



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
katedra geografie

Diplomová práce

LETECKÁ DOPRAVA JAKO FAKTOR GLOBALIZAČNÍCH PROCESŮ: PŘÍPADOVÁ STUDIE INDIE

Vypracoval: Bc. Jan Prener
Vedoucí diplomové práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2018

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou diplomovou prací vypracoval zcela samostatně a uvedl veškerou použitou literaturu a informační zdroje.

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

V Českých Budějovicích dne

Jan Prener

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu mé diplomové práce panu doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení, rady a čas, jež mi věnoval při zpracování předkládané diplomové práce. Dále bych rád tímto způsobem vyjádřil dík všem mým kolegům a přátelům, kteří se, byť jen sebemenším způsobem podíleli na přípravě této kvalifikační práce. V neposlední řadě bych zejména také rád poděkoval své rodině za pochopení a trpělivost při tvorbě výsledného elaborátu.

PRENER, J. (2018): Letecká doprava jako faktor globalizačních procesů: případová studie Indie. Diplomová práce, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 79 s.

Abstrakt.

Letecká doprava prochází v posledních několika dekádách významnými změnami, jejichž struktura vychází ze samé podstaty neustále kumulující globalizace. Obdobně jako letecká doprava se v kontextu globalizace mění i geografické uspořádání světa ve smyslu geneze, selekce a následného etablování se nových ekonomických, sociálních, politických, kulturních a jiných vazeb. Vzhledem k těmto a dalším proměnným se v současnosti z letecké dopravy stává příležitý ukazatel globalizačních procesů. Právě z těchto důvodů je úkolem předkládané kvalifikační práce identifikace, analýza, deskripce a následná explanace procesů, které se podílejí na světovém uspořádání letecké dopravy, a to vše v kontextu stále se rozvíjejícího trhu Indie. Dynamická povaha transformující se Indie vedla k tomu, že tato země se stala pomyslným, ale i reálným průsečíkem mnoha socioekonomických změn a jedním z aspirantů na prvenství ve světovém řádu. Vzhledem k těmto skutečnostem je úkolem této práce skrze soubor statistických a prostorových metod a nástrojů vytvořit specifický elaborát, jenž by byl schopen určit do jaké míry je Indie reálně zapojena do globální letecké dopravy, včetně proměnných, které se tohoto procesu účastní a ovlivňují ho.

Klíčová slova: letecká doprava, Indie, globalizace, geografická organizace

PRENER, J. (2018): Air transport as a factor of globalization processes: case study of India. Master's thesis. University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Education, Department of Geography, České Budějovice, 79 p.

Abstract.

Aviation has been affected by many important changes over the last decades, the structure of these changes comes from the amassing globalization. Similarly, the aviation changes the geographical organization of the whole world in terms of the genesis, selection and establishment of new economic, social, political, cultural and many other relations. Considering these facts and other aspects, transforms aviation into the tight indicator of globalization. Due to the reasons, the thesis focuses on the identification, analysis, description and explanation of processes that take part in the worldwide organization of aviation. The example of India is chosen as the most appropriate because of the continuing development of its economic status. Dynamic disposition of transforming India leads the country into both the hypothetical and real point of intersection of many socio-economic changes. India is also considered a candidate for the primacy of the world-class aviation status. Given these facts, the main task of the thesis is to establish a specific study through statistical and spatial methods. The study should determine how much India is involved in global aviation, included participated changes.

Key words: air transport, India, globalization, geographical organization

OBSAH

1. Úvod a cíle práce.....	7
1.1 Cíle práce a formulace výzkumných hypotéz.....	8
2. Teoretická východiska práce.....	12
2.1 Geografická interpretace regionu.....	12
2.2 Globalizace letecké dopravy.....	15
2.3 Deregulace letecké dopravy.....	20
2.4 Příčiny růstu globální letecké dopravy.....	23
2.4.1 Open skies.....	24
2.4.2 IATA – International Air Transport Association.....	24
2.4.3 ICAO – International Civil Aviation Organisation.....	25
2.5 Charakteristika vybraného leteckého regionu.....	26
2.6 Základní aspekty letecké dopravy v kontextu Indie.....	28
2.6.1 Geografické faktory.....	30
2.6.2 Ekonomické faktory.....	31
2.6.3 Politické faktory.....	33
2.6.4 Sociální faktory.....	34
3. Metodika práce a datová základna.....	37
3.1 Limitace datových souborů.....	39
4. Analytická část práce	41
4.1 Současná distribuce globální letecké dopravy.....	41
4.2 Základní charakteristika letecké dopravy v Indii.....	50
4.3 Struktura trhu letecké dopravy v Indii.....	52
4.4 Geografická distribuce indické letecké dopravy.....	55
4.5 Nízkonákladové společnosti v Indii.....	61
5. SWOT analýza letecké dopravy a její syntéza.....	63
6. Závěr.....	71
7. Literatura a zdroje.....	75
8. Seznam obrázků, tabulek, grafů a vzorců.....	79

1. Úvod a cíle práce

„Když se na konci 19. století studia sociální reality rostoucí měrou dělila do jednotlivých oborů s jasnou dělbou práce, začala se geografie se svými zobecňujícími, syntetizujícími a neanalytickými tendencemi jevit jako anachronická“ (Wallerstein et al., 1998). Je to pochopitelné, neboť všeobjímající a dogmatické teorie ztratily na významu. Všeobecnost s tím spojená obsahuje nepřehledný komplex struktur, jejichž projevy stírají hmotné i nehmotné bariéry (Giddens, 1990; Harvey, 1989). Právě jedním ze zvláštních úkazů, překonávající jak fyzické, tak sociální bariéry, je i letecká doprava, resp. studium letecké dopravy. Letecká doprava z tohoto důvodu tak představuje zcela nový fenomén, jenž v poslední době svým globálním charakterem ovlivnil zejména každodenní cirkulační jevy v čase a prostoru.

Výzvy dnešní globalizované společnosti samozřejmě ovlivňují současnou geografickou organizaci světa, přesto ji nepředurčují. Letecká doprava již ze své podstaty je souborem složitých procesů a vztahů mezi fyzickým, sociálním, kulturním, politickým a ekonomickým prostorem (Hoyle, Knowles, 2001). Vzhledem ke své komplexnosti prodělala řadu dynamických změn zvláště v posledních několika dekádách. Letecká doprava v evropském, ale i v celosvětovém měřítku zaznamenává výraznou liberalizaci trhů, a to především od 90. let 20. století. Dnes je letecká doprava považována za nejmladší a nejdynamičtěji rozvíjející se oblastí lidské činnosti, jež zásadně ovlivňuje globální ekonomiku a každodenní životy obyvatel (Pruša a kol., 2007). Tuto skutečnost potvrzuje i Zelený (2007), který dodává, že právě letecká doprava prošla a nadále prochází významnými změnami v aspektech, jako je vyšší intenzita spojů, kvalita přepravy, dostupnost pro širší skupiny obyvatel a obecně zlepšení jak kvality, tak kvantity dopravních sítí.

Ekonomická aktivita a zvyšující se letecká mobilita bývají proto označovány za ukazatele pozitivní interakce v rámci regionálního, ale i globálního rozvoje (Hummels, 2007). Nicméně tyto dvě samotné složky neutváří ekvivalent souboru fyzických, sociálních, kulturních, politických a ekonomických procesů, jež rozhodují o prostorovém rozmístění socioekonomických aktivit. V posledních desetiletích však letecká doprava zásadně mění svůj charakter. Prognózy, ale i samotná realita vykazují výrazné tempo růstu v počtu přepravených osob i nákladů. Tento fakt je zejména pak způsoben globalizací, představující pohyb, který je minimálně omezen prostorem a časem, které přestaly býti překážkou v akceleraci fluktuující mobility (Bauman, 1999).

Současné období globálních změn, které vystavují zkouškám geografické myšlení o výrazné proměnlivosti prostorem v čase, vede k renesanci v myšlení o geografickém uspořádání světových jevů a procesů. Je tomu tak zejména díky skutečnosti, že geografie jako vědní disciplína je přítomna při veškerých determinujících procesech, podílejících se na tvorbě ať již reálného či domnělého prostoru. Stručně řečeno, geografie kromě jiného je i flexibilním nástrojem, jak interpretovat globalizaci, jež stírá hranice regionálních i globálních vlastností všech aktérů na mapě.

1.1 Cíle práce a formulace výzkumných hypotéz

Doprava představuje základní lidskou činnost, jež ze své podstaty umožňuje sdílení lidského kapitálu, znalostí, informací a dalších zdrojů skrze letecké sítě. Doprava proto ztělesňuje určitou činnost, potřebnou pro pochopení vztahů mezi prostorovými interakcemi a jejich vzájemnými efekty v dlouhodobém regionálním rozvoji. Ukazuje se, že prognózy letecké dopravy vykazují za posledních 10 let výrazné tempo růstu, včetně zněkolikanásobnění samotné přepravy osob i materiálů. Růst globální dopravy roste a s ním i souvislosti spojené s intenzivním tlakem na leteckou infrastrukturu, včetně měnící se organizace leteckého provozu. Současná doba s sebou nese mnoho aktuálních výzev, jako například pokus globalizaci reformovat tak, aby přinášela užitek nejen bohatým, nýbrž i těm chudým (Stiglitz, 2003). V posledních několika dekádách došlo v rámci kvantitativních výzkumů k celé řadě paradigmatických obrátů, které s sebou nesou určitá úskalí (Longley, 2000). Větší část studované literatury a studií se věnuje problematice letecké dopravy, založené ryze na kvantitativních datech a změnách v časech a prostoru. Zjednodušeně řečeno, množství studií analyzuje agregované datové soubory, jež vyhodnocují konkrétní dopady změn na letecké odvětví, tzn. že kvantitativní výzkumy zažívají určitou renesanci (Barnes, 2010). Tyto typy výzkumů poskytují komplexní popis geografických a socioekonomických proměnných, jež konkrétně ovlivňují leteckou dopravu, resp. odvozují jejich dopady na globální dění (Kasarda, Green, 2005).

Cílem této práce je tak proto přispět k objasnění konkrétních vztahů mezi leteckou dopravou, jako indikátorem globálních změn a geografickou organizací společnosti. Konkrétně se tak jedná o praktickou kvantitativní analýzu kauzálního charakteru, jejíž snahou bude ozřejmit pozici Indie v globální distribuci letecké dopravy a několika významných faktorů, jež stimulují nebo naopak potlačují rozvoj letecké dopravy v konkrétním místě a čase.

Vzhledem k rozsahu práce a současně charakteru zpracovaných dat, se předložený text věnuje pouze parciální problematice letecké dopravy. Faktickým šetřeným regionem lze označit tudíž jižní Asii s důrazem na její participaci v rámci organizace letecké dopravy ve světě. Zjednodušeně řečeno obecným cílem práce je tak analýza provázanosti procesů, jevů a aspektů formujících globální leteckou dopravu do současné podoby.

Především se pak tato práce bude snažit odpovědět na následující otázky či úkoly:

- Do jaké míry je Indie zapojena do globální letecké dopravy?
- Definovat hlavní determinanty ovlivňující letecký trh v Indii.
- Identifikovat teoretickou i reálnou míru participace Indie na letecké dopravě ve světě.
- Analyzovat a následně porovnat vymezený letecký region Indie s ostatními makroregiony v kontextu letecké dopravy.

Předložená práce je rozložena do několika kapitol, které se snaží velice interdisciplinárním a jednoduchým způsobem identifikovat hlavní tendence ve vývoji současné letecké dopravy. Po úvodní části této diplomové práce je pozornost věnována teoretickému zářmování, přesněji řečeno, předložený text se snaží v některých kapitolách poměrně nekonvenčním způsobem nahlížet na problematiku letecké dopravy v současné turbulentní době. Následující druhá kapitola přibližuje teoretický rámec práce, na jehož základě podrobněji lze vymezit dílčí cíle a otázky tohoto elaborátu. Rešerše literatury a teoretických konceptů se snaží vnést inovativní pohled na leteckou dopravu a debatovat nad geografickými, sociologickými a ekonomickými schémata, které ať již více, nebo méně ovlivňují současnou geografickou organizace lidstva. Teoretické zářmování práce tak přináší debatu nad celou paletou diskurzů, pojmů, konceptů a přístupů. Výsledný text je proto souhrnem veškerých poznatků, které se neomezují pouze na geografii jako na vědní disciplínu. Fragmentaci současných vědeckých výzkumů ovšem odráží i tato diplomová práce, která reflektuje geografické uspořádání světa, včetně charakteru specifik jednotlivých regionů.

V další části tematických kapitol se pozornost diplomové práce věnuje globálně-integračním procesům a jejich vlivům na etablování se letecké dopravy v Indii, včetně jejich historických konsekvencí. S měnící se geografickou realitou se transformuje i komplexita geografického myšlení, na jehož základě vznikají nové teze. Nestačí ovšem jen pouhá identifikace problémů či jevů, ale i jejich následná explanace. Pozornost je proto věnována několika skupinám aspektů, které výraznou měrou ovlivňují zapojení Indie a její letecké přepravy do globálních dopravních výkonů a přepravního řádu. Závěr teoretické části práce představuje syntézu literatury, autorů a přístupů v rámci současných trendů v letecké dopravě, včetně např. liberalizace vzdušného prostoru v Indii, jenž představuje jeden z limitujících faktorů výzkumů obecně. Jedná se o téma nepřiliš známé jak laické, tak odborné veřejnosti. Předkládaná rešerše literatury tak poskytuje komplexní pohled na integraci indického leteckého trhu do globální prostorové organizace přepravy, včetně budoucí predikce mezinárodní letecké dopravy. Předkládaný text se tak proto snaží vnést do šetřené problematiky jasně a relevantní publikace, jež identifikují zřetelné vlivy a dopady letecké dopravy na indickém subkontinentu.

Smyslem v pořadí třetí stěžejní kapitoly předkládaného elaborátu je objasnění metodických postupů, nástrojů a limitací datových souborů, které přispívají především k pochopení široké problematiky a její praktické aplikace v regionálním rozvoji. Detailně jsou zde popsány jednotlivé kroky, vedoucí ke splnění vytyčených cílů, jež byly nastíněny v teoretické části práce. Současně v této části lze vysledovat i diskuzi nad odlišnými technikami zpracování samotného tématu. V následujícím textu analytické kapitoly jsou nejprve detailně představeny výsledky vedoucí k objasnění konkrétních vztahů mezi leteckou dopravou, jako indikátorem globálních změn, geografickou organizací společnosti a jejich impaktem na vznik a vývoj moderní letecké přepravy v Indii.

Tato jedna z nejvíce důležitých kapitol celé práce tak bude zakončena shrnujícími výsledky, praktickými koncepty a doporučeními, které ať již více, nebo méně ovlivňují samotnou podstatu geografického uspořádání letecké dopravy. Konkrétně v pořadí pátá kapitola volně navazuje na předchozí text a poskytuje reflexi komplexního shrnutí většiny práce, včetně přiložené SWOT analýzy vymezeného regionu a porovnání jej s ostatními leteckými makroregiony. Vzhledem k předestřenému tématu je zřejmé, že tato diplomová práce vytváří specifický pohled na leteckou dopravu, jenž zdůrazňuje reprezentativní potřebu interdisciplinárního výzkumu.

Jednoduše řečeno, vzhledem k nastíněné optice šetření, je v současné době nezbytné přistupovat k dopravním výzkumům komplexně a neuvažovat proto o dopravě jako o inertním prostoru soudobého světa. Je proto vhodné kriticky uvažovat, zdůrazňovat a přistupovat k dané problematice s absencí rigidního vědomí. Obdobným způsobem se snaží závěrečná kapitola představit dosavadní a zároveň konečné výsledky předkládané diplomové práce. Závěrečná kapitola se snaží uchopit leteckou dopravu jako jeden z možných indikátorů, které je možné analyzovat a empiricky tak odvodit provázanost jednotlivých leteckých makroregionů z pohledu geografie.

Hypotézy práce:

- **H1:** Vzhledem k poloze Indie v jižní Asii (Kaplan, 2012) a charakteru leteckého trhu, resp. geografické organizaci letecké dopravy (Saraswati, 2001) lze usuzovat, že Indie bude vykazovat výraznou prostorovou participaci na globální letecké přepravě, nicméně, přesto její reálné zapojení (frekvence letů) do světového řádu bude ve srovnání s ostatními makroregiony poddimenzované. Ve skutečnosti to proto bude znamenat, že potenciál Indie podílet se výrazným způsobem na světové letecké dopravě bude výrazně vyšší, než by tomu odpovídaly reálné skutečnosti.
- **H2:** Na základě předchozí hypotézy se lze domnívat, že vytvořený funkční region letecké dopravy v Indii představuje relativně uzavřený celek. Z tohoto důvodu je možné předpokládat skutečnost, že i přes významnou rozlohu Indie jako státu, je pravděpodobná identifikace pouze několika jednotek tzv. hubů. Lze se domnívat, že právě výše domnělé huby, budou představovat nodální střediska letecké dopravy v Indii, kdežto zbytek indických letišť, se bude více orientovat na vnitrostátní dopravu (typické svou symetričností – charakter, počet letů) (Karlsson, Olsson, 2006).
- **H3:** V pořadí třetí hypotéza vychází z publikace Nayara (1994) a Saraswatiho (2001). Konkrétně se pak tato domněnka pomyslně opírá o tezi, že jak frekvence leteckých spojů, tak i jejich geografická koncentrace (vzájemná participace) mezi Indií a Čínou budou vykazovat minimální hodnoty (např. ve srovnání s Blízkým východem). Toto očekávání je formulováno i přes skutečnost, že Indie i Čína jsou země, které disponují s více jak 1 miliardou obyvatel. Přesto, je možné se domnívat, že díky stále trvajícím příhraničním konfliktům a hospodářskému protekcionismu, bude vzájemná výměna osob, zboží a informací poddimenzovaná, tzn. že nebude dosahovat takových hodnot, které by jedny z populačně největších států měly vykazovat.

2. Teoretická východiska práce

Stejně jako se v důsledku některých turbulentních změn transformuje i geografie jako věda, jediný a zcela zásadní význam pojmu se nemění, a tím je region. Teorii regionu, regionům i samotné regionalizaci byly v českých, ale i zahraničních publikacích věnovány mnohé řádky. Vzhledem k podstatě významu slova region, je zřejmé, že region a jeho koncept je možné označit za základní složku samotné geografie. Region a jeho integrující koncept dominoval ve vědeckém poznání především v první polovině 20. století, což dokazuje i významné množství prací, které byly na toto téma toho času napsány. Regionální geografie je velice specifickou a unikátní vědou, což potvrzuje např. i příspěvek Hampla (1966), který popisuje rozmanitost kvalitativní složitosti společnosti a současně naznačuje jak komplexní a složitý je vlastní popis regionální identity regionů samotných.

2.1 Geografická interpretace regionu

Z geografického hlediska je nezbytné přistoupit k diskuzi nad problematikou regionu. Je samozřejmé, že konkrétně v této práci se jedná o relativní, účelové a subjektivní vnímání a vymezení leteckého regionu, jenž se stává jakýmsi průsečíkem společenských struktur a procesů v Indii i mimo ni. Všeobecně pak proto platí otázka proměnlivosti konceptu regionu na regionální, mezoregionální i makroregionální úrovni. V českých podmínkách na lokální úrovni se problematice regionu věnoval zejména Hampl (1966), který označuje region jako integrovaný celek, vnitřně spojený různými vztahy a rozlišuje dva základní typy regionů (homogenní, heterogenní). Dále vymezuje např. některé typy prací, zabývající se tématy:

- všeobecného pojetí regionu
- speciálního pojetí regionu
- regionalizace konkrétních území

Výsledky prací této doby lze označit jako regionální monografie. Sám Hampl přistupuje ke studiu regionu, jako k jevu, jehož základem jsou pravidelnosti a jistý regionální průmět. U většiny prací té doby je možné nalézt popis a analýzu, kdežto jistá míra absence explanace je patrná. Dále je zřejmá i absence teoretických otázek a některých přístupů ke studiu regionu. Dosavadní poznání odráželo pouze jeden základní princip diferenciací světa, a to princip vývojový. Hampl zde naznačuje svůj princip primární klasifikace reálných systémů. Posléze již však rozvíjí princip odvětvový¹ (Hampl, 1971).

¹ Fyzicko-geografické regiony, sociálně-geografické regiony, komplexní geografické regiony.

HAMPL (1966) uvádí, že geografický region je vývojově nejsložitějším celkem ve světě. Odlišuje se vlastnostmi, plynoucími z principu vývoje a komplexity. Geografický region je vnitřně sjednocen vztahy a procesy, podmiňující existenci jevů v kontextu vnitřního, ale i vnějšího světa (dochází k regionalizaci i iregionalizaci). Základním vývojovým znakem je nárůst diferenciaci a složitosti². Region jako celek je velice specifický, přesto lze u něho nalézt tři základní charakteristiky. Jsou to: *geografická poloha*—vztah regionu k ostatnímu prostředí, *komponentní struktura*—diferenciaci regionů: komplexu na komponenty regionu a charakter těchto složek a *komplexní struktura*—výsledná diferenciaci regionů na regiony nižší (integrace).

Teoretickým základem nebyl žádný „starší“ systém či koncept, ale jen některé prvky jiných regionů. Za zásadní pojmy jsou považovány: integrace regionu, dualita jeho struktury a hierarchie regionálních diferenciací. Obecně odlišný pohled na region měl Paasi, který se věnoval konceptům regionů a jejich vymezení. Jednou z jeho snah v přístupu k pojmu region, byly diskuse a vymezení regionu, jako uceleného prostředku, který měl sloužit pro vymezení se proti čistě prostorové organizaci společnosti a obecně proti prostorovým vědám. Těžiště Paasiho konceptu spočívá v institucionalizaci regionu a jeho konceptu. Obecně lze říci, že dle Paasiho (2002a) je region definován jako soubor sociálních konstruktů. Jedním z autorových základních pojmů je regionální identita, která slouží jako průmět dvou aspektů, a to regionální identity obyvatel a identity samotného regionu. V obecné rovině, je možné konstatovat, že Paasi byl v jistém slova smyslu „konceptualista“ regionu. Regionální identitu na rozdíl od Hampla chápe jako redukováný obraz regionu. Institucionalizace regionu má několik fází, tudíž je nutné brát jednotlivé fáze jako celky komplexního pohledu na daný region. Ráz regionu je dle Paasiho brán jako identita, která vzniká institucionalizací, jako je např. percepce samotného regionu lidmi (viz subjektivní vnímání funkčního a relativního leteckého regionu).

Regionální světy jsou stále složitější a jejich původ a význam jsou skryty v mnoha sociálních praktikách a diskurzech, které slučují různé prostorové váhy. V obou případech, region a místo budou stále hlavními koncepčními prvky v geografii. Místo je jedním z nejvíce vícevrstevných a víceúčelových klíčových slov v současné geografii a současně je tak často vysvětlováno „ad hoc“. Naopak Massey (1993) a její pojetí místa je výrazně odlišné od jakéhokoli konceptu předchozích autorů výše. Nosné mechanismy jejího přístupu spočívají v časoprostorové kompresi a ve vnímání místa jako prostoru.

² Hampl dále naznačuje, že izolovanost jevů není možná, že existuje pouze komplexita jevů. Procesy nejsou jen relativně stejné, ale i relativně odlišné (opakovatelnost procesů). Region obsahuje všechny základní složky prostředí, současně platí časoprostorové uspořádání, které směřuje k heterogenitě geografické dělby práce.

Zmiňuje koncept časoprostorové komprese, ve kterém zjednodušeně dochází k překonávání prostorových bariér, dále dochází k deformaci prostoru a ke stále větší globalizaci a vyšší intenzitě přenosu osob, věcí a informací (obdobně jako u letecké dopravy). S těmito faktory jsou samozřejmě spojeny i změny v percepci pojmu místa. Sociální obsah časoprostorové komprese je velice omezen. Zásadními věcmi v pochopení časoprostorové komprese jsou však změny pohybu a toku informací. Např. dle Harveyho (1989) dochází ke zrychlené cirkulaci hlavně u věcí, jako je čas, prostor a peníze. Nicméně složitost komplexní reality je výrazně složitá a nelze jí jednoduše vysvětlit, a to i přesto, že kapitál hraje jednu ze zásadních rolí právě v časoprostorové kompresi. Ukazuje se tak, že komprese časoprostoru je problematikou, která ovlivňuje a zároveň je ovlivňována mnoha aspekty a mechanismy v celé sféře činnosti³.

V rámci komprese je však možné vymezit i sociální a fyzický pohyb—obecně při časoprostorové kompresi dochází ke komplexní sociální i fyzické diferenciaci. Záleží, však jakým způsobem jsou subjekty (lidé, letadla, firmy aj.) do časoprostorové komprese vloženy a jak jsou dotčeny. Místo je považováno jako zdroj stability. Komprese je prý nejistota, která však není dokázána. Díky této kompresi je možné zaznamenat rozdíl ve vnímání místa—pokud se tam narodíte nebo pokud se tam přistěhujete (rozdíl). Tudíž lze odlišit výrazné diferenciaci ve vnímání místa—např. kudy jedu domu (tam kde to znám, kde to mám rád—preferenci výběru letecké trasy). Identita ve vztahu k místu se mění. Jedinečnost místa nebo lokality, je tvořena slovy, významy a je vyrobena z konkrétních interakcí.

Možná, že je vhodné přemýšlet, jak tento druh porozumění by se mohl rozšířit na pojem pocitu místa nebo regionu jako např. u Cresswella (2004). Pokud místa lze pojímat z hlediska sociální interakce, jež se propojují, pak to je také případ, že tyto interakce samy o sobě nejsou statické, „forma je dynamická skrz naskrz“ (Ho, 1988). Dále je zřejmé, že regiony nemají jedny jedinečné „identity“; jsou plné vnitřních rozdílů a konfliktů (Massey, 1991).

Specifikem místa je kontinuálně reprodukovat komplexní geografické procesy. Podobným způsobem, avšak v pojetí regionu uvažuje i Hampl (1966), jehož jedním z hlavních přístupů ke studiu vůbec, byl nomotetický pohled na pravidelnosti regionů. Existuje však celá řada zdrojů této specifčnosti—jedinečnosti místa (Massey, 1984). Skutečně, globalizace společenských vztahů je dalším zdrojem (reprodukce) geografického nerovnoměrného vývoje, a tak specifčnosti místa.

³ V jistém prostorovém kontextu lze zmínit skutečnost, kdy ve smyslu celého spektra časoprostoru jsou subjekty, které je možné rozdělit na dvě skupiny: 1) hybné síly, 2) síly ovlivněné hybnými silami.

Druhým tzv. pólem vůči regionu je místo a jeho přístupy, které se často vymezují. Jedním z autorů, který se zabýval pojmem místo je obecně i Cresswell. Ústředním konceptem tohoto směru je jedinec a místo. Definice samotného místa je prý velice jednoduchá, ovšem odkazuje se na to, že právě definice je tím základním prvkem, který stojí u odlišné interpretace funkčního regionu. Jedna z možných interpretací Cresswella (2004) je např. „locale“ neboli „průmětný prostor“ každodenních lidských aktivit-koncept „dějiště“. Cresswell též popisuje jistý „lock-in“ jedince k „dějišti“ a tím naznačuje i jakousi regionální identitu jako např. Paasi (2002a). Svět je tak možné identifikovat jako regionálně-omezenou optiku v procesu možné explanace. Cresswell si často mimo jiné pohrává i s pojmem imaginace místa. Dále rozlišuje mezi abstraktním prostorem a např. prostorem, jehož vlastností je jistá dávka významového procesu čili na tento typ prostoru, lze podle Cresswella nahlížet jako na sociální region, prostor, či místo.

2.2 Globalizace letecké dopravy

Globalizace se stala v posledních několika dekádách moderním pojmem a stále nevyčerpanou tematikou vědeckých studií. Stala se tak určujícím procesem, jenž stírá kulturní, národní i prostorové hranice. Pro letecké společnosti představuje globalizace řadu příležitostí, jak nadále posílit své postavení na trhu, rozšířit a integrovat nové letecké linky, a to vše za nejnižší možné externality⁴. Letecká doprava sama o sobě přináší celou paletu jak pozitivních, tak negativních faktorů, které přispívají ke změnám v hospodářských, politických a společenských procesech⁵.

