

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra humanitních věd



Diplomová práce

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Bc. Miroslav Vavroušek

© 2020 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Miroslav Vavroušek

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Název anglicky

The issue of regional airport as a development factor

Cíle práce

Cílem práce je návrh možnosti využití regionálního letiště jako rozvojového prvku, který by operativně reagoval na místní poptávku a mohl by čerpat finanční prostředky z evropských fondů. Nutný je pohled na problematiku i všech zúčastněných aktérů i veřejnosti. Provedení šetření, jeho vyhodnocení a následné zhodnocení dopadů letecké dopravy na rozvoj vybraného regionu území ČR. Zjištění oblastí a míry příspěvku vybraného regionálního letiště pro rozvoj regionu. Zhodnocení vlivu ekonomického, sociálního, environmentálního a politického.

Metodika

Teoretická část a charakteristika prostředí vychází ze studia dokumentů zaměřených na danou problematiku. Terénní šetření bude provedeno kvantitativním a kvalitativním přístupem. Kvantitativní šetření řešeno pomocí dotazníku a kvalitativní šetření se zainteresovanými aktéry formou polostrukturovaných rozhovorů. Výsledky budou zhodnoceny, diskutovány a bude stanoven závěr. Pro zpracování práce byla zadána tato osnova: Úvod, Cíl práce a metodika, Teoretické východiska, Charakteristika prostředí, Analýza dotazníkového šetření, Vyhodnocení terénního šetření, Zhodnocení výsledků a doporučení.

Doporučený rozsah práce

40 – 60 stran

Klíčová slova

regionální rozvoj, doprava, letecká doprava, nástroje financování regionu, typologie letišť, letištní infrastruktura, ekonomika letišť, negativní vlivy letecké dopravy, evropské fondy, dotace

Doporučené zdroje informací

- DISMAN, Miroslav. Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele. 4., nezměněné vydání. Praha: Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.
- MESTRE, Vincent. Effects of Aircraft Noise: Research Update on Select Topics. vyd. Transportation Research Board, 2008. ISBN 978-0-309-09806-9.
- Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020 v kostce. 3. aktualizované vydání. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2017. ISBN 978-80-7538-124-8.
- PROVAZNÍKOVÁ, Romana. Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha: Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5608-0.
- PRUŠA, Jiří et al. Svět letecké dopravy. II. Il., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.
- SENGUTTUVANPTA, P. S. Principles of Airport Economics. India: Excel Books, 2016. ISBN 978-8174465238.
- STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. Regionální politika a její nástroje. Praha: PORTÁL s. r. o., 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.
- VITURKA, Milan et al. Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky. Praha: Grada Publishing a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3638-9.
- WOKOUN, René. Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování). Praha: Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
- ZELENÝ, Lubomír. Osobní doprava. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Předběžný termín obhajoby

2019/20 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Pavla Varvažovská, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra humanitních věd

Elektronicky schváleno dne 17. 11. 2020

prof. PhDr. Michal Lošťák, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 19. 11. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 19. 11. 2020

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 19. 11. 2020

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Pavle Varvažovské, Ph.D., za odborné vedení, cenné podněty, rady a ochotu v průběhu zpracování této diplomové práce. Velké poděkování rovněž patří statutárnímu městu Jihlava za poskytnutí podkladů. Děkuji především své rodině za velkou míru trpělivosti a podpory během mého studia.

Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje

Abstrakt

Obsah diplomové práce se zabývá vztahem regionálního letiště k regionu a jeho rozvoji. Hlavním cílem práce je zjistit, zda může jihlavské letiště přispět k rozvoji regionu, jak může být letiště využito a zdali je možné využít pro jeho rozvoj prostředků z evropských fondů. Součástí je i pohled na celkovou problematiku ze strany dalších zainteresovaných aktérů (veřejnost, podniky, samospráva). Práce obsahuje dvě stěžejní části - teoretická východiska a charakteristiku prostředí, tedy praktickou část. Teoretická práce vymezuje základní pojmy a východiska z oblasti rozvoje regionu, možností a způsobů jeho financování, dopravy, zejména pak letištní infrastruktury. V rámci teoretické přípravy je zpracován přehledu dotačních nástrojů, rozdělení letišť v rámci území ČR, ekonomika letišť a komparace vybraných provozních ukazatelů. Charakteristika prostředí se zabývá aplikací teoretických poznatků do reálného prostředí regionálního letiště a příslušného regionu. Součástí charakteristiky prostředí je deskripce sledovaného regionálního letiště a regionu, dále jsou zde zpracovány výsledky kvalitativního výzkumu provedeného na místních vybraných firmách samosprávě a kvantitativního výzkumu, který proběhl formou dotazníkového šetření na zainteresované veřejnosti. Závěr praktické části obsahuje vyhodnocení obou částí výzkumu včetně statistického ověření stanovených hypotéz a zhodnocení možností financování a budoucího rozvoje letiště. K vypracování práce bylo použito následujících metod: analýza, syntéza, deskripce, komparace, dedukce a základních matematicko-statistických metod. Kvantitativní část práce byla provedena podle následujícího scénáře: formulace problému, formulace teoretických a pracovních hypotéz, rozhodnutí o populaci a vzorku, provedení pilotní studie, zvolení techniky sběru dat, sestavení nástroje pro sběr (dotazník), provedení předvýzkumu, vlastní sběr dat, analýza dat, interpretace závěrů. Hlavním přínosem práce je její komplexnost a ucelenost zkoumané problematiky, včetně nezbytných legislativních podpor a souhrnu postupů v případě provádění obdobně zaměřeného šetření tak, aby jeho výsledky objektivně reflektovaly potřeby daného prostředí.

Klíčová slova: regionální rozvoj, doprava, letecká doprava, nástroje financování regionu, typologie letišť, letištní infrastruktura, ekonomika letišť, negativní vlivy letecké dopravy, evropské fondy, dotace.

The Issue of Regional Airport as a Development Factor

Abstract

The content of the diploma thesis deals with the relationship of the regional airport to the region and its development. Main aim is to find out whether Jihlava airport can contribute to the development of the region, how the airport can be used and whether European funds can be used for its development. Main aim also includes a look at the overall issues by other stakeholders (public, businesses, self-government). The work contains two main parts - theoretical background and characteristics of the environment, ie the practical part. The theoretical work defines the basic concepts and starting points of the development of the region, possibilities and methods of its financing, transport, especially airport infrastructure. As part of the theoretical preparation, an overview is prepared subsidy instruments, division of airports within the territory of the Czech Republic, economics of airports and comparison of selected operational indicators. The characteristics of the environment deal with the application of theoretical knowledge to the real environment of the regional airport and the relevant region. Part of the characteristics of the environment is a description of the monitored regional airport and region, they are further processed here results of qualitative research conducted on selected local companies of self-government and quantitative research, which took place in the form of questionnaire survey of the interested public. The conclusion of the practical part contains an evaluation both parts of the research, including statistical verification of established hypotheses and evaluation of financing options and future development of the airport. The following methods were used to develop the work: analysis, synthesis, description, comparison, deduction and basic mathematical-statistical methods. The quantitative part of the work was performed according to the following scenario: problem formulation, formulation of theoretical and working hypotheses, population and sample decisions, pilot study, selection of data collection technique, compilation of collection tool (questionnaire), preliminary research, data collection, data analysis, conclusions interpretation. The main benefit of the thesis is its complexity and integrity of the researched issues, including the necessary legislative support and a set of procedures in the case of conducting a similarly focused survey so that its results objectively reflect the needs of the environment.

Keywords: regional development, transport, air transport, financing instruments of the region, typology of airports, airport infrastructure, airport economics, negative effects of air transport, European funds, subsidies.

Obsah

1 Úvod.....	14
2 Cíl práce a metodika	15
2.1 Cíl práce	15
2.2 Metodika.....	16
2.2.1 Analýza prostředí pilotáží a předvýzkum	18
2.2.2 Chí-kvadrát test dobré shody	18
3 Teoretická východiska	20
3.1 Vymezení základních pojmů	20
3.1.1 Problém a problematika	20
3.1.2 Region	20
3.1.3 Rozvoj	21
3.2 Regionální rozvoj	21
3.2.1 Teorie regionálního rozvoje	22
3.2.2 Zásady politiky soudržnosti	25
3.2.3 Rozvojové osy	26
3.2.4 Regionální konkurenceschopnost	27
3.2.5 Aktéři regionálního rozvoje	29
3.3 Společná klasifikace územních statistických jednotek NUTS	30
3.3.1 Klasifikace CZ-NUTS.....	31
3.4 Veřejné a smíšené statky	32
3.5 Nástroje pro financování regionální politiky.....	33
3.5.1 Dotace a jejich podstata	33
3.5.2 Evropské strukturální a investiční fondy 2014-2020 (ESIF)	35
3.5.3 Investiční pobídky	37
3.6 Dotační selhání letištní infrastruktury	38
3.6.1 Následky a dopady místních faktorů.....	39
3.7 Doprava	40
3.7.1 Letecká doprava	40
3.7.2 Charakteristika letecké dopravy v Evropě	42
3.7.3 Počátky letecké dopravy na našem území.....	42
3.7.4 Hlavní negativní vlivy působení dopravy na životní prostředí.....	43
3.7.5 Subvence do dopravní infrastruktury ČR.....	45
3.8 Letiště	45
3.8.1 Letištní síť České republiky a její provozování	45
3.8.2 Kritéria členění letišť	46
3.8.3 Typologie letišť dle Evropské unie	48
3.8.4 Komparace provozních a ekonomických ukazatelů vybraných letišť ČR	49

3.8.5	Typy vlastnických struktur	51
3.8.6	Ekonomika letišť	52
4	Charakteristika prostředí.....	54
4.1	Kraj Vysočina.....	54
4.1.1	Demografické a ekonomické ukazatele	54
4.1.2	Dopravní infrastruktura kraje.....	55
4.1.3	Okres Jihlava a město Jihlava	56
4.2	Letiště Jihlava.....	57
4.2.1	Obecné informace o letišti	57
4.2.2	Současná infrastruktura letiště Jihlava.....	58
4.2.3	Studie rozvoje a využitelnosti	59
5	Terénní šetření.....	60
5.1	Kvantitativní šetření	60
5.1.1	Překážky při sběru dat.....	61
5.1.2	Vyhodnocení dat	61
5.1.3	Statistické ověření hypotéz	68
5.2	Kvalitativní šetření	71
6	Zhodnocení výsledků práce a doporučení	74
7	Diskuze	76
8	Závěr.....	79
9	Seznam použitých zdrojů	80
	Přílohy	88

Seznam obrázků

Obrázek 1	Ganttův diagram časového rozložení zpracování empirické části	18
Obrázek 2	Magický pětiúhelník regionálního rozvoje	21
Obrázek 3	Porterův diamantový model	23
Obrázek 4	Pojetí regionálního rozvoje a vztah k regionální politice.....	24
Obrázek 5	Rozvojové osy a oblasti v ČR	27
Obrázek 6	Pyramidový model konkurenceschopnosti	28
Obrázek 7	Aktéři regionálního rozvoje a jejich vztahy	30
Obrázek 8	Prostorová omezenost užitku statků.....	33
Obrázek 9	Typy dotací.....	34
Obrázek 10	Grafický přehled rozdělení financí mezi OP (2014-2020).....	37
Obrázek 11	Přehled pohybů v celé ČR v měsíci červenci (2019/2020).....	50

Obrázek 12	Letiště Jihlava (LKJI).....	57
Obrázek 13	Zájem o rozvoj regionu	63
Obrázek 16	Účel návštěvy a využití současných služeb jihlavského letiště.....	64
Obrázek 15	Hodnocení popularity potenciálních akcí na letišti	65
Obrázek 18	Hodnocení vliv faktorů spojených s rozvojem letiště	66
Obrázek 19	Vzdálenost bydliště respondentů od jihlavského letiště.....	66
Obrázek 20	Hodnocení stávajícího letového provozu jako zatěžujícího	67
Obrázek 21	Doba bydlení respondentů v lokalitě.....	68
Obrázek 22	Historie vývoje NUTS.....	94
Obrázek 23	Vzlet inženýra Jana Kašpara – dobová pohlednice	105

Seznam tabulek

Tabulka 1	Vývoj přístupů k regionálnímu rozvoji.....	29
Tabulka 2	Porovnání úrovní hluku podle zdroje	44
Tabulka 3	Vybavenost krajů letišti	46
Tabulka 4	Srovnání ekonomických ukazatelů vybraných mezinárodních regionálních letišť v ČR.....	51
Tabulka 5	Letiště na území Kraje Vysočina	55
Tabulka 6	Sociodemografická struktura respondentů	62
Tabulka 7	Čtyřpolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^1_0)....	68
Tabulka 8	Čtyřpolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^2_0)....	69
Tabulka 9	Devítipolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^3_0)....	70
Tabulka 10	Klasifikační kritéria	92

Seznam použitých zkratk

AIP	Aeronautical information publication (Letecká informační příručka)
AMSL	Above mean sea level (Nad střední hladinou moře)
ATZ	Aerodrome traffic zone (Letištní provozní zóna)
ČR	Česká republika
ČSR	Česko-Slovenská republika
dB	Decibel
dBA	Decibel na prahu slyšitelnosti lidského ucha
EHP	Evropský hospodářský prostor
ES	Evropské společenství

EU	Evropská unie
FIR	Flight information region (Letová informační oblast - celá oblast území celé ČR)
HDP	Hrubý domácí produkt
ICAO	International Civil Aviation Organization (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
NATO	North Atlantic Treaty Organization (Severoatlantická aliance)
NM	Nautical miles (Námořní míle)
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development (Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj)
OP	Operační program
OSVČ	Osoba samostatně výdělečně činná
ŘLP ČR	Řízení letového provozu ČR, s.p.
VFR	Visual flight rules (Pravidla pro let za viditelnosti)

1 Úvod

„Můj guru v oblasti byznysu mi kdysi řekl, že jediným legitimním nárokem na zisk jsou inovace. Časem jsem pochopil, že inovace jsou také jediným nástrojem udržitelného rozvoje“ (Zahradníček).

Hospodářský prostor Evropy je doslova protkán dopravními cestami. Liberalizace prostředí otevřela široké spektrum možností dalšímu rozvoji všem druhům dopravy. Specifickou roli v této oblasti zaujímá letecká doprava, kterou nelze chápat jen jako izolovanou oázu přinášející užitek konkrétním uživatelům, ale jako důležitý článek řetězce složitého systému, který působí na své okolí a mění jej stejnou měrou, jako samo okolí mění jeho strukturu. Přestože letectví zapustilo své kořeny do naší mysli již před mnoha lety, jedná se přesto o poměrně nový způsob dopravy, který může působit na člověka zvýšenou senzitivitou. Dávno si lidé přivykli trávit minuty a hodiny v dopravních zácpách na silnicích, jejichž kapacity byly často podceněny již během jejich výstavby a které zásobují materiálem, výrobky, lidmi i lidským kapitálem vzdálená místa. A je to právě člověk, který žije v určitém místě, jeho rozhled, vzdělání, kritičnost a přizpůsobivost, který rozhoduje o rozvoji, modernizaci a daném prostředí, ve kterém bude on sám i budoucí generace žít.

Samotnou dopravu a leteckou dopravu zvláště, je proto nutné vnímat jako multidisciplinární odvětví, které přímo odráží úroveň daného regionu a současně do něj promítá politické, ekonomické, technické, sociální a v neposlední řadě i ekologické aspekty. Pochopením problematiky propojenosti a závislosti jednotlivých aspektů současně porozumíme struktuře regionu při snaze o jeho rozvoj.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem této práce je zjistit, zdali regionální letiště Jihlava může přispět k rozvoji regionu Vysočina, jak může být využito, jaký může být směr budoucího rozvoje tohoto letiště a zdali je možné podpořit rozvoj letiště z veřejných finančních zdrojů, respektive evropských fondů. K tomu je potřeba znát obecný postoj k poptávce po rozšíření dopravní obslužnosti a konektivity tohoto typu dalších zainteresovaných aktérů, kterých se problematika rovněž dotýká (místní firmy, veřejná správa).

Hlavní cíl práce má oporu v dílčích cílech, které zahrnují:

- prostudování a rešerši odpovídající příslušné odborné literatury týkající se regionu a jeho rozvoje, jeho financování, dále literatury zaměřené na dopravní infrastrukturu, zejména na leteckou dopravu a letiště, včetně jejich působení a dopadů na okolí;
- deskripci a charakteristiku regionu a kraje, kde se nachází sledované letiště, popis sledovaného letiště, jeho současný stav, provozování a vybavenost;
- přípravu a realizaci pilotáže formou nestrukturovaného rozhovoru zkoumající zájem obyvatel o region a jihlavské letiště;
- provedení skrytého pozorování v místě letiště Jihlava;
- přípravu polostrukturovaného rozhovoru a oslovení místních samospráv a vybraných firem s cílem získat informace o jejich zájmu a postoji k jihlavskému letišti;
- sestavení dotazníku a jeho realizaci v cílové skupině populace (v okolí jihlavského letiště, ve statutárním městě Jihlavě a přilehlých obcích) na základě provedené pilotáže, jehož úkolem je zjistit do jaké míry se současný i budoucí provoz na jihlavském letišti dotýká místních obyvatel a jak se podílí jejich pohlaví, dosažené vzdělání nebo doba žití v lokalitě na zájmu o rozvoj letiště i regionu;
- analýzu kvalitativního a kvantitativního šetření (vyhodnocení a analýzu polostrukturovaného rozhovoru a dotazníkového šetření);
- převedení věcných hypotéz do statistických a jejich ověření pomocí statistické metody chí-kvadrát;

- sumarizaci výsledků, zhodnocení směru rozvoje letiště, možnosti financování rozvoje letiště, stanovení závěrů a doporučení.

2.2 Metodika

Vytvoření práce podporovalo hned několik metod. V **teoretické části** bylo užito literární rešerše z několika odborných tuzemských i zahraničních zdrojů, zabývajících se problematikou rozvoje, regionálním rozvojem v teoretické i praktické sféře, dopravou obecně, leteckou dopravou a letišti z pohledu provozování a financování. Stěžejní bylo rovněž porozumět vlivům, kterými letecká doprava působí na své okolí a obráceně, jak může okolí působit na leteckou dopravu. První část práce je věnována vysvětlení a definování základních pojmů, kterých se téma diplomové práce dotýká, dále se práce věnuje zpracováním sekundárních zdrojů z oblasti regionálního rozvoje pomocí analýzy a syntézy a je provedena elementární deskripce základů politiky soudržnosti a navazujících témat. Pozornost je věnována zejména možnostem rozvoje na rozvojových osách, schopnostmi regionu konkurovat a deskripci funkcí a vztahů jednotlivých aktérů regionálního rozvoje.

Pokračování teoretické části se věnuje pomocí metody abstrakce a následnému užítí metody syntézy zpracování klasifikace územních jednotek do evropských i národních celků s důkladným přihlédnutím k jejich možnosti financování pomocí různých nástrojů. Za pomoci výše uvedených metod je rovněž zpracována příslušná doprovodná legislativa. Na základě subvencí regionům dále navazuje zpracování a deskripce přehledu jednotlivých evropských strukturálních a investičních fondů, coby hlavních nástrojů financování regionální politiky a jejich vazby na národní operační programy.

Samostatná kapitola teoretické části je věnována dopravě se zacílením na leteckou dopravu, její charakteristiku, historii, národní rozvoj, ale hlavně její vliv na okolní prostředí včetně konkrétních dopadů. Letecká doprava by ovšem neobešla bez svého zázemí, kterým jsou letiště a podpůrná příslušná infrastruktura. Závěrečná kapitola teoretické části se opět, pomocí literární rešerše a návazných metod analýzy a syntézy, věnuje letišťům, jejich členěním, vybavenostem a infrastrukturou a s využitím metody deskripce přibližuje způsoby provozování letišť a jejich ekonomiku. Získané poznatky z teoretické části sloužily pro konstrukci části empirické.

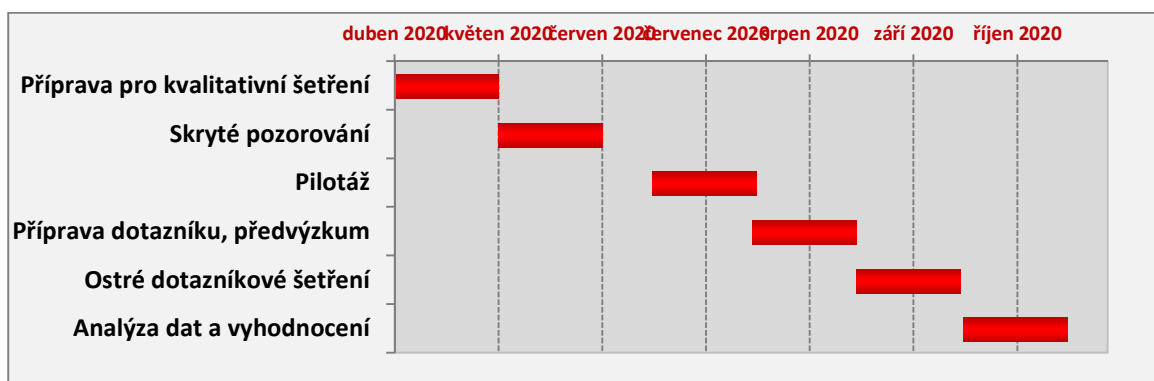
Východiska **terénního šetření** jsou založena na kombinaci kvalitativního a kvantitativního přístupu. Charakteristika prostředí v úvodu, s využitím analýzy sekundárních zdrojů, přibližuje vlastnosti zkoumaného regionu v obecné, ekonomické i demografické rovině. Dále je pozornost soustředěna na dopravní infrastrukturu kraje, zejména pak na místní letiště jeho polohu, vybavenost, služby a vztah ke svému okolí. Praktická část dále pokračuje hlavní částí, ve které jsou zpracovány výsledky kvantitativního šetření z hlavního dotazníkového šetření, provedeného na 219 respondentech, které mělo ověřit, zda podpora rozvoje veřejností může být ovlivněna faktory souvisejícími s letovým provozem a vztah veřejnosti ke stávajícímu letovému provozu a samotnému letišti. Pro získání informací v rámci dotazníkové šetření bylo využito elektronické formy v systému Survio. Samotné aplikaci dotazníkové šetření předcházelo důkladné obeznámení se s problematikou formou **pilotáže** provedené na vzorku čtyřech místních obyvatel a ověření srozumitelnosti finální verze dotazníku. Dále pokračuje statistické vyhodnocení hypotéz hlavního šetření pomocí zvolené metody testu dobré shody **chi-kvadrát**, která ověřila, respektive vyvrátila stanovené hypotézy zaměřené na zájem veřejnosti o svůj region a letištní infrastrukturu.

Doprovodná součást empirické části byla podpořena kvalitativním šetřením, který byl řešen pomocí nestrukturovaných (volných) rozhovorů, s hlavními zainteresovanými aktéry na téma zjišťující současný pohled na problematiku letiště a jejich informovanosti o jeho možném směru rozvoje. Při vytěžování aktérů z řad obyvatel bylo při technice volného rozhovoru několikrát přistoupeno k „trychtýřové“ metodě kladení otázek. Aby bylo možné nahlédnout do jádra problematiky co nejhluběji a bylo možné odkrýt přirozené jevy, byla jako další technika získávání dat zvolena metoda **skrytého pozorování** v místě prostředí zkoumaného subjektu, tedy jihlavského letiště. V rámci dotazovacích technik u podnikatelských subjektů a municipalit, které disponovaly rozvinutou hierarchií organizační struktury, bylo žádoucí získat odpovědi od relevantních osob, proto bylo nutné přistoupit k oficiálnímu způsobu komunikace a získávat odpovědi a podklady formou dotazování přes elektronickou poštu nebo telefonní hovory. Vzdálených dotazů bylo využito i vzhledem ke stavu vývoje koronavirové situace (SARS-CoV-2) v ČR

Veškeré fáze jednotlivých šetření a analýzy dat byly prováděny tak, aby jejich jednotlivá návaznost byla co nejplynulejší a došlo k získání dat co možná nejvyšší validity

a relevantnosti, přestože místy nutně docházelo k jejich vzájemnému prolnutí nebo dílčímu zpracování a doplňování. Časový harmonogram jednotlivých fází uvádí Obrázek 1.

Obrázek 1 Ganttův diagram časového rozložení zpracování empirické části



Zdroj: Vlastní zpracování.

2.2.1 Analýza prostředí pilotáží a předvýzkum

Než se přesuneme ke kapitolám zpracovávajícím teoretickou rovinu této práce, je potřeba vysvětlit použité techniky empirického šetření. Úkolem analýzy prostředí je předběžné zjišťování informací o řešeném problému a jejich dostupnosti. Disman (2011, s. 120) vysvětluje, že si tak ověříme reálnost uvažovaného výzkumu. Současně upozorňuje na odchylky ve výkladu pojmů *předvýzkum* a *pilotáž*, které lze nalézt v zahraniční literatuře. Podle Dismana je pilotáž „prováděna na malé skupině vybrané populace, kterou hodláme studovat. Technika tohoto kroku se podstatně liší od techniky, kterou hodláme využít ve vlastním výzkumu; nejčastěji zde používáme kvalitativní postupy...“ (Disman, 2011, s. 121). Disman (2011, s. 122) upozorňuje rovněž na důležitost fáze výzkumu, protože zde dochází k otestování nástrojů užitých v hlavním výzkumném šetření. Zmiňuje provádění revizních postupů nejlépe právě na cílové skupině.

2.2.2 Chí-kvadrát test dobré shody

Hypoteticky lze předpokládat, že náhodný výběr ze základního souboru má určité rozdělení. To je potřeba ověřit statistickou metodou a pro testování závislosti, respektive nezávislosti (Hendl, 2019, s. 392). Vhodnou, ale také nejvyužívanější, metodou je Pearsonův chí-kvadrát test. Stanovením nulové hypotézy říkáme, že náhodné veličiny jsou na sobě vzájemně nezávislé. Základem testu je porovnání četností pozorovaných v experimentu. Četnosti kvantitativních znaků jsou sumarizovány a následně zaznamenány

do kontingenční tabulky a je posuzován rozdíl mezi četností teoretickou a zjištěnou experimentem. Testem dobré shody dojde k ověření, zdali je rozdělení způsobeno náhodně, nebo zdali je důvodem nějaká závislost. Pokud je na základě výsledku testu vzájemná závislost znaků zjištěna, zamítáme nulovou hypotézu a přistupujeme k hypotéze alternativní (Institut biostatistiky a analýz, ©2020).

3 Teoretická východiska

3.1 Vymezení základních pojmů

3.1.1 Problém a problematika

Za "problém" je většinou považován takový stav, který je nežádoucí a není okamžitě dosažitelný, když živá bytost má nějaký cíl, ale netuší, jak jej dosáhnout (Davidson, 2003, s. 178).

Problém rovněž nastává, když rozporujeme stávající stav se stavem požadovaným a jeho řešení není na první pohled viditelné. Problém nelze ponechat bez povšimnutí a vyžaduje vždy nějaké řešení. Aby bylo možné najít řešení problému, je nejprve třeba identifikovat a porozumět rozhodujícím aspektům daného stavu. Problematikou pak označujeme celý okruh jednotlivých problémů. (Davidson, 2003, s. 267)

3.1.2 Region

Předtím, než se budeme věnovat vlastní problematice regionálního rozvoje, je zapotřebí si tento termín vysvětlit a patřičně definovat. Přestože se na první pohled zdá význam sousloví zcela zřejmý, existuje několik jeho vysvětlení. Stejskal (2009, s. 20) se odráží hned od tří komplexních pojetí významu "region". Jejich shrnutím zjistíme, že za region se považuje část národního hospodářství, jehož hranice jsou formálního typu, ovlivněné ekonomickými bariérami. Současně lze za region považovat jasně definované území s vlastní specifickou infrastrukturou a elementy, na kterém se aplikováním regionální politiky snažíme dosáhnout lepšího blahobytu místních obyvatel.

V zákoně č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje je pojem region vysvětlen jako "územní celek, vymezený územními obvody krajů a obcí, jehož rozvoj může být podporován podle tohoto zákona" (Zákon č. 248/2000 Sb, § 2). Pro další detailnější potřebu můžeme regiony rozdělit na přirozené a administrativní.

Přirozený region - přirozený územní celek s relativně uzavřenými vztahovými procesy a územní dělbou funkcí.

Administrativní region - územně vymezená jednotka určité velikosti pro výkon veřejné správy. Jedná se o region uměle vytvořený a ve většině případů jeho hranice

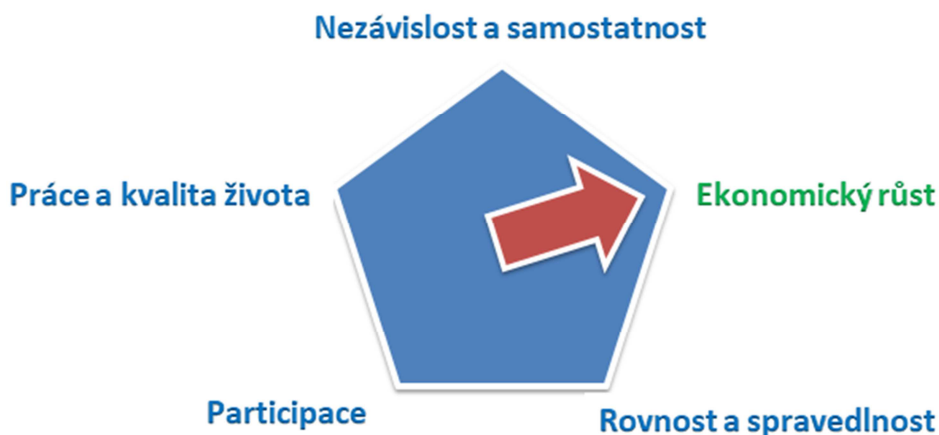
nekopírují reálné procesy daného území. Míra odlišnosti účelově zřízených hranic od skutečných se může různě lišit.

3.1.3 Rozvoj

Samotná definice regionu by nám ovšem nestačila a je potřeba si rovněž vysvětlit pojem *rozvoj*. Stejskal (2009, s. 22) se opět dotýká několika definic a vyvrací jejich jednoznačnost. Souhrnně ale můžeme za rozvoj považovat postupně uskutečňovaný proces změn, které zvyšují účelnost a efektivnost využívání zdrojů, ovlivňují danou podstatu entity, mění hodnotové postoje a ideje a mění prvotní stav do stavu žádaného.

Pro snadnější představu, radí Stejskal (2009, s. 22) definovat rozvoj pomocí tzv. *magického pětiúhelníku*, složeného z: I. Ekonomického růstu, II. Práce a kvality života, III. Rovnosti a spravedlnosti, IV. Participace a V. Nezávislosti a samostatnosti.

Obrázek 2 Magický pětiúhelník regionálního rozvoje



Zdroj: Vlastní zpracování dle Stejskala (2009, s. 22).

3.2 Regionální rozvoj

Již delší dobu stoupá v České republice zřetelný zájem o problematiku související s regionálním rozvojem. Existuje několik příčin, proč tomu tak je. Na straně jedné jsou zde příčiny v trvání regionálních rozdílů, jako je např. míra nezaměstnanosti, výše mezd apod., dále úsilí ze strany EU o provádění regionální politiky v moderním pojetí. Podle Víturky (2010) se pojem "regionální rozvoj" stává čtenějším a stále více populárním, a to zejména od vstupu České republiky do Evropské unie. Význam regionálního rozvoje posiluje rovněž decentralizace veřejné správy a s ní související zájem věnovaný regionální politice, která nese odpovědnost za lokální aspekty vytvářené globální ekonomikou. Původní,

ekologicky zaměřený, trend smýšlení o "*globálním uvažování, ale lokálním konání*" nabírá v regionální politice praktického významu zejména ve vztahu ke konkrétním strategiím rozvoje, které navíc zahrnují další komponenty (sociální, environmentální a ekonomické).

Dále Víturka (2010, s. 12-13) uvádí, že cílem současné regionální politiky není pouze efektivní ekonomická podpora, ale celková harmonie udržitelného rozvoje. Souhrnně pak definuje regionální politiku jako soubor přímých a nepřímých státních, regionálních a obecních intervencí ve snaze stimulovat a optimalizovat společenský rozvoj v určitém prostoru. Autor také upozorňuje, že není možné definovat teoretická východiska regionální politiky v rámci orámování obecnou ekonomikou, jejíž základní modelový proud reprezentuje dokonalá konkurence, která postrádá rozměrový atribut. Disrespekt prostoru v tradičním ekonomickém modelu snižuje jeho přínosnost.

3.2.1 Teorie regionálního rozvoje

Hlavní činitel, který určuje směr vývoje a utváří strukturu územních celků, je mobilita výrobních faktorů. Cílem je hledání takových výrobních faktorů, které podmiňují ekonomické aktivity v dané oblasti a pomáhají vysvětlit uspořádání ekonomiky v prostoru.

Pokud nahlédneme do kvality podnikatelského prostředí, je potřeba se zastavit u dvou skupin ekonomických teorií. První a současně nejstarší skupinou jsou tzv. *lokalizační teorie*, které se snaží vysvětlit uspořádání ekonomiky v prostoru na základě hledání faktorů, podmiňujících ekonomické aktivity právě v dané oblasti, které předurčuje omezený pohyb výrobních faktorů.

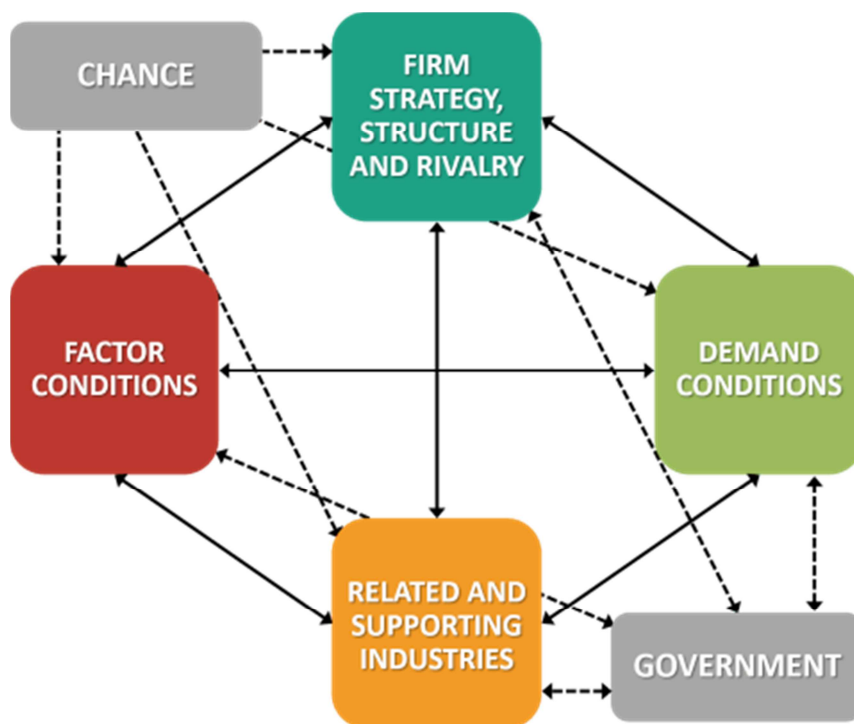
Druhá skupina teorií je tvořena tzv. *modely endogenního růstu*, které usilují o nalezení takových faktorů, které rovněž ovlivňují ekonomický růst, ale klasické teorie je považovaly za faktory exogenní. Klíčovým takovým faktorem jsou např. znalostní aktiva (lidský kapitál), který, vztažen k jednotlivci, determinuje výši jeho výdělku (Víturka, 2010, s. 14).

Víturka (2010, s. 15) konstatuje, že je to právě ona kvalita podnikatelského prostředí, která nese významný podíl na dlouhodobém ekonomickém rozvoji jednotlivých regionů. Rozvojový potenciál regionu reflektuje tržní ekonomiku vytvářenou podnikatelskou sférou. Svou roli zde mají i vedlejší specifické faktory, kterými jsou např. **zakořenění velkých firem, polohové výhody plynoucí z blízkosti oblastí rozvoje a rozvojových os,**

kvalita a dostupnost přírodních zdrojů a další. Zde Viturka (2010, s. 14-15) odkazuje na M. Portera a jeho model diamantu.

Porter (2008) vysvětluje konkurenceschopnost ve svém modelu prostřednictvím těchto faktorů: výrobní faktory, poptávkové faktory (klade důraz především na lokální poptávku), faktory vytvářené samotnou konkurencí, faktory způsobené účastí příbuzenských odvětví (územní dělba práce), vlivu štěstí a náhody, vládní faktory daného státu.

Obrázek 3 Porterův diamantový model

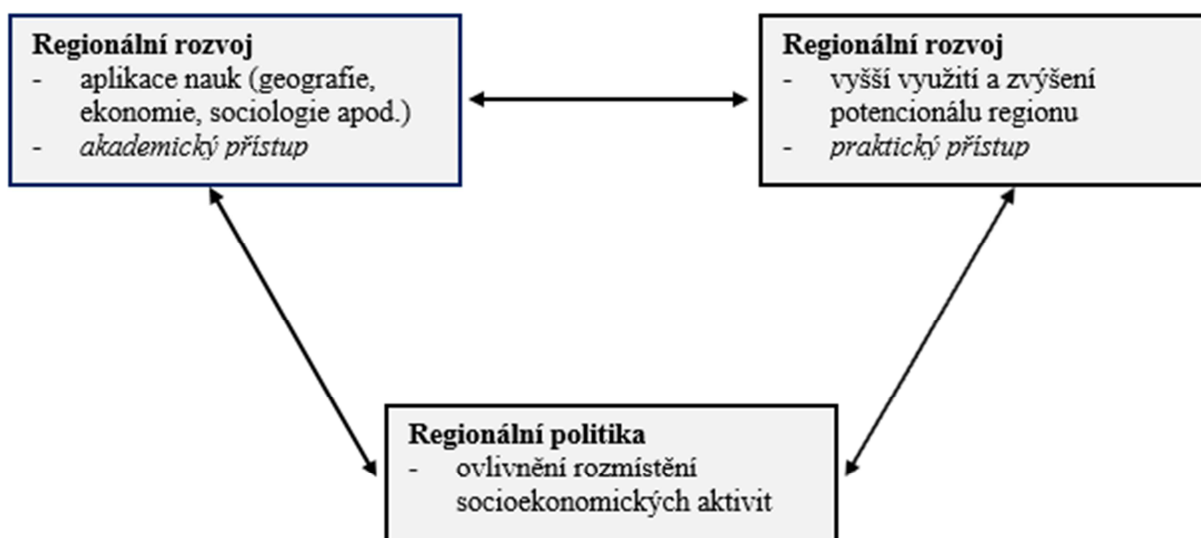


Zdroj: Business-to-you (©2018).

Přesnou definici regionální rozvoje nelze zcela vytyčit. Je tomu tak proto, že na regionální rozvoj existují dva odlišné, avšak úzce spolu související, pohledy. K problematice rozvoje regionu totiž můžeme přistupovat akademicky nebo prakticky. Jak se tyto přístupy liší? Praktické vnímání nachází přínos ve vyšším využití potenciálu v systematicky vymezeném území cestou optimalizování sociálních a kulturních aktivit a lepším využitím přírodních zdrojů. To bude mít za následek silnější konkurenceschopnost privátního sektoru, navýšení životní úrovně místních obyvatel a zlepšení stavu životního prostředí. Výsledky pak bude možné měřit pomocí základních ekonomických a ekologických ukazatelů. Oproti tomu akademická přístupová cesta regionální rozvoj

chápe jako uplatnění ekonomických, geografických a sociologických nauk, které na vymezeném území řeší jevy a procesy, které jsou odrazem geografických, sociálních a ekonomických podmínek v daném regionu. Prvotní potřebou je nalezení příčinností, nerovnoměrností a následně nalezení účinných nástrojů pro jejich ovlivnění, pokud je to možné. Obě pojetí regionálního rozvoje můžeme schematicky, vč. vzájemně ovlivňujících vazeb, vidět na Obrázku 4.

Obrázek 4 Pojetí regionálního rozvoje a vztah k regionální politice



Zdroj: Vlastní zpracování dle Wokouna (2008, s. 12).

Akademický přístup tedy vytváří poznatky, které následně zpracovává přístup praktický. Cílem je nalezení účinných nástrojů pro účelné vedení regionální politiky. Získané poznatky o regionálním rozvoji mají vliv na skutečný regionální rozvoj, který obrácenou cestou opět ovlivňuje regionální politiku (Wokoun, 2008, s. 11-13).

Rovněž Stejskal (2009, s. 11-12) poukazuje na odlišné soudobé pojetí regionálního rozvoje oproti tradičnímu vnímání. Moderní zaměření regionální politiky již opustilo myšlenku harmonizace rozvoje regionů a soustředí se spíše na rovnost příležitostí. Z globálního pohledu tvorby společných finančních zdrojů v rámci EU se dbá na efektivnost, respektive návratnost vložených finančních prostředků.

Stejskal (2009, s. 12) souhlasí, že regionální politiku není možné shrnout do jednoduché definice, a tak pouze doplňuje vžitě parafráze jiných autorů (Vanhove, Klaassena, Goodalla a dalších).

Všichni autoři ale považují státní politiku odpovědnou za dílčí politiku regionální, jejímž hlavním cílem je přerozdělování ekonomických zdrojů a ekonomických aktivit a narovnávání prostorových disparit volné tržní ekonomiky, která zapříčinila pomalý nebo stagnující přirozený ekonomický růst v daném klastru.

Tyto intervenční státní zásahy, ať již přímé nebo nepřímé, by měly současně zajistit kontrolu území s nadměrným ekonomickým růstem a zajistit takové uspořádání celkové koncepce, aby socioekonomické rozdíly slabších regionů byly co nejmenší (Stejskal, 2009, s. 14).

3.2.2 Zásady politiky soudržnosti

Regionální politika, která pro naplňování svých projektů čerpá prostředky ze strukturálních fondů EU, se opírá o 4 základní a 3 doplňkové zásady:

- **Solidarity** - ekonomicky slabší státy jsou podporovány ze společného rozpočtu. Jsou tedy financovány vyspělejšími subjekty.
- **Subsidiarity** - zásada vyjadřuje základní princip nutnosti podpory plnění cílů na co nejnižší úrovni rozhodování
- **Koncentrace** - tento princip má zajistit, aby finanční podpora byla použita pro již předem stanovené cíle a současně projekty přinášely regionům užitek v co největší míře a v oblastech s největšími problémy. Období 2014-2020 alokuje cca 70 % prostředků ze strukturálních fondů do nejchudších regionů.
- **Partnerství** - každá fáze programového zpracování postupuje všemi úrovněmi mezi spolupracujícími orgány, které se podílejí na rozhodovacím procesu o umístění prostředků ze strukturálních fondů. Spolupráce se týká návrhu, řízení, provádění, monitorování a hodnocení. Tato zásada má za cíl zajistit, aby se rozdělování prostředků účastnili také jejich přímí příjemci.
- **Programování** - zásada odráží časový rozvrh pro umístění prostředků v rámci víceletých a multi-oblastních programů. Zpracování programů je v kompetenci jednotlivých vlád členských států, které je následně předkládají Evropské komisi.
- **Adicionality** - finanční prostředky ze strukturálních fondů nesmí nahrazovat výdaje ze státního rozpočtu členských států, měly by je pouze doplňovat, ve snaze stanovit ambiciózní, avšak splnitelné cíle s tím, že příspěvek bude nositelem přidané hodnoty.

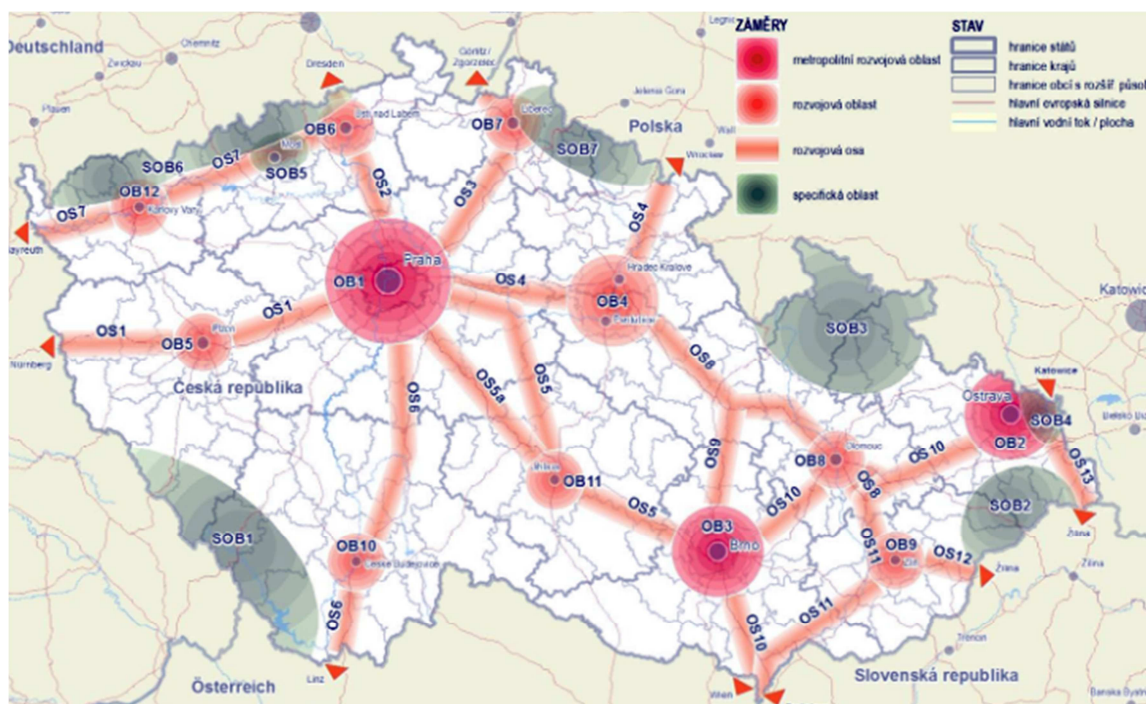
- **Monitorování a vyhodnocování** - princip zahrnuje průběžné sledování a vyhodnocování realizací projektů. Patří sem ex ante vyhodnocování dopadů, samotná realizace a ex post skutečné přínosy projektů (Stejskal, 2009; *Informační systém pro implementaci práva EU*, 2011).

3.2.3 Rozvojové osy

Wokoun (2008, s. 388) popisuje rozvojovou, respektive urbanizační osu jako lineární útvar, propojující urbanizační centra. To, co ovlivňuje směřování urbanizační osy, odpovídá významové posloupnosti rozvojového směru, ve kterém rozvojová osa vznikla. Urbanizační osy se dle návrhu Politiky územního rozvoje dají členit podle svého významu na: *nadregionální, celostátní a mezinárodní*.

Rozvojové osy si lze představit jako úzká pásma, kterými se z pólů postupně šíří ekonomický a sociální růst dále do okolí. Wokoun (2008, s. 388) zdůrazňuje všestrannou potřebu a nutnost podpory těchto os, zejména v oblasti dopravní a komunikační infrastruktury pro zachování funkce šíření inovací, potřebných pro růst a konkurenceschopnost. Správně cílená a aplikovaná podpora může ve výsledku zabránit šíření nežádoucích vlivů z center, kterými mohou být např. nadbytečná konkurence firem, migrace pracovníků nebo negativní environmentální dopady. Strategie rozvoje pro oblasti ležící na, nebo v blízkosti rozvojových os, je třeba směřovat k řešení specifických problémů souvisejících s ekonomickými, sociálními a ekologickými překážkami, bránící úspěšné a kvalitní konkurenceschopnosti. Oblastmi podpory rozvoje tedy budou průmyslové zóny, centra logistiky, centra výzkumu a vývoje a související infrastruktury, ale za předpokladu nenarušení kulturního a historického dědictví regionu. Označení a vedení hlavních rozvojových os v České republice demonstruje Obrázek 5.

Obrázek 5 Rozvojové osy a oblasti v ČR



Zdroj: MMR ČR – IROP (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2020).

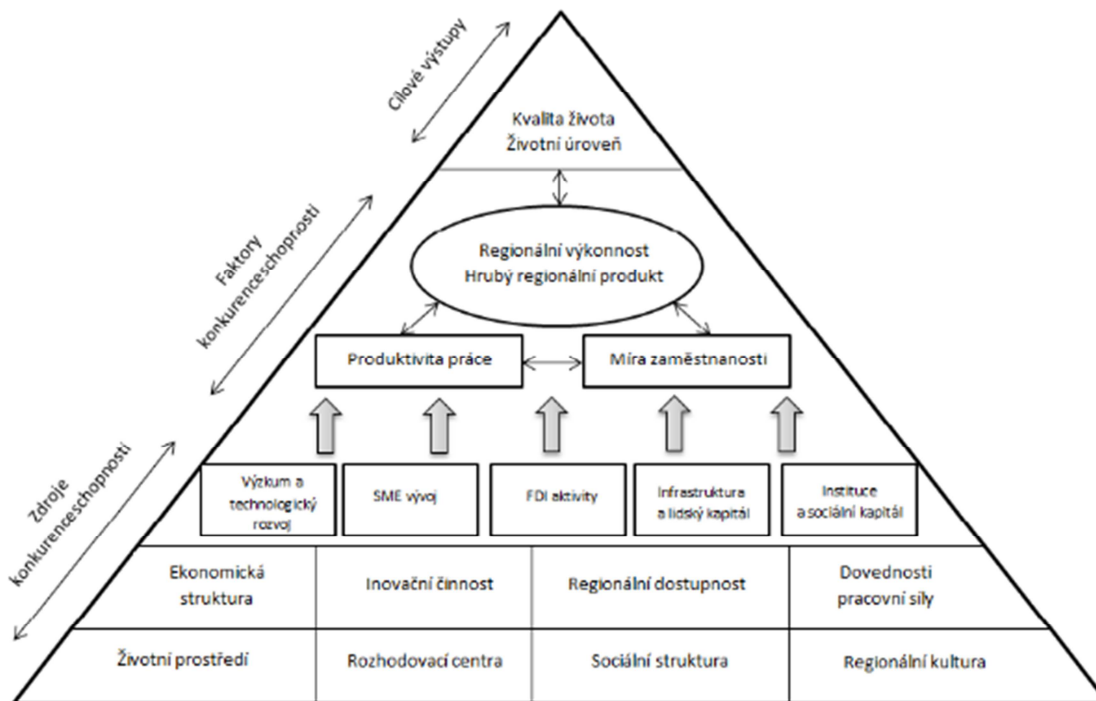
3.2.4 Regionální konkurenceschopnost

Pojem regionální konkurenceschopnost je ve sféře tržní ekonomiky v úzké vazbě s rozvojem hospodářským. Přesná definice regionální konkurenceschopnosti nebyla dosud vyslovena, nicméně lze tento pojem chápat jako primární měřítko úspěšnosti firem v dlouhodobém horizontu (Melecký, 2011). Několik definic však přesto existuje a každá z nich zastává stejný přístup. Wokoun (2007) regionální konkurenceschopnost vysvětluje jako **agregovanou podnikovou konkurenceschopnost**, nebo jako **odvozenou konkurenceschopnost makroekonomickou**. Asi nejdůležitěji definuje regionální konkurenceschopnost Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) jako schopnost firem, průmyslových odvětví, národních a nadnárodních regionů, efektivně využívat výrobní faktory na udržitelné úrovni za stálého exponování mezinárodní konkurenci. Aktualizovaná definice zní: „Současná i budoucí schopnost země (místa nebo regionu) dosahovat pro své občany cílů nad rámec HDP (Aiginger, 2013).

Výkonnost regionů je ovlivněná řadou faktorů, které jsou stěžejní pro úspěšnou konkurenceschopnost. Rozdíly jednotlivých regionů v ekonomické výkonnosti můžeme vysvětlit za pomoci těchto rozdílů vztažených k míře technologického pokroku, který podle aplikovaného přístupu může být vnímán jako endo- či exogenní proměnná. Úroveň

ekonomické výkonnosti položila základy pyramidovému modelu regionální konkurenceschopnosti (Melecký, 2011).

Obrázek 6 Pyramidový model konkurenceschopnosti



Zdroj: Ekonomická revue (Melecký, 2011).

Je tedy zřejmé, že se jedná o ucelený komplex probíhajících procesů uvnitř regionu. Sucháček (SUCHÁČEK, 2005) doplňuje, že není možné dosáhnout regionálního rozvoje, aniž by region nedosahoval regionálního růstu. Regionální růst definuje Sucháček jako: „...zvýšení celkového produktu regionu v daném časovém období“ (Sucháček, 2005, s. 39). Jak už bylo uvedeno výše, množství a rozdílnost teorií neumožňuje stanovit jejich univerzální hodnotící systém. Sucháček (2005) dále zmiňuje *princip účelovosti*, který výrazně tyto teorie a koncepce zjednodušuje, viz tabulka 1.

Tabulka 1 Vývoj přístupů k regionálnímu rozvoji

Obecné paradigma	Charakteristické rysy	Regionální politika
Liberální, Neintervencionistické, Endogenně rozvojové	Prostorový vývoj tenduje k rovnováze, není nutno zasahovat do tržních procesů. Neintervencionistický přístup.	„dělníci za práci“ , nástroje zvyšující mobilitu pracovních sil
Keynesiánské, Intervencionistické, Exogenně rozvojové	Prostorový vývoj tenduje k nerovnováze, zásahy do tržních procesů jsou nutné. Intervencionistický přístup.	„práce za dělníky“ , nástroje podporující příliv investic do problémových regionů
Marxisticko-socialistické, Extrémně intervencionistické	Vývoj tenduje k regionální nerovnováze, nutnost plánování a řízení prostorového vývoje. Intervencionistický přístup.	<i>Centrální plánování</i> a řízení prostorového vývoje ignorující regionálně-tržní signály
Moderní (transformovaný) neoendogenní rozvoj, vytváření rámcových podmínek pro endogenní iniciativy	Vývoj tenduje k regionální nerovnováze, je nutno využít regionální potenciál. Spíše neintervencionistický přístup.	Podpora prostředí, ve kterém se bude dařit networkingu, malým a středním firmám, inovacím, učení se. Zvýšení kvality místních a regionálních institucí, konkurence a kooperace.

Zdroj: Vlastní zpracování dle Sucháčka (2005, s. 39).

3.2.5 Aktéři regionálního rozvoje

Na rozvoji v regionu se podílí řada subjektů, jejichž cílem je dosažení pozitivních změn formou rozhodování, nazývají se **aktéři** (Ježek, 2014, s. 5). Jednotlivé role aktérů lze rozdělit do tří skupin:

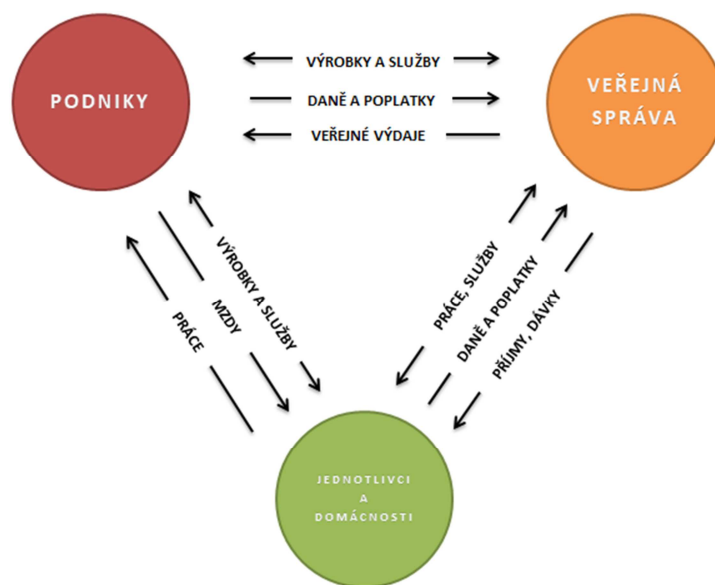
- **podniky**,
- **domácnosti** (jednotlivci),
- **veřejná správa**.

Z hlediska regionálního rozvoje, je pro **podniky** nejdůležitějším rozhodnutím správného rozložení svých výrobních funkcí a aktivit. Vedení podniku tedy rozhoduje o tzv. lokalizaci, jinak řečeno, rozhodují o optimálním rozmístění výrobních závodů, center výzkumu a vývoje, řízení, poboček atp. Lokalizace firem však není jediným faktorem, který ovlivňuje sociálně-ekonomickou strukturu regionu. Firmy se podílejí na tvorbě struktury, která vzájemně a dále ovlivňuje další aktéry. Firmy tak svým chováním ovlivňují

prostorovou strukturu celého regionu, včetně vlivu na regionální důchod nebo poptávku. Ta přitom může být uspokojena přímo v daném regionu nebo mimo něj (Ježek, 2014, s. 5).

Domácnosti mají obdobnou úlohu jako podniky. Také se podílejí na rozhodování, které se ale odvíjí od jejich role, tedy většinou jako finálních spotřebitelů. Domácnosti, respektive jednotlivci se rozhodují, jakým způsobem budou trávit volný čas, jaké zaměstnání si zvolí nebo kde bude jejich trvalé bydliště. Na základě těchto voleb vytvářejí odběratelské vztahy. **Veřejná správa** je aktérem, který ovlivňuje kvalitu prostorového uspořádání měst a regionů především formou svých rozhodnutí o umístění veřejných zařízení a institucí. Souběžně formuje strukturu na politické, ekonomické a sociální úrovni a vytváří podmínky pro ekonomické aktivity obyvatel a jejich vzájemné soužití. Ježek klade důraz na úlohu aktéra veřejné správy jako na hospodářský subjekt, jehož povinností je vybavit veřejný sektor dostatečnou územní infrastrukturou, která bude reflektovat potřeby konkrétního regionu (Ježek, 2014, s. 7). Partnerský rámec společenských úloh, základních vztahů a vazeb jednotlivých aktérů v závislosti na regionální rozvoj vyjadřuje Obrázek 7.

Obrázek 7 Aktéři regionálního rozvoje a jejich vztahy



Zdroj: Vlastní zpracování dle Ježka (2014, s. 6).

3.3 Společná klasifikace územních statistických jednotek NUTS

Základní úlohou regionální politiky Evropské unie je snaha o vyrovnání hospodářských a sociálních disparit mezi jednotlivými regiony aplikací vhodné formy regionální politiky, a to na základě analýzy získaných statistických dat. Aby bylo možné

zajistit harmonizaci a srovnatelnost dat, vstoupilo 11. července 2003 v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady Evropské unie č. 1059/2003, o vytvoření společné klasifikace územních statistických jednotek, tzv. NUTS (z franc. *La Nomenclature des Unites Territoriales Statistique* - Klasifikace územních statistických jednotek), které zavádí pro územní jednotky společná pravidla klasifikace. Cílem tohoto systémového nařízení je zajištění relevance statistických dat ze vzájemně srovnatelných zdrojů pro navazující ekonomické analýzy, zejména pro činnosti spojené s posuzováním způsobilosti pro čerpáním financí ze strukturálních fondů Evropské unie.

Tento systém členění územních jednotek ale není tak docela nový. Evropská komise již v 70. letech minulého století usilovala o zavedení jednotného systému klasifikace území v rámci členských zemí EU, který by zavazoval poskytovatele regionálních statistických údajů. Až po dalších 30 letech (do té doby se vše odvíjelo od bilaterálních dohod jednotlivých členských států) to byl právě Eurostat (Statistický úřad Evropské unie se sídlem v Lucemburku), který začal vytvářet první společnou legislativu a jednotnou metodiku pro tvorbu územní klasifikace (ČSÚ, ©2019). Tabelovaná verze územních jednotek v rámci EU je součástí práce (Příloha č. 1).

3.3.1 Klasifikace CZ-NUTS

Na základě Usnesení vlády ČR č. 707/1998, bylo doporučeno Českému statistickému úřadu, aby po dohodě s Evropským statistickým úřadem (Eurostat) provedl vymezení územních jednotek pro statistické účely v rámci zavádění klasifikace NUTS. Výchozí legislativou se stal Ústavní zákon č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších územních samosprávných celků a o změně ústavního zákona České národní rady č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky (EPRAVO.CZ, a. s., ©2020). Samotná klasifikace CZ-NUTS pak byla zavedena v rámci Opatření Českého statistického úřadu ze dne 27. 4. 1999 zveřejněného ve Sbírce zákonů ročník 1999, částka 33, ze dne 18. 5. 1999 (Sagit, ©2020). Od zavedení třídění statistických územních jednotek v České republice v systému NUTS proběhlo několik změnových opatření. Sdělením ČSÚ č. 228/2004 Sb., ze dne 14. 4. 2004 s účinností od 1. 5. 2004, se stalo závazné členění pro potřeby EU pouze do úrovně NUTS 3. Sdělením ČSÚ č. 201/2007 Sb. ze dne 26. 7. 2007 a účinností od 1. 1. 2008 došlo ke zrušení NUTS 4 (úroveň okresů) a dále změně alfanumerického kódu pro kraj Vysočina a Jihomoravský kraje. Sdělení ČSÚ č. 241/2011 Sb. z 16. 8. 2011, obsahovalo změnu názvu územní jednotky „Vysočina“ na „Kraj Vysočina“. Sdělení ČSÚ č. 363/2012 Sb.

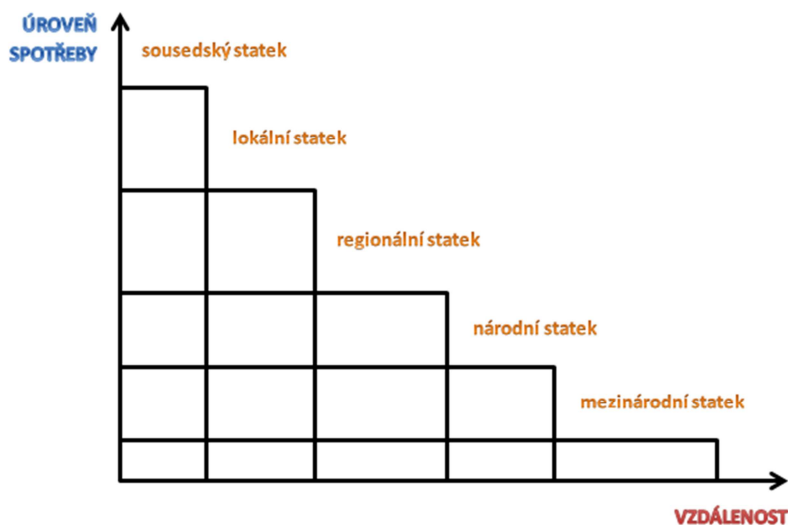
z 29. 10. 2012 s účinností od 1. 1. 2013 přineslo změnu názvu úrovně NUTS 2 „oblast“ na nový pojem „region soudržnosti“ (ČSÚ, ©2019). Přehledová mapa regionů soudržnosti je dostupná v příloze této práce (Příloha č. 2). Tabelovaný přehled územních jednotek ČR a celkové sumy jednotek systému NUTS a LAU v ČR jsou součástí této práce

Příloha č. 3). Struktura členění, hierarchie a popisy jednotlivých klasifikačních tříd, včetně historie vývoje a změn, je pro konkrétnější představu přílohou práce (Příloha č. 4).

3.4 Veřejné a smíšené statky

Jednou ze základních priorit územní samosprávy by mělo být utváření takových socio-ekonomických podmínek, které povedou k rozvoji spravovaného území nebo regionu. To vše by se mělo dít za maximální hospodárnosti a efektivnosti. Pomineme-li specifikum tzv. černého pasažéra, principem veřejného statku je jeho **nevyučitelnost** ze spotřeby. Čistě veřejný statek by měl být zajišťován veřejně. Provaníková pojem *zajišťován* vysvětluje jako „...*způsob rozhodování o produkci, či spotřebě statku, tj. veřejnou volbou prostřednictvím hlasování a způsob financování zpravidla prostřednictvím rozpočtu.*“ (Provaníková, 2015 s. 16). Prostředí reálné ekonomiky lépe přibližuje pojem *smíšený statek*. Bénardova definice zní takto: „*smíšený statek je ve své spotřebě dělitelný, kvantita může být rozdělena mezi individuální spotřebitele, avšak kvalita zůstává nedělitelná až po kapacitní omezení*“ (Bénard, 1990 s. 46). Výše uvedené definice předpokládají spotřebu statků v rámci určitého spotřebitelského společenství, které vzniká na základě technického, legislativního nebo geografického hlediska. Z pohledu veřejného financování má vliv zejména stránka geografická, která vypovídá o tzv. prostorové omezenosti dopadu užitků. Pokud tento aspekt prostorové omezenosti zohledníme na regionální nebo krajskou úroveň, zjistíme, že takové statky budou využívat převážně místní subjekty (Provaníková, 2015 str. 18).

Obrázek 8 Prostorová omezenost užitku statků



Zdroj: Vlastní zpracování dle Provozníkové (2015, s. 18).

3.5 Nástroje pro financování regionální politiky

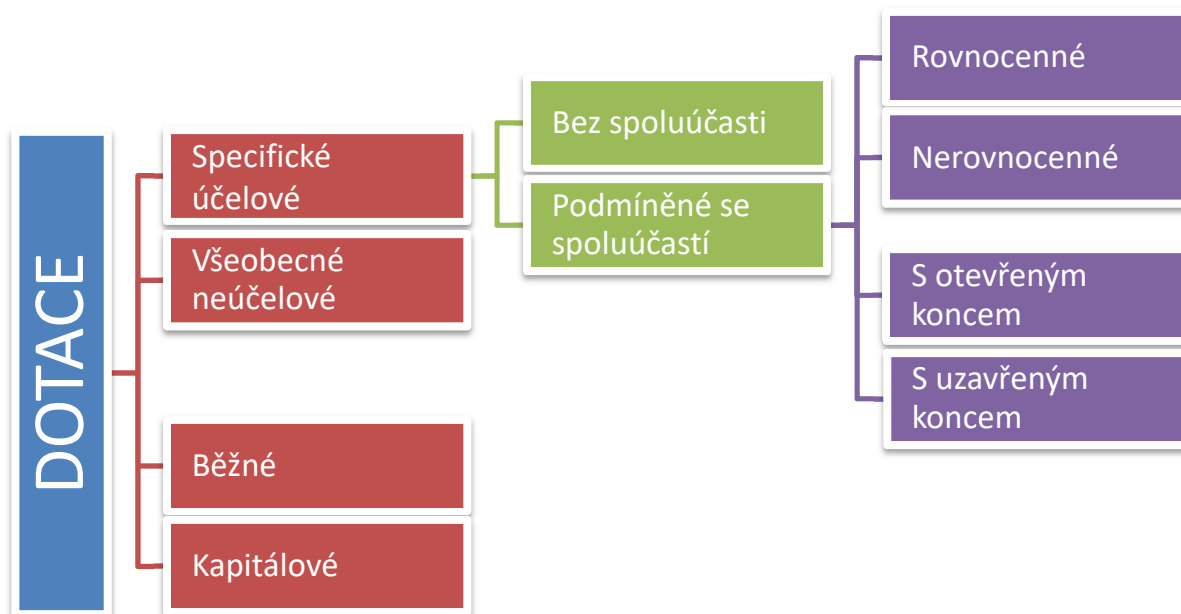
3.5.1 Dotace a jejich podstata

Provozníková (2015, s. 84-85) uvádí, že podstatou existence dotací a peněžních transferů obecně jsou dva hlavní důvody:

- zmírnění vertikální fiskální nerovnováhy,
- zabezpečení horizontální fiskální rovnováhy.

V souvislosti s vertikální dimenzí fiskální nerovnováhy je potřeba zmínit ještě dva pojmy, kterými jsou *statická a dynamická nerovnováha*. Tyto nerovnováhy vznikají, pokud stát přenechává municipalitám daňové příjmy v nedostatečné výši, které nejsou schopny pokrýt jejich výdaje. Druhý typ nerovnováhy nastává, když výdaje samospráv přesahují daňové příjmy, které rostou pomaleji a prostřednictvím subvencí ve formě dotací je zapotřebí rovnováhu územních rozpočtů stabilizovat. O horizontální rovnováze hovoříme v případě rovnosti distribuované skladby statků obyvatelstvu. Příkladem může být samospráva, která poskytuje stejnou úroveň služeb (nabízí stejné statky) jako jiná samospráva, ale její daňová kapacita je disponibilně rozdílná. Pro naše účely však postačí, pokud si definujeme dotace jako veřejné vertikální finanční transfery směřované z vyššího vládního stupně na nižší.

Obrázek 9 Typy dotací



Zdroj: Vlastní zpracování dle Provazníkové (2015 s. 87).

Dotace můžeme rozdělit do dvou základních podob – **účelové** a **neúčelové**. Účelové, jinak též specifické dotace, slouží k finanční podpoře předem určeného cíle. Užití neúčelové (všeobecné) dotace je v plné kompetenci municipality, která takovou dotaci obdrží. Obě dvě formy dotací mohou sloužit na pokrytí jak běžných, tak i kapitálových výdajů.

Účelové peněžní subvence bývají často **podmíněny spoluúčastí** dotovaného subjektu. Oproti tomu dotace **bez spoluúčasti** představují fixní peněžní částku, která je vyšším rozpočtovým stupněm poskytována pro pokrytí předem určeného statku, bez ohledu na další vynakládání finančních prostředků ze strany příjemce.

Podrobnější dělení nás dovede ke stropu samotné výše příspěvku, a potom hovoříme o dotacích **otevřených** a **uzavřených**. Uzavřené dotace jsou definovány maximální možnou výší peněžního příspěvku (Provazníková, 2015, s. 86).

Hlavním nástrojem pro financování evropské hospodářské politiky a sociální soudržnosti jsou Fondy EU. Prostřednictvím přerozdělování těchto finančních prostředků do regionů jednotlivých členských států je naplňován jejich primární účel, kterým je snižování ekonomických a sociálních rozdílů (tzv. *politika soudržnosti*). Realizace cílů v rámci regionální a strukturální politiky probíhá vždy v sedmiletých cyklech, což je

zároveň obdobím, před jehož vypršením jednotlivé členské země zpracovávají a překládají své další cíle a priority pro nový cyklus současně s rozpočtem (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2017).

3.5.2 Evropské strukturální a investiční fondy 2014-2020 (ESIF)

V rámci probíhajícího programového období byly, na základě, Evropskou komisí schválené, Dohody o partnerství, pro Českou republiku, Evropským parlamentem, odsouhlaseny a vyčleněny finanční prostředky ve výši téměř 24,5 miliardy €. Tato částka je více než 5 % celkové vyhrazené alokace pro naplnění strukturálních fondy v EU, která činí asi 454 miliard €. Česká republika je tak největším příjemcem finančních podpor z EU, přepočtených na jednoho obyvatele. Oproti předcházejícím periodám přináší programové období 2014-2020 následující pětici fondů:

- **Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR/ERDF)** - Zaměření ERDF je na posílení a modernizaci hospodářství, klíčovými prvky jsou rovněž inovace a výzkum. Z fondu podporovány především infrastrukturní projekty jako např. výstavba silnic a dálnic, železnic, budování sportovních zařízení, opravy kulturních památek, regenerace zeleně, obnova a výstavba zdravotnické infrastruktury, podpora zavádění elektronické agendy veřejné správy, podpora malých a středních podniků a v neposlední řadě nízkouhlíkové hospodářství.
- **Evropský sociální fond (ESF)** - Smyslem podpory ESF je zajištění vzniku pracovních míst a zaměstnanosti. Podporovat takové neinfrastrukturní aktivity, jako jsou např. boj proti chudobě, vzdělávání, rekvalifikace osob se ztrátou zaměstnání, sociální začleňování, podpory etnických menšin a osob se zdravotním postižením, nebo obecně jinak znevýhodněných skupin obyvatel.
- **Fond soudržnosti (FS/CF)** - FS, nebo jinak také nazýván Kohezním fondem, je nástrojem pro pomoc a podporu chudších členských států EU, jejichž HND na jednoho obyvatele převyšuje 90 % průměru EU. Intervence z tohoto fondu cílí především na zkvalitňování životního prostředí pomocí zásahů v oblastech energetiky, dopravy a obnovitelných přírodních zdrojů.
- **Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV/EAFRD)** - Je finanční nástroj zaměřen na podporu rozvoje venkova a sním spojené kvality života. Prostředky z tohoto fondu slouží ke zvyšování konkurenceschopnosti v oblastech, jako jsou: zemědělství, lesnictví, zkvalitnění životního prostředí, zlepšení kvality života na

vesnicích, zajištění udržitelného hospodaření s přírodními zdroji a zachování zaměstnanosti v oboru.

- **Evropský námořní a rybářský fond (EMFF)** - EMFF je finančním nástrojem pro podporu rybolovu a námořní politiky v EU. Smyslem fondu v ČR je podpora projektů vnitrozemského rybolovu (např. odbahnění rybníku), které povedou k vyšší konkurenceschopnosti, pomohou zainvestovat modernizaci zpracovatelského průmyslu, modernizaci a obnovu plavidel a zkvalitňování akvakultury (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2017).

Základními strategickými dokumenty pro dosažení konkrétních cílů slouží tzv. *operační programy*, které obsahují základní informace, týkající se podporovaných aktivit, priorit a rovněž specifikují podmínky čerpání dotací, tedy kdo o dotaci může žádat. Detailní informace jsou pak uvedeny v časově omezených *výzvách* (Vláda ČR, ©2020).

Usnesením vlády České republiky č. 867, ze dne 28. 11. 2012, bylo vymezeno následujících deset Národních operačních programů, které připravily příslušné resorty na základě analýzy problémů a potřeb partnerů na různých úrovních:

- **OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost**, řídicí orgán: Ministerstvo průmyslu a obchodu, Fond: EFRR, Alokace: cca 110 miliard Kč;
- **OP Výzkum, vývoj a vzdělávání**, řídicí orgán Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Fond: ESF/EFRR, Alokace: cca 73,2 miliard Kč;
- **OP Zaměstnanost**, řídicí orgán: Ministerstvo práce a sociálních věcí, Fond: ESF/YEI, Alokace: cca 56,7 miliard Kč;
- **OP Doprava**, řídicí orgán: Ministerstvo dopravy, Fond: FS/EFRR, Alokace: cca 120,8 miliard Kč;
- **OP Životní prostředí**, řídicí orgán: Ministerstvo životního prostředí, Fond: FS/EFRR, Alokace: cca 73,7 miliard Kč;
- **Integrovaný regionální operační program**, řídicí orgán: Ministerstvo pro místní rozvoj, Fond: EFRR, Alokace: cca 127,9 miliard Kč;
- **OP Praha - pól růstu ČR**, řídicí orgán: Magistrát hlavního města Prahy, Fond: ESF/EFRR, Alokace: cca 5,3 miliard Kč;
- **Operační program Technická pomoc**, řídicí orgán: Ministerstvo pro místní rozvoj, Fond: FS, Alokace: cca 5,5 miliard Kč;

- **OP Rybářství**, řídicí orgán: Ministerstvem zemědělství, Fond: ENRF, Alokace: cca 0,8 miliardy Kč;
- **Program rozvoje venkova**, řídicí orgán: Ministerstvem zemědělství, Fond: EZFRV, Alokace: cca 59,9 miliard Kč (DotaceEU.cz, ©2020).

Obrázek 10 Grafický přehled rozdělení financí mezi OP (2014-2020)



Zdroj: DotaceEU.cz (2020).

Závěrem této kapitoly je potřeba zdůraznit, že evropské dotace, respektive dotace z EU, poskytované ze Strukturálních a investičních fondů, mohou nabývat záměru kapitálového i běžného, jsou přísně účelové, ve většině případů vyplácené až po vlastní realizaci projektu (Provazníková, 2015, s. 136-137).

3.5.3 Investiční pobídky

Investiční pobídkou rozumíme specifickou legislativní výhodu poskytovanou státem, respektive vládou, konkrétnímu subjektu s cílem přimět ho k určitému způsobu ekonomického chování. Zjednodušeně lze říci, že cíl vlády v tomto směru je tedy zvýšení objemu přílivu investic do své země. Pokud investiční pobídka existuje, sehrává v roli investora důležitou roli v jeho rozhodování o směřování svých investic (Říman, 2008). Štěrbová (Štěrbová, 2013 s. 159) kritizuje tento způsob podpory a považuje jej za kontroverzní z důvodu vytváření nerovnoměrných podmínek mezi konkurenty. Zároveň podotýká, že vláda nedostatečně ověřuje stávající saturaci příslušného tržního segmentu, ve kterém již může existovat pro dalšího konkurenta zvýhodněný vstup. Říman je obdobného názoru a doslova konstatuje: „...čím štedřejší je pobídka, tím větší je znevýhodnění pro

firmy bez pobídky. Investiční pobídky tedy fungují jako lákadlo investic a jako odpuzovadlo investic zároveň“ (Říman, 2008). Dále Říman uvádí, že stát investičními pobídkami vytváří tzv. dvourychlostní ekonomiku, ve které dochází ke snižování daňových břemen jedněch subjektů na jedné straně a na druhé straně jiné subjekty trpí naopak v důsledku toho vyšším zdaňováním. Říman skutečnosti okolo pobídek zestručňuje tak, že pobídkami je narušena existence rovných tržních podmínek a velké firmy v důsledku toho vytlačují ty malé, které bez pobídek nemohou tržně soutěžit (Říman, 2008). V České republice je legislativní základna investičních pobídek zakotvena v zákoně č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách a zákoně č. 210/2019 Sb., který zákon o investičních pobídkách upravuje (Štěrbová, 2013, s. 163).

Veřejná podpora formou investiční pobídky může mít různou podobu:

- sleva na dani z příjmů,
- převod pozemků a infrastruktury za zvýhodněnou cenu,
- hmotná podpora pro vytváření nových pracovních míst,
- hmotná podpora při školení nebo rekvalifikaci zaměstnanců,
- hmotná podpora při pořízení dlouhodobého majetku pro strategickou investici,
- osvobození od daně z nemovitých věcí (Zákon č. 72/2000 Sb.).

3.6 Dotační selhání letištní infrastruktury

Na základě provedeného auditu European Court of Auditors (z angl. Evropský účetní dvůr¹) byly přezkoumány investice do této oblasti v letech 2000-2013, které činily více než 666 milionů € z finančních prostředků EU. Jednalo se o 20 letišť v Estonsku, Řecku, Itálii, Španělsku a Polsku.

Samotné Polsko obdrželo od Evropské unie dotační částku ve výši větší než 100 milionů € a vybudovalo za rě nejméně tři „letišťe duchů“ v lokalitách Łódź, Rzeszów a Lublin), kde ani není dostatek klientely. Výsledkem byly doslova zářivé letištní

¹ Posláním Evropského účetního dvora jako nezávislého externího auditora EU je přispívat ke zlepšení finančního managementu EU, podpora transparentnosti vynaložených finančních prostředků v souladu s legislativou a účelem a se zájmy občanů Evropské unie. Více o úloze ECA na: <<https://www.eca.europa.eu/cs/Pages/ecadefault.aspx>>.

terminály, které i v sezónních špičkách zely prázdnotou a vyžádaly si další milionové náklady k přilákání leteckých společností.

Polsko ovšem není jedinou členskou zemí, která nechala postavit letiště, která bojují o zákazníky. V Evropě existuje přes 80 letišť, které přilákají sotva jeden milion cestujících za rok a jsou ztrátová. Odstrašujícím případem, převyšujícím investice v Polsku, je jedno letiště ve východním Španělsku, které tři roky po otevření neodbavilo jediný let. Nicméně Polsko zůstává o oblasti tzv. *letištích bílých slonů*² ve vedení, protože přijalo dvounásobně více finančních prostředků (615,7 milionů €) na podporu letišť než, v pořadí druhý největší příjemce, Španělsko. Polská vláda odmítla zveřejnit informace, na kterých založila svoje rozhodnutí o směřování investic do inkriminovaných letišť.

Stát má ale možnosti, jak nepřímo letiště podpořit, např. pomocí reklam vyzdvihujících daný region. Například v letech 2011-2014 polská vláda zaplatila nízkonákladové letecké společnosti Ryanair za reklamní kampaň pro region Podkarpackie Voivodeship, kde se rozkládá město Rzeszów, 5,7 milionů €. Reklama byla umístěna na internetové stránky společnosti Raynair a do palubních časopisů v jejích letadlech (Reuters, ©2014).

3.6.1 Následky a dopady místních faktorů

U většiny přezkoumaných letišť došlo k překročení stanovených lhůt pro dokončení stavebních prací v průměru až o dva roky. Téměř polovina projektů překročila rozpočet a v důsledku pak členské státy musely nadlimitně vynaložit přes 100 milionů € ze svých národních rozpočtů. Dle sdělení auditorů nemohla Evropská Komise vědět, která konkrétní letiště se stala cílem finančních podpor, protože rozhodnutí byla učiněna na národních úrovních. V okamžiku přidělení finančních prostředků jednotlivým institucím, vykazovaly tyto instituce velkou nevělu a neochotu přesměrovat tyto prostředky mimo svůj sektor. Tímto způsobem docházelo k neúčelnému a nesmyslnému utrácení peněz. Současně selhalo plánování jak na národní tak na supranárodní úrovni.

² Majetek, který je zbytečný, obtížně se jej zbavuje a vyžaduje velké náklady na provoz, současně přináší malý nebo žádný zisk. Podrobněji na: *Merriam-Webster.com Dictionary*, s.v. “white elephant” <<https://www.merriam-webster.com/dictionary/white%20elephant>>.

U necelé poloviny přezkoumaných letišť, která čerpala prostředky z EU, se projevil nárůst cestujících. Více než polovina z nich vykazovala značně nadhodnocené údaje o nárůstu. Příkladem je letiště Córdoba ve Španělsku, které v roce 2013 využilo necelých 7000 cestujících, přestože očekávaný trend předpokládal 179 000 cestujících. Obdobná situace nastala na letišti v Kastorii (Řecko), kdy v období 2005-2012 činily státní intervence pro udržení provozuschopnosti 7,7 milionů €, ve stejném období byl výnos letiště pouhých 176 000 € (Euractiv, ©2015).

3.7 Doprava

Na definici dopravy se shoduje mnoho autorů. Brinke uvádí, že „*doprava je obecně nejčastěji definována jako záměrné a organizované přemístění věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních cestách.*“ (Brinke, 1999 s. 4) V uvedené definici nacházíme i základní složky samotné dopravy; jsou jimi: dopravní prostředky, dopravní cesty a dopravní zařízení. Dopravní prostředky můžeme komplexně chápat jako soubor pohyblivých zařízení (automobilů, vlaků, lodí, letadel apod.), které slouží k uskutečňování přepravy (Brinke, 1999, s. 4). Přeprava je tedy výsledným efektem procesu dopravy. Dochází tak k realizaci vlastního přemístění a vzniku užitné hodnoty (Zelený, 2017 s. 2). Pruša (2015, s. 139-142) navíc dodává, že prvek dopravy mění hodnotu přepravované věci. V tomto místě dělí dopravu na dopravu věcí (zboží) a přepravu osob, u kterých se ale hodnota přepravou, na rozdíl od věcí, nezvyšuje.

3.7.1 Letecká doprava

Tempo rozvoje civilního letectví je ve srovnání s ostatními obory dopravy jedním z nejrychlejších. Důvodem je celá řada faktorů, z nichž nejvýznamnější je především liberalizace samotného trhu letecké dopravy. V komplementárním vztahu se stále rostoucí globalizací můžeme odvětví letecké dopravy řadit mezi velmi dynamická. Současně je letecká doprava odvětvím senzitivním na řadu vnějších vlivů prostředí, které není schopná ovlivnit. Takovými vlivy mohou být např. proměnlivost HDP, ceny leteckých pohonných hmot, kupní síla populace, rizika terorismu nebo válečných konfliktů, meteorologické a geologické jevy, epidemické výskyty chorob apod. (Zelený, 2017, s. 153). Historie samotných počátků letectví a zrození letecké dopravy je připojena v příloze č. 9 této práce.

Z ekonomického pohledu je odvětví letecká doprava na dlouhodobém vzestupu a jeho příspěvek k růstu HDP je cca 1,5 - 2 násobku. Současně se toto odvětví podílí na

snižování nezaměstnanosti a nezatěžuje státní rozpočet, protože letecká doprava není přímým příjemcem finančních prostředků a je tzv. *samofinancovatelná*. Mezi hlavní negativa a rizika letecké dopavy Jelínek (2010) řadí na prvním místě dopady na životní prostředí, těsně navazuje senzitivita na aktuální stav národního hospodářství, bezpečnost, ceny ropy a v poslední řadě je to kapacita. Jak již bylo řečeno, pozitivními přínosy pak jsou podíl letecké dopavy na růstu HDP, snižování nezaměstnanosti, stimulace navazujících oborů, dále příliv investic ze zahraničí a katalyzační efekt trhu, protože letecké služby využívají především ta odvětví a podnikatelské subjekty, pro které je dostupnost těchto služeb klíčová pro vlastní rozhodování a lokalizaci. Letecká infrastruktura a její multiplikační efekty jsou neoddělitelnou součástí dopravní obslužnosti České republiky (Jelínek, 2010).

Kromě velkoobjemové komerční dopavy a přepravy nákladu na velké vzdálenosti, vyzdvihuje Zelený (2017, s. 165) význam tzv. *general aviation* (všeobecného letectví), které mimo nekomerčních výkonů, jakými mohou být např. privátní lety, policejní a záchranářské lety, vládní lety, inspekční a kalibrační lety) zahrnují širokou škálu výkonů komerčního rysu (aerotaxi, fotolety, vyhlídkové lety, reklamní lety upoutaných a volných balonů, vlečení transparentů nebo agronomické lety). Všeobecné letectví zahrnuje rovněž služby spojené s provozem business jetů. Charakteristickým znakem této kategorie letectví je především nepravidelnost a outsourcing doprovodných služeb. Benefitem pro zákazníky je na prvním místě rychlost, dále flexibilita, kvalita služby a ve výčtu nesmí chybět ani diskretnost. Oproti přepravě osob má letecká nákladní doprava určitou limitaci charakteru přepravovaného zboží. V první řadě jsou přepravci omezováni plošným zatížením konkrétního přepravního prostředku. Na dalším místě jsou to pak fyzikální vlastnosti a rozměry přepravovaného zboží. Na úkor přepravních nákladů, které jsou v porovnání s ostatními druhy dopavy jedny z nejvyšších, jsou přednosti (rychlost přepravy na dlouhé vzdálenosti, přeprava rychle se kazících výrobků, spěšných zásilek, specifických náhradních dílů apod.) letecké dopavy nesporné.

Podle přepravní vzdálenosti můžeme členit samotné dopravce na:

- regionální,
- kontinentální,
- mezikontinentální (dálkové).

V našem měřítku nás budou zajímat právě regionální dopravci, kteří zajišťují dopravu na krátké vzdálenosti, do max. 1 500 km a většinou menšími letadly s maximální kapacitou přepravovaných osob do 100. Jak dále uvádí Pruša (2015, s. 163), zaměření regionálních dopravců se týká především přepravy osob, nicméně existuje celá řada dopravců, kteří se specializují na realizaci přepravy spěšného nebo maloobjemového nákladu ve formě specifických zakázek. De facto poskytují letecké služby tzv. na klíč. Přímým a velice silným konkurentem regionálních dopravců je běžná pozemní doprava (automobily, vlaky, autobusy).

Základním konceptem pro sektor dopravy v ČR je dokument *Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050*, schválený usnesením vlády ČR č. 449/2013, který v rámci dopravní politiky na národní úrovni integruje evropské priority a cíle. Obdobným dokumentem pro střednědobý výhled je *Dopravní sektorová strategie 2014–2020*. Přímo pro leteckou dopravu jsou tematicky zaměřená dokumenty: *Politika územního rozvoje České republiky*, *Strategie regionálního rozvoje České republiky 2014–2020* a *Koncepce státní politiky cestovního ruchu v České republice na období 2014–2020*. Poslední tři zmíněné dokumenty spadají do gesce Ministerstva pro místní rozvoj ČR (*Koncept letecké dopravy pro období 2016–2020*, 2020, s. 7).

3.7.2 Charakteristika letecké dopravy v Evropě

V Evropské unii se nachází více než 500 letišť, která by se dala rozdělit do dvou skupin. Prvním skupinou jsou tzv. *hub airports*, neboli uzlová letiště. Taková letiště jsou využívána cestujícími pro přestup do jejich cílových destinací nebo jako terminální. Druhou skupinou jsou regionální letiště, které plní úlohu spojení z odlehlých částí do center ekonomických aktivit nebo jako transferové letiště do jiných odlehlých částí regionu (tzv. *feeding hub airports*).

3.7.3 Počátky letecké dopravy na našem území

Civilní letecká doprava v ČSR fungovala již od 20. let minulého století. Pro vnitrostátní lety se využívalo letišť Praha-Kbely a Bratislava. V druhé polovině roku 1923 vzniká státní podnik Československé aerolinie (ČSA) na základě ministerského výnosu. První let pod vlajkou ČSA se uskutečnil ještě téhož roku, 29. října a vedl z Prahy do Bratislavy. O čtyři roky později (1927), vzniká soukromý akciový podnik Československá letecká společnost, a. s., založený Škodovými závody s částečnou státní podporou, jehož

prioritou je soustředění se na mezinárodní dálkové lety. V roce 1930 společnost otevírá svou první zahraniční linku z Prahy do Záhřebu přes Bratislavu.

Milníkem v historii československého letectví bylo rozhodnutí o vybudování letiště Praha na tehdejší Ruzyňské pláni. Výstavba trvala necelé čtyři roky a provoz byl zahájen v dubnu roku 1937. Národní hrdost spojenou se založením pražského letiště podpořila zlatá medaile, získaná na mezinárodní výstavě za návrh letištního, do dnešní doby fungujícího, terminálu. Tehdejší letiště Praha-Ruzyně disponovalo soustavou tří travnatých ranvejí.

Vrcholu dosáhly obě společnosti v roce 1938, kdy propojily Československo se zhruba 20 evropskými městy a délka letecké sítě tehdy činila 11 000 km. Pacifistická politika appeasementu završená přijetím Mnichovského diktátu v r. 1939, ještě téhož roku zredukovala délku mezinárodní letecké sítě obou společností na necelou polovinu, následně došlo k decimaci československé letecké dopravy úplně. K obnovení činnosti ČSA došlo až po skončení 2. světové války v roce 1945. Následoval další útlum v podobě omezení letů do západních destinací a prosovětskou orientaci na technické vybavení letišť i letadlový park důsledkem politického směru po roce 1948.

Přestože se prosovětské směřování může zdát omezující, byla to právě sovětská technika v podobě letounu Tupolev Tu-104A v barvách ČSA, která zahájila proudovou mezinárodní éru (Pruša, 2015, s. 33-34). ČSA tak otevřely, jako první na světě, dveře proudovým pravidelným spojům linkou Praha - Jakarta. Posledním dálkovým letem v existenci ČSA byl let Praha - New York uskutečněný 22. Října 2009 (Kvapil, 2018, s. 8).

3.7.4 Hlavní negativní vlivy působení dopravy na životní prostředí

Negativní působení dopravy je zapříčiněno převážně potřebou uvádět dopravní prostředek do pohybu, tento pohyb zachovávat a následně zastavit. Velikost vlivu se odvíjí od velikosti dopravního prostředku, jeho technického stavu, dopravní cesty, jejich vzájemné blízkosti a stavu a v neposlední řadě ukázněností všech účastníků.

Brinke (Brinke, 1999, s. 98) rozděluje negativní vlivy zatěžující životní prostředí, způsobené dopravou, do dvou skupin:

Přímé vlivy – jsou bezprostředně působící faktory, které přímo ovlivňují životní prostředí (např. hluk, vibrace, zápach, prach, zamoření nebo zábor půdy, nehody apod.).

Nepřímé vlivy – u kterých je patrné jejich dlouhodobé působení na životní prostředí (narušení potravinového řetězce a následné škody na zdraví lidí).

Za přímo ohrožující zdraví a nevíce škodlivý faktor dopravy patří bezesporu **exhalace** v podobě pevných i plyných částí, které vznikají přímým spalováním pohonných hmot. Největšími producenty exhalací jsou automobilová doprava a letecká doprava. Letecká doprava však neemituje škodliviny přímo v inhalačních zónách člověka (Brinke, 1999, s. 99-100). **Hluk** je definován jako nežádoucí zvuk, který může mít rušivý a obtěžující vlivem. Dopady faktoru hluku ale netkví pouze v jeho úrovni (hlasitosti), ale doprovází jej délka trvání, intenzita, frekvence nebo, s hlukem spojené, vibrace. Práh slyšitelnosti lidského ucha je 0 dB. Úroveň desetinásobně hlasitějšího zvuku představuje cca 10 dB a stonásobek oproti prahu slyšitelnosti představuje cca 20 dB (2020). Brinke (1999, s. 100) uvádí rozmezí 65-85 dBA jako úroveň hluku běžného městského provozu. Jednotlivé úrovně můžeme porovnat v názorné tabulce vybraných zdrojů hluku a prostředí (Tabulka 2).

Tabulka 2 Porovnání úrovní hluku podle zdroje

Druh hluku (zdroj, prostředí)	Průměrná úroveň hluku (dBA)
Pneumatické kladivo ve vzdálenosti 7 m	95
Projíždějící nákladní automobil 40 km/h ve vzdálenosti 7 m	85
Letadlo střední velikosti (B737) letící ve výšce 300 m nad zemí	70
Rušná kancelář	60
Tichá kancelář	50
Knihovna	35
Práh slyšitelnosti	0

Zdroj: Vlastní zpracování dle NATS (2020).

Z důvodu ochrany okolí před hlukovou zátěží vznikající přítomností letiště jsou publikovány tzv. protihlukové postupy. Nezáleží přitom, jestli se jedná o velké letiště, kde přistávají a startují velká dopravní letadla nebo o malé sportovní letiště, kde charakter provozu tvoří malá vrtulová letadla. Není pravidlem, že každé letiště má zpracované postupy pro omezování hluku (VFR Manual ČR, ©2020). Co ale každé letiště má a mít musí, je přesně definovaná a vertikálně i horizontálně vymezená oblast hmoty vzduchu, která slouží pro ochranu letištního provozu a současně je zde poskytován příslušný druh služby, podle charakteru letiště. Až na výjimky tvoří tento definovaný prostor u sportovních letišť horizontální kružnici o poloměru 3 NM (5,5 km) sahající do výšky

4000 ft (1 200 m) nad mořem. Takto definovaný prostor sportovních letišť se nazývá „provozní zóna letiště“ (ATZ). Právě v tomto prostoru dochází k nejvýznamnějším projevům aspektů letecké dopravy (Úřad pro civilní letectví, ©2018).

3.7.5 Subvence do dopravní infrastruktury ČR

V rámci České republiky bylo v roce 2019 investováno do dopravní infrastruktury více než 61 miliard Kč. Oproti roku předešlému se jednalo o nárůst o téměř 25 %. Ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SDFI) se investice v roce 2019 pohybovaly okolo 47,3 miliard Kč. V meziročním srovnání se jedná o 42% navýšení. Za rok 2019 tvořily celkové investiční výdaje 1,06 % HDP. Nárůst výdajů zaznamenala také letištní infrastruktura, a to o více než 30 %.

Investice do letištní infrastruktury zahrnuje ekonomické aktivity spojené s vkladem finančních prostředků nejen do pozemní infrastruktury letiště (rozšíření stávajících, výstavba nových terminálů a budov, výstava vzletových a přistávacích drah nebo pojižďecích drah, napojení na místní silniční komunikace nebo železniční síť apod.), ale také do infrastruktury řízení letového provozu, vybavení letiště a zajištění bezpečnosti (European Court of Auditors, 2014). Nejvýznamnějšími příjemci v letecké infrastruktuře bylo letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla) a velká regionální mezinárodní letiště (Brno-Tuřany, Pardubice, Ostrava-Mošnov (Letiště Leoše Janáčka Ostrava) a Karlovy Vary (Kastlová a Houšť, 2019).

3.8 Letiště

3.8.1 Letištní síť České republiky a její provozování

Na území České republiky se nachází **90 letišť civilních**, z toho 20 mezinárodních, ale pouze velká regionální letiště (BRNO/Tuřany, Karlovy Vary, Mnichovo Hradiště, OSTRAVA/Mošnov, Pardubice) a hlavní letiště PRAHA/Ruzyně jsou mezinárodních veřejné a s pravidelným letovým provozem, až na výjimku, kterou je letiště Mnichovo Hradiště (AIP ČR, ©2018). Další 4 letiště na našem území spravuje Armáda ČR a jsou předmětem zajištění protivzdušné a raketové obrany státu v rámci NATO, nebo plní potřeby leteckých dopravních služeb státu (Ministerstvo dopravy, ©2020). Specifickým letišťem je letiště v Pardubicích, které spadá jak do kategorie civilní, tak vojenské. Jedná se o vojenské veřejné mezinárodní letiště s povoleným provozem civilních letadel. Pardubické letiště provozují společně dva provozovatelé (Ministerstvo obrany ČR,

©2014). Česká republika tedy, oproti jiným zemím EU, disponuje nezvykle hustou sítí letišť, což odráží i historicky zakotvenou tradici letectví u nás (Ministerