru/cz/zpravy/1-/114000000000-ruska-federace/114001000000-centralni-fo/0-/301-doprava/25204-zlevni-v-rusku-letenky-aeroflot/>

*U Moskvy bude postaven největší heliport v Evropě*, 30. 8. 2013, Dostupné na:  
<http://www.irucz.ru/cz/zpravy/3/114000000000-ruska-federace/114001000000-centralni-fo/114001609100-moskva-hlmesto/315-letectvi/25356-u-moskvy-bude-postaven-nejvetsi/>

*Rychlý růst osobní dopravy v Rusku – do jaké míry je omezen a jsou jeho omezení?*, 24. 10. 2013, Dostupné na: <http://www.ato.ru/content/burnyy-rost-passazhirskih-aviaperevozok-v-rossii-naskolko-organichen-i-kakovy-ego-predely>

*Kolik přepravily ruské letecké společnosti v roce 2012*, 31. 3. 2014, Dostupné na:  
<http://www.irucz.ru/cz/zpravy/1-/114000000000-ruska-federace/114001000000-centralni-fo/0-/315-neuvedeno/24369-kolik-prepravily-ruske-letecke-spolecnosti/>

### **Internetové zdroje**

<http://www.aerochita.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Chita-Kadala

<http://www.aci.aero/> - Mezinárodní letištní portál

<http://airport.airlines-inform.com> – Informační server o leteckých společnostech a letištích

<http://www.airport-pkc.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Petropavlovsk-Kamčatskij

<http://www.airport-yakutsk.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Jakutsk

<http://www.amurair.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Blagoveschensk

<http://aviaciportal.ru/reguljarnyj-vozdushnyj-transport/> - Informační portál o letectví

<http://www.czso.cz> – Český statistický úřad

<http://data.worldbank.org/> – The World Bank

<http://www.domodedovo.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Domodědovo

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Main\\_Page](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Main_Page) - Evropský statistický server

<http://www.flightstats.com/go/Home/home.do> – Statistiky o stavu letů, dráhách letu, letištích

<http://www.flymag.cz/> - Letecký magazín

<http://www.gks.ru/> - Federální služba státní statistiky

<http://www.iata.org/> - Mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx> - Mezinárodní organizace pro civilní letectví

<http://www.internationaltransportforum.org/> - Mezinárodní dopravní fórum

<http://www.komorasns.cz/> - Komora pro hospodářské styky se SNS s.o.k.

<http://www.letadla.org/letiste-v-rusku/> - Informační portál o letištích a letecké dopravě

<http://www.mintrans.ru/> - Ministerstvo dopravy Ruské federace

<http://www.mdvcr.cz/> - Ministerstvo dopravy České republiky

<http://www.mzv.cz/> - Ministerstvo zahraničních věcí České republiky

<http://novaport.ru/ru/> – Informační portál letišť

<http://www.pulkovairport.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Pulkovo

<http://www.ruaviation.com/> - Server o aktualitách v ruském civilním letectví

<http://www.svo.aero/> - Oficiální internetové stránky letiště Domodědovo

<http://www.vnukovo.ru/> - Oficiální internetové stránky letiště Vnukovo

## 8. Seznam příloh

### Seznam tabulek

<i>Tabulka č. 1</i> Přehled letišť a heliportů v České republice .....	18
<i>Tabulka č. 2</i> Přehled vybraných ruských letišť s počty uskutečněných letů za vybraná období.....	39

### Seznam grafů

<i>Graf č. 1</i> Přeprava nákladů dle druhu dopravy v letech 1995 – 2001 (v mil. tun) .....	22
<i>Graf č. 2</i> Přeprava osob dle druhu dopravy v letech 1995 – 2001 (v mil. osob).....	23
<i>Graf č. 3</i> Vývoj přepravy nákladů a obratu nákladů v letecké dopravě v letech 2000 – 2012 .....	23
<i>Graf č. 4</i> Vývoj přepravy a obratu cestujících v letecké dopravě v letech 2000 – 2012 .....	24
<i>Graf č. 5</i> Vývoj počtu cestujících v letech 2010 – 2013 v milionech.....	26
<i>Graf č. 6</i> Vývoj počtu přepravených osob vybraných letišť za rok 2010 a 2013 .....	31
<i>Graf č. 7</i> Vývoj počtu cestujících v roce 2011 a 2013 .....	34
<i>Graf č. 8</i> Vývoj vnitrostátní a mezinárodní ruské letecké dopravy .....	36
<i>Graf č. 9</i> Podíl vnitrostátní x mezinárodní letecké dopravy (2005) .....	37
<i>Graf č. 10</i> Podíl vnitrostátní x mezinárodní letecké dopravy (2010) .....	38
<i>Graf č. 11</i> Podíl vnitrostátní x mezinárodní letecké dopravy (2014) .....	38

### Seznam map

<i>Mapa č. 1</i> Nejfrekventovanější vnitrostátní lety z vybraných letišť Ruské federace v roce 2014.....	42
<i>Mapa č. 2</i> Nejfrekventovanější mezinárodní lety z letišť Pulkovo, Šeremetěvo, Domodědovo a Vnukovo v roce 2014 .....	43
<i>Mapa č. 3</i> Odlety z mezinárodního letiště Šeremetěvo v roce 2014.....	44
<i>Mapa č. 4</i> Podíl vnitrostátní a mezinárodní letecké dopravy u vybraných ruských letišť v roce 2014 .....	45
<i>Mapa č. 5</i> Geografická poloha moskevských letišť v závislosti na hlavním městě ....	46

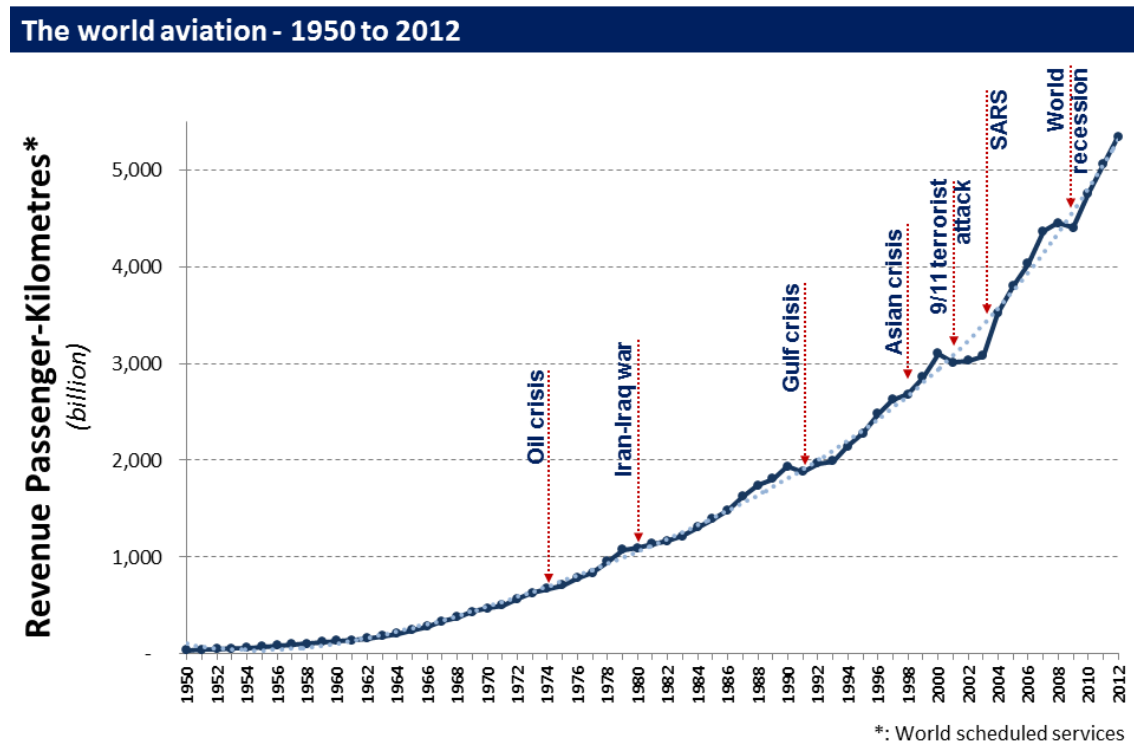


## Seznam obrázků

<i>Obr. č. 1</i> Vývoj vnitrostátních a mezinárodních linek v letech 2002 – 2013 letiště Blagoveschensk .....	33
<i>Obr. č. 2</i> Vývoj světové letecké dopravy v letech 1950-2012 (s vyznačením významných mezníků ve vývoji letecké dopravy ve světě) .....	58
<i>Obr. č. 3</i> Boom v letecké dopravě (počet přepravených cestujících v letecké dopravě)	58

## 9. Přílohy

Obr. č. 2 Vývoj světové letecké dopravy v letech 1950-2012 (s vyznačením významných mezníků ve vývoji letecké dopravy ve světě)



Upraveno podle ICAO.int. Dostupné na: [http://www.icao.int/sustainability/Pages/Facts-Figures\\_WorldEconomyData.aspx](http://www.icao.int/sustainability/Pages/Facts-Figures_WorldEconomyData.aspx)

Obr. č. 3 Boom v letecké dopravě (počet přepravených cestujících v letecké dopravě)