Za hlavní rysy globalizačních procesů lze dle Mezřického (2006) označit následující procesy:

- Nebývalý růst objemu mezinárodně obchodovatelného zboží a služeb spojených se stálým procesem liberalizace obchodu. Stále větší počet zemí je vtahován do tohoto procesu vzájemné výměny zboží.
- Významné změny nastaly v geografickém rozmístění na zemi a ve struktuře produktů podílejících se na mezinárodním obchodu. Bývalé rozvojové země zvýšily svůj podíl na mezinárodním trhu, podíl výrobků na jejich exportech se v posledních letech zvýšil z 47 na 83 %.
- Ještě rychlejší byl růst objemu, rychlosti a komplexity finančních a přímých investičních toků, které opět zahrnuly rozvojové země a vedly k jejich větší integraci do globální ekonomiky.

⁴ Viz problémy s piloty Ryanairu v září 2017 nebo nástup Qatar Airways na český trh a zavedení nových přímých linek.

⁵ Typickým příkladem je rozvoj určitého regionu nebo hospodářského odvětví.

Samotný dynamický rozvoj letecké dopravy bývá zvláště datován do 90. let 20. století, přičemž každých 10 let dochází k dramatickým posunům v nárůstu počtu přepravených osob i uskutečněných spojů. Snad jedinými výkyvy, které globálně postihly mimo jiné i indický přepravní trh byly útoky z 11. září 2001 a světová finanční krize. Na jedné straně tak došlo k poklesu v počtu cestujících v důsledku teroristických útoků a na straně druhé se objevují tendence k větší integraci přepravních do leteckých aliancí. Navzdory obavám z budoucího vývoje globální letecké dopravy, se projevuje zvýšená aktivita aerolinií a obecně mobilita⁶, která je doprovázena růstem dostupnosti letecké dopravy a tím pádem i zvýšené poptávky po přepravě.

Očekává se, že výše nastíněné trendy se budou kumulativně vyvíjet, a tudíž se dá předpokládat vyšší nárůst počtu přepravených nákladů v poměru k počtu přepravených osob. Předpokládaná vzestupná tendence letecké dopravy je zřejmě důsledkem globálního hospodářského růstu, jenž podstatně neustále formuje rychlejší letecká spojení, a to v důsledku konceptu „just-in-time“. Vzhledem k výše nastíněným procesům je patrné, že změny v leteckém průmyslu, potažmo v letecké přepravě osob jsou ideálními ukazateli změn v omezených možnostech globálního vývoje.

Typickou zemí, jež si prošla většinou hlavních globalizačních procesů je Indie. Oficiálním názvem Indická republika, jakožto jeden ze stálých členů zemí BRICS se společně s Čínou stávají druhým a třetím světovým hybatelem světového řádu. Podobně jako dřívější rozvojová Čína, vydala se i Indie velice specifickou cestou svého vývoje, a to již od poloviny 20. století. Na této skutečnosti samozřejmě není nic ojedinělého, nicméně po zavedení hospodářských liberalizačních tendencí, nedošlo k očekávanému růstu HDP a dalších ukazatelů. Místo toho, aby Indie začala profitovat ze zahraničních investic směřujících v mnoha případech do infrastrukturní vybavenosti, přistoupila na regulace, jež naopak omezovaly domácí přepravce, a to právě na úkor těch zahraničních⁷. Výsledné negativní dopady ovlivnily i malé a střední podniky, které narazily na omezené množství možných přepravených osob či zboží.

⁶ Pouze ovšem v některých makroregionech a na konkrétních linkách (což naznačují i prognózy ICAO nebo Boeing).

⁷ Opačného názoru jsou Pavlínek, Smith (1998), kteří tvrdí, že působení zahraničních investic představuje zcela zásadní roli při provázání podniků s místním prostředím, a to včetně jejich zakořenění.

Naproti tomu, na základě některých statistických ukazatelů je možné poznamenat, že Indii lze zařadit mezi několik málo ekonomických tygrů, jež rostou v posledních několika letech tempem 5–7 % v rámci HDP. Indie čelí mnoha problémům, které jsou částečně důsledkem globalizace (jak primárně, tak sekundárně)⁸, na druhé straně však využívá i pozitivní zdroje globalizační základny, mezi které patří např. finanční služby nebo právě zmíněný rozvoj letecké dopravy. Tyto služby získaly na významu především po opadnutí principů socialistické ekonomiky, kdy indická vláda kontrolovala většinu exportu a importu, a to včetně služeb, informací i lidského kapitálu.

Současná globální letecká doprava se potýká s celou řadou problémů. Mezi nejvýraznější z nich je možné zařadit poddimenzovanost některých letišť, resp. neustále se zvyšující počty letů a tím nedostatečnou prostorovou kapacitu letišť. V pořadí dalším „omezením“ je globální terorismus a z něho plynoucí neustále zpřísňující se kontroly a pravidla letecké dopravy. Vzhledem však k charakteru logiky terorismu nebude téměř nikdy možné zabránit většině teroristických útoků.

Globalizace a terorismus utváří nebezpečnou kombinaci vycházející z dnešní atmosféry strachu, která je v současné době vytvářena. Je proto na místě přiměřeně reagovat i na co nejméně patrné sociální, ekonomické a politické disproporce uvnitř nejen indické společnosti. Bez ohledu na to, jak globalizované dopravní trhy mění zažitě konvenční způsoby dopravy. Giddens např. tradičně dodává, že globalizace je proces, jehož důsledkem je časoprostorová konvergence, na jejímž základě dochází k mnoha rozvatům tradičních vazeb, a to právě z důvodu etablování se nových forem socioekonomických interakcí, včetně těch dopravních.

Liberalizace dopravního trhu v Indii způsobila celou řadu organizačních procesů, které se projeví decentralizační dimenzí, které však s sebou právě přinesly mnoho deformací na poli dopravních technologií (Williams, 2002). Současná dopravní situace v Indii by však samozřejmě nefungovala, pokud by v předcházejících dekádách nebyly vyprojektovány vhodné infrastrukturní projekty. Přibližně za posledních 20 let se v letecké dopravě drasticky snížila potřeba akcentu na složky jako jsou prostor a čas, jež výrazným způsobem ovlivnily samotné dopravní inovace. Přesto, že se indická infrastruktura vyvíjí velice pomalu, zvláště v periferních regionech, nelze pochybovat o tom, že právě nové technologie, lidské zdroje a prostředky budou představovat novodobé pilíře nových dynamických procesů v rozvoji mezinárodní letecké dopravy.

⁸ Zásobování vodou, potravinová soběstačnost, nezaměstnanost a další.

Globalizace jako taková není přesně datována, nicméně jeden z hlavních globálně-integračních procesů započal v 70. letech, kdy se i v tehdejší indické společnosti začaly objevovat zásadní reformy, jejichž cílem bylo udržení plánovité výroby/výstavby (infrastruktury), ovšem současně byla zaváděna i hospodářská opatření dynamizující prostor. Rovněž se tak zde objevily možnosti pro existenci a jistou udržitelnost soukromého vlastnictví, které je ve většině případů hlavním katalyzátorem tržní ekonomiky. Procesy přesunu a šíření inovací jsou jedněmi ze základních ukazatelů šíření globalizace napříč Zemí. Státy, které prošly, resp. projdou dynamickou konjunkturou společnosti jsou zejména Čína a Indie, jak uvádí např. Varadzin a kol. (2011). Příčinou je především samotné disponování starších i méně vyspělých technologií. Otevírá se tak zde prostor pro výrazné inovace metod, přístupů a dalších procesů, včetně nelegálního získávání informací (informační nerovnost, blíže tradičně Stiglitz). Jelikož ekonomiky Indie a Číny nejsou tolik vyspělé jako „Západ“ lze očekávat míru nasycení jejich dynamiky až v okamžiku jejich výrazné ekonomické vyspělosti. Urychlený růst dopravy má svá značná rizika, nicméně je velice obtížné v současné době předpovídat jakékoliv vnitřní rozpory uvnitř prostorové organizace společnosti.

Studium prostorových vztahů v Asii je o to více komplikované, že zdejší politické establishmenty řídí své země s centralizujícími se tendencemi. Existují zde zvláště politické a kulturní strategie, na které až v druhé řadě navazují ekonomické a sociální aspekty globálního pokroku. Zároveň platí, že svět se začíná diferencovat nejen sociálně, ale i ekonomicky. Současně tak nabývá význam právě letecké dopravy, která je závislá na momentálním významu mezinárodního kapitálu a jeho přesunu.

I přes globální ekonomickou krizi nedošlo ke změnám v postavení světových dopravních hubů vůči periferiím. Naopak vzestup menších letišť potvrzují i některé studie, které poukazují na zvýšení internacionalizace menších regionálních letišť a jejich následné zapojení do globálního přepravního řádu. Základním směrem strategického plánování letecké dopravy a přepravního řádu musí být dostatečný rozvoj inovačních vědecko-technických znalostí. V zásadě jde tak o skutečnost, že technické, resp. dopravní inovace jsou závislé na dopravních subsystémech, které jsou funkčně propojeny v jeden celek (strukturu). Jedná se tak zejména o struktury:

- Technické: kvalita a kvantita dopravních sítí, charakter jejich vazeb, rychlost, komplementarita, dostupnost, přenositelnost
- Sociální: vzájemné vztahy uvnitř společnosti, hodnotové postoje obyvatel, výkonnost, zvyky, tradice, sociální kapitál a jeho aplikace ve smyslu negativ či pozitiv

Nedílnou součástí struktur je i znalostní subsystém a obecně vzdělávací soustava, na jejímž základě vznikají nové produkty, procesy a technologie. Primární roli v této soustavě hrají univerzity, jejichž hlavním úkolem je připravit odborně vzdělané jednotlivce s patřičnými znalostmi pro práci v dopravních odvětvích. Jde tak o zachování alternativních kognitivních procesů a odstranění myšlenkových stereotypů. Dalšími subjekty účastnící se těchto struktur jsou vzdělávací instituce a vědecko-výzkumné organizace, které se zabývají novými postupy a trendy v oblasti dopravy. Jde zpravidla o zavedení některých dopravně-technických inovací a jejich neustálý „upgrading“. Ve většině vyspělých zemí je patrná situace, kdy celé dopravní odvětví je formováno technickým pokrokem. Svou měrou do tohoto procesu vstupuje i difuzní šíření inovací, zejména jejich rychlost a forma, a to již od dob vzniku současné globalizace. Inovace tak primárně plní roli jakéhosi katalyzátoru, který nejprve přináší řadu výhod soukromému sektoru a sekundárně až tomu sektoru veřejnému. Celý systém ovšem vytváří propojení právě mezi jednotlivými dílčími subsystémy v jeden celek, a to díky specializaci jednotlivých hospodářských činností.

Regionální letecké efekty mají jistou setrvačnost a vliv na hierarchickou úroveň (Sýkora, 2000), přesto lze však již více než 20 let pozorovat trend v koncentraci leteckých společností a jejich organizačních složek do vybraných středisek (Dicken, 2011). Současná globalizace je proces, měnící povahu věcí a procesů, jež podle Guttal (2007) představují vážnou hrozbu pro celosvětový vývoj. Současná postmoderní éra přinesla charakteristickou urbanizaci, postimperialismus, odstranění obchodních překážek a rozvoj technologií. Zastánci globalizace hovoří o pokroku v letecké dopravě jako o přirozeném výsledku technologického a vědeckého pokroku. Povaha současné globalizace tak poukazuje na konvergenci civilizací a na výhody z ní plynoucí. Globalizace spočívá v motivaci ať již vědomě, resp. nevědomě šířit a kontrolovat mix socioekonomických, technologických, kulturních a politických faktorů. Tabb (2008) považuje globalizaci za komplexní termín pro vznik globální společnosti, v níž ekonomické, politické, environmentální a kulturní události v jedné části světa rychle přicházejí do významu pro lidi v jiných částech světa (Nnaemeka, 2011).

2.3 Deregulace letecké dopravy

Deregulace letecké dopravy je reakcí na nastupující globalizaci, jež má počátky ve druhé polovině 20. století. První zkušenosti s deregulací mají v USA již od roku 1978, kdy se místní trh otevřel i pro konkurenční společnosti. Vyšší intenzita letecké dopravy přinesla celou řadu pozitivních i negativních jevů, které dramaticky proměnily prostředí letecké dopravy. Mezi leteckou dopravou a globalizací přirozeně existují úzké vazby, které díky deregulaci výrazně pozměnily charakter cestovního ruchu. Je proto nutné na místě uvést fakt, že vývoj změn v letectví otevřel prostor pro internacionalizaci letecké dopravy v kontextu globální ekonomiky. Výrazným mezníkem v liberalizaci leteckého trhu v USA byla i ropná krize z roku 1973, která zapříčinila značný impuls ve skokovém zdražení ropy. Odvětví letecké dopravy tak prošlo mnoha dynamickými transformacemi včetně změn v počtech a charakteru leteckých společností, ale i letounů samotných. Liberalizace trhu do značné míry byla jednou z výrazných příčin rozvoje letecké dopravy a pomohla vytvořit vhodné rámce dopravního systému zvláště pro cestující (Rodrigue et al., 2006). Hlavní důvod deregulačních opatření však představoval dynamický rozvoj cestovního ruchu a s ním spojená zvýšená poptávka po leteckých službách. Stimulace podmínek uvolněných požadavků způsobila, že společně s limity přepravní kapacity se změnily i další legislativní koncepce. V rámci snahy o pokračující růst se mnohé letecké společnosti musely přizpůsobit obtížně kontrolovanému tempu deregulace a provést změny ve svých dopravních strategiích tak, aby způsobily co nejmenší škody.

Souhrnný dopad deregulačních efektů způsobil napětí mezi měnící se strukturou leteckých dopravních služeb a přechodem plánované ekonomiky k ekonomice liberalizované. Nastalá situace vycházela z nerovnoměrné úlohy domácích, ale i zahraničních přepravních, což úzce souviselo s neustále probíhající globalizací a reorganizací trhu, společností či byrokratických aparátů Indické republiky. Nastíněná restriktivní (protekcionská) opatření vytváří základní podobu strukturálních pravidel zejména pro zahraniční investory. Z pohledu protekcionsmu je ochrana trhu základní podmínkou pro dlouhodobě udržitelný rozvoj, z čehož pramení omezení, týkající se majetkové účasti v indickém leteckém průmyslu.

Důležité je však poznamenat, že pro trvalý rozvoj letecké dopravy je nutná selekce státních útvarů doprovázená dynamickou rovnováhou politické stimulace. Podobnou filosofii praktikují již od druhé poloviny 20. století Spojené státy americké, které též vyvažují majetkové zastoupení domácích nebo zahraničních vlastníků amerických aerolinií. Tento proces je vesměs dvousečný, a to z důvodu posílení závislosti na větším objemu zahraniční pomoci. Na straně jedné se nastalá situace může jevit jako kontraproduktivní, a to z několika důvodů.

Kromě např. nepřátelského převzetí leteckých společností může dojít právě k již zmiňované závislosti na zahraničních službách, zkušenostech či produktech z leteckého odvětví. Naopak na straně druhé lze pozorovat pozitivní aspekty, mezi které lze zařadit přenos know-how, procesů a zkušeností do rozvojových zemí. V mnoha případech se jedná o počátek dlouhodobého difuzního procesu geografické organizace společnosti a ekonomiky. Při plánování letecké dopravy by neměly být opomíjeny zahraniční aerolinie, a to z důvodu přínosu vzájemných výhod pro obě strany. Zahraniční investiční kapitál má svůj smysl a vždy přinesl více užitku než ztrát. Socialistické vlády Indické republiky však argumentují hrozbami pro stát, které mohou pramenit z negativních externalit, způsobenými zahraničními společnostmi, včetně možné predátorské konkurence na poli vzdušného prostoru. Indické regionální vlády se obávají neefektivní alokace letecké dopravy, jež může způsobit ještě větší fragmentaci socioekonomických procesů a narušit tím už tak složitou strukturu indické společnosti.

Tím je podceňován význam prostorové organizace sídelních jednotek a obslužných oblastí na sobě vzájemně závislých. Jde o to, že pokud aglomerační efekty díky letecké dopravě zvýhodní jeden region ve státě vůči druhému, dojde k dalšímu nerovnoměrnému rozvoji mezi centrem a periferií (už tak je situace v Indii tristní). Zastánci proinvestičních opatření do leteckého průmyslu ze strany zahraničních společností argumentují, že indická vláda přece nemusí připustit více jak poloviční majetkovou účast v tuzemských aeroliniích.

Postačí nastavit určité rámce pro růst objemu kapitálu, linek či přepravených osob a tím pádem omezit relativní zastoupení na podílech domácích přepravců. Z plurality zahraničních subjektů tak lze po čase vyselektovat ty jednoznačně přínosné a nabídnout jim pokračující spolupráci za nových, pro ně výhodných podmínek. Vláda by v takovém případě měla být schopna naleznout regiony, které mají odlišné dispozice pro další pozitivní vývoj a ty více strukturálně postižené nabídnout k revitalizaci právě zahraničním subjektům. Je logické, že nejvíce dynamickou povahu bude mít rozvoj letecké dopravy v nejméně dynamických regionech Indie (Maharashtra, Gudžarát atd.) které oproti jiným státům disponují komparativními výhodami, jako jsou technologie, lidský kapitál, velikost trhu a další. Těmi, kdo by měli profitovat z nastalé situace lze označit konečné zákazníky. Ovšem, pokud nebudou nastavena jasná pravidla pro konkurenční prostředí, nelze spoléhat na zlepšení služeb domácích i zahraničních aerolinií⁹.

⁹ Důvodem pro neuspokojivý pokrok v oblasti leteckého průmyslu je nedostatečná konkurence a technologický determinismus, které zabraňují neustále obměňujícím se strategiím a inovacím obecně.

Prosperita indických států je z velké části závislá právě na leteckých korporacích, které se snaží dosáhnout přidané hodnoty a tu dále difuzně šířit do méně vyspělých částí Indie. Právě z popudu nadnárodních leteckých společností se daří šířit dopravní a inovační technologie. Problémem ovšem zůstává motivace indické vlády, která rozhoduje o investicích a alokaci starších letounů, jenž už např. nesplňují nastavené mezinárodní parametry pro bezpečné fungování na globálních leteckých trasách.

Paradoxně důležitou podmínkou rozvoje letectví v Indii byla i regulace. Vhodné institucionální prostředí, důležité pro pokrok v oblasti technologie, ekonomiky a inovací přirozeně poskytuje neoliberalismus. Přesto lze však zmínit tezi, že i v dnešní informační a liberalizované společnosti mají regulace, konzervatismus a protekcionismus své místo. S nástupem rychlého růstu mezinárodní přepravy v Indii tak bylo zapotřebí stanovit legislativní rámce letecké přepravy. Rostoucí mezinárodní doprava byla na vzestupu a přinášela s sebou celou řadu jak pozitivních, tak negativních vlivů.

Tyto kvalitativní změny v organizaci globálních procesů bedlivě sledovala i indická vláda, jež na to konto během druhé poloviny 20. století nechala podepsat více jak 100 bilaterálních smluv, upravujících letecké služby. Výše zmíněné dohody stanovovaly přesné podmínky pro provozování leteckých společností, jejichž počáteční či cílové letiště bylo v některém z indických měst. Na základě těchto smluv a jisté formy protekcionismu byly ustanoveny dvoustranné letecké linky, jež měly reciproční charakter (rozdělení dopravy 50:50 mezi tuzemské a zahraniční společnosti).

V reakci na pozitivní odezvu tehdejších legislativních konceptů, schválila a uzavřela indická vláda nové bilaterální smlouvy. Stávající dvoustranné dohody umožnily vznik nových leteckých linek a mimo jiné se podílely i na vytvoření leteckých sítí typu hub-and-spoke. Deregulace trhu se ve větší míře následně přenesla i do ekonomické aktivity obyvatel, jimž přebujelá byrokratická vláda umožnila a ulehčila propojení soustavné hospodářské činnosti mezi soukromým a státním sektorem. Tím vznikla jakási forma spolupráce, jež podpořila výstavbu několika nových letišť a letištních terminálů, případně privatizaci letišť v Mumbaii nebo v Delhi.

2.4 Příčiny růstu globální letecké dopravy

Vzhledem k tomu, že globalizace se pomalu, ale jistě stala nezadržitelnou změnou zejména především v posledních několika dekádách, stává se identifikace stěžejních aspektů rozvoje letecké dopravy částečně marginální, a tím pádem se jeví jako retrospektivní. Nicméně, jak již bylo naznačeno v předchozích řádcích, i přes různé snahy a přístupy ke studiu geografie dopravy je třeba zmínit alespoň rámcově několik zásadních mezníků či subjektů, které výrazným způsobem přispěly k rozvoji letecké dopravy.

Prvním a bezprecedentním aktem v regulatorních rámcích letecké dopravy lze označit podepsání více jak dvou desítek bilaterálních smluv Spojenými státy americkými na přelomu 70. a 80. let 20. století. V té době Spojené státy americké podepsaly více jak 20 dohod, týkajících se letecké přepravy. Tyto smlouvy se zabývaly leteckými službami, které upravovaly optimální parametry leteckého provozu právě mezi Spojenými státy americkými a menšími zeměmi. Jednou z vlastně prvních evropských zemí, která přistoupila¹⁰ na nové liberalizační podmínky bylo Nizozemsko, a to konkrétně v roce 1992.

Mnoho deregulačních dohod stanovuje pevné a přesné podmínky pro leteckou přepravu jak pasažérů, tak i zboží, to vše z důvodu zachování udržitelnosti únosného leteckého provozu¹¹. Nicméně, podepsané smlouvy mezi Nizozemskem a Spojenými státy americkými poskytovaly neomezený rámec pro civilní, obchodní, ale i vojenskou přepravu. Dalšími zeměmi, jež podepsaly dohody o otevřeném nebi na základě mnohostranné dohody, byly např. Brunej, Chile, Nový Zéland nebo Singapur.

Jedněmi z významných mnohostranných dohod byly kontrakty, jež upravovaly charakter leteckých spojení mezi Spojenými státy americkými a Evropskou unií (dohoda z roku 2007) nebo dohoda mezi Spojenými státy americkými a Sdružením národů jihovýchodní Asie, zkráceně ASEAN (dohoda z roku 2009). Jednotlivé státy se do této doby opíraly o zastaralé bilaterální regulační rámce, které harmonizovaly hladký průběh letecké přepravy. Ba právě proto lze dohody o otevřeném nebi charakterizovat jako jedny z nejvýznamnějších institucionálních nástrojů, upravující vzdušný prostor za posledních několik dekád.

¹⁰ A to i přes některé výtky orgánů Evropské unie.

¹¹ Obvykle jsou práva na vykládku stanovena na pevný počet letů týdně na pevnou destinaci.

2.4.1. Open skies

Open skies je v pořadí dalším institucionálním nástrojem mezinárodní regulatorní politiky, který zajišťuje liberalizaci letecké dopravy a dodržování stanovených pravidel na poli vzdušeného prostoru. Cílem této dohody je především úprava mezinárodních předpisů, jejichž opodstatnění spočívá ve vytvoření vhodného prostředí pro volný trh¹². Zjednodušeně řečeno, mezi hlavní náplně těchto dohod lze zařadit liberalizaci pravidel letecké dopravy s cílem minimalizovat zásahy státu ať již do civilní nebo vojenské letecké dopravy. Dohoda „Open skies“ může nabývat několika podob, přesto dvěma základními typy smluv lze definovat smlouvy bilaterální a smlouvy multilaterální. Bilaterální smlouvy umožňovaly leteckým společnostem z obou zemí začít uskutečňovat komerční lety, tzn. že pro letecké přepravce vznikl nový, méně regulovaný prostor, v němž mohly zcela volně přepravovat jak osoby, tak i zboží, a to právě mezi zmíněnými zeměmi. Multilaterální smlouva poskytuje stejné podmínky smluvních dohod jako bilaterální, přesto jak již název napovídá, tato smlouva se vyznačuje rozličným počtem aktérů.

2.4.2. IATA – International Air Transport Association

Zkráceně IATA neboli International Air Transport Association představuje současně mezinárodní a nevládní obchodní skupiny se sídlem v kanadském Montrealu, kde mimo jiné sídlí i v pořadí druhá nejvýznamnější letecká agentura, Mezinárodní organizace pro civilní letectví, zkráceně ICAO. IATA jako organizace předkládá řadu legislativních i organizačních návrhů svým členům, a to za účelem harmonického rozvoje leteckého odvětví, včetně funkce jistého správce (zástupce) kontrolních funkcí uvnitř samotného trhu (zjednodušeně řečeno se jedná o servisní organizaci mezinárodní letecké dopravy). International Air Transport Association disponuje více jak 280 členy z více než 130 zemí z celého světa, kteří zajišťují více než 80 % přepravních spojů. Kartelové dohody jsou v letectví tradičně zakázané, přesto IATA jako organizace umožňuje sjednat výjimky, tak aby přepravci mohli v jistých rámcích konzultovat přepravní náklady, ale za předpokladu nepokřivení trhu. Ovšem tím nejzásadnějším a dosud nezmíněným úkolem IATA je bezpečná přeprava cestujících a zboží. International Air Transport Association též vydává pravidla a doporučení právě pro přepravu nebezpečných nákladů. Závěrem samotná organizace, jež vznikla v roce 1945 na Kubě, zajišťuje mimo jiné i obchodní služby, konkrétně zprostředkovává prodeje letů nebo zájezdů některých cestovních agentur.

¹² Takto nastavené liberalizační rámce umožňují leteckým přepravcům dosáhnout nových a větších úspor z rozsahu.

2.4.3. ICAO – International Civil Aviation Organisation

Mezinárodní organizace pro civilní letectví vznikla Chicagskou úmluvou z roku 1944, jedná se o specializovanou mezivládní organizaci, jež spadá pod OSN, která koordinuje mezinárodní civilní letectví. ICAO velice blízce kooperuje s IATA, společně kodifikují některé metodiky nebo plány, sloužící primárně k zajištění bezpečnosti, plynulosti a ziskovosti letecké dopravy. Zjednodušeně řečeno, cílem ICAO je udržitelný rozvoj mezinárodní letecké dopravy, jež by měla být založena na rovném přístupu na trh, včetně jeho již zmíněné bezpečnosti a plynulosti. ICAO společně s IATA standardizují a definují třímístné kódy letišť, přepravců nebo typů letadel. ICAO v kooperaci se státními leteckými úřady zabezpečuje komunikační a organizační aspekty leteckých spojů a vzdušných prostorů, a to zvláště pak z důvodu nárůstu objemu letecké dopravy. Jak již bylo naznačeno výše, dřívější legislativní i institucionální nejednotnost vedla k Chicagské úmluvě z roku 1944, a tím pádem i k vytvoření multilaterálních úmluv, které rozvíjely spolupráci členských států. Ve stejném duchu pomyslně hovoří i Kořený (2011), jenž dle ICAO vymezuje letecké svobody takto:

- 1. svoboda: právo svobodného přeletu nad územím druhého státu bez přistání
- 2. svoboda: právo svobodného přistání na území druhého státu nikoliv za obchodními účely (nouzové přistání, doplnění paliva, oprava)
- 3. svoboda: právo svobodně vykládat na území druhého státu cestující, zboží a poštu pocházející z domovského státu letecké společnosti
- 4. svoboda: právo svobodně nakládat na území druhého státu cestující, zboží a poštu směřující do domovského státu letecké společnosti
- 5. svoboda: právo svobodně přepravovat cestující, zboží a poštu mezi územím druhého a třetího státu s tím, že let začíná nebo končí v domovském státě letecké společnosti
- tzv. 6. svoboda: právo přepravy cestujících, zboží a pošty z druhého státu do třetího státu přes domovský stát letecké společnosti
- tzv. 7. svoboda: právo přepravy cestujících, zboží a pošty z druhého státu do třetího státu, aniž by letadlo letecké společnosti zastavilo ve svém domovském státě
- tzv. 8. svoboda: právo přepravy cestujících, zboží a pošty na vnitrostátním úseku druhého státu, států s tím, že let začíná nebo končí v domovském státě letecké společnosti (právo kabotáže)
- tzv. 9. svoboda: právo přepravy cestujících, zboží a pošty na vnitrostátním úseku druhého státu (čistá kabotáž)

2.5 Charakteristika vybraného leteckého regionu

V různých koutech světa se charakter letecké dopravy může jevit velice odlišně. V případě vzdáleností, lze tudíž konstatovat, že se mění i pojetí času a prostoru. Letecká doprava jako taková je velmi silně provázána s úrovní HDP na obyvatele jednotlivých států. Vyspělé letecké makroregiony se podílejí na světovém přepravním výkonu zhruba 2/3. Evropa, potažmo Severní Amerika patří k nejdůležitějším regionům z hlediska letecké dopravy¹³. Nicméně, regionem, jenž v posledních zhruba 40 letech nezadržitelně roste je region Asijsko-pacifický (Doganis, 2002).

Ekonomický růst především jihovýchodní Asie byl zejména spojen s urbanizačními procesy na východním pobřeží Číny, dynamickým rozvojem ekonomik tzv. Asijských tygrů a s dalšími aspekty agregátní poptávky v regionu. Ekonomický růst regionu jihovýchodní Asie s sebou nesl specifický růst poptávky po leteckých službách, včetně služeb komplementárních. Jednotlivé letecké společnosti tak profitovaly ze skutečnosti „volnějšího režimu“ letecké přepravy. Tato situace byla způsobena tím, že některé letecké organizace nebyly součástí IATA, a proto nemusely dodržovat standardy této společnosti.

Nově industrializované země jihovýchodní Asie rovněž vybudovaly široké zázemí zejména pro cestovní ruch, ale i další segmenty národního hospodářství. Od ostatních vyspělých a vzdálených leteckých regionů jako Severní Ameriky, Evropy i Austrálie jsou značně vzdálené, což multiplikuje podmínky pro rozvoj a udržitelnost letecké dopravy a její infrastruktury (Pecáková, 2007). V důsledku letecké expanze v jihovýchodní Asii dochází k mnoha změnám na poli struktury trhu, konkrétně v oblasti nízkonákladových přepravců. Omezená konkurence na asijském trhu zapříčinila proměny mezinárodního letecké provozu, došlo zejména k transformaci hierarchie některých uzlových letišť a jejich napojení na globální leteckou síť. Souvisle tak došlo např. ke vzniku významného přepravce Air Asia a jeho následné expanze na pole trhu v jihovýchodní Asii. Z hlediska změn ve struktuře leteckého trhu, lze zásadní změny ovšem identifikovat na indickém subkontinentu. Následující řádky umožňují ilustraci dynamického vývoje celé řady sociálních i ekonomických segmentů, a to včetně letecké dopravy, kterou přirozeně nevyjímáme. Za jeden z hlavních vlivů pozitivního vývoje indického leteckého průmyslu je možné označit přijetí dohody o „otevřeném nebi“, jež umožnila téměř více jak ztrojnásobení počtu přepravených osob. Prostorovým výrazem tohoto dynamického vývoje letecké přepravy je zlepšení regionálních služeb, které tak mají přímý vliv na poskytování mnoha dlouhodobých sekundárních efektů (Backman, Veldkamp, 1995).

¹³ Evropa např. disponuje nejvyšší koncentrací provozu nízkonákladových společností, což z relativního dopravního výkonu představovalo asi 38 % v roce 2012.

Právě potřeba střednědobých leteckých a obchodních strategií roste v závislosti na vzrůstající mezikontinentální dopravě. Nicméně, vzhledem k uspořádání leteckých sítí, je třeba reflektovat právě i specifické faktory indického trhu, jako jsou např. mezinárodní směrnice, bezpečnost nebo politická situace. Výsledkem je proto vytvoření bilaterálních smluv o smlouvách budoucích a závazání se k plnění dohod o nastavených leteckých službách. Obecně lze bilaterální dohody však označit jako zastaralé nástroje pro protekcionistické tendence v mezinárodním obchodu. Dalo by se tak říci, že pozornost nerovnoměrného globálního rozvoje opouští svůj akcent právě na bilaterální dohody a více se zaměřuje na mezinárodní směrnice leteckého průmyslu. Jak je např. vidno ve Spojených státech amerických a u současného prezidenta Donalda Trumpa, ne vždy tento předpoklad platí, ačkoliv ho sám prezident prosazuje (viz motivace zrušit některé bilaterální akty). Výsledkem jsou tak stále existující bariéry mezi státy a politiky, jež i nadále brání rozvoji globálního hospodářství. Výše nastíněná specifika letecké přepravy proto představují pro indický establishment zásadní opatření, a to hned z několika důvodů. Důležitým aspektem je obecně diferenciací a s ní přirozeně spojená pluralita indické společnosti. V souvislosti s potřebou pluralitních přístupů k regionálnímu rozvoji dochází i k opouštění protekcionistických opatření, bránících liberalizaci indického trhu.

Důvodů k ochraně indického leteckého trhu bylo hned několik, prvně bylo nutné vypořádat se s požadavky indických odborů, nátlakových skupin a v neposlední řadě jednotlivých států a dalších organizací uvnitř samotné Indie. Letecká doprava byla regulována dohodami, jež upravovaly vzájemné smlouvy o provozování letecké dopravy. Tyto dohody vycházely z přístupu rovné příležitosti, což znamená, že každá země vlastnila minimálně 50% přístup ke svému vzdušenému prostoru, resp. k přepravě samotné. Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, indická vláda se stavěla a nadále staví k otázce liberalizace trhu poměrně skepticky. Indie odmítá účastnit se vyjednávání, která by deregulovala její vzdušný prostor a otevřela tak nové možnosti pro charterové nebo nízkonákladové lety (ve větší míře). Proces a tempo liberalizace indické přepravy výhradně záviselo na indické vládě a vyjednaných bilaterálních dohodách. Jedinou výjimkou, kterou Indie učinila při mezinárodních vyjednáváních o vzdušném prostoru, byla dohoda se Spojenými státy americkými. Současná mezinárodní letecká přeprava se však uskutečňuje na základě dohody o „otevřeném nebi“, přesto lze říci, že větší část uskutečněných letů se odehrává na pozadí bilaterálních dohod s jednotlivými zeměmi.

Indická vláda si však byla vědoma skutečnosti, že pokud by otevřela trh pro další letecké společnosti, nemusely by indiští přepravci nastalou situaci zvládat a stávaly by se tak tím méně konkurenceschopní. Obecný záměr Indie spočíval v rozšíření a podpoře letecké dopravy, přesto si současně uvědomovala, že liberalizace trhu by vedla k marginalizaci indických společností, jež by nemohly konkurovat z důvodu nedostatku kapitálu. Důležitým faktorem konkurenceschopnosti je diferenciace služeb nebo produktů, zjednodušeně řečeno odlišnost od ostatních leteckých přepravců. Toho si byla právě vědoma i vláda, jež zvažovala všechna pro a proti deregulačním opatřením a jejich možných následků na socioekonomický rozvoj indického subkontinentu.

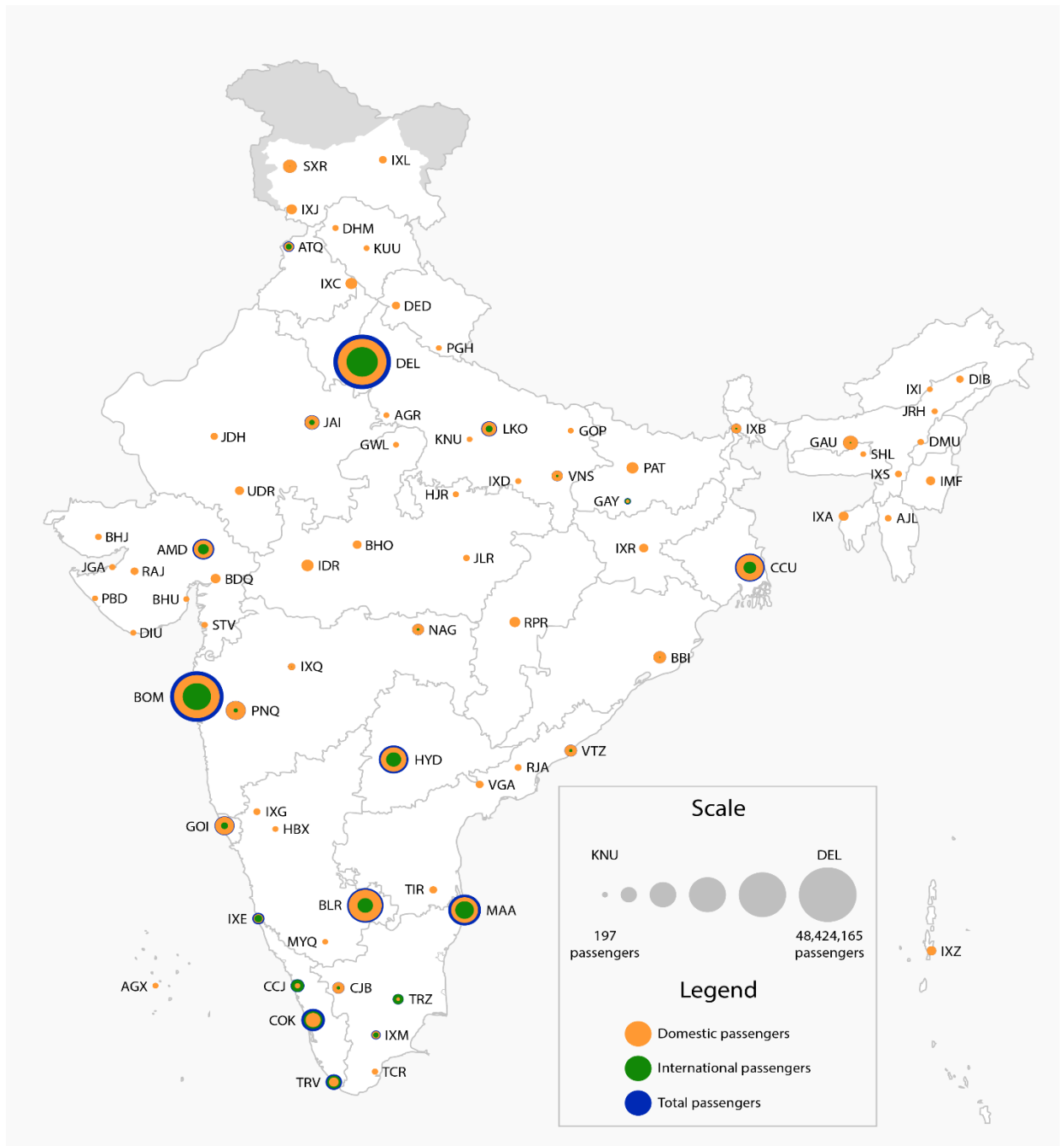
Mezinárodní letecké společnosti si navzájem konkurují a dochází tak k marginalizaci samotných společností, ale v mnoha případech právě i benefitů, jež poskytují cestujícím nebo dalším subjektům, zapojeným do přepravních řetězců. Vytvářejí se tak různé obchodní modely, jež jsou založeny na snižování ceny a maximalizaci zisků na úkor jiných společností, vlád, odborů a dalších subjektů. Indická vláda si tak uvědomila strategický význam letecké přepravy, a synergicky s vládními rozhodnutími přistoupila k řešení bilaterálních smluv s ostatními zeměmi. Následující jednání vedla k vytvoření regulačních rámců, jež upravovaly zavedené mezinárodní praxe a obchodní dohody. Tento systém, založený na obchodních dohodách představoval jeden ze základních pilířů leteckého rozvoje v Indii. Přestože indická vláda chtěla podpořit rozvoj leteckého trhu, byla nucena přistoupit na omezení leteckých práv/svobod, a to konkrétně osmé a deváté letecké svobody, jež by umožnily zahraničním leteckým společnostem provozovat indické vnitrostátní linky. Došlo proto k výrazné proměně celého odvětví a ochraně tuzemských leteckých společností.

2.6 Základní aspekty letecké dopravy v kontextu Indie

V případě mezinárodní úrovně doporučoval indický parlament na přelomu milénia zachování bariér pro vstup nadnárodních korporací na indický letecký trh. V rámci implikací letecké přepravy považovala vláda dichotomický rozvoj země za zcela nezbytný. Indiští přepravci měli sloužit jako garanti hospodářského rozvoje a sociálních jistot, jež by společně se strukturálními změnami, měly pomoci udržet nastavené tempo růstu. Existence regionálních rozdílů je nezbytná pro samotný vývoj, přesto bylo zřejmé, že diferenciovaná indická společnost by tvrdě doplatila na dekoncentraci služeb, migraci, přesun kapitálu atd. Souhrnný dopad výše zmíněných efektů by zcela jistě vytvořil nepříznivé a asymetrické vztahy mezi jádrovými a periferními regiony, které jsou už v tuto chvíli velice markantní (viz pouze rozdíl mezi východní a západní částí Mumbaie).

Jakmile indická vláda zahájila proces liberalizace, začala transformace stávajících podmínek ve směru snadnějšího přístupu na trh. Nastala geografická disperze aktivit a požadavek na uvolnění kontroly nad indickým vzdušným prostorem. Výsledkem praktické aplikace nových strategií byla ochrana indických přepravců (Air India, Indian Airlines) před zahraničními konkurenty.

Obr. 1: Geografická distribuce indických letišť v roce 2015



Zdroj: Bankingshortcuts, 2015

I přes liberalizaci indického trhu nebyla integrita vzdušného prostoru narušena, přepravci si víceméně zachovaly své dosavadní strategie v letecké dopravě, včetně konkurenceschopnosti. Výraznou nevýhodou relokačních opatření vznikaly vyšší náklady leteckým společnostem, které představovaly zvýšené nároky na hospodaření obou dopravců. Vznikl zde tak problém, jenž upozorňoval na kvalitu služeb indických přepravců, a to v kontextu jejich kvalitativního i kvantitativního přínosu pro indické rozpočty a regionální vlády. Intervence státu se dají v tom případě považovat za spíše neúčinné, a to i přes snahu privatizovat vnitrostátní dopravce.

Z důvodu vysokých legislativních, administrativních i ekonomických charakteristik se vládní představitelé Indie rozhodli pro postupnou privatizaci, jež by v dostatečné míře a předstihu upravovala finanční situaci, autonomní rozhodování a další spolupráci mezi globálními přepravci. Zastánci této metody naznačovali, že náhlá či nepřipravená privatizace leteckého odvětví by vedla k posílení závislosti Indie na exogenních faktorech a tím zvýšila faktickou vazbu na zahraničních investorech. Důležitou roli zde sehrály i odbory, které jak se ukázalo, svým tlakem zpřísnily celou privatizaci¹⁴. Kritizovaly totiž neadekvátnost a nekompetenci tehdejších dopravních politik, založených na dnes již ve většině Evropy nedovolené veřejné podpoře. Zcela zásadní roli během procesu privatizace byla přisouzena strategickým společnostem, často monopolního charakteru, jež vytvářejí tzv. mezoekonomiku (několik % HDP). Jednou ze společností např. byla již několikrát zmíněná Air India, jejímž hlavním cílem byla příprava na konkurenční prostředí a zachování si své dominantní pozice na letecké dopravě.

2.6.1 Geografické faktory

Geografické faktory, resp. geografie jsou stabilními základy historie civilizací a navzdory kartografickému zobrazení vycházejí z materialistické logiky, kde fyzické prostředí je prvořadé, jakkoliv ideje nebo náboženství jsou povznášející (Kaplan, 2012). Geografické faktory spíše formují, než určují běh dějin, přesto je třeba znát jejich roli v politice, ekonomice, společnosti, kultuře, a to ve vztahu k mapě v Indii. Globalizace a s ní nastupující procesy však poukazují na tzv. časoprostorovou kompresi, jež ovlivňuje události, ale nepředurčuje je, blíže např. Giddens (1984) nebo Harvey (1991). Pozoruhodná historie indického subkontinentu odráží rozmanitost a ohromující tradice státu v centrální Asii. Prostřednictvím integrace v britském Commonwealthu vznikla společnost s nebývalým potenciálem a podporou Velké Británie. Celá anabáze indické civilizace novodobých dějin začíná ve druhé polovině 20. století, kdy extrémní sociální rozdíly oslabily Indii i její konkurenceschopnost vůči celému světu.

¹⁴ Konkrétně však ještě před několika lety byly patrné dozvuky ne zcela vhodně zvolených metod deregulace při privatizaci leteckého trhu v Indii.

Uspořádání indické společnosti má svou logiku. Klíčem k pochopení geografické organizace a letecké dopravy na indickém kontinentu je historický vývoj jedinečné civilizace, nacházející se mezi Bengálským zálivem a Arabským mořem. Civilizační vývoj indické společnosti z větší části determinovaly fyzickogeografické podmínky. Kromě např. Gangy je Indie rozdělena i dalšími říčními systémy jako Brahmaputra, Godavári a další. Indická historie a geografie představují od samého vzniku indické společnosti vývojový klíč k současnému vymezení letecké dopravy, a právě díky tomu se staly součástí předložené práce. Dalšími z determinantů uspořádání společnosti v Indii jsou jednotlivé typy georeliéfu se specifickým klimatem. Tyto a mnoho dalších aspektů tvořily výhody či nevýhody při snaze o dosažení mocenského postavení zejména ve 20. a 21. století na indickém subkontinentu. Indie je pozoruhodným geografickým objektem, přesto její přirozené hranice a vymezení bývají minimálně v několika případech považovány za nestabilní (hraniční konflikty s Pákistánem, Čínou atd.)¹⁵. Právě z těchto všech výše nastíněných proměnných se ocitá Indie jako ideální objekt pro analýzu letecké dopravy v kontextu globalizačních procesů.

2.6.2 Ekonomické faktory

Vzhledem k mezinárodní povaze letecké dopravy, hrají velmi zásadní roli jak geografická poloha, resp. blízkost, tak i ekonomické faktory, mezi které se řadí např. typ letecké společnosti, cena samotné přepravy nebo hospodářské sankce a další. Ekonomické aspekty letecké dopravy jsou tak jedny z mála údajů, jež lze exaktně kvantifikovat. V důsledku podstaty charakteru analyzovaných dat, je v dnešní době proto složité jednoznačně identifikovat hlavní faktory, ovlivňující primárně dopravní chování pasažérů.

Obhájci leteckého průmyslu poukazují na pozitivní kumulativní efekty při dynamickém růstu hospodářství. Případné omezení leteckého průmyslu, resp. letecké přepravy naznačuje, že pokud by opravdu došlo k omezení letecké dopravy, bude mít tato skutečnost vážný hospodářský dopad zejména na zaměstnanost a hospodářský růst v Indii. Na druhé straně, je třeba hledat argumenty pro zohlednění přínosů letecké dopravy z hlediska životního prostředí a kvality života¹⁶. Zároveň je však nutné dodat, že není možné poskytnout absolutní a nestranný odhad dopadů dopravy na životní prostředí bez exaktních údajů. Vzhledem k odlišným metodikám šetření nelze vyvodit jednoznačné závěry, jež by potvrzovaly nebo vyvracely ekonomické přínosy investic do letecké dopravy.

¹⁵ Diskuse o prostorové spravedlnosti jsou vedeny s důrazem nebo jasným odkazem na konkrétní problémy a aktuálně probíhající konflikty ve městech, a to často konflikty týkající se základních práv přehlížených skupin (Matoušek, 2014), což je mimo jiné i příklad Indie.

¹⁶ Ekonomické argumenty rozvoje letecké přepravy často nezohledňují dopady na životní prostředí.

Takto nastavené institucionální prostředí je však podstatně dotováno, a to z důvodu zaměstnanosti, jež absorbuje velké množství pracovní síly (van de Pol, 1998). Dotace a regulace leteckých provozů mohou mít jak ekonomický, tak neekonomický charakter. Většina neekonomických regulací se týká provozních a bezpečnostních rámců rozvoje letecké dopravy¹⁷. Jak již bylo zmíněno o několik řádků výše, důležité role při rozvoji letecké dopravy hrají dotace (podpora zaostalých regionů), regulace na některých leteckých linkách, sídelní struktura a v neposlední řadě samotná letiště a jejich dispozice.

Teoreticky lze uvažovat, že letiště bývají tak umístěna v místech, kde je koncentrována ekonomika společně s obyvatelstvem a vytváří jakési póly (Miyoshi, 1997). Podobně hovoří i Perroux (1955), který tvrdí, že růst jevů a procesů v prostoru není rovnoměrný, naopak má asymetrický charakter a odlišné efekty v rámci ekonomiky; obdobně „efekt motýlích křídel“ v Blažek, Uhlíř (2002). Není tak překvapující, že mnoho leteckých uzlů se tak nachází v metropolitních oblastech, kde míra růstu zaměstnanosti a populace pozitivně souvisí i se zvyšujícím se počtem cestujících na jednoho rezidenta (Goetz, 1992). Pozitivní ekonomické dopady potvrzují i Green, Wegener (1997), jenž tvrdí, že existují zcela zásadní vztahy mezi rozvojem leteckého průmyslu, jeho aktivitami a zaměstnaností. Z geografického hlediska se řadí metropolitní oblasti mezi nezbytné součásti prostorového uspořádání výrobních vztahů ve světě. Samotné metropolitní oblasti zahrnují mnoho funkcí, vlastností a dalších charakteristik, ba právě proto lze o nich hovořit jako o významných centrech světových ekonomik a sídlech ústředních firem (Sassen, 1991).

Při bližším pohledu je možné dojít k závěru, že metropolitní oblasti jsou pro nadnárodní společnosti atraktivní, protože poskytují obchodní síť, kvalifikovanou pracovní sílu, zboží, a to vše v jádru centra nebo blízkém okolí (Neal, 2011). Právě ekonomická aktivita, doprovázená výměnou informací a zboží jsou hnacím motorem globálního rozvoje společnosti. Je nesporné, že dynamika světového vývoje má cyklický a divergentní charakter, přesto se lze shodnout na názoru, že mezi důležité body v globální síti letišť patří metropolitní oblasti. Skrze metropolitní oblasti a deregulace byla implementována tzv. síť hub-and-spoke¹⁸, jejímž výsledkem je např. vytvoření hierarchických soustav (jeden z vrcholů soustav je např. město Atlanta).

¹⁷ Celá řada nařízeních z těchto kategorií byla zavedena zejména po větším počtu leteckých havárií a neštěstí (teroristické útoky, epidemie atd.).

¹⁸ Globální letecká doprava se v současné době uskutečňuje na principu tzv. hvězdicového modelu (hub-and-spoke), jenž umožňuje vyšší frekvenci letů mezi uzlovým a cílovým letištěm.

Tyto huby jsou důsledkem mnoha kumulativních efektů a nabízí tak celou řadu externích úspor; někdy se o takovýchto centrech hovoří jako o „powerhouses“ (Levi, 2015). Síť typu hub-and-spoke poskytuje některé aglomerační výhody, jež jsou teoretickou podskupinou externích úspor (Song, Ma, 2006). Mezi takové aglomerační výhody lze např. zařadit přepravní náklady nebo náklady na pracovní sílu nebo obecně růst zaměstnanosti (Blažek, Uhlíř, 2002). Tendencemi nalézat souvislosti mezi zaměstnaností, hospodářským růstem a aglomeracemi se zabýval Green (2007), jenž zjistil, že kromě daňových nebo klimatických aspektů, působí na rozvoj střediska právě dynamický nárůst v počtu přepravených osob. Obdobně hovoří i Brueckner (2003), který souhlasí s většinou výše zmíněných faktorů a dodává, že hlavní součástí hospodářského růstu jsou i přirozeně obchodní interakce, které podporují hospodářský růst.

2.6.3 Politické faktory

Letecký trh představuje jeden z nejvíce rostoucích segmentů globálního hospodářství, transformující podstatu současné mobility. Výsledkem je technologický pokrok měnící prostorové uspořádání organizace letecké dopravy a světové ekonomiky (Rodrigue et al., 2006). Druhá polovina 20. století se nesla ve znamení „kvantitativního uvolňování“ většího množství regulací v leteckém průmyslu. V různých částech světa se začaly liberalizační tendence projevovat různými způsoby. Je nesporné, že proces globalizace zcela ovlivnil letecké odvětví, přesto zásadním důležitým momentem pro rozvoj dopravy byl z politického hlediska liberalismus a z něho plynoucí deregulační rámce nastavené politiky. Zajisté je tento argument zcela pravdivý, a lze tak dokázat, že v mnoha zemích po zavedení tržně orientovaných reforem a systémů se zvyšující mírou demokratizace, zlepšila i hospodářská úroveň státu.

Přesto zásadní krok k liberalizaci trhu uskutečnila indická vláda v roce 2007¹⁹, a to zvláště díky pluralistické povaze vládnoucích stran. Vláda tak započala proces, na jehož konci byly splněny požadavky nátlakových organizací, odborů a dalších zájmových skupin, jež šířily myšlenku dynamické deregulace. Ke splnění vytyčených cílů nevedly ovšem jen tlaky veřejného mínění, resp. společnosti obecně, naopak v rozhodování politického establishmentu sehrály zcela zásadní roli právě politické faktory. Šlo zejména o to, že doprava je základní součástí národního hospodářství a jako taková hraje důležitou roli v prostoru. Tuto skutečnost si uvědomovali i čelní vládní představitelé, kteří tak byli nuceni ovlivnit řešení nastolených problémů, jež skrze dopravní odvětví formovaly i ostatní segmenty hospodářství a společnosti.

¹⁹ Myšlenka postupné deregulace indické letecké přepravy se však datuje do daleké minulosti.

Politický konsenzus umocňoval fakt, že od 80. let 20. století se v Indii vystřídalo mnoho menšinových nebo koaličních vlád, které umožnily pozvolný průběh modernizace leteckého odvětví v Indii (Gordon, 1997). Proces deregulace byl tedy postupný, a to díky několikaletým plánovacím cyklům, jež hrály významnou roli při vládních rozhodnutích. Nicméně, na druhé straně, charakter těchto proměn způsobil to, že pomalá povaha změn nepřinesla kýžený efekt jako v politických systémech, kde se etablovaly liberální demokracie. Určitým způsobem na vládní agendu působí i právnické osoby jako (např. Tata Industries), které se lobbováním snaží formovat vládní strategie pro tuzemské, ale i zahraniční letecké přepravce (Saraswati, 2001).

Specifickou roli při rozhodování indické vlády sehrály i odborové svazy, které mají v Indii velice silnou a organizovanou tradici s napojením na vládní představitele (Nayar, 1994). Je však nesporné, že primární odpovědnost za udržitelný rozvoj leteckého průmyslu nesla centrální vláda. Na druhé straně je nutné vzít v potaz skutečnost, že neoddiskutovatelnou součástí rozhodovacích procesů liberalizace leteckého trhu byla především lokální výkonná moc, odpovídající za regionální rozvoj. Přestože indická vláda představuje svobodnou záruku demokracie a volné soutěže, předchozí diskuse nad literaturou dokázala naznačit jisté prvky protekcionismu před vnějšími vlivy, jež by mohly svým dopadem ovlivnit regulační rámec letecké dopravy v Indii (tempo deregulace, regulace investorů, strategické podíly v leteckých společnostech aj.). V určitém smyslu zde došlo k zevšeobecnění zkušeností dřívějšího britského impéria, jež se staly určitou lekcí pro Indii, ale i pro ostatní rozvojové státy. Ukazuje se zde na nedostatek kvalitních střednědobých plánů, objasňujících několik důležitých otázek, včetně např. prostorové koncentrace letišť, služeb, kapitálu a dalších hmatatelných i nehmatatelných faktorů. V důsledku nastalé situace, lze tak závěrem hovořit spíše o poloviční deregulaci leteckých služeb na indickém subkontinentu.

2.6.4 Sociální faktory

S rozvojem demokratizace a kulturní emancipace se ruku v ruce od roku 1947 vyvíjí nezávislá Indie. Pokrok Indické společnosti během druhé poloviny 20. století ovšem neměl rovnoměrný průběh. Díky přetrvávajícím sociálním strukturám (kastám) uvnitř státu vznikaly tak umělé sociální konstrukce, jejichž základními nosnými hybateli byli Indové jako aktéři a jejich socioekonomické vazby jako struktury (vzdělanostní, náboženské, demografické aj.). Prostorová klasifikace v organizaci lidské společnosti je do jisté míry determinována právě sociálními aspekty Indie.

Jednou ze zásadních autorek, která rozlišovala sociální a prostorové proměnné byla Massey (1988), která tvrdila, že období velkých změn je vlastně obdobím změn prostorových. Zde je tedy potvrzena domněnka o nedílnosti „sociálního a prostorového“, což obdobně potvrzují někteří autoři francouzské sociologie jako Hertz a Durkheim. Symbolickou stránkou problematiky v geografickém vědeckém poznání se zabýval Cresswell (2004), nicméně dle Foucaulta je možné pohlížet na symbolické mnohonárodnostní složení skrze utopické prostory, které mají uvnitř společnosti specifické postavení—jsou sférou reprezentace, popírání a převrácení (Foucault, 1996).

Sociální, prostorové, materiální a symbolické aspekty jsou všechno koncepty, které bývají v mnoha ohledech a mnoha zemích chápány odlišně a Indie není výjimkou. Adjektivum materiální značí v komplexním geografickém prostředí složku fyzickou, či jinak nazvanou složku přírodní. Naopak adjektivum sociální v epistemologickém kontextu značí kulturní, či společenskou. Všechny čtyři epistemologické přístupy jsou vzájemně ovlivňovány a jeden bez druhého nemohou existovat. Opět se oklikou lze dostat k vytvoření umělého kastovního systému, jenž etabloval imaginární prostor. Kastovní systém Indie má zásadní vliv na vědecké diskurzy a je pro něj typický především ustálený pohled na přirozené hranice mezi společenskými a přírodními vědami (z pohledu veřejnosti). Nicméně komplexní realita lidského chování v prostoru není tak jednoduše definovatelná. Avšak geografii jako vědu je možné označit jako vědu holistickou, tudíž „sociálně“ a prostor nelze od sebe hermeticky oddělit.

Člověk jako sociální osobnost v prostoru je někdy i nevědomě ovlivněn materiálními či symbolickými vlastnostmi některých prvků společenských identit (viz rozdělení do jednotlivých kast). Vliv „symbolična“ mimo jiné dokazuje bohatá diskuse v diskursu tzv. nedotýkatelných či „sense of place“. V dalším symbolickém smyslu, je možné zmínit např. některé publikace Cresswella, jehož jedním ze zásadních pojmů bylo právě místo. Definice samotného místa je velice jednoduchá, ovšem odkazuje se na to, že právě minulý život Indů je tím základním prvkem, který lze označit jako výsledek jeho pozemských aktivit. Jedna z možných interpretací prostoru letecké dopravy, kde se takové aktivity odehrávají je dle Cresswella (2004) např. „locale“ neboli „průmětný prostor“ každodenních lidských aktivit (viz indický trh). Odhaduje se, že počet kast v Indii dosahuje řádů několik tisíc a spoluutváří tak jakési umělé „dějiště“ sociálních vazeb.

Kasty jsou rozlišovány mezi abstraktním prostorem a např. prostorem, jehož vlastností je jistá dávka významového procesu, (symboliky) čili na tento typ prostoru, lze podle Cresswella (2004) nahlížet jako na sociální prostor, či místo. Tato místa či prostory představují již zmíněné „dějiště“ socioekonomických vztahů, které mají určitou rigiditu spojenou např. s příjmem aktérů²⁰. Sociální prostor je sociálním produktem, konkrétně produktem sociálních vztahů²¹. Jako produkt sociálních vztahů vychází koncept sociálního prostoru z tradice prostoru relativního, respektive relačního (Elden, 2009 v Osman, 2014).

Podobné situace lze identifikovat i v Indii, kdy každá varna má své povinnosti, tradice a zvyky, které striktně dodržují. Tyto sociální zvyklosti určují denní chod celé indické společnosti a vytvářejí tak určitý řád a třídy (viz oblečení na pracovišti, hierarchii na pracovišti, pravidla při přípravě pokrmů aj.). „Sociální prostor tak není a nemůže být inertní k objektům, které se v něm nacházejí, k událostem, které v něm probíhají. Prostor je jimi utvářen a zároveň tyto objekty, jevy či události sám spoluutváří. Takový prostor se pak stále proměňuje v čase. Pokud dojde ke změně konstelace objektů, dojde automaticky i ke změně jejich prostoru. Sociální prostor tak není možné popsat ani jako pouhý produkt, ani jako pouhý produktivní proces.“ (Osman 2014, s. 38).

Kastovní systém Indické republiky byl již oficiálními dokumenty, které jsou součástí Ústavy zrušen, nicméně, i touto dobou kastovní pojetí ve společnosti zůstává a poukazuje na pozitivní diskriminaci obyvatel. Kastovní systém odráží obří nerovnosti v již zmíněných strukturách výše. Stejně jako v jiných společnostech se tudíž projevuje podstatný jev a tím je vztah aktér vs. struktura. Již dlouhé dekády se v geografických diskurzech, ale i ve společenských diskurzech debatují epistemologické směry, jejichž průběh často tvoří interdisciplinární základnu, kterou nejčastěji bývá právě problematika aktér vs. struktura, aktér vs. síť, aj. Např. právě Berg (2009) se o toto pokouší ve své analýze diskursů. Naznačuje, že analýza diskursů by se měla soustředit na text a jazyk, protože právě jazyk je jedním z aspektů, který zásadně ovlivňuje vnímání sociálních a kulturních symbolů v prostoru – kudy chodíme domů, kde to máme rádi, jaké tomu dáváme významy a jména a mnoho dalších.

²⁰ Jestliže půjdete v Indii např. na trh, je vysoká pravděpodobnost, že na tom samém místě, se bude vyskytovat mnoho obyvatel, kteří jsou příbuzensky spjatí (mají podobná, neřkuli stejná příjmení) a prodávají podobné služby či produkty.

²¹ Kulturní interakce totiž představují výslednici paternalistických a autokratických vlastností indické společnosti (např. na základě uměle vytvořených kast se očekává poslušnost a oddanost).

3. Metodika práce a datová základna

Cílem předkládané kapitoly je identifikace a objasnění základních datových souborů a technik nebo nástrojů, jež byly použity při jejich zpracování. Zvolená metoda spočívá ve zpracování a následné interpretaci sekundárních dat ze serveru www.openflights.org/data. Open Flights je možné označit za nástroj, jehož pomocí je možné mapovat veškerá letecká spojení včetně jejich některých atributů. Webová stránka Open Flights vznikla jako platforma, která by měla sloužit především pro popularizaci a odbornou veřejnost. Server Open Flights disponuje zdrojovým kódem, tudíž je možné si tento kód nahrát do notebooku nebo jiného zařízení a volně upravovat programové/webové nastavení (např. vylepšit danou aplikaci), případně se s ním podělit s autory projekty či s přáteli. Aplikace Open Flights umožňuje vizualizaci jednotlivých letů, včetně jejich historie, směru, výchozí pozice, současné pozice, očekávaného příletu, čísla letu a mnoha dalších užitečných informací. Open Flights lze použít kdekoliv. Není třeba instalovat žádné programy, synchronizovat data nebo pečovat o zálohování.

Obr. 2: Názorná ukázka zpracovaných sekundárních dat z prostředí serveru Openflights.org z roku 2012



Zdroj: www.openflights.org/data, 2012

Vzhledem k rozsahu objemového a prostorového vymezení problematiky globální letecké dopravy, bylo nutné přistoupit k metodické diskusi, dále k vymezení jednotlivých technik sběru dat, jejich použití a následné interpretaci. Pro lepší přehlednost a pochopení dané problematiky byly v následujících kapitolách použity mapové výstupy z prostředí softwaru ArcMap 10.2, Geoda, Scape Toad či dalších softwarů, které jsou součástí i balíků GIS.

Jak již bylo částečně naznačeno, předkládaná diplomová práce je objemnou analýzou průběhu diferenciačních změn v indické letecké dopravě zejména po liberalizačním období. Z důvodu objemnosti sběru dat byly při výzkumu (nejen při slučování letových proudů) použity tradiční statistické či jiné metody sběru dat, kterými jsou například kontingenční tabulky, SQL nebo obdobné příkazy. Vzhledem k tomu, že v posledních letech dochází k výrazným změnám v organizaci letecké dopravy, mění se i povaha plynoucích důsledků v rámci rozvoje jednotlivých částí světa. Mnoho údajů o letecké dopravě zahrnují i statistiky leteckých společností. K dispozici je tak pouze omezené množství validních datových souborů, jež nezohledňují podrobnější faktory specifických regionů. Výjimkou z metodického hlediska je dále nutné vyzdvihnout detekci množství zpracovaných dat, jejichž původním analyzujícím subjektem byla společnost Contentshare Pte Ltd se sídlem v Singapuru. V rámci zpracování problematiky letecké dopravy v Indii byla brána v potaz úvaha, že analyzovaná data nejsou nejvhodnějším ukazatelem leteckého provozu na indickém subkontinentu. V současnosti jsou však nicméně nejvíce vhodnou datovou sadou pro zpracování a následné vykreslení či snadnou interpretaci výsledků. Naopak v mezinárodním kontextu je možné vyčlenit několik výzkumů, které se leteckou mobilitou primárně zabývají (Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report, IATA World Air Transport Statistic).

V pořadí dalšími zdrojovými subjekty při komplementaci potřebných dat pro šetření dopravního chování byla indická ministerstva a další subjekty, zvláště především Ministerstvo civilního letectví v Indii a TATA Institut v Mumbaii. Z předložených tuzemských, ale i zahraničních publikací vyplývá skutečnost, jak je problematika letecké dopravy velmi komplikovaným segmentem, a to nejen samotného vědního oboru geografie. Samotná interdisciplinarita je patrná již např. z výčtu faktorů, majících vliv na cirkulační pohyby v rámci letecké přepravy osob.

Po heuristickém přístupu ke studiu letecké dopravy, vztahující se spekulativně k pojmu globalizačních procesů v kontextu letecké dopravy v Indii, byla analytická pozornost upřena k procesu zpracování dat. Za první krok analytické práce lze považovat sběr datových sad o počtu uskutečněných letů v rámci jednotlivých letišť. Za jistou devizu šetřených dat je možné označit zcela adekvátní identifikaci (v databázi) letišť, jejichž místo lokalizace a přiřazení identifikačního čísla pro potřeby použití v softwaru ArcMap 10.2, bylo příkladné. Následně byly vytvořeny nové datové sady s počty letových proudů a současně i s výchozími a cílovými destinacemi. Posléze další krok spočinul ve vytvoření mapových podkladů v již zmíněném softwaru ArcMap 10.2

V pořadí dalším analytickým krokem v problematice zpracování dat, lze označit vizualizace leteckých spojení mezi výchozím a koncovým leteckým uzlem v prostředí ArcMap 10.2 díky funkci „XY to line“. Díky zmíněné funkci je možné vytvořit spojnicí mezi dvěma body (letišti) a pomocí tloušťky linie naznačit reciproční sílu interakce mezi středisky. Výsledkem je tak stuhový diagram, který znázorňuje obousměrné lety z bodu A do bodu B (intenzita leteckého spojení během jednoho dne vyjádřena liniemi).

3.1 Limitace datových souborů

Z výše uvedeného souboru informací plyne skutečnost, že předkládaná data představují jisté omezení pro další statistické zpracování. Existuje tak řada možností, jak s výslednými datovými soubory pracovat. Je možné je využít samostatně jako v tomto případě nebo jako součást komplexního souboru datových vláken. Existují však případy, kdy povaha analyzované problematiky a charakter dat znemožňují šetření složitějšími metodami. Jedná se zejména o problematiku rozdílné metodiky a kvality zpracování dat v různých zemích. Z pohledu zpracování externími subjekty (firmy, vědecké instituce, neziskové organizace atd.) ať již na straně vstupu nebo výstupu, může docházet ke zkreslení a nesprávné nebo nevhodné interpretaci dat. V pořadí dalším problematickým prvkem v šetření lze označit obecně zkreslující údaje o počtech a směrech letu. Jinými slovy, potenciální nesprávná interpretace a vyhodnocení informací mohou vést ať již k záměrné nebo nezáměrné duplikaci pasažéra nebo nákladu. V takovém případě, podobně jako jiné druhy dopravy, vykazuje letecká doprava ne zcela přesné údaje. Díky charakteru globální působnosti letecké přepravy může nastat situace, kdy přerušení leteckých spojení v rámci domácího trhu, vede k okamžitému poklesu přepravního výkonu. Zjednodušeně řečeno, reálné údaje o množství přepravených osob se mohou jevit jako poddimenzované, a to z důvodu obsluhování mezinárodními přepravci namísto přepravců indických.

V takovém to případě by se v rámci operacionalizace mělo pracovat např. s údaji jako počet cestovních transferů na letišti. Patrně dalším neopomenutelným aspektem, jenž ovlivňuje předpokládané hodnoty počtu leteckých spojů nebo přepravených osob, je obecným důsledkem liberalizace leteckých trhů. Platí to zvláště pro státy, jejichž vzdušný prostor je zcela liberalizovaný a umožňuje tak leteckým společnostem či aliancím působit v jiných zemích, než jsou registrovány (obdobně země „levné vlajky“). Jinými slovy, v takovém případě by neměl být počet cestujících používán jako validní údaj pro analýzu reflektující reálný stav přepravených osob do cílové destinace.

I přes tyto limitující vlastnosti některých položek v databázi, lze předkládané údaje hodnotit jako jedny z nejvalidnějších a odrážející přibližně reálnou skutečnost. Jedním z obecných úskalí využití kvantitativních dat v analýze je již několikrát zmíněná validita. V souvislosti se způsobem zpracování sekundárních podkladů vyvstává teze, zda podstata šetřených dat je taková, jaká se jeví. Jde o to, zda a jakým způsobem lze ověřit validitu dat (viz např. „Fenomén Jedi“ při SLDB v roce 2011).

Obecně se však na první pohled jeví tato kvalifikační práce jako kauzální, hledající vztahy a příčiny, které vedly k určitému jevu. Do jisté míry je možné souhlasit. Současně se však jedná i o analýzu, ve které jsou popisovány (deskriptivní charakter) cirkulační pohyby letecké dopravy a nalézání závislostí mezi nimi (relační charakter). Kvantitativní výzkum nelze typizovat pouze jedním přídavným jménem. Přesto se lze domnívat, že se jedná převážně o výzkum relační, hledající závislosti (blíže k metodám a problematice např. Chráska (2007)).

Z pohledu charakteru datových sad je možné usoudit, že předložená práce nepracuje s kategoriálními proměnnými, a to z toho důvodu, že je není možno kvantifikovat. Jediné, co je možné, je zařadit onu datovou základnu do tříd, kategorií (viz nejjednodušší kategoriální proměnná má jen dvě hodnoty, např. pohlaví muž/žena)²² (Gavora, 2000). Naopak u metrických proměnných se dá určit počet nebo míra určitého sledovaného jevu (Gavora, 2000). V databázi, která je zdrojovým objektem tohoto výzkumu je možné naleznout proměnné jak kategoriální, tak metrické. Pro účely analýzy jsou ve valné většině případů použity metrické proměnné (viz výsledné kartogramy), nicméně i pomocí některých metod je možné kategorické proměnné změnit na metrické a též znázornit, blíže ke statistickým metodám např. Hendl (2004).

²² Kategoriální proměnné je však možné pomocí operacionalizace v databázi převést na metrické.

4. Analytická část práce

Na pozadí věčných křižovatek různých světových uspořádání se dynamicky formuje stát, jehož podstatu lze jednoduše vystihnout slovy „jednotný v rozmanitostech“. Bylo by absurdní se domnívat, že v současném globalizovaném světě se Indie nebude ucházet o vůdčí roli mezi nezávislými státy. Indie a její letecké společnosti tak dnes stojí v čele mezi zeměmi s nejvyšší mírou participace na světové letecké dopravě. Tento nový kurz se odráží i v této práci, ještě více však v následujících kapitolách, jež se snaží představit leteckou dopravu jako součást multilaterálních ekonomických a politických procesů v současném světě i v Indii samotné.

4.1 Současná distribuce globální letecké dopravy

Letecká doprava jako globální odvětví veškerého celosvětového hospodářství zažívá na přelomu milénia jednu z nejvážnějších krizí ve své historii. Hlavními příčinami takto vzniklé situace jsou zejména teroristické útoky z 11. září 2001, epidemie nemoci SARS nebo např. nezvyklý nárůst cen leteckého paliva od roku 2000. Přes pokračující nedůvěru na světových trzích a nebývalém nárůstu cen leteckých paliv, došlo na přelomu let 2004 a 2005 k oživení letecké dopravy, stejně tak jako ekonomiky obecně.

Letecká doprava již ze své podstaty je globálním odvětvím a fenoménem formujícím celosvětové hospodářství a jeho životaschopnost. Doprava je nenahraditelnou součástí lidského uspořádání na Zemi, a jako taková, se významnou měrou právě podílí na růstu světového HDP (dle statistik WTO roste ekonomika v průměru 6 %). Zajímavostí je paradoxně v tomto případě fakt, že ač je letecká doprava výrazným generátorem globálního HDP, primárně nevznikla jako reakce na komerční poptávku²³. Přesto, je dnes letecká doprava jedním ze tří nejdůležitějších typů dopravy dle přepravních výkonů.

Technologický pokrok a obecně vývoj²⁴ společnosti vedly k výsledku, že letecká doprava se stala nástrojem a současně průsečíkem politických a vojenských úvah. Důležitou podmínkou pro rozvoj samotného odvětví však zůstaly myšlenky o liberalizovaných tendencích v letecké dopravě, jejichž zastánci se etablovaly především z řad Spojených států amerických. Tento ekonomický a politický liberalismus měl vést ke globální restrukturalizaci ekonomiky, a tak i celého hospodářství.

²³ Viz rozvoj železnic.

²⁴ Zvláště pak v průběhu 2. světové války a po ní.

Nicméně, některé země se v poválečném období obávaly, že právě Spojené státy svým dominantním postavením změní prostorové uspořádání světa a tím upraví světový řád²⁵ a mezinárodní obchod (Schenkman, 1955). Vznikalo tak povědomí a následně i přesvědčení, že překonání bariér letecké dopravy nepovede ke konvergenci a nebude sloužit pro blaho celého světa (obdobně hovoří Stiglitz o globalizaci²⁶).

Globalizace letecké dopravy se stávala v druhé polovině 20. století neudržitelnou, a vedla tak ke zrušení restrikcí, jež omezovaly mezinárodní obchod, přepravu osob, zboží a informací obecně. Jednu z výhod takto vzniklé situace představovala vidina výhod deregulace a její pozitivní dopady, které nakonec vyústily v konsensus o zrušení některých omezujících rámců letecké dopravy (tzn., že ve své podstatě se na počátku 90. let 20. století uzavřely tzv. dohody o otevřeném nebi). Následně poté, když vstoupily v platnost zmíněné dohody liberalizující letecký provoz, ukázalo se, že „otevření nebes“ se stalo jedním z nejúčinnějších mechanismů rozvoje trhu za posledních několik dekad.

Rovněž tak nastávají některé radikální změny v organizaci leteckého provozu, které s sebou nesou řadu pozitivních, ale i negativních dopadů (např. selekce a následná integrace nových sítí hub-and-spoke, prostor pro vznik úspor z rozsahu, některé environmentální dopady, spotřeba velkého množství energie, dotace pro menší vnitrostátní přepravce atd.). Mezi státy, které se staly prvními signatáři deregulačních smluv lze zařadit země jako Spojené státy americké, Kanadu, Nový Zéland, Singapur či posléze veškerou Evropskou unii. Naopak mezi země, v jejichž vzdušném prostoru nedocházelo k takové harmonizaci liberalizačních tendencí v plné míře, je možné identifikovat některé státy Jižní Ameriky, Afriky, Asie, resp. obecně těchto kontinentů (což naznačuje i obr. níže – viz anamorfóza leteckých spojení v roce 2012).

Jak již bylo zmíněno v metodické části této práce, referenčním rokem pro zpracování datových sad je rok 2012. Celosvětový objem letecké dopravy v tomto období neustále roste, a to mimo jiné i v závislosti na vzdálenosti mezi výchozími body a samotnou deregulací na těchto trasách. Globální růst objemu letecké dopravy se vyznačuje každoročním zvýšením počtu přepravených osob, zboží nebo uskutečněných spojů. Tento stav popisují i analýzy ICAO nebo Amadea²⁷, které poukazují na několika procentní nárůst objemu letecké přepravy právě mezi lety 2011 a 2012.

²⁵ Tyto změny souvisí zejména s obavami z ekonomických přínosů liberalizovaného leteckého režimu.

²⁶ Joseph E. Stiglitz (2002): *Globalization and its Discontents*

²⁷ Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report – zpráva popisuje analýzu globální letecké přepravy, včetně počtu přepravených osob, nákladů, významných leteckých tras, relativního objemu letecké dopravy za jednotlivé světové makroregiony atd.

Jedná se tak přibližně o 5% nárůst referenčnímu roku vzhledem k předchozímu období, přičemž za nejdynamičtěji rozvíjející se region tyto analýzy považují právě Asii. Letecká doprava jako specifická disciplína geografie dopravy se výrazným způsobem dynamizuje v prostoru východní Asie. Ze statistik Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu (IATA) plyne skutečnost, že zájem o leteckou přepravu roste zcela zásadním způsobem. Přesto, je však možné jako jedny z nejméně progresivních tzv. hubů označit oblasti Blízkého východu, indického subregionu, resp. obecně Asie. Ve zmíněných destinacích lze tak shledat jak nebývalý nárůst počtu cestujících, tak přirozeně i zvýšenou aktivitu leteckého provozu.

Ze zpráv Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu (IATA) se tak dá odhadnout, že zemí, jež se největší měrou podílí na zvýšení leteckého provozu ve východní Asii, je přirozeně Čína. Ve skutečnosti, zaměřili-li se pozornost na asijský letecký trh obecně, je zřejmé, že jak asijská finanční krize, tak i světové finanční krize, se patřičným způsobem spolupodílely na formování letecké dopravy v Asii. Přesto však asijské letecké odvětví představovalo výraznou část tvorby regionálního, ale i světového HDP. Letecký průmysl z tohoto pohledu dokázal generovat vyšší přidanou hodnotu a nové pracovní pozice, což dokazuje i skutečnost, že od roku 2009 přebírá roli leteckého hegemonu Asijsko-pacifický region. Významnou částí se na této situaci podílí zejména Čína, Indie, Thajsko a obecně země ASEANU²⁸.

Regionální ekonomiky zmíněných států tímto způsobem produkují kumulativní efekty, které ať již přímo nebo nepřímo dopadají na letecký průmysl. Nedávné analýzy a prognózy z Oxford Economics právě na příkladu leteckého trhu v Asii poukazují na extenzivní výhody (tím pádem úspory z rozsahu) některých významných letišť. Významný pozitivní efekt samotného letectví na HDP vykazují např. země, jako jsou Thajsko (8,9 %), Singapur (8,9 %) nebo právě Indie (1,5 %). Lze očekávat, že tento trend se bude nadále kumulovat, a to i v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu.

Předpokládá se, že obrovský, a ne zcela a všude rozvinutý asijský trh, bude vyžadovat významnou transformaci letectví, a to včetně liberalizace zejména ve státech ASEANU. Z obchodního a dopravního hlediska sehrává Asie nejdůležitější roli na poli letecké dopravy, což potvrzují i kartogramy níže. I přesto, že se v některých asijských státech stále vyskytuje rigidní institucionální prostředí, lze současně identifikovat a označit některé nově se rozvíjející se trhy, ať ty tuzemské nebo mezinárodní.

²⁸ Sdružení národů jihovýchodní Asie (ASEAN – Association of South East Asian Nations) je regionální mezinárodní organizace založená v roce 1967. Sdružuje Brunej, Filipíny, Indonésii, Kambodžu, Laos, Malajsii, Myanmar, Singapur, Thajsko a Vietnam. Za svůj cíl si organizace vytkla urychlit ekonomický růst, sociální pokrok, kulturní rozvoj a vzájemné vztahy svých členů s tím, že v současnosti spolupracuje i ve vojenskopolitické a mezinárodněpolitické oblasti.

Deregulační opatření institucionálních rámců letecké dopravy ovlivňuje ovšem i jiné státy, jak naznačují např. analýzy²⁹ již zmíněného Amadea, které jako významné letecké trhy zmiňují země BRICS, Indonésii, Filipíny, Chile, Kolumbii a Peru. Výrazně rychlé tempo změn a zpracovaná data tak poskytují plastický obrázek o zvyšující se konkurenceschopnosti jednotlivých leteckých regionů, včetně ukázky toho, že během let 2010–2011 se objem letecké přepravy zvýšil ve všech makroregionech. Obdobně jako v roce 2010 je globálním lídrem a nejdůležitějším hybatelem mezinárodních růstových trendů v dopravě již několikrát zmíněná východní Asie³⁰.

Tab. 1: Komparace globálního objemu letecké dopravy dle jednotlivých makroregionů v letech 2011–2012

Region	Počet pasažérů v r. 2011 (v milionech)	Počet pasažérů v r. 2012 (v milionech)	Meziroční změna (index změny)
Asijsko-pacifický	803	869	13 %
Evropa	656	680	4 %
Severní Amerika	587	597	2 %
Latinská Amerika	178	189	6 %
Blízký východ	97	99	2 %
Afrika	51	52	2 %
Celkem	2 372	2 486	5 %

Zdroj: Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report, 2012; vlastní úprava

Evropa společně s Amerikou, resp. Spojenými státy americkými patří mezi nejvíce liberalizované letecké makroregiony³¹, přesto z tabulky výše je zřejmá růstová dynamika Asijsko-pacifického regionu, jehož meziroční index změny dosáhl 13 %. Nicméně, na druhé straně je třeba poznamenat, že vzájemné letecké toky³² mezi Asií, Evropou a Amerikou byly vždy intenzivní, což dokazuje i meziroční nárůst³³ v počtu cestujících mezi zmíněnými kontinenty. Nezanedbatelným tempem vzrostla i doprava mezi Asií a Blízkým východem, konkrétně dynamika růstu odpovídala více jak 5 % ve srovnání s předchozím rokem, tzn. že počet přepravených pasažérů mezi zmíněnými destinacemi vzrostl na téměř 40 milionů osob.

²⁹ Zpráva analyzuje a vyhodnocuje trendy v globální poptávce po letecké dopravě mezi jednotlivými makroregiony, státy, letišti atd. (to vše pomocí jednoduchého indexu změny v letech 2010–2011).

³⁰ Asie zaznamenala v letech 2011–2012 meziroční nárůst o 9 %.

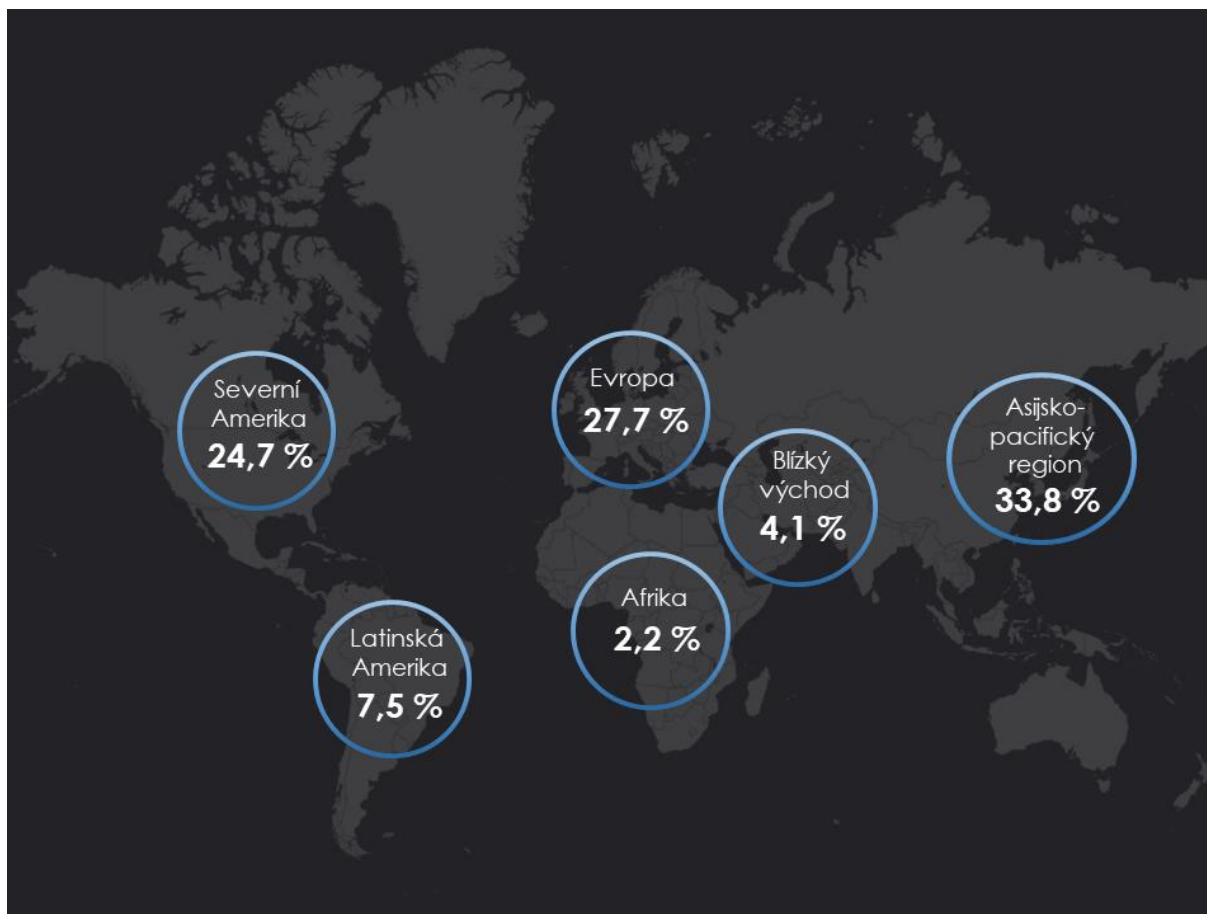
³¹ Indie společně s USA a Čínou patří mezi země s nejvyššími počty domácích leteckých spojů.

³² Rovněž platí, že letecká trasa mezi Evropou a Amerikou patří mezi jedny z nejvíce vytižených leteckých linek na světě (více než 60 milionů cestujících v roce 2011, poté následuje „trasa Evropa–Asie“ s více než 50 miliony cestujících).

³³ Doprava mezi Asií, Evropou, Severní Amerikou vzrostla mezi lety 2010–2011 o 9 % (ICAO).

Ve skutečnosti, jediným spojením, které ve srovnání s následujícím referenčním rokem stagnovalo, resp. velmi mírně poklesla jeho dynamika vzájemné výměny dopravních spojů, bylo možné identifikovat „trasu“ mezi Evropou a Afrikou

Obr. 3: Relativní zastoupení geografické distribuce osobní letecké dopravy ve světě v roce 2012

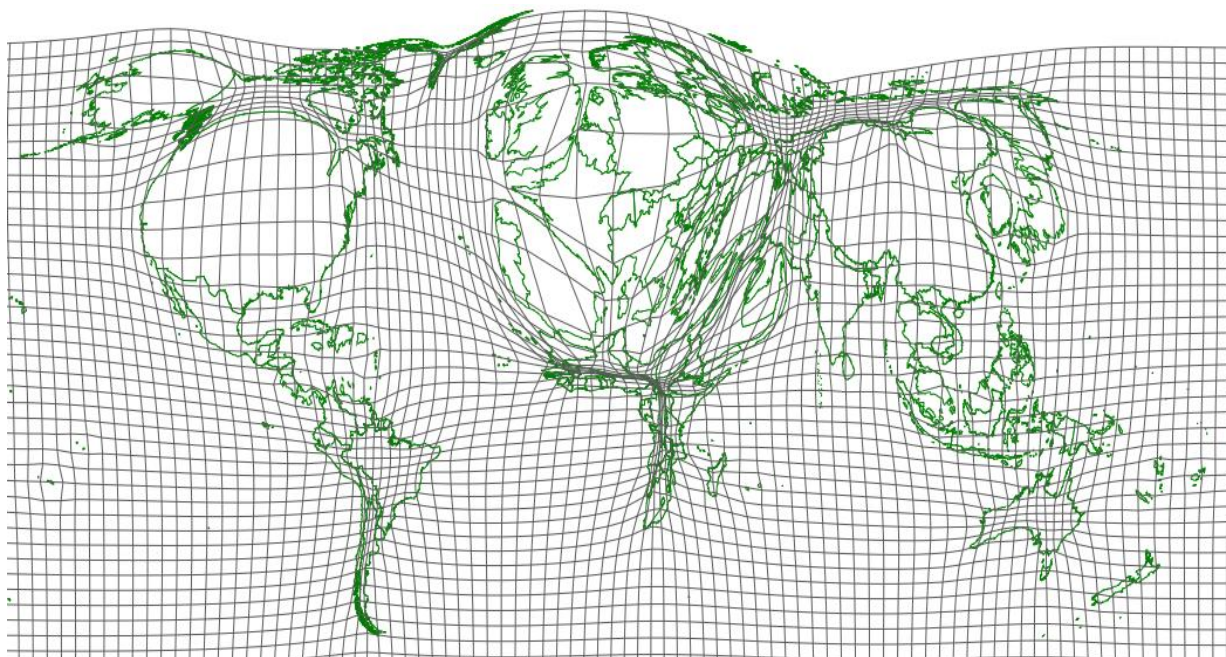


Zdroj: Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report, 2012; vlastní zpracování

Vzhledem ke snaze o pokrytí globálního leteckého trhu nově vzešlými konglomeráty, čelily některé tradiční přepravní společnosti mnohým a současně novým organizacím (konglomerátům, firmám atp.), které flexibilně reagovaly na světový dynamický vývoj a nečekaně akcentovaly požadavky cestujících, především ze zemí BRICS. Analýza Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report i zpracovaná data ze serveru Openflights.org poměrně očekávaně, avšak retrospektivně potvrzují proměny provozu pravidelných leteckých linek zejména v Číně, Brazílii, Indii, Rusku nebo Indonésii.

Z těchto názorných příkladů je zajímavé poznamenat, že mezi několika nejrychleji rostoucími regiony na globálním leteckém trhu, existuje celá řada států, které meziročně zvyšují své relativní podíly na přepravní výkonu o několik desítek procentních bodů. Konkrétně se jedná o již několikrát zmíněné státy³⁴, jakými jsou např. Indie, Rusko, Brazílie, Indonésie, Chile atp.

Obr. 4: Anamorfóza leteckých spojení v roce 2012



Zdroj: *Openflights.org/data; vlastní zpracování, Scape Toad, pozn. znázornění počtu letů, 2012*

Z uvedených informací v předchozích kapitolách lze usoudit, že počáteční výrazný rozvoj leteckého odvětví ve světě, ale i v USA se liberalizoval, a pozitivně tak promítl i do prostorové struktury letišť v Asijsko-pacifickém regionu. Z těchto příkladů vychází i předložená anamorfóza letů, která znázorňuje geografickou distribuci počtu letů ku rozloze jednotlivých států. Každý naznačený letecký mezoregion v tabulce proto vyžaduje diferenciovaný a specifický přístup, jenž pokaždé dokonale slouží k zajištění správné explanace použitých jevů v kartografických vyjadřovacích prostředcích. Zjednodušeně to znamená, že např. výsledná anamorfóza letů nedostatečně popisuje dynamiku vývoje naznačenou u jednotlivých států (Rusko, Indie atd.) na předchozí stránce.

³⁴ Relativní nárůst leteckých dopravních výkonů se u jednotlivých států pohyboval v rozmezí 11–21 pct. bodů, opět v meziročním srovnání let 2011–2012.

Naopak pracuje se stacionárními údaji, tudíž se zde jednoznačně neprojevují vzestupné tendence v počtu uskutečněných letů nebo naopak jejich redukce³⁵. Ve skutečnosti je však třeba poznamenat, jak rozsáhlou a strategickou částí zasahuje Asijsko-pacifický, resp. pouze Asijský region do globálního přepravního řádu. Zejména díky rozšíření, vyšší frekvenci a kombinacím nových leteckých sítí, se etablují nové trasy, poskytující efektivní a akcesibilní spojení uvnitř jednotlivých států. Typickým příkladem z hlediska nejsilnějších vnitrostátních leteckých spojení je obecně Asie, konkrétně pak Čína a Japonsko (viz tabulka níže).

Tab. 2: 10 nejvíce zatížených leteckých tras dle počtu přepravených osob v letech 2011 a 2012

Region	Trasa	Počet pasažérů v r. 2012 (v tisících)	Meziroční změna (IŽ: 2012/2011)	Pořadí v roce 2012 (změna pořadí z r. 2011)
Asie	Jeju-Seoul	10 156	2 %	1 (=)
Asie	Sapporo-Tokyo	8 211	8 %	2 (+2)
Latinská Amerika	Rio de Janeiro-Sao Paulo	7 716	- 1 %	3 (-1)
Asie	Beijing-Shanghai	7 246	7 %	4 (+3)
Asijsko-pacifický	Melbourne-Sydney	6 943	- 2 %	5 (=)
Asie	Osaka-Tokyo	6 744	- 11 %	6 (-3)
Asie	Fukuoka-Tokyo	6 640	- 1 %	7 (-1)
Asie	Hong Kong- Taipei	5 513	2 %	8 (=)
Asie	Okinawa-Tokyo	4 458	12 %	9 (*)
Afrika	Cape Town-Johannesburg	4 407	- 1 %	10 (-1)

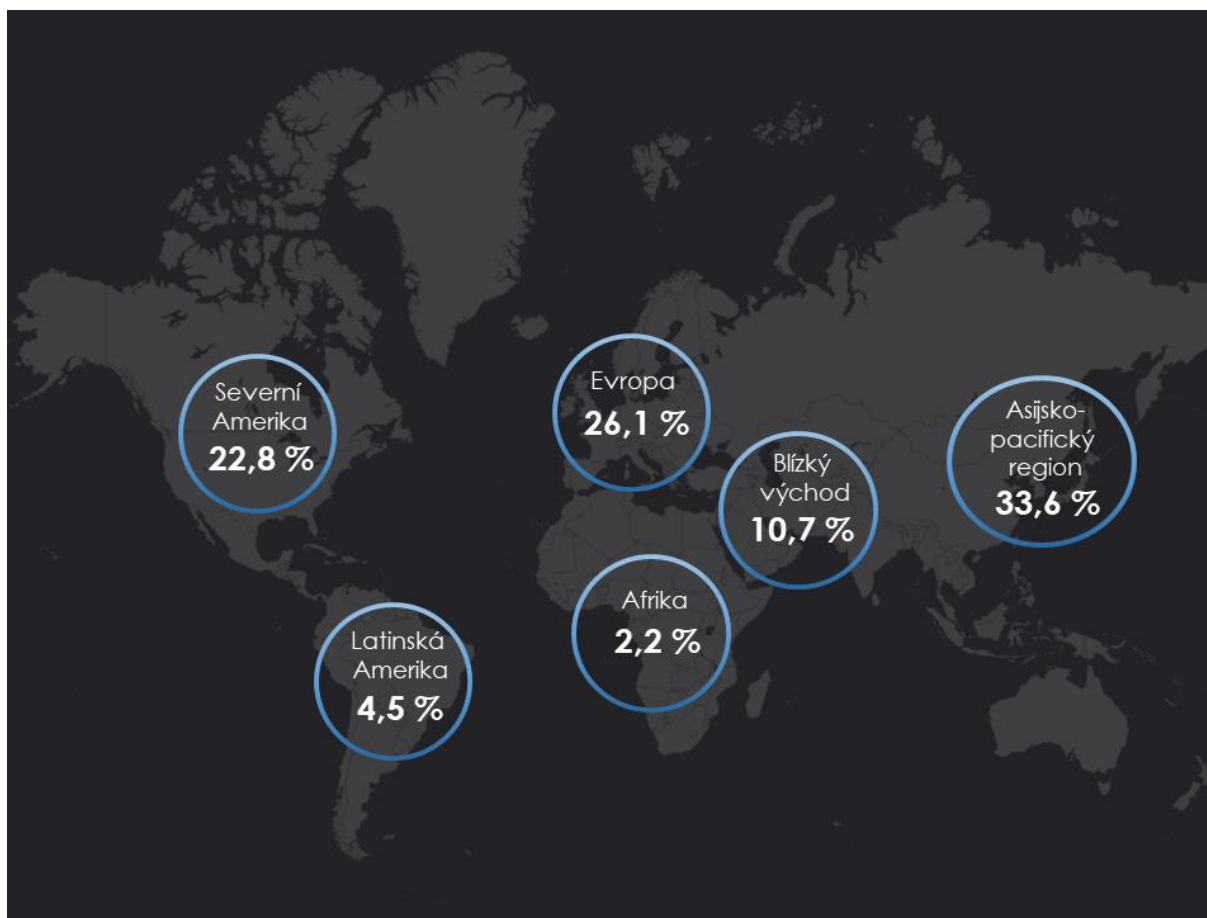
Zdroj: Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report, 2012; vlastní úprava

Analýza výsledných dat poukazuje na skutečnost, že mezi jedny z hlavních faktorů, ovlivňujících leteckou dopravu jsou právě regulace, strategie letecké dopravy, ekonomická liberalizace, institucionální a politické reformy, rostoucí poptávka atd. Zpracované výsledky této práce tak identifikují vzájemnou souvislost mezi leteckou dopravou a exogenními faktory jako např. hospodářskými poklesy, politickými aspekty či ekonomickými sankcemi, znemožňující udržitelný regionální rozvoj. Z předchozí tabulky jsou patrné nejsilnější asijské trasy, jež se uskutečňují uvnitř jednoho státu. Jádrovými cirkulačními pohyby mezi městy lze označit spoje na trase Jeju–Seoul nebo Sapporo–Tokyo. Naznačená dopravní spojení³⁶ tak představují vazby zejména mezi asijskými městy, a zvláště pak mezi středisky globálního charakteru, která jsou významná ať již díky své velikosti nebo socioekonomickému významu (Saraswati, 2001).

³⁵ Jako např. Egypt a Japonsko, patřící mezi nejrychleji se zmenšující trhy (pravděpodobně díky arabskému jaru a tsunami, resp. zpomalení tempa ekonomiky).

³⁶ Vyšší konektivita jednotlivých významných letišť tak odráží jejich postavení v dopravní organizaci letecké dopravy (frekvence spojů, ekonomický význam, počet dostupných letišť atd.).

Obr. 5: Relativní zastoupení geografické distribuce osobní letecké dopravy ve světě v roce 2017

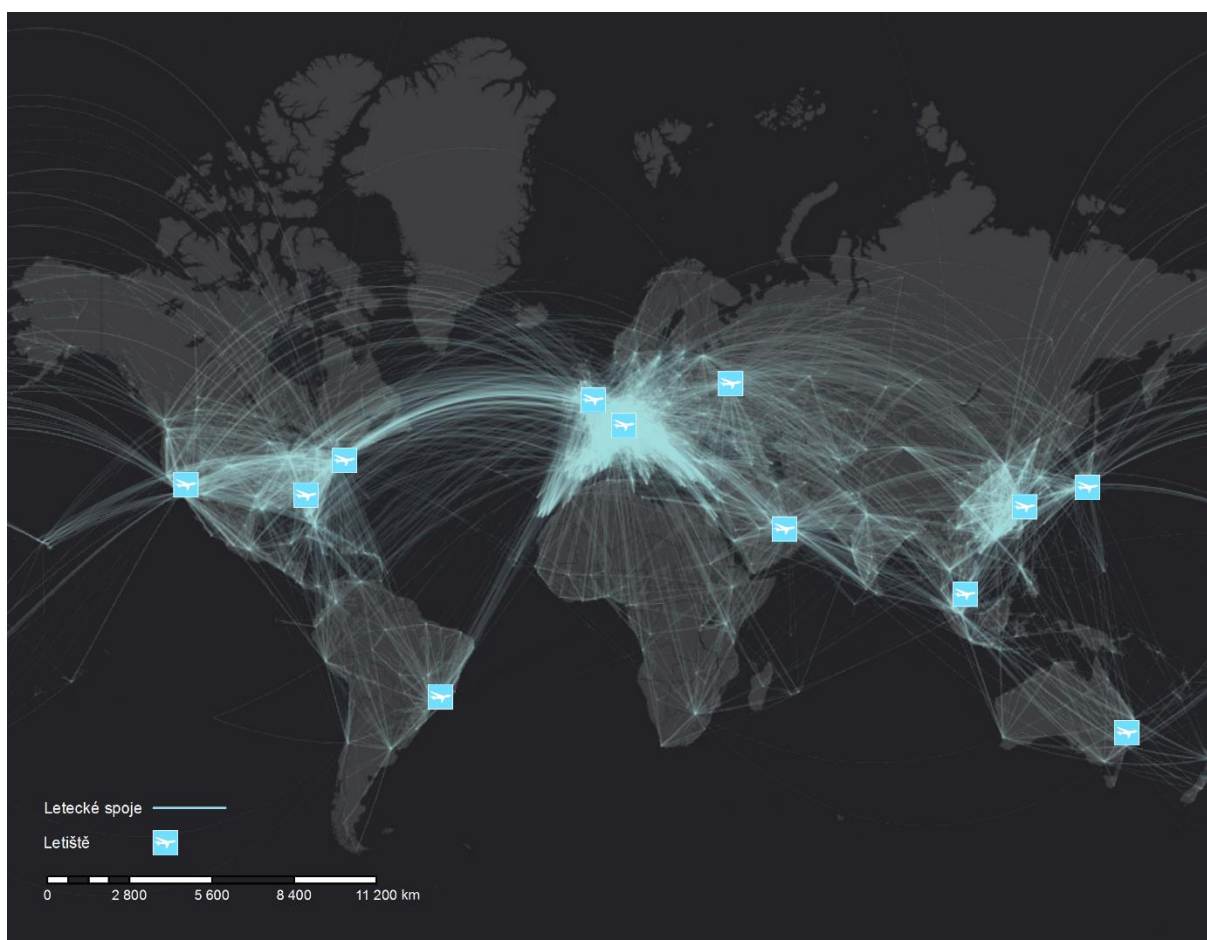


Zdroj: ICAO, 2017, vlastní zpracování

Z pohledu prostorové distribuce letecké dopravy, lze jednoznačně tvrdit, že největší objem leteckých spojení se uskutečňuje mezi Severní Amerikou, Evropou a jihovýchodní Asií, s ohledem na návaznost na globální ekonomickou a sídelní strukturu. Zatímco severní polokoule dosahuje vysoké intenzity jak přepravy vnitrostátní, tak mezinárodní. Na druhé straně, nicméně, k tomu, aby bylo možné komplexně popsat a vysvětlit leteckou dopravu jako faktor globalizačních procesů, je nutné upřít nedílnou pozornost na jižní polokouli, resp. na regiony, jež vykazují nižší frekvence leteckých spojení (typickým příkladem Latinská Amerika, Afrika).

Naznačená letecká spojení níže naznačují, že letecká doprava je hnací silou globalizace a mezinárodního obchodu především v regionech, kde se soustředí tradiční letecké huby jako např. Los Angeles, New York, Chicago, Frankfurt atp. Do jisté míry tak dochází k posilování vzájemných vazeb mezi nodálními středisky a tím pádem i k vyšší uzavřenosti systému. Jako zajímavost se však ukazuje množství uskutečněných „domácích“ letů, které vykazují země jako USA, Indie nebo Čína.

Obr. 6: Geografická distribuce letecké dopravy ve světě v roce 2012



Zdroj: *Openflights.org/data; vlastní zpracování, pozn. znázornění počtu letů (váha 1)*

Naopak z pohledu prostorové distribuce a zapojení se do globální přepravy představuje ideální příklad Austrálie nebo Blízký Východ. V rámci snahy o vyšší konektivitu leteckých spojení mezi Evropou a Asií, se v mezinárodním systému letišť profilují tři klíčová letiště. Jedná se o Abu Dhabi, Douha a Dubai. V užším slova smyslu tato tři letiště slouží jako mezoregionální „rozbočovač“, resp. jako hub skrze jehož „spokes“ je možné distribuovat současný systém leteckých linek. Vzhledem k naznačeným vnějším interakcím letišť Abu Dhabi, Douha a Dubai, je patřičné naznačit, že tato uzlová letiště slouží jako dominantní přestupní bod na stále se rozvíjející se trase Evropa – jižní Asie – jihovýchodní Asie – Pacifik. Zatímco spojení typu point-to-point mezi Evropou a Asií je méně intenzivní³⁷, celkový objem uskutečněných spojů mezi Evropou a Asií meziročně roste³⁸ o 7 %.

³⁷ Tuto skutečnost lze vysvětlovat větší vzdáleností a relativně nižší ekonomickou, sociální a kulturní propojeností Evropy s Asií.

³⁸ Avšak Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report (2012) a analýzy ICAO referují o tom, že objem dopravy mezi těmito dvěma místy, směřovaný přes Blízký východ mezi lety 2011 a 2012 vzrostl přibližně o 20 % (v kontextu typu spojení hub-and-spoke, nikoliv point-to-point).

4.2 Základní charakteristika letecké dopravy v Indii

Doprava představuje jednu ze základních lidských činností, jež se odehrává mezi složitými sociálními a fyzickými procesy v čase a prostoru. Vliv dopravy a její historie jsou tak neoddiskutovatelnými součástmi k objasnění prostorových vazeb mezi jednotlivými aktéry či regiony v odlišném sociálním, politickém, ekonomickém a kulturním prostředí. Letecká doprava je v různých částech světa vnímána odlišným způsobem, přesto ji lze do značné míry označit jako odvětví, které se určitým způsobem podílí na relativizaci času v rámci globalizace. Výsledkem jsou tak nevyhnutelné stimulační technologických změn, které snižují závislost dosavadních přístupů na vnějších regulatorních podmínkách.

Samotné prvopočátky historie leteckého odvětví v Indii se etablovaly v první čtvrtině 20. století, konkrétně pak v roce 1912. Tento rok byl pro rozvoj letectví zásadní, vznikla totiž první letecká trasa Karachi–Delhi. Jelikož se toho času Indie nacházela pod patronátem Velké Británie, byla i tato linka uvedena v životaschopnost právě za pomoci britského leteckého průmyslu, know-how a dalších kontur, typických pro Velkou Británii. V pořadí další leteckou linkou se stala o několik let později trasa Karachi–Madras, a to již bez vládní podpory. Mezi úplně první společnosti, jež se podílely na přepravě pasažérů a nákladů lze zařadit tyto: Air India, Bharat Airways, Tata Airlines, Indian National Airways, Deccan Airways a několik málo dalších.

Organizace letecké dopravy v Indii je v současnosti přirozeně regulována samotnou mocí exekutivní, a to přesně podle § 5, popsaného v tzv. Aircraft Act z roku 1934. Za účelem správy a dozoru nad civilním letectvím vzniklo samostatné Ministerstvo civilního letectví, které má za úkol formulovat metodiky, politiky a programy pro rozvoj a regulaci letectví v Indii, a to včetně dohledu nad letovým provozem (Ministry of Civil Aviation, Government of India, 2008a).

Jak již bylo naznačeno výše, historie o prvotních zmínkách dynamického rozvoje indických leteckých společností se datuje těsně po druhé polovině 20. století. V tomto období dochází k restrukturalizaci národní ekonomiky a etablují se nově vzniklé společnosti, mezi kterými lze identifikovat i dvě letecké seskupení. První z nich jsou Indian Airlines, poskytující leteckou přepravu obzvláště na domácím leteckém trhu. Naopak v pořadí druhou společností je Air India, jež z důvodu konsolidace získává výsadní postavení indického dopravce, nabízejícího i pravidelnou mezinárodní leteckou přepravu. Ačkoliv byl význam tehdejší tuzemské přepravy omezený, důvod pro liberalizaci letecké přepravy, přinesla až zvýšená domácí poptávka po dopravě. Tehdejší trendy v přepravě osob lze označit jako velice pozitivní se stoupající tendencí, což dokazovaly i každoroční zvýšené počty přepravených osob.

Dynamický rozvoj letecké dopravy přinesl vyšší tlak na dodržování bezpečnostních požadavků a obecně modernizaci leteckého průmyslu. Tyto trendy lze pozorovat zejména ve druhé polovině 20. století, kdy skrze liberalizaci a následnou deregulaci vstupovali na indický trh zahraniční investoři. I když uvolnění legislativních rámců přineslo nezpochybnitelné výhody, zvýšení kapacity letišť a vyšší frekvence letů představovaly negativní externality, jež v dlouhodobém období poukázaly na určité problémy. Dynamická povaha indického leteckého průmyslu tím pádem naznačila, jak nedostatek kvalitní letištní infrastruktury může narušit proces prostorové koncentrace, motivovanou konvergencí služeb, počty letů, cenových hladin a dalších. V širším pojetí to znamená, že díky rostoucímu objemu leteckých spojů, lze dosáhnout úspor z rozsahu, které jsou však částečně tvořeny různými formami historických regulací v Indii. Pozdější snahy místního politického režimu jsou tak spojeny se snahami udržení tempa plánování ve specifických regionálních podmínkách. Jeho snahou v podstatě byla vertikální dezintegrace společností tak, aby za zdánlivě krátkou dobu vedla jejich práce k doložení komplexu sociálních, politických, ekonomických a dalších důsledků na indickou společnost. Pokles zájmu zahraničních společností byl do jisté míry způsoben jakousi odměřeností indické vlády, resp. některými protichůdnými kroky, které tříštily samou podstatu ať již regulačních či deregulačních opatření („Dohoda o otevřeném nebi“ X restrikce proti zahraničnímu kapitálu). V té době bylo poukazováno na to, že ani sama velice heterogenní Indie si není jistá tím, jakou přesně strategii zvolit vůči zahraničním investorům. Uvědomovala si potřebu liberalizačních parametrů v nové legislativě, přesto současně zpochybňovala roli zahraničních korporací a nedostatečně mobilizovala rozvojový kapitál ve formě úspor.

Indie si byla vědoma dlouhodobého cyklického vývoje ekonomiky, přesto však v době mírné konjunktury nepřispívala k rozvoji státních či regionálních letišť. Důsledkem tak byl neodpovídající stav letištní infrastruktury, zapříčiněný nedostatkem poskytnutých financí ze strany vlády. Nedostatek kapitálu představoval závažné úskalí, s nímž se musela indická společnost vypořádat během nastávající deregulace služeb leteckého průmyslu. Z předložených faktů je proto patrná jistá schizofrenie v jednání indických zástupců vlády a soukromých společností. Na jednu stranu se Indie snažila o zachování si vlivu nad leteckým průmyslem a investicemi do indických aerolinií. Na straně druhé, je zde však patrná snaha o vyvážení zájmů, které nelze dosáhnout jinak, než zahraničními investicemi a uvolněním předpisů pro zahraniční společnosti, a tím jejich faktické vpuštění do svého vzdušného prostoru. Nedostatky spojené s tímto přístupem navazují na značnou kontrolu indické ekonomiky ve druhé polovině 20. století.

4.3 Struktura trhu letecké dopravy v Indii

Letecká doprava v Indii představovala dlouhou řadu let jedno z nejvíce regulovaných odvětví. Avšak pozvolná privatizace státních aerolinií aktivně stimulovala podporu nově vzniklých společností, ale i linek na indickém trhu, a to i přesto, že po samotném vzniku nedokázaly vykazovat „černá čísla“, resp. čistý zisk. I díky nastalé situaci, kdy se změnilly některé frekvence letových spojů, indické aerolinie se staly zcela soběstačné a jejich provoz tak fungoval zcela nezávisle na vnějších podmínkách. Někteří tuzemští dopravci vstoupily do aliancí či zfúzovaly se zahraničními přepravci a v platnost tak začaly vstupovat širší dohody, vzniklé na pozadí nové širší liberalizace. Nedostatek lidského kapitálu a infrastrukturní absence zapříčinily situaci, kdy mimo jiné i díky ziskům indické aerolinie pokrývaly část mezinárodní přepravy.

Jak již bylo v předchozích řádcích naznačeno, deregulace letecké dopravy v Indii započala v roce 1988, kdy indická vláda povolila několik charterových letů, obsluhovaných zahraničními leteckými společnostmi. Provoz letecké dopravy do roku 1993 zajišťovaly z 30 % soukromé subjekty (Williams, 2002). V důsledku bezprecedentní míry růstu letecké dopravy a poklesu ceny umožnil letecký segment k prvnímu vstupu nízkonákladového přepravce Air Deccan. Některá odvětví domácího leteckého trhu stále vlastnila Indie, přesto deregulační reformy představovaly účinné nástroje pro zvýšení obsluhy leteckého trhu soukromými společnostmi až na 60 % v roce 2007 (The Economist Intelligence Unit, 2008). Indie si však zachovávala jistá privilegia v rámci organizace a provozu letecké dopravy.

Tato omezení představovala a nadále i představují úskalí pro budoucí rozvoj průmyslu, protože mohou značně ovlivnit strategii leteckých společností. Avšak současná vnitřní situace na indickém trhu už je značně heterogenní a každoročně se rozrůstá o několik dalších dopravců. S měnícím se charakterem legislativních procesů, v roce 2003 vstupuje na trh již jednou zmíněný, první nízkonákladový přepravce Air Deccan, představující nástupnickou éru letecké dopravy v Indii. Letecká doprava vykazuje od roku 2003 nebývalý růst. Deregulace leteckého odvětví v roce 2003 byla tou hlavní příčinou růstu letecké dopravy v Indii. Dalšími aspekty, jež poskytovaly základy pro další dynamický rozvoj, lze označit nízkou míru infrastrukturní vybavenosti letišť, vyšší poptávku turistů nebo snížené cenové hladiny letecké přepravy ze strany domácích přepravců. Zatímco vzestup osobní letecké dopravy byl méně dynamický, ekonomika země zažívala posledních několik dekad průměrný růst 6,0 % (The World Bank, 2002).

Již zmíněný vzestup letectví v Indii se datuje pouhých několik dekad zpět a byl způsoben deregulací z roku 1988. Následný nárůst v počtu cestujících a nízkonákladových dopravců vedl k zásadnímu snížení cen a umožnil tak zpřístupnit leteckou dopravu širším vrstvám obyvatel. Nicméně je potřeba k těmto skutečnostem přistupovat s jistou obezřetností, a to z důvodu kastovního systému v Indii. Výrazným podílem se právě na vzestupu letecké dopravy v Indii podílel domácí trh. Přesto však zůstává letecká doprava pro běžné Indy zcela nedostupná a stává se tak výsostnou záležitostí vyšších společenských vrstev a současně i jejich konkurenčně-kumulativní výhodou. Letecká liberalizace trhu přispěla ke stimulaci letectví a současně umožnila vytvořit další mezinárodní letecké prostředí, jehož základem se staly bilaterální smlouvy (roky 2005, 2006), uzavřené zvláště mezi státy Asijsko-pacifického regionu. Letecká doprava se tak otevřela světovému společenství, které díky cestovnímu ruchu a zahraničním investicím rozvíjelo transformující se indickou leteckou dopravu.

Dynamika růstu indického hospodářství je způsobena mnoha rozličnými skutečnostmi, přesto je nutné upozornit na možné destabilizující aspekty přehřívající se indické společnosti. Navzdory výraznému a specifickému růstu některých indických států, se může jevit dopravní trh jako udržitelný. Avšak pokud optika tohoto výzkumu bude podrobena bližšímu zkoumání, dojde k závěrům, že momentální situace může být potlačena charakterem transformující se ekonomiky (špatná infrastruktura, nedostatek kvalifikované síly, sociokulturní prvky aj.) nebo klimatickými změnami, které zcela zásadně obecně ovlivňují produktivitu práce.

Mezi lety 2009–2011 se celková vnitrostátní doprava z pohledu průměrné výnosové míry zvedla o 17 %, přičemž, jestliže tento vývoj bude pokračovat nadále i do roku 2019–2021, lze očekávat, že se Indie stane jedním z největších leteckých trhů. Průmyslová i turistická poptávka obecně roste, proto se tak dá předpokládat dynamický rozvoj zvláště malých a středních leteckých společností jako např. Indigo nebo Deccan Express Logistic. Jak osobní, tak i nákladní doprava vykazují významné změny v počtu přepravených osob a nákladů.

I přes veškeré liberalizační tendence v Indii dochází k situacím, kdy díky nedostatečné infrastrukturní vybavenosti je znemožněn další pozitivní rozvoj, který by kumuloval další multiplikační efekty, a to jak pro indické, tak i zahraniční společnosti. Nicméně, očekává se, že i v další dekádě počty leteckých spojů i počet přepravených cestujících nadále porostou, a to zejména v důsledku příznivých politických změn. Mezi několik málo příčin, které by mohly vést ke zlepšení především infrastrukturních podmínek patří další postupná liberalizace vzdušného prostoru, jako dříve např. „Open Sky Policy“, jež vedla ke vstupu nových leteckých společností na trh atp.

Dále je to pak nástup a rozvoj nízkonákladových přepravců, investice do letecké infrastruktury, modernizace letadlových flotil a další liberalizace pro vstup zahraničních investorů. Mezinárodní letecká doprava se neustále liberalizuje a Indie v této souvislosti není výjimkou. Postupně své trhy zpřístupňuje i dalším subjektům a zemím, přesto však lze nalézt určité odlišnosti v charakteru leteckých spojů. Jde zejména o úpravu přepravních podmínek, zde se např. jedná o přepravu osob, zboží a jaký mají charakter (civilní, vojenský), případně z jaké země pocházejí a do jaké směřují. Předložené aspekty letecké přepravy jsou výsledkem bilaterálních jednání mezi Indií a ostatními zeměmi. Většina mezinárodních, ale i tuzemských leteckých služeb je upravena liberalizačními reformami čili zde funguje zcela autonomní letecký trh.

Nicméně na druhé straně existují i letiště, jež jsou do jisté míry stále regulována. Jedná se např. zvláště o letiště, která nemají dostatečnou kvalitativní úroveň (vybavení, infrastruktura, personál aj.) nebo o letiště, mající strategický význam v rámci indického subkontinentu. Ovšem na druhé straně, přílišná liberalizace trhu však není zcela na místě, zvláště pak v regionech, které mají potíže s nastavením udržitelného rozvoje. Výsledkem je tak „nekoordinovaná“ a naddimenzovaná letecká doprava. Jistým důkazem, poukazujícím na přeplněnost vzdušného prostoru je i např. letiště Heathrow v Londýně, které se potýká s řadou technologických i organizačních potíží při plánování obsluhy letiště. Podobná situace se může naskytnout právě v již zmiňované přebyrokratizované Indii, jejíž napjatá infrastruktura vzdušného prostoru nemusí zvládnout růst přeplněných lokálních letišť.

Možným řešením situace se stává rozdělení nebo vytvoření samostatných prostorů (letiště, terminál), jež by se systematicky soustředily na odbavení ať již pro tuzemské či zahraniční lety. Podobné ne-li zcela shodné rozdělení již ve světě funguje, ovšem není to pravidlem. Nicméně např. letiště v indické Mumbai je toho zářným důkazem. Indie prošla od roku 1991 celou řadou liberalizujících reforem, přesto lze podotknout, že hlavním brzdícím mechanismem leteckého trhu je špatný stav infrastruktury, byrokracie a obecně sociokulturní aspekty indické společnosti. Jedním z faktorů, který ovlivnil leteckou dopravu, je cestovní ruch a obecně segment služeb. Právě díky těmto a dalším skutečnostem se letecká přeprava stala jednou z hlavních složek indického hospodářství. Zvýšila se tak dostupnost leteckých služeb a ty s sebou přinesly celou řadu pozitivních jevů, mezi některými např. příliv zahraničního kapitálu, znalosti nebo inovace.

The Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA) předpovídá, že budoucí dominance indického leteckého trhu bude mít i nadále vzestupnou tendenci. Vzhledem k důsledkům historického a socioekonomického vývoje v Indii nelze hovořit o místním trhu jako o zcela rozvinutém. Již na první pohled je zřejmé, že socioekonomické rozdíly v indické společnosti jsou jedny z nejvýraznějších na světě, a to už jen pouze z principu rozdělení společnosti. Tato skutečnost se jeví jako rigidní, přesto se vládní představitelé v čele s Manmóhanem Singhem a Nárendrou Módím rozhodli učinit jisté kroky, jež vedly a zajisté povedou k novým investicím do dynamicky rozvíjejícího se odvětví. Indická vláda hodlá investovat nemalé prostředky do rozvoje letišť i přibližně 300 nových leteckých tras.

4.4 Geografická distribuce indické letecké dopravy

Samotná doprava již od svého vzniku, nese s sebou břímě potřeby se neustále vyvíjet a přesouvat lidi, včetně jejich majetku (Mirvald, 1999). Tuto tezi zcela vystihuje letecká doprava, ztělesňující globalizaci jako proces rostoucích dopravních, politických, ekonomických a technologických vazeb, jež posilují a navazují nové i stávající vazby mezi jednotlivými regiony, resp. státy světa.

V důsledku nastíněného vývoje, globální letecká síť, včetně té indické prochází neustálými dynamickými změnami, a to již od 70. let 20. století. Vzhledem k doslova turbulentním proměnám charakteru letecké dopravy v posledních 15–20 letech, je patrná pozitivní změna v proměně charakteru letecké přepravy a poskytování služeb³⁹. Celkový přepravní výkon letecké dopravy v Indii se podstatně zvýšil, změny doznaly i výše nastíněné letecké služby nebo infrastrukturní vybavenost, přesto však existují značné rozdíly mezi jednotlivými regiony a státy z pohledu počtu přepravených osob a dalších parametrů. Za povšimnutí v tomto kontextu jistě stojí jedna proměnná, a tou je geografická poloha několika desítek indických letišť, jejichž pozice v hierarchii sídelního systému není z principu zcela náhodná. Z výsledných stuhových diagramů a mapových výstupů je zřejmá typologie jednotlivých letišť a jejich orientace, resp. pozice na pomyslné ose Blízký východ-indický subkontinent-jihovýchodní Asie. Přirozený růst objemu letecké přepravy na indickém subkontinentu společně s výslednými mapovými výstupy potvrzují nastíněný předpoklad z teoretické části, resp. obecně známou skutečnost, a tou je současný, již několik let trvající odklon od dominantního využívání dopravních sítí point-to-point.

³⁹ Jakými jsou např. vyšší frekvence letových spojů, nižší ceny přepravy, kratší čekací doby nebo samoodbavovací terminály aj.

Mezinárodní uzlová letiště každoročně vykazují relativní nárůsty přepravních výkonů o několik procentních bodů, přesto lze zaznamenat selekci a současně genezi⁴⁰ nových dopravních sítí typu point-to-point uvnitř samotné Indie (Bhubaneswar, Goa, Coimbatore, Mangalore, Kochi). Právě tyto linky zaznamenávají pozitivní konjunkturu díky rozvoji cestovního ruchu, obdobně jako je tomu např. v Thajsku. Ačkoliv pravděpodobně panuje obecná shoda o hierarchické typologii vnitrostátních hubů v Indii, tak o řádově nižších letištích absentuje jakákoliv odborná diskuze. Nicméně při podrobnějším pohledu na vnitrostátní trh, je patrná právě změna pozic jednotlivých letišť v hierarchickém systému letištní struktury. Tento trend je patrný právě u sekundárních letišť, která v mnoha případech slouží jako spádová střediska pro domácí cestovní ruch nebo cestovní ruch příjezdový.

V souvislosti se změnou v cenových tarifech leteckých společností, je nesporné, že snížení cen letecké přepravy vede přirozeně k vyšší dynamice poptávky po levných letenkách. Sféry vlivu sekundárních letišť nejsou zcela definovány na základě interakcí, přesto vzrůstající počet přepravených pasažérů zcela jasně ukazuje, jak rozsáhlou a strategickou částí svého leteckého trhu Indie vlastně disponuje a volně tak zasahuje do regionálního, ale i globálního přepravního výkonu. Více než na globální přepravu se zmíněná sekundární letiště orientují na domácí trh a svými „spokes“ se zapojují do regionální struktury indického vzdušného prostoru. To vše na základě ekonomického, politického a sociálního potenciálu jednotlivých států a regionů.

Hierarchická klasifikace gravitační spádovosti (graf níže) na základě frekvencí letových spojů potvrdila dominantní postavení několika sídelních jednotek. Obecně se tak jedná o významná administrativní, finanční či obdobným způsobem významná místa, konkrétně se posléze dají jmenovat centra jako Delhi, Mumbai, Bangalore nebo Kolkata. Tato letiště lze proto považovat za nodální střediska, přivádějící leteckou dopravu ze svých spádových oblastí zejména skrze národní dopravce. Z prostorového hlediska se ukazuje, že Indie výrazným způsobem participuje na světové letecké dopravě. Přesto při mezikontinentální přepravě osob i zboží nedosahuje prostorové expanze, jež by země s více než miliardou obyvatel a obrovským ekonomickým potenciálem měla získat. V konečném důsledku to proto např. znamená marginální participaci dálkových letů (point-to-point).

⁴⁰ Ve většině případů se jedná o linky provozované nízkonákladovými přepravci, operujícími často na sekundárních letištích. Nevýhodou těchto letišť je však v mnoha případech větší vzdálenost od hlavních sídelních center či obtížně dostupná infrastrukturní vybavenost (podobně letiště Hahn je vzdáleno více jak 110 km od letiště ve Frankfurtu nad Mohanem).

I přes uvolnění regulačních rámců vzdušného prostoru mezi USA a Indií, se jeví tato trasa jako marginální. Obdobnou frekvenci leteckých spojů jako mezi výše zmíněnými státy, je možné najít na trasách mezi indickými městy a jihovýchodní Afrikou, konkrétně pak na linkách Delhi–Port Louis nebo Bangalore–Addis Abeba⁴¹. Naopak mezi jeden z významných leteckých regionů z pohledu intenzity uskutečněných letů patří Evropa⁴². Z výsledné analýzy stuhových diagramů je pak patrná konkrétní identifikace nodálních letišť v Evropě, které slouží jako spádové oblasti uskutečněných letů z Indie (konkrétně lze zmínit např. Frankfurt nad Mohanem nebo Brusel).

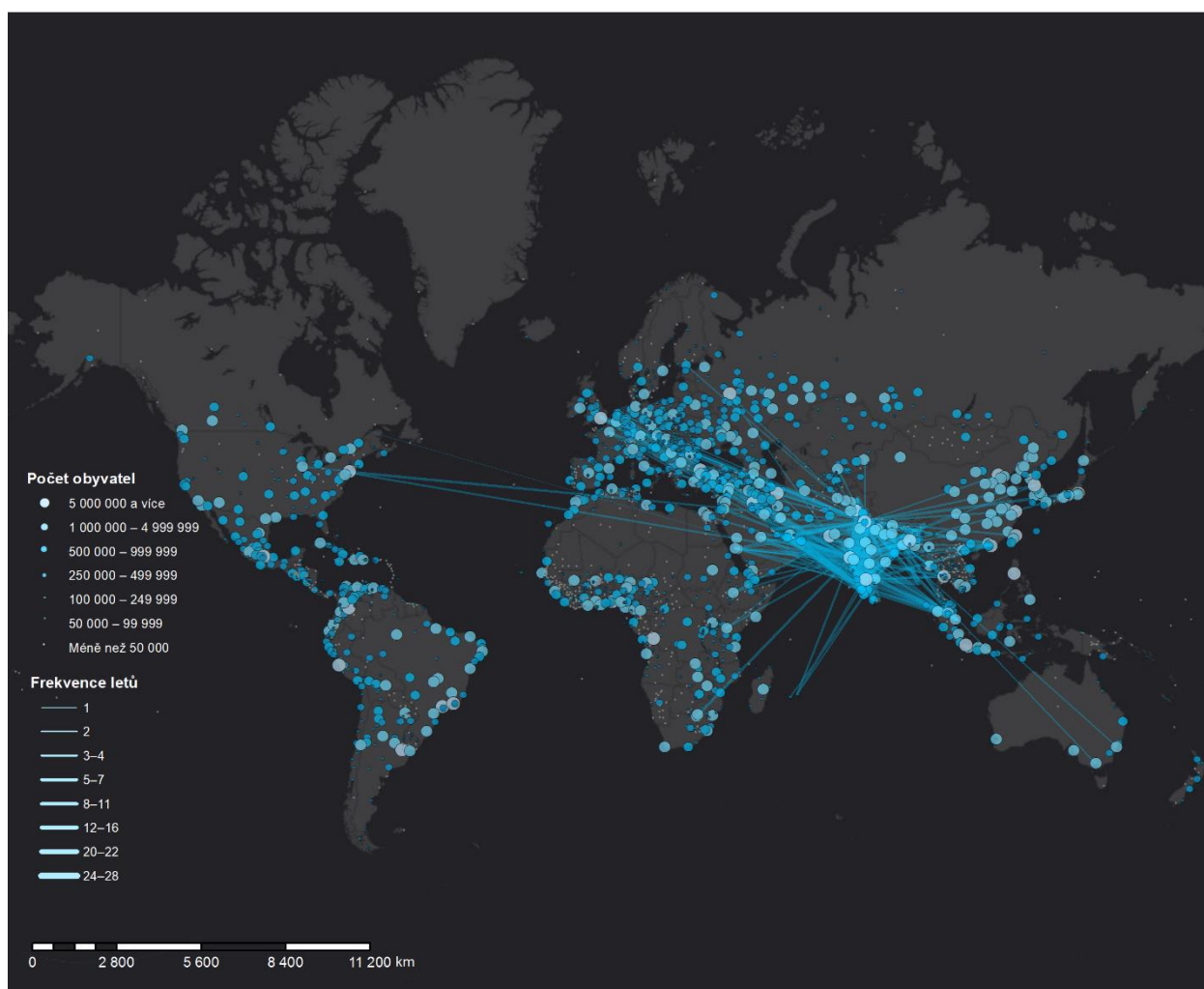
Obchodní sítě a cestovní ruch jsou velice úzce provázány v rámci mezinárodního obchodu, bez kterého by nemohly existovat. Tuto tezi potvrzuje i Rodrigue et al. (2006), který dodává, že pokud by tomu opravdu tak nebylo, nemohla by letecká doprava fungovat v takové míře jako dnes. Předložená slova explicitně poukazují na současné rozložení letecké dopravy v závislosti na cestovním ruchu a sítích hub-and-spoke. Právě v tomto kontextu se projevuje napojení Indie na regionální prostorové vazby, které jsou zvláště pak především orientovány právě na obchod a cestovní ruch. To vše svědčí i o růstové dynamice leteckého provozu v geograficky blízkých státech (Thajsko, Indonésie, Katar atd.), a stále nabývající atraktivitě některých destinací a současně nodálních jednotek (Dubai, Douha, Bangkok, Singapur nebo Kuala Lumpur).

Zdá se proto, že letiště jakožto specifická jádrová střediska odrážejí geografickou distribuci leteckého provozu, jenž identifikuje důležité průsečíky mobility pasažérů (nejen turistů), včetně obecného hospodářského růstu Indie. Obdobně se Krugman (1994) ovšem nad touto problematikou zamýšlí a táže se: „...do jaké míry je růst Indie spojen pouze s extenzivními vstupy?“ Nebo-li je růst Indie způsoben pouze širokou základnou lidských zdrojů a oběživa, jež vytváří jakési „perpetuum mobile“? Podobnou hypotézu se snažil testovat i Neal (2011), jenž se snažil najít příčinný vztah mezi aglomeračními výhodami leteckých sítí a zaměstnaností. Některé jeho výsledky nelze označit jako jednoznačné. Ukazuje se však, že definovat zřetelnou kauzalitu mezi centralizací leteckých uzlů v určitém místě a jeho vlivem na hospodářský rozvoj nebo sídelní strukturu jednoznačně nelze.

⁴¹ Některá africká střediska slouží jako zajímavé turistické destinace pro vyšší socioekonomické skupiny indických obyvatel.

⁴² Ta v konečném důsledku posiluje jak vnitrokontinentální, tak i mezikontinentální přepravu.

Obr. 7: Frekvence leteckých spojů Indie a jejich napojení na globální sídelní systém v roce 2012



Zdroj: *Openflights.org/data; Amadeus Air Traffic Travel Intelligence report, 2012; vlastní zpracování*

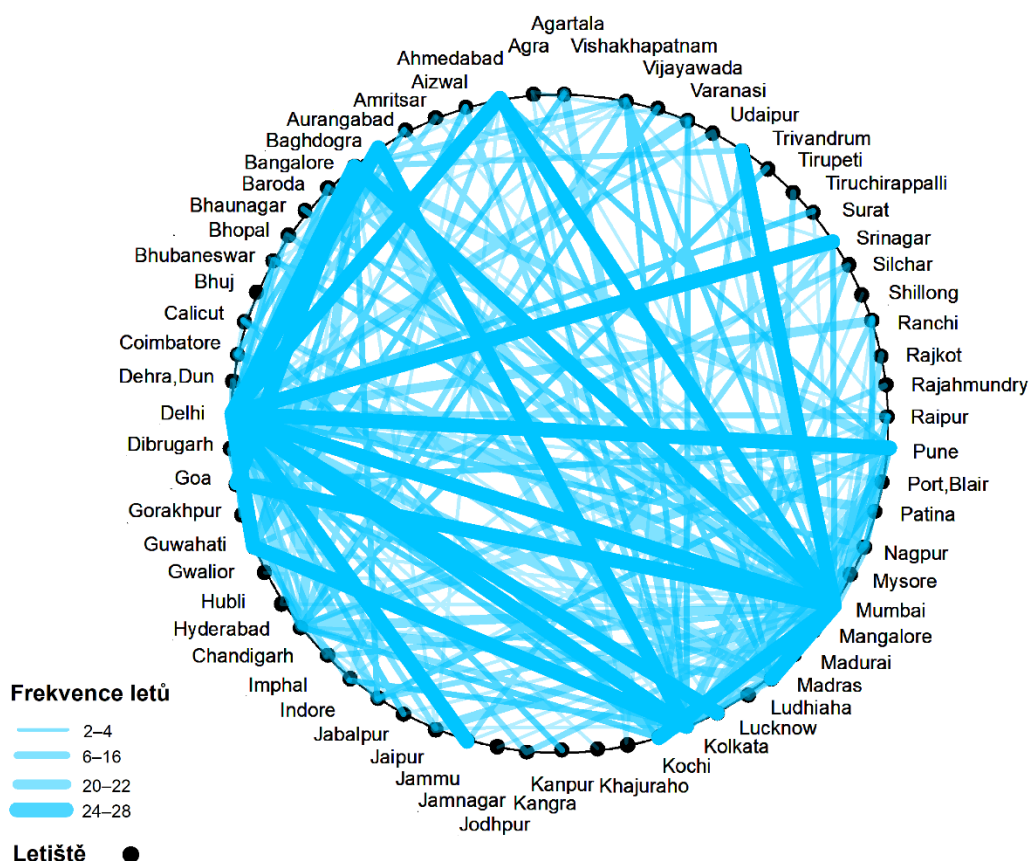
Role Indie ve světovém uspořádání letecké dopravy se na obr. výše jeví jako dominantní. Zvláště významně se profiluje jako funkční region s vazbami na Střední východ, jehož integrální součástí jistým způsobem vlastně je. Přesto však amorfní povaha vymezeného regionu (modrými stuhami) jasně naznačuje skutečnost, že ačkoliv Indie významně (prostorově) participuje na globální letecké přepravě, její faktické zapojení (frekvence letů) je prakticky marginální⁴³.

Nicméně, ukazuje se, že indický trh zůstává značně koncentrován a určitým způsobem izolován od některých leteckých mezoregionů či globálních hubů (Button, 2002). Města jako Delhi, Mumbai, Kolkata, Hyderabad a další neustále posilují své postavení v rámci ekonomické, ale i sídelní struktury. I přes uskutečněná deregulační opatření se však Indie nepodílí patřičným způsobem, resp. se do větší míry nezapojuje do globální letecké dopravy.

⁴³ Jak potvrzuje i globální anamorfóza letů (obr. 4).

Ačkoliv se v minulosti schválilo mnoho liberalizačních aktů, nikdy nebyl zahájen proces postupného a úplného otevření vzdušného prostoru nad indickým subkontinentem. Indická vláda se vždy snažila hájit uskutečněné postupy a současně chránit zájmy státních (vnitrostátních) přepravců⁴⁴.

Graf 1: Gravitační spádovost indické letecké dopravy mezi jednotlivými letišti v roce 2012



Zdroj: Openflights.org/data, ArcMap 10.2, vlastní zpracování; pozn. znázorněny jsou přílety a odlety mezi letišti

Přesto lze však konstatovat, že indické letecké spoje se orientují spíše na kratší vzdálenosti a obecně na národní trh. Kromě těchto obecných aspektů je očividný ekonomický a politický důraz na rozvoj některých států. Dokladem tohoto tvrzení jsou např. veřejné podpory regionálních vlád pro soukromé přepravce a privatizační subjekty. Společnými následky nastíněných faktorů je i např. pokračující polarizace mezi několika primárními a sekundárními letišti (viz rozdíl mezi Delhi, Mumbai/Kanpur, Tirupeti). Naznačená marginalizace letišť je způsobena přirozenou spádovostí vnitřního leteckého provozu k nodálním střediskům typu Delhi, Mumbai, Madras, Bangalore, Kolkata nebo Hyderabad.

⁴⁴ Konkrétně Indian Airlines a Air India.

Zpracovaná data a stuhový graf ukazují zároveň dominantní pozici zmíněných letišť ve srovnání se zbylými, v některých případech sekundárními letišti v Indii. Tuto nižší intenzitu vykazují letiště, které se v drtivé většině případů orientují na domácí trh, případně na charterové lety. Především se pak jedná o letiště⁴⁵, jež participují na indickém cestovním ruchu a jejich geografická poloha se nachází v pomyslném trojúhelníku mezi Delhi, Mumbai a Kolkata⁴⁶.

Kromě změn vyvolaných transformací ekonomických podmínek uvnitř dopravního odvětví ovšem letecká doprava reaguje rovněž na vnější ekonomický, politický a kulturní kontext, tedy rostoucí poptávku po osobní letecké dopravě. Nicméně, nejen vnější, ale i vnitřní kontext jednotlivých států ovlivňuje sezónní výkyvy/změny (období monzunů, období léta v Evropě) v letecké dopravě. Dochází tedy nejen ke změnám na globální, ale i regionální úrovni, a mimo jiné indický vnitřní trh je této skutečnosti zjevným příkladem⁴⁷. Indický vzdušný prostor přináší celé spektrum významných možností, které dosud zůstávají nevyužity. Jednou z např. možných příčin je i skutečnost, že indický vládní establishment ne zcela uvolnil podmínky pro zahraniční investice do strategických leteckých společností⁴⁸. Dvoustranné dohody plynoucí z regulatorní letecké politiky Indie v současnosti představují zastaralé protekcionistické rámce, jež znesnadňují zvyšování konkurenceschopnosti. Volná hospodářská soutěž a rozvoj cestovního ruchu měly zapříčinit změnu v regulaci civilního letectví a přirozeně tak motivovat trh.

Indická vláda však považovala uvolnění dalších liberalizačních procesů za neopodstatněné a částečně za destabilizující akt, vedoucí k obtížné kontrole deregulačních postupů. Ačkoliv privatizace státních firem obecně přináší řadu benefitů a efektů (např. oddlužení společnosti, vyšší zaměstnanost, přenos know-how atp.), indická vláda se předsevzala že se touto cestou jednoznačně nevydá. Svou roli v exekutivním rozhodnutí sehrály mimo jiné i již zmíněná odborová hnutí, jež mají v Indii výrazné a silné postavení (jak ve společnosti, tak ve vztahu k vládě). Odbory a jiné nátlakové skupiny ovlivňovaly rozhodnutí regionálních, ale i státní vlády do té skutečnosti, že samotná výkonná moc podlehla tlakům těchto subjektů a zpřísnila tak samotné podmínky privatizace. Přesto existovalo několik plánů⁴⁹ na to, jak Indii pomyslně otevřít světu a pečlivě ji připravit na vstup do současné éry neoliberalismu.

⁴⁵ Např. Bhopal, Raipur, Patina, Indore, Bhubaneswar.

⁴⁶ Tato nodální letiště vykazují strategické vazby na mezinárodně významná letiště.

⁴⁷ Změny ve frekvencích leteckých spojů; uzavření letišť; omezení provozu atd.

⁴⁸ Obdobná situace je patrná i v Thajsku, kde např. pokud chce dotyčná fyzická či právnická osoba začít podnikat, je nutné, aby v orgánech zakládající firmy pomyslně seděl zástupce thajské společnosti (občan Thajska).

⁴⁹ Postupná příprava privatizačních podmínek a oceňování aktiv leteckých společností, tak aby nedocházelo k nerozumnému podhodnocení ceny státních podniků či nemovitostí.

4.5 Nízkonákladové společnosti v Indii

Globální, ale i regionální letecká doprava zahrnují celou řadu odvětví národního hospodářství a působí tak jako katalyzátor pro rozvoj cestovního ruchu a ekonomiky obecně. Z naznačených výzkumů, popsaných v teoretické části práce vyplývá, že indický letecký trh nelze označit jako saturovaný, ba naopak, je možné nadále předpokládat jeho dynamický vývoj (např. v současné době zaměstnává více jak 1,7 mil. obyvatel⁵⁰). Cílem této kapitoly je proto obecně nastínit a popsat současné trendy, nejen v letecké přepravě na indickém subkontinentu, ale i obecně ve světě; a těmi jsou zejména nízkonákladové společnosti, jejich funkce a využití na vnitrostátní či meziregionální úrovni. V současné době existuje v Indii celá řada nízkonákladových přepravců⁵¹, kteří nabízejí nejrůznější služby a destinace⁵². Přesto strategie výše nastíněných přepravců je jediná, a za co nejnižší náklady, maximalizovat užitek, jak svůj, tak cestujících. Za významné nízkonákladové přepravce v Indii, je tak možné označit tyto společnosti:

- Air India Express – nízkonákladová společnost se sídlem v Kochi⁵³. Air India Express disponuje několika desítkami letounů, které svou kapacitou nepřesahují 200 sedadel. Hlavními letišti pro provoz této společnosti jsou letiště v Kozhikode nebo letiště v Kochi. AIE a její provoz a služby leteckých linek se ve většině případů soustředí na oblast Blízkého východu a jihovýchodní Asii. Letecká společnost Air India Express je již tradičně, jak to u nízkonákladových společností bývá, dceřinou součástí Air India Limited.
- Jet Light Airways – v pořadí další nízkonákladová společnost, jež je opět dceřinou společností Jet Airways. Společnost JLA disponuje několika desítkami letadel značky Boeing. Jedná se o podnikatelský subjekt, který v polovině 90. let své služby soustředil do severní části Indie, zvláště pak kolem hlavního města Delhi.
- Jet Airways Konnect – je z řady dalších nízkonákladových společností, která navazuje na služby Jet Light Airways a též patří pod společnost Jet Airways. Důvod pro samotný vznik (v r. 2009) byl zapříčiněn několika ztrátovými linkami Jet Light Airways. Tudíž z organizačních důvodů vznikla nová low-cost společnost, jež se začala orientovat na destinace jako Mumbai, Madras, nebo Bangalore.

⁵⁰ Nejsou zde zahrnuty odvětví navázána na samotný letecký průmysl.

⁵¹ Strategie nízkonákladové letecké společnosti byly poprvé představeny v leteckém průmyslu americkou společností s názvem South West Airlines v roce 1971 (Dobruszkes, 2006).

⁵² Přesto v určitých regionech nebo destinacích se relativní zastoupení nízkonákladových společností výrazně liší. V Evropě, konkrétně ve Španělsku se podílí nízkonákladové společnosti na 57 % celkové přepravy, v pořadí dalším státem, který vykazuje vysoké míry relativního zastoupení nízkonákladových přepravců na letecké přepravě, je Spojené království (52 %).

⁵³ Stát Kerala.

- Kingfisher Red Airways (Air Deccan) – patří mezi menší low-cost přepravce, kteří vynikají svou šíří letů, dopravní akcesibilitou a zajímavými tuzemskými i zahraničními destinacemi. Kingfisher Red, dříve známá společnost pod názvem Air Deccan, je přepravce se sídlem v Mumbaii a dominantním působištěm je mezinárodní letiště v Bangalore. Společnost disponuje více jak dvěma desítkami letounů. Většinu dopravních aktivit orientuje společnost na vnitřní trh, pouze několik málo leteckých linek disponuje mezinárodním charakterem.
- Indigo Airways – je jedna z neznámějších a největších nízkonákladových společností v Indii. Indigo patří mezi nejoblíbenější přepravce, a to díky své spolehlivosti, nízké ceně a včasným časovým řádem. Na indickém low-cost trhu zaujímá Indigo asi 25 % z celkového počtu přepravených osob. Indigo v Indii provozuje více jak 30 leteckých linek a současně tak patří mezi nejrychleji rostoucí přepravce obecně. I přesto, že Indigo je low-cost přepravcem, lze si u této společnosti objednat „prémiové služby⁵⁴“.
- GoAir Airlines – je poměrně mladý low-cost přepravce, jenž sídlí v Mumbaii. Svým objemem na trhu se řadí spíše mezi střední přepravce, denně odbaví více jak 100 letů a nejčastěji své letecké trasy orientuje na Delhi, Mumbai a další. Přesto, že lze řadit GoAir mezi střední přepravce, dynamika růstu samotné společnosti nebyla výrazná. Naopak, některé menší společnosti výše disponovaly mnohem progresivnějším růstem než GoAir. GoAir je i přepravcem, který je značně odlišitelný svým zevnějškem (svá letadla odlišuje výraznými barvami na rozdíl od jiných společností – každé letadlo má jinou barvu).

Z dosavadních předložených popisů jednotlivých low-cost společností, je možné usuzovat, že růst letecké přepravy na indickém kontinentu bude vykazovat i nadále vzestupnou tendenci v počtu přepravených osob (a to i k vzhledem nárůstu počtu low-cost přepravců)⁵⁵. Vzhledem ke vstupu nových přepravních společností na globální letecký trh, se i nadále bude zvyšovat tlak na marginalizaci přepravních nákladů, z čehož plynou další pozitivní efekty především pro cestující. Klíčovým aspektem však bude, jak se s nastalou situací⁵⁶ vyrovnají indická letiště, jež se nutně stanou vážnými konkurenty pro globální huby typu Dubai nebo Singapore.

⁵⁴ VIP sedadlo, občerstvení a další služby.

⁵⁵ Obecně vzato, vzestup nízkonákladových leteckých společností byl v posledním desetiletí významný, ale tento fakt byl z velké části omezen na tradiční trhy, resp. letecké linky v Indii.

⁵⁶ Nastalá situace bude vyžadovat nové vstupní investice do leteckého průmyslu, letišť, životního prostředí, letadel, včetně samotné letištní infrastruktury.

5. SWOT analýza letecké dopravy a její syntéza

Na počátku 90. let 20. století prošla letecká doprava v regionech Asie těžkou recesí, o které lze mluvit jako o Asijské finanční krizi. Během tohoto období došlo k celkovému zpomalení asijských ekonomik a tím i k poklesu dynamického rozvoje letecké dopravy. Velmi významným faktorem pro samotný rozvoj se stala geografická vzdálenost a schopnost socioekonomické adaptability společností na nadcházející události. Vzhledem k těmto a jiným faktorům bylo patrné, že význam letecké dopravy v Asii zůstane relativně nepoznamenaný, což toho času dokazovalo i procentuální zastoupení asijských přepravců na globální letecké dopravě.

Avšak stejně jako se v důsledku globalizace měnil svět, měnila a mění se i samotná Indie, a to především během posledního desetiletí. Vzestup Indie jako hospodářské síly a země s dlouhodobou stabilitou, vede k tomu, že se pomalu, ale jistě stává jedním z preferovaných regionů v lokalizaci a následném umístění obchodních aktivit. To přirozeně vede k rozvoji a rozšiřování různých odvětví, včetně civilního letectví. V 90. letech se indická vláda rozhodla přijmout politiku „otevřené oblohy“, která následně vyústila v liberalizaci průmyslu civilního letectví a od té doby indický letecký trh podstoupil rychlou a dramatickou transformaci. Nicméně k budoucímu dosažení a následnému udržení nastavených rámců civilního letectví se však Indie bude muset ještě vypořádat s problémy jako jsou např. špatná infrastruktura letišť, regionální konektivita, bezpečnost, globální standardy v poskytování služeb, školení vysoce kvalifikované pracovní síly atd.

Tab. 3: SWOT analýza

SWOT analýza letecké dopravy v Indii		
Interní analýza	Silné stránky „S“	Slabé stránky „W“
	největší demokracie s tržní ekonomikou	nízká infrastrukturní vybavenost
	dynamicky rozvíjející se letecký trh	kulturní a sociální aspekty společnosti
	zapojení do světových struktur (WTO atd.)	semiperiferní charakter regionu
	napojení na globální leteckou síť	korupce
	potenciální globální lídr	nedostatek kvalifikované síly
Externí analýza	Potenciály „O“	Rizika „T“
	pokračující liberalizační tendence	politická rizika
	zvýšení atraktivity pro zahr. investice	pokračující polarizace prostoru
	kvalitní nabídka turistických linek	tzv. brain drain
	zajištění územní vyváženosti	„socioekonomické nůžky“ uvnitř společnosti
snížení byrokratické zátěže pro aerolinie	strukturální postižení regionu	

Zdroj: vlastní zpracování

Z výše uvedené SWOT analýzy je patrné, že institucionální vývoj v indické společnosti způsobil situaci⁵⁷, během které se proměnilo převažující relativní zastoupení segmentů v národním hospodářství z průmyslu na služby. Transformující se Indie využila své historické konkurenční výhody a podpořila vzdělané, anglicky hovořící obyvatelstvo v mezinárodní dělbě práce⁵⁸. Vyšší dostupnost letecké dopravy pro určité skupiny indické společnosti umožnila zejména mladým Indům získat vzdělání ze zahraničí⁵⁹.

Přístup k letecké dopravě pro širší společnost se tak stal základem pro pozvolný rozvoj indické společnosti a vnitřního leteckého trhu. Zásadní růst v počtu cestujících za prací do zahraničí je možné datovat do 70. let 20. století. Nejčastějšími destinacemi, kde např. indiští IT odborníci mohli uplatnit své dovednosti, byly Spojené státy americké a Velká Británie. Řada zvláště nadnárodních společností umožnila celé řadě gastarbeiterů získat neocenitelné zkušenosti a dovednosti, jež následně např. pomohly Indii v oblastech jako obchod, věda, výzkum, inovace a další. Indie vždy pomalu a s rozvahou uvolňovala rámce svého hospodářství, a to i pro zahraniční subjekty. Situace se změnila až s 90. lety, kdy v důsledku hospodářských reforem Indie investovala do deregulačních rámců své politiky včetně specializované dopravní infrastruktury.

Právě v kontextu změn geografické organizace indické společnosti a průmyslu se indický establishment spoléhal na multiplikační efekt, který by započal udržitelný rozvoj v jednotlivých státech⁶⁰. Přesto, jak je vidno ze SWOT analýzy, enormní nárůst letecké přepravy v Indii s sebou nese řadu jak pozitivních, tak i negativních prvků. Jestliže by výraznější pozornost byla podrobena faktorům, jež konkrétně motivují podporu letecké dopravy, bylo by možné hovořit o těchto stimulujících prvcích: subvence a deregulace indických přepravců, výraznější liberalizační tendence, pokračující privatizace⁶¹, podpora výstavby infrastrukturních projektů nebo pokračující politické, ekonomické a sociální reformy. Navzdory určitým pozitivním aspektům rozvoje indického subkontinentu, lze identifikovat několik málo, přesto významných vlivů, jež znesnadňují další vývoj indického letectví jako globálního odvětví.

⁵⁷ V druhé polovině 20. století.

⁵⁸ Podobně jako v Japonsku při reformě Meidži byli do zahraničí vysíláni pracovníci zejména se znalostmi z IT.

⁵⁹ Větší část indické populace studující v zahraničí zde zůstává, přesto asi 20 % z celkového množství studentů se vrací zpět do Indie (tzv. fenomén Brain Drain).

⁶⁰ Každá liberalizace totiž implikuje prostorovou diferenciaci.

⁶¹ Letecký průmysl stejně jako jiné odvětví národního hospodářství se musí flexibilně přizpůsobovat nejnovějším požadavkům, vedoucím k plné privatizaci. Navzdory řadě privatizací v Indii, zůstává část leteckého průmyslu v rukou vládních agentur a institucí. Zůstává zde tak určitá nejistota, vedoucí k omezení kvazimonopolních společností a jejich investic do odvětví.

Konkrétně se zvláště pak jedná o nedostatečnou připravenost (kvalitativní i kvantitativní: letouny, know-how atp.) indických dopravců, dále pokračující protekcionismus, nedostatek vyškoleného personálu nebo obecně nízká infrastrukturní a institucionální vybavenost. Jak již bylo naznačeno v předchozích řádcích, indický letecký průmysl se řadí mezi nejrychleji rozvíjející se odvětví na světě. Svou prozíravostí se na této skutečnosti přirozeně podílela i politická garnitura v čele s Indickým národním kongresem. Díky své příznivé geografické poloze zažívá Indie v posledních letech strmý nárůst v počtu leteckých společností, a to jak z tuzemska, tak i ze zahraničí. Dle ministerstva civilního letectví dnešní soukromé organizace podílející se na tvorbě leteckého průmyslu v Indii představují přibližně 3/4 indického trhu. Vzhledem k charakteru a dynamice leteckého odvětví na indickém subkontinentu, lze z tohoto pohledu místní region zařadit mezi 10 největších leteckých trhů na světě. Podle IATA je indický letecký trh nejrychleji rostoucí a potřebuje mnoho výrazných reforem a řadu uvážených deregulačních opatření. Vzhledem k poměrně přísné regulační politice a nízké infrastrukturní vybavenosti některých indických letišť nastává situace, kdy některé letecké společnosti nejsou schopny vstoupit na letecký trh, resp. udržet se zde, a to právě díky nevhodně nastaveným protekcionistickým opatřením.

Nicméně, v pořadí dalším rizikem, resp. problémem, kterému Indie čelí je nerovnoměrné socioekonomické zatížení většinové společnosti. Ze statistik indického ministerstva letectví a dalších subjektů vyplývají data, která zřetelně informují o nedostatku konvergenčních procesů uvnitř Indie. Srovnáme-li alespoň rámcově všechny indické státy, lze za běžných okolností dojít k závěru, že např. státy BIMARU⁶² vykazují výrazně odlišné socioekonomické hodnoty. Regionální rozdíly jsou markantní právě ve státech BIMARU, jež mají vysokou hustotu zalidnění a nízký domácí produkt „per capita“.

U těchto regionů se projevuje pokračující polarizace indických států, nízká konektivita s hlavními letišti v Indii a dále pak nedostatečná ekonomická výkonnost, snižující celkovou úroveň indického hospodářství. Nízká infrastrukturní vybavenost a vysoká míra korupce v těchto státech zůstávají hlavními z klíčových faktorů, odrážející úroveň rozvoje. Většina rozhodovacích procesů, které ovlivňují udržitelný rozvoj ve státech BIMARU se odehrává v jádrových oblastech Indie, bez jakéhokoliv zapojení regionálních vlád nebo obyvatel.

⁶² Bihar, Madhya Pradesh, Rajasthan a Uttar Pradesh.

Takto koncipovaná vládní politika⁶³ se etablovala přibližně v 90. letech, během nichž se zestátnily např. banky a jejich aktiva posloužila jako nástroj při alokaci do více rozvinutých regionů. Avšak z pohledu kategorie rizik je zřejmé, že letecká doprava již ze své podstaty představuje nadměrnou zátěž v kontextu sociálních a environmentálních dopadů, a to zvláště díky trendu stoupajících přepravních výkonů. Hluk, znečištěné ovzduší, poškozující zdraví a zhoršující kvalitu života, vyvolávají řadu nepříjemností, zejména z řad obyvatel, zasažených negativními důsledky letecké dopravy (Marada, 2010). I přes modernizaci letadel a letišť obecně, patří hluk mezi nejvíce zmiňované vážné problémy, narušující např. soustředění žáků ve školách blízko letišť.

Takto nastavený rámec udržitelné dopravy hraje důležitou roli při zachování respektu k jedinečnému kulturnímu bohatství, včetně cestovního ruchu. Poptávka po letecké dopravě neustále roste a v tak v daleko větší míře se mění i letecký průmysl, jenž měl usilovat a pozitivně přispívat ke společenské udržitelnosti přírodního prostředí (Griffin, Harris, Williams, 2002). Dynamické změny v cestovním ruchu a letecké přepravě mohou mít i negativní dopady na společnost a její životní prostředí. Současný způsob turistiky škodí přírodě a vyhání lidi z jejich přirozeného prostoru. Nepříznivé situace si je vědoma i Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO) a vyzývá k jednání, jež by vyřešilo některé negativní dopady na místní kulturu. Není pochyb o tom, že budoucí rozvoj leteckých služeb je z větší části závislý na cestovním ruchu. Světový letecký trh roste zejména v Asii a na Blízkém východě, což má jistě za následek změny ve vývoji kvality služeb a další rozvoj cestovního ruchu. Výsledkem je tak propojení lidí z různých kulturních prostředí, jež svým kontaktem pravděpodobně určitým způsobem ovlivňují sociokulturní dopady na místní společnost. Z toho důvodu by měla být vzrůstající letecké dopravě a s ní cestovnímu ruchu věnována adekvátní pozornost.

Vzhledem k charakteru zpracovaných dat (blíže metodika práce) a komplexnosti celého tématu je patřičné závěrem přistoupit k jisté syntéze nejen problematiky, ale i zjištěných výsledků předkládaného elaborátu. Hlavním cílem této pasáže předposlední kapitoly je proto verifikace teoretických a reálných prostorových vazeb mezi Indií a několika nejvýznamnějšími leteckými trhy na světě. Vzájemná recipocita a výměna leteckých spojení, včetně počtu přepravených osob jednoznačně identifikují nejčastěji obsluhované destinace a jejich napojení na indický letecký trh. Právě i díky těmto skutečnostem byla pro verifikaci hypotéz a teoretické situace ve světové letecké dopravě zvolena následující metoda.

⁶³ Tzv. Diskriminační politika: typickým rysem je preference určitých států ve srovnání s jinými a absence perspektivy plánování.

V tomto případě se konkrétně jedná o upravený Reillyho model, jenž se v mnoha případech používá jako interakční prototyp vzájemné závislosti mezi jednotlivými středisky osídlení (obdobně využít např. v Kraft, Blažek, 2012). Navzdory zpracovaným datovým souborům jsou v této části práce analyzované odlišné proměnné. V předkládaném vzorci níže jsou sledovány tři základní variabilní jednotky. Uvedené schéma pracuje s populačními velikostmi jednotlivých států (kritéria výběru níže) a jejich geografickou vzdáleností v kilometrech.

Vzorec č. 1: Upravený Reillyho gravitační model

$$n = \frac{M_A + M_B}{\sqrt[2]{d_{AB}}}$$

Zdroj: vlastní úprava; pozn.: M_A = populační velikost první země, M_B = populační velikost druhé země, d_{AB} = geografická vzdálenost mezi středisky „A“ a „B“

Je nesporné, že uvedený vzorec vytváří pouze určité teoretické interakce, přesto lze tvrdit, že v geografických výzkumech slouží jako tradiční nástroj regionalizace (blíže např. Řehák et al., 2009). Účelnost předloženého vzorce spočívá v jeho samotné jednoduchosti a aplikovatelnosti. V tomto konkrétním případě pracuje (v čitateli) upravený Reillyho gravitační model s naznačenými populačními velikostmi států (M_A , M_B), na jejichž území se uskutečnil přilet nebo odlet. Posléze je do jmenovatele dosazena geometrická vzdálenost mezi středisky (M_A , M_B), jež je vypočítána jako kilometrská vzdálenost mezi bodem A a B⁶⁴. Tato vzdálenost, resp. hodnota její druhé odmocniny je aplikována z důvodu nejmenšího prostorového zkreslení a slouží jako ideální ukazatel regionalizace na řádově vyšších hierarchických celcích.

Reálné prostorové interakce jsou v případě této práce sledovány na základě počtu uskutečněných letů mezi středisky v jeden den (blíže metodika práce). Vzhledem k tomuto faktu nebyla použita jako verifikační proměnná počet realizovaných letů, ale počet přepravených cestujících jako jeden z dalších možných ukazatelů, díky kterému lze identifikovat jednotlivé letecké makroregiony (např. tab. 1). Do konkrétního sledovaného množství relací bylo zařazeno v celkovém počtu 10 zemí, mezi nimiž z hlediska kvantitativního figurovala právě i Indie. Mezi dalšími státy, jejichž letecké relace byly sledovány, lze zařadit: Spojené státy americké, Čínu, Velkou Británii, Německo, Irsko, Japonsko, Brazílii, Indii, Indonésii a Kanadu.

⁶⁴ Vzdálenost mezi geometrickými středy bodů A a B.

Je logické, že mezi první zemi, jejíž teoretické, ale i praktické interakce ovlivňují vzájemnou hospodářskou i jinou výměnu, byly brány Spojené státy americké, které jako jediné uzavřely s Indií zcela liberalizovanou výměnu osob, zboží i informací ve vzdušném prostoru. Jestliže se do gravitačního modelu dosadí trojice států Indie, Čína a Spojené státy americké, lze dojít k závěru, že ač Indie a Spojené státy americké disponují nadstandardními vztahy, včetně letecké deregulace, neukazuje se zde zřetelná orientace indické letecké dopravy do Ameriky. Tato teze je potvrzena mimo jiné i prostorovými interakcemi na obr. č. 6. Zjednodušeně řečeno se zde potvrzuje domněnka, že Indie je v rámci světové letecké přepravy výrazně podhodnocena a Spojené státy americké tak svou teoretickou gravitační silou pomyslně působí do vzdálenosti přibližně pouhých 5000 km⁶⁵.

Velice intenzivní frekvenci leteckých spojení vykazují naopak státy jako jsou Velká Británie, Německo a Indie. Specificky se posléze jedná o letiště Londýn, Frankfurt nebo Madras. Procesy hospodářské liberalizace v Indii výraznou měrou přispívají k velice intenzivnímu spojení s Velkou Británií, a to i v kontextu členství v Commonwealthu⁶⁶ a dalších historických konsekvencí. V této souvislosti lze z výsledků gravitačního modelu vysledovat fakt, že prostorové, reálné, ale i teoretické interakce mezi Indií a Velkou Británií jsou velice výrazné. Kromě jiného se zde projevuje právě i geografická blízkost (více jak 6500 km), přičemž teoretická vzdálenost, do níž svou gravitační spádovostí Velká Británie působí lehce převyšuje 6500 km⁶⁷.

V pořadí dalším státem, o němž by se dalo teoreticky předpokládat, že bude disponovat velice intenzivním spojením s Indií je více než miliardová Čína. Tento předpoklad, se v tomto případě zcela jednoznačně nepotvrdil. Přesněji řečeno, Indie je jistě zapojena svým leteckým provozem do čínského vzdušného prostoru, přesto díky přetrvávajícím hraničním konfliktům a hospodářskému protekcionismu obou zemí nelze jednoznačně potvrdit výraznou participaci a frekvenci leteckých spojů (vyjma několika významných čínských letišť). Naopak velice zajímavou destinací (i právě z pohledu cestovního ruchu), jenž se profiluje celou řadou uskutečněných leteckých spojů v napojení na několik indických letišť (Kolkata, Madras aj.), se ukazuje Indonésie. Ve srovnání např. s Japonskem⁶⁸ se zde projevuje důležitá prostorová, ale i reálná koncentrace leteckých spojů, směřující právě z Indie (obdobná frekvence spojů do Bangkoku⁶⁹).

⁶⁵ I za předpokladu výborných bilaterálních vztahů s Indií.

⁶⁶ Indové dnes např. v Londýně tvoří jednu z nejpočetnějších skupin cizinců.

⁶⁷ Čili se jedná o shodu jak teoretickou, tak reálnou.

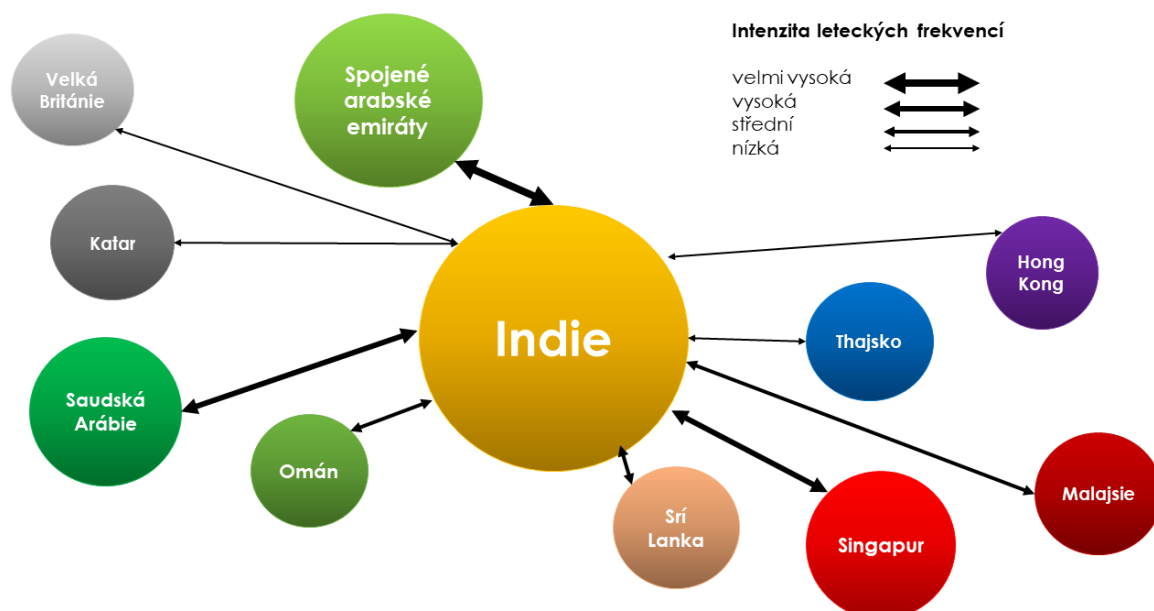
⁶⁸ Geografická vzdálenost nevykazuje extrémní rozdíly jako např. u Číny a USA. Ovšem s ohledem na skutečnost, že Indonésie je populačně více jak 2x větší než samotné Japonsko.

⁶⁹ Naopak, naprosto jako marginální letecká spojení se jeví mezi Indií, Brazílií a Kanadou. Z tohoto důvodu nebyly následně zařazeny do explanace výsledků gravitačního modelu.

K tomu, aby bylo možné korektně dokázat správnost předchozího verifikačního modelu, je následně podstatné přistoupit k sekundárnímu ověření datové základny opět skrze upravený Reillyho gravitační model. Stejným způsobem jako v předchozím případě bylo nakládáno se sekundárními daty ze serveru Openflights.org, přesto však při zpracování byly využity uskutečněné počty letů. Předložené schéma níže zřetelně identifikuje 10 nejvýznamnějších leteckých tras ve vztahu k Indii. Současně se zde projevuje i relativní geografická blízkost či vzdálenost, které jsou pomyslně znázorněny níže.

Letecká doprava, regionalizace a ekonomická aktivita jsou vzájemně závislé složky světového hospodářství, a jako takové vedou k vytváření těsnějších a silnějších vazeb mezi sebou, a tím k vzájemné integraci. Tato teze se ukazuje i v tomto případě, kdy se projevuje skutečnost, že reálná geografická blízkost implikuje velice těsné letecké vazby mezi státy. Jako konkrétní příklad je možné uvést Spojené arabské emiráty a Indii, jejichž vzájemná frekvence dosahuje hodnoty 86 letů za den. Další výrazné letecké interakce lze přisoudit pěti státům, které též disponují výraznou geografickou blízkostí k Indii, přesto jejich denní letecké frekvence se pohybují od 21 do 39 uskutečněných letů za den. V pořadí dalšími zeměmi, jejichž vzájemná výměna uskutečněných letů je poměrně významná, jsou např. Thajsko, Velká Británie, Katar a Hong Kong⁷⁰.

Obr. 8: 10 nejzatíženějších tras mezi Indií a okolními zeměmi dle počtu uskutečněných letů v roce 2012 (reálný stav)



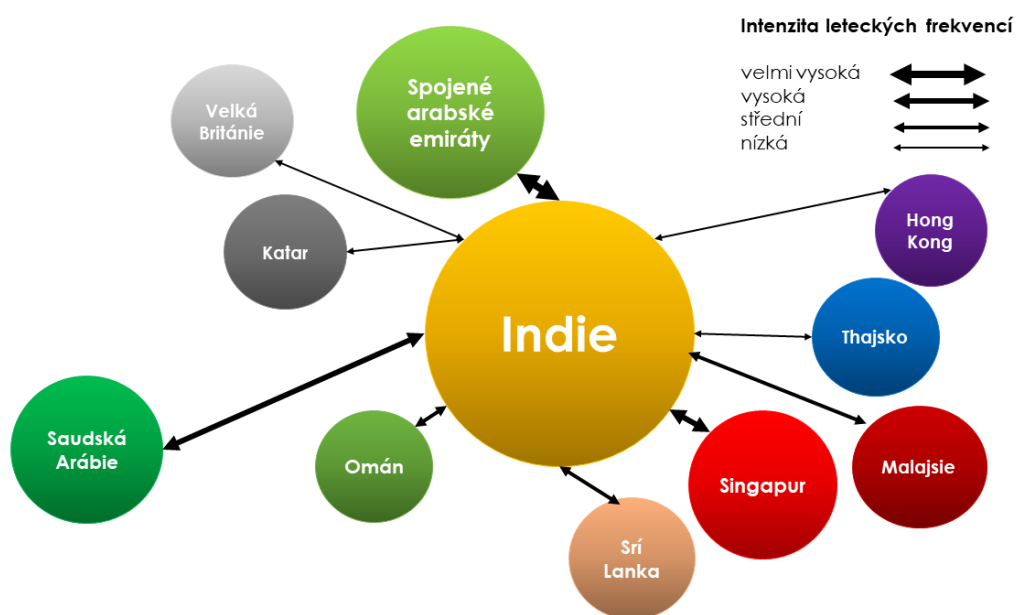
Zdroj: Openflights.org/data, vlastní zpracování

⁷⁰ Vzájemná frekvence uskutečněných letů se pohybuje od 14 do 18 spojení za den.

Obecně doprava velice úzce souvisí s mobilitou, a jako taková redukuje reálné i teoretické vzdálenosti. Časoprostorová konvergence relativizuje prostor a čas, tudíž lze říci, že existuje vztah mezi časoprostorovou kompresí a zapojením regionu do globální ekonomiky (Kořený, 2011). Je nesporné, že míra participace Indie na globální ekonomice bude diferenciována segment od segmentu národního hospodářství. Přesto jak je patrné z obr. 6 nebo obr. 9, role letecké dopravy v internacionalizaci Indie je více než zřejmá⁷¹.

Procesy globalizace se výraznou měrou podílejí na formování letecké dopravy. Opět zde platí, že v případě jižní Asie, resp. Indie je situace velice fragmentovaná. Indie těží ze své geografické pozice, která předjímá její hierarchické postavení v regionálním systému. Dochází tak k situaci, kdy na základě teoretických výpočtů Reillyho modelu, se ukazuje, že Indie svou gravitační silou působí zejména na kratší vzdálenosti. To znamená, že díky své výhodné geografické poloze se tak stává nodálním střediskem pro některé země, vyjma Saudské Arábie, Srí Lanky a Thajska, jejichž prostorová vzdálenost v gravitační struktuře je spíše konstantní. Potvrzuje se zde tak domněnka, že současný stav znázorněných interakčních vazeb odráží určité domnělé předpoklady popsané v teoretické části této práce. Současně se zde projevují i zřetelné frekvence, jejichž pozice jsou v systému regionální letecké dopravy více než zásadní. Konkrétně se posléze jedná o interakce s dynamickou spádovostí mezi Spojenými arabskými emiráty, Malajsií nebo Katarem.

Obr. 9: 10 nejzatiženějších tras mezi Indií a okolními zeměmi dle počtu uskutečněných letů v roce 2012 (teoret. stav)



Zdroj: Openflights.org/data, vlastní zpracování

⁷¹ Důležitou podmínku zde sehrává mezinárodní obchod a cestovní ruch.

6. Závěr

Letecká doprava je globálním odvětvím, které se stává jistým ukazatelem celosvětového vývoje lidské společnosti a nese tak s sebou jakési břímě potřeby se neustále posouvat a vyvíjet. Organizace dopravy je permanentním střetem aktérů a procesů sociálních, ekonomických, politických, kulturních a jiných dějin. Dochází tak ke změnám v objektivní realitě, která se snaží překonat rozpory v procesu prostorového uspořádání lidstva a s ním spojených skutečností. Z tohoto důvodu je základní akcent současného světového rozvoje kladen zejména na prostor jako na průsečík přírodních a společenských událostí.

V současné době lze určitým pomyslným a současně i prostorově socioekonomickým průsečíkem identifikovat Indii. Druhou nejlidnatější zemi světa, jež se vyznačuje nízkou mírou obecné infrastruktury, transformující se ekonomikou i společností, militarizací, a zvláště pak globalizujícím se leteckým trhem. V důsledku těchto a dalších faktorů, lze o Indii hovořit jako o jednom z hlavních subjektů multipolárního světa budoucnosti. Pozice Indie se v leteckém průmyslu v posledních několika dekádách zásadně proměnila a umožnila nebývalý rozvoj globální letecké dopravy, jehož se pomalu, ale jistě stal indický subkontinent výraznou součástí.

Předložená kvalifikační práce poměrně nekonvenčně a interdisciplinárně představuje problematiku letecké dopravy v současném globalizovaném světě jako stále méně rigidní obor. Letecká doprava se v tomto smyslu stává méně technicistní záležitostí a jako k takové je nezbytné k ní přistupovat s absencí nepružného vědomí. Systém letecké přepravy prochází od 90. let minulého století zásadními dynamickými změnami, jejichž charakter mění samou podstatu mobility obecně. Právě z těchto důvodů slouží globální letecká doprava jako jeden z patřičných indikátorů, jež je možné kvantifikovat jako důsledek globalizačních procesů.

Současně s tím však dochází i ke změnám v geografickém myšlení a jeho paradigmat, které vedou k jisté renesanci geografie jako vědy. Vzhledem k těmto skutečnostem se předložená práce snaží flexibilně přistupovat k celé řadě konceptů, teorií a tezí, které byť jen sebemenším způsobem participují na geografické organizaci letecké dopravy a do jisté míry ji tak předurčují. Proto hlavním cílem tohoto elaborátu je objasnění teoretických i reálných dopravních interakcí mezi Indií a dalšími leteckými regiony v důsledku globálních změn. Jedná se tedy o praktickou kvantitativní analýzu kauzálního charakteru, která sleduje a objasňuje provázanost procesů, jevů a dalších aspektů, které se podílejí na současném uspořádání globálního leteckého řádu.

Předložená práce je rozložena do několika stěžejních kapitol, které se snaží zejména podrobně popsat a vysvětlit, které proměnné ovlivňují geografickou distribuci letecké dopravy ve světě, včetně míry participace samotné Indie na tomto procesu. V celém elaborátu je pracováno především s kvantitativními datovými soubory ze serveru Openflights.org a Amadeus, jež slouží jako vhodný ukazatel prostorové distribuce letecké dopravy, a to i s přihlédnutím k některým negativním okolnostem vzhledem k charakteru dat.

Součástí práce je i několik hypotéz, které se snaží ověřit teoretickou platnost výroků v konfrontaci se zjištěnými výsledky zpracovaných datových souborů. V pořadí první hypotéza vychází z předpokladu, že Indie díky své geografické poloze a populační velikosti bude výrazným způsobem participovat na světové letecké dopravě. Tento předpoklad zcela potvrzen nebyl, a to z důvodu některých socialistických regulací, které stále v Indii přetrvávají a obecně z protekcionistického charakteru indického hospodářství. Na základě předchozí hypotézy se lze domnívat, že pomyslně vytvořený funkční region, je poměrně nestálý a relativně uzavřený. To znamená, že v samotné Indii bude možné identifikovat pouze několik nodálních letišť (tzv. hubů), které se především orientují na mezinárodní přepravu a zbytek indických letišť na přepravu vnitrostátní. Zmíněná domněnka se ukázala jako pravdivá. Mezi několik málo letišť, která přivádějí mezinárodní leteckou dopravu do jádrových středisek, patří např. Delhi, Mumbai, Hyderabad, Bangalore nebo Kolkata.

Zbývajících několik desítek indických letišť se primárně orientuje na domácí trh, jisté výjimky však je možné najít i zde, a to z důvodu indického cestovního ruchu a charterových letů. V pořadí třetí hypotéza vychází ze vzájemné geografické polohy Indie a Číny, dále pak z upraveného gravitačního Reillyho modelu a předpokládá, že i přes to, že Indie a Čína disponují více jak 1 miliardou obyvatel, jejich vzájemná letecká interakce bude vykazovat minimální frekvence. To vše z důvodu protekcionistických charakteristik obou hospodářství a dále přetrvávajících hraničních konfliktů mezi oběma státy. Indické a čínské úřady tak jednostranně zachovaly restriktce proti zahraničním investorům, jejich kapitálu a tím se tak zde potvrdila platnost vyřčené teze. Vzájemná letecká výměna osob a zboží se uskutečňuje pouze mezi hlavními sídelními středisky obou států a jejich vzájemná participace je pouze průměrná. To znamená, výrazně podhodnocená vzhledem k dynamice HDP a populační velikosti Indie i Číny.

Vzhledem k charakteru předkládané práce a jejím výsledkům, lze předpokládat, že popsané aspekty z teoretické části této práce obecně ovlivňují samotnou geografickou distribuci letecké dopravy. Přesto, se však v kontextu stále se rozvíjejícího indického trhu, ukazují tyto proměnné jako zcela zásadní z hlediska rozvoje v Indii. Tuto skutečnost potvrzují i výsledky analytické části a předložené kartogramy, které implicitně poukazují na poddimenzovanou participaci indických leteckých dopravců na globální letecké dopravě, a to právě z důvodu ekonomických a politických aspektů. Na základě analýz konkurenceschopnosti indických leteckých přepravců je proto možné usuzovat, že právě omezení plynoucí z indické regulační politiky vzdušeného prostoru, vede k další polarizaci, a tím tak k vytvoření několika pomyslných vrcholů v hierarchické síti indických letišť (Delhi, Mumbai, Madras atd.).

Projevuje se zde tak dynamická povaha transformujícího se leteckého průmyslu a nedostatek času, které vedou, potažmo vedly k tomu, že indická vláda neměla dostatek času a podkladů k řešení všech negativních externalit dopadajících na indickou společnost. Indické úřady tak jednostranně zachovaly restriktce proti zahraničním investorům a jejich kapitálu. Jednoduše řečeno, díky protekcionismu indických orgánů nemohly klasické zahraniční společnosti alokovat vlastní kapitál a dále rozšiřovat letecké flotily. Takovéto rozhodnutí však k zachování kontroly nad indickým vzdušným prostorem ze strany Indie bylo nezbytné. Vzhledem k napjatým vztahům mezi Indií a Pákistánem, případně Indií a Čínou si představitelé indické vlády uvědomovali nutnost obrany národních přepravců před zahraničními leteckými společnostmi.

Zjednodušeně řečeno, to znamená zachování si výhradního postavení v indickém vzdušeném prostoru. Jestliže by totiž Indie zpřístupnila svůj trh, zcela jistě by se odehrála konkurenční a cenová válka mezi dopravci. Vzniklou situací by tak ovšem indická vláda ohrozila integritu svého trhu a znemožnila další rozvoj tuzemských dopravců. V každém případě, jak již bylo naznačeno, důležitým prvkem při plánování letecké dopravy v Indii vždy zůstal pluralitní indický parlament, jenž zohledňoval práva a nároky všech sociálních skupin ve státě. To mělo za následek pozvolný rozmach procesu tempa deregulace prováděných reforem. Vznikl tak nutný konsensus přizpůsobení se jednotlivým státům, organizacím, společností a samotnému více jak miliardovému obyvatelstvu. Závěrem tak lze dojít k názoru, že současný stav indické letecké dopravy (participace Indie na globální letecké výměně osob a zboží) vykazuje výraznou poddimenzovanost, a je tak výsledkem působení celé řady faktorů, zmíněných v předchozích kapitolách.

Obecně poté závěrem platí, že Indie se snaží stát světovou velmocí, postavenou na „mnohostranné“ politice. Již od druhé poloviny 20. století je zřetelný posun právě v ekonomicko-dopravním pragmatismu tohoto regionálního hegemona, ležícího na indickém subkontinentu. Indické počínání na světovém, globálním, dopravním, ale i obecně politickém řádu se může jevit jako nevýrazné. Na druhé straně, právě Indii výše nastíněné metody jednání zcela vyhovují. Svých hlavních ekonomických, politických a dalších cílů se snaží dosáhnout skrze své postavení v SAARC (Jihoasijské sdružení pro regionální spolupráci). Jestliže však dochází uvnitř uskupení k animozitám, Indie obrací svou pozornost na bilaterální jednání, jež v mnoha případech přinesla pozoruhodné, a tak kýžené výsledky pro indický stát.

Předložená práce v konečném důsledku poukazuje na fakt, že i přes některé negativní jevy uvnitř samotné Indie, je možné identifikovat touhu podpořit hospodářský rozvoj a zlepšit tak služby a zapojit se větší mírou do globální organizace práce a společnosti v 21. století. Výsledné výpočty a grafické výstupy jednoznačně představují leteckou dopravu jako velice proměnlivý a dynamický fenomén, který reálně ovlivňuje současnou globalizaci, ale zároveň je jí ovlivňován. Mezi hlavní determinanty určující současný a další vývoj letecké dopravy ve světě, ale i na indickém subkontinentu, poté souhrnně patří především politické, ekonomické a institucionální proměnné, které podstatnou mírou formují směřování země. Ve srovnání s ostatními státy a z pohledu organizace letecké dopravy, představuje Indie důležitý průsečík globálního leteckého provozu. Přesto je však zřejmá orientace indického leteckého provozu na domácí trh a protekcionismus ve vztahu k zahraničním subjektům či investorům. Právě z těchto a dalších důvodů Indie ne zcela uvolnila své regulační rámce dopravní politiky a neumožnila tak úplnou deregulaci vzdušného prostoru. Indii tak lze zařadit mezi 10 nejvýznamnějších leteckých trhů z pohledu domácí přepravy, přesto však její potenciál stát se dominantním subjektem i v rámci mezinárodní dopravy není zcela naplněn.

Předložené téma této kvalifikační práce disponuje poměrně interdisciplinárním charakterem a jako takové bylo zpracováno. Ukazuje se, že globalizace se neudržitelným způsobem vyvíjí a nastavuje rámce současné společnosti, která se snaží implementovat a akceptovat její důsledky. Výsledný text je proto souhrnem fragmentace současných vědeckých přístupů, snažících se vnést nová a inovativní stanoviska ve vztahu přírodních a společenských jevů. Vzhledem k těmto skutečnostem a charakteru výsledků této případové studie se autor domnívá, že tento elaborát může posloužit i jako např. praktický nástroj pro identifikaci a následnou explanaci současných globalizačních tendencí s praktickým přesahem do geografie dopravy nebo korporátní sféry leteckých dopravců.

7. Literatura a zdroje

- BACKMAN, S. J., VELDKAMP, C. (1995): Examination of the Relationship between service quality and user loyalty. *Journal of Park and Recreation Administration*, 13, 2, pp. 29–41.
- BARNES, T. J. (2010): Taking the pulse of the dead: History and philosophy of geography. *Progress in Human Geography*, OnlineFirst, pp. 1–10.
- BAUMAN, Z. (1999): Globalizace. Důsledky pro člověka. Mladá fronta, Praha, 160 s.
- BERG, L. D. (2009): Discourse Analysis. In *International encyclopedia of human geography*. Elsevier, London, Amsterdam, pp. 215-221.
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2011): Teorie regionálního rozvoje. Nástin, kritika, klasifikace. Karolinum, Praha, 211 s.
- BRUECKNER, J. K. (2003): Airline Traffic and Urban Economic Development. *Urban Studies*, 40, 8, pp. 145–469.
- BUTTON, K. (2002): Debunking some common myths about airport hubs. *Journal of Air Transport Management*, 8, 3, pp. 177–188.
- CRESSWELL, T. (2004): Place: A Short Introduction. The genealogy of place. Blackwell, New Jersey, 168 p.
- DICKEN, P. (2011): Mapping the Changing Contours of the World Economy. The Guilford Press, New York, 619 p.
- DOBROUSZKES, F. (2006): An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14, 4, pp. 249–264.
- DOGANIS, R. (2002): Flying Off Course: The economics of international airlines. 3rd edition, Routledge, London, 368 p.
- ELDEN, S. (2009): Space I. in Kitchin, R., Thrift, N. (eds.). *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, Amsterdam, pp. 262–267
- FOUCAULT, M. (1996): O jiných prostorech. In M. Foucault *Myšlení vnějšku*. Hermann a synové, Praha, s. 76
- GAVORA, P. (2000): Úvod do pedagogického výzkumu. Paido, Brno, 261 s.
- GIDDENS, A. (1984): The constitution of society: outline of the theory of structuration. University of California press, California, 417 p.
- GIDDENS, A. (1990): The Consequences of Modernity. Stanford University Press, Stanford, 188 p.
- GOETZ, A.R. (1992): Air Passenger Transportation and Growth in the U.S. *Urban System Growth and Change*, 23, pp. 218–242.
- GORDON, S. (1997): Globalization and Economic Reform in India. *Asian Survey*, 51, 1, pp. 73–89.
- GREENE, D., WEGENER M. (1997): Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 5, 3, pp. 177–190

- GRIFFIN, T., HARRIS, R., WILLIAMS, P. (2002): *Sustainable Tourism: A Global Perspective*. Elsevier, Bodmin, 332 p.
- GUTTAL, S. (2007): Globalization. In *Development In Practice*. Taylor and Francis, Oxfordshir, 17, 4-5, pp. 523–531
- HAMPL, M. (1966): Příspěvek k teorii regionu. Sborník Čs. společnosti zeměpisné, Praha, s. 97–114.
- HAMPL, M. (1971): *Teorie komplexity a diferenciacie světa*. Univerzita Karlova, Praha, 184 s.
- HARVEY, D. (1989): *The Urban Experience*. Johns Hopkins University Press, Baltimore, Maryland, 312 p.
- HARVEY, D. (1991): *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Blackwell, Cambridge/Oxford, 388 p.
- HENDL, J. (2004): Přehled statistických metod zpracování dat. Portál, Praha, 583 s.
- HO, M., W. (1988): *Reanimating nature: the integration of science with human experience*, MIT Press, Beshara, 24, 5, pp. 16-25.
- HOYLE, B., KNOWLES, R. (2001): *Modern transport geography*. 2nd Edition, John Wiley&Sons Ltd., Chichester, 379 p.
- HUMMELS, D. (2007): Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21, pp. 131–154.
- CHRÁSKA, M. (2007): *Metody pedagogického výzkumu. Základy kvantitativního výzkumu*. Grada, Praha, 256 s.
- KAPLAN, R., D. (2012): *Pomsta Geografie. Co mapy vyprávějí o příštích konfliktech a boji proti osudu*. Bourdon, Trnová, 384 s.
- KARLSSON, C., OLSSON, M. (2006): The identification of functional regions: theory, methods, and applications. *Annals of Regional Science*, 40, pp. 1–18.
- KASARDA, J., D., GREEN, J.D. (2005): Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints, *Journal of Air Transport Management*, 11, 6, pp. 459–462
- KOŘENÝ, P. (2011): *Globalizace a letecká doprava: strategie střeoevropských klasických dopravců*. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Přírodovědecká fakulta, Praha, 156 s.
- KRAFT, S., BLAŽEK, J. (2012): Spatial interactions and regionalisation of the Vysočina Region using the gravity models. *Acta Universitatis Palackianae Olomucensis, Facultas Rerum Naturalium, Geographica*, 43, 2, s. 65–82
- KRUGMAN, P. (1994): The Myth of Asia's Miracle—A Cautionary Fable, *Foreign Affairs*, pp. 62–78
- LEVI, A., C. (2015): *The Geography of Air Passengers and Employment Patterns by US Core Urban Area Following the Great Recession: 2009–2012*. 52 pp.
- LONGLEY, P. (2000): Spatial Analysis in the New Millennium. *Annals of the Association of American Geographers*, 90, 1, pp. 157–165.
- MARADA, M. (2010): Důsledky deregulace letecké dopravy. *Geografické rozhledy*, 20, 5, s. 8–9

- MASSEY, D. (1984): *Spatial Divisions of Labour: Social Structures and the Geography of Production*, Macmillan, Basingstoke, 412 p.
- MASSEY, D. (1988): Uneven development: social change and spatial division of labour. In: D. Massey – J. Allen (eds.): *Uneven Re-Development: Cities and Regions in Transition*. Hodder, London, pp. 250–275
- MASSEY, D. (1991): A global sense of place. *Marxism Today*, 38, pp. 24–29
- MASSEY, D. (1993): Power-geometry and a progressive sense of place. In: Bird, J., Curtis, B., Putnam, T., Robertson, G., Tickner, L., eds, *Mapping the Futures: Local Cultures, Global Change*, Routledge, London, pp. 59–69
- MATOUŠEK, R. (2014): Prostorová spravedlnost. In: Matoušek, R., Osman, R. (eds): *Prostor(y) geografie*. Karolinum, Praha, 310 s.
- MEZŘICKÝ, V (2006): *Globalizace a globální problémy*. Praha: Univerzita Karlova v Praze: Centrum pro otázky životního prostředí, 312 s.
- MIRVALD, S. (1999): *Geografie dopravy I.*, Západočeská univerzita, Pedagogická fakulta, Plzeň, 71 s.
- MIYOSHI, T. (1997): *Successes and Failures Associated With the Growth Pole Strategies*. Unpublished M. A. Thesis, University of Manchester, Manchester.
- NAYAR, B. (1994): *The State and International Aviation in India: Performance and Policy on the Eve of Aviation Globalization*. Manohar, New Delhi, 359 p.
- NEAL, Z., P. (2011): The Causal Relationship Between Employment and Business Networks in U.S. Cities, *Journal of Urban Affairs*, 33, 2, pp. 167–184.
- NNAEMEKA, A. (2011): Globalization in the dynamics of human history: lessons and implications for the third world. *International Bi-Lingual Journal of Anti-Corruption, Law, Humanities, Social Sciences and Development Studies*, 2, 2, 12 p.
- OSMAN, R. (2014): Sociální prostor. In Matoušek, Roman; Osman, Robert (eds.). *Prostor(y) geografie*. Karolinum, Praha, s. 33–58, 26 s.
- PAASI, A. (2002a): Place and region: regional worlds and words. *Progress in Human Geography* 26, 6, pp. 802–811.
- PAASI, A. (2002b): Bounded spaces in the mobile world: deconstructing 'regional identity'. *Tijdschrift voor Economische et Sociale Geografie*, 93, pp. 137–148.
- PAVLÍNEK, P., SMITH, A. (1998): Internationalization and embeddedness in East-Central European transition: The contrasting geographies of inward investment in the Czech and Slovak republics. *Regional Studies*, 32, pp. 619–638.
- PECÁKOVÁ, I. (2007): *Současné trendy v letecké dopravě se zaměřením na evropský prostor*. Praha, Diplomová práce, VŠE v Praze, 116 s.
- PERROUX, F. (1955): Note sur la notion de pole de croissance. *Economie Appliquée*, 8, pp. 307–320
- PRUŠA, J., a kol. (2007): *Svět letecké dopravy*. 1. vyd. Galileo CEE Service ČR s.r.o., Praha, 315 s.

- RODRIGUE, J.-P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2006): *The Geography of Transport Systems*, Routledge, New York, 296 p.
- ŘEHÁK, S., HALÁS, M., KLAPKA, P. (2009): Několik poznámek k možnostem aplikace Reillyho modelu. *Geographia Moravica*, 1, s. 47–58.
- SARASWATI, S. (2001). Operating environment for a civil aviation industry in India. *Journal of Air Transport Management*, 7, pp. 127–135.
- SASSEN, S. (1991): *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, Princeton, 397 p.
- SCHENKMAN, J. (1955): *International Civil Aviation Organisation*, Librairie E. Droz, Geneve, 410 p.
- SONG, W., MA, Y. (2006): Hub-and-spoke system in air transportation and its implications to regional economic development. *Chinese Geographical Science*, 6, 3, pp. 211–216.
- STIGLITZ, J. (2002): *Globalization and its Discontents*. W. W. Norton & Comp, New York and London, 304 p.
- STIGLITZ, J. (2003): *Jiná cesta k trhu. Hledání alternativy k současné podobě globalizace*. Prostor, Praha, 408 s.
- SÝKORA, L. (2000): Globalizace a její společenské a geografické důsledky. In: Jehlička, P. – Tomeš, J. – Daněk, P. (eds.): *Stát, prostor, politika: Vybrané otázky politické geografie*. Univerzita Karlova v Praze: Přírodovědecká fakulta, Praha, s. 59–79
- TABB, W. K. (2008): *Globalization*. Microsoft Encarta 2009 [DVD] Redmond WA: Microsoft Corporation.
- VAN DE POL, Y. (1998): *The Myths of Flying Friends of the Earth*, Amsterdam
- VARADZIN, F. (2011): *Sociální a ekonomická rizika soudobého vývoje*. Professional Publishing, Praha, 180 s.
- WALLERSTEIN, I. et al. (1998): *Kam směřují sociální vědy: Zpráva Gulbenkianovy komise o restrukturalizaci sociálních věd*. SLON, Praha, 111 s.
- WILLIAMS, G. (2002): *Airline Competition: Deregulation Mixed Legacy*. Ashgate Publishing, Farnham, 188 p.
- WITTMER, A. (2011): *Aviation Systems: Management of the Integrated Aviation Value Chain*. Springer Heidelberg Dordrecht, New York, 238 p.
- ZELENÝ, L. (2007): *Osobní přeprava*. ASPI, Praha, 352 s.

Ostatní zdroje

Ministry of Civil Aviation, Government of India (2008). Organizational Setup. Retrieved April 20, 2008 from <<http://civilaviation.nic.in/>>.

Openflights (2012): Airport, airline and route data. <http://openflights.org/data.html>

The Economist Intelligence Unit, London, UK. India: Country Profile, September 2008.

The World Bank. The World Bank World Development Indicators Online, 2008. Available at www.worldbank.org/data/wdi/home.html.

8. Seznam obrázků, tabulek, grafů a vzorců

Obrázky

Obr. 1: Geografická distribuce indických letišť v roce 2015

Obr. 2: Názorná ukázka zpracovaných sekundárních dat z prostředí serveru Openflights.org z roku 2012

Obr. 3: Relativní zastoupení geografické distribuce osobní letecké dopravy ve světě v roce 2012

Obr. 4: Anamorfóza leteckých spojení v roce 2012

Obr. 5: Relativní zastoupení geografické distribuce osobní letecké dopravy ve světě v roce 2017

Obr. 6: Geografická distribuce letecké dopravy ve světě v roce 2012

Obr. 7: Frekvence leteckých spojů Indie a jejich napojení na globální sídelní systém v roce 2012

Obr. 8: 10 nejzatíženějších tras mezi Indií a okolními zeměmi dle počtu uskutečněných letů v roce 2012 (reálný stav)

Obr. 9: 10 nejzatíženějších tras mezi Indií a okolními zeměmi dle počtu uskutečněných letů v roce 2012 (teoretický stav)

Tabulky

Tab. 1: Komparace globálního objemu letecké dopravy dle jednotlivých makroregionů v letech 2011–2012

Tab. 2: 10 nejvíce zatížených leteckých tras dle počtu přepravených osob v letech 2011 a 2012

Tab. 3: SWOT analýza

Grafy

Graf 1: Gravitační spádovost indické letecké dopravy mezi jednotlivými letišti v roce 2012

Vzorce

Vzorec č. 1: Upravený Reillyho gravitační model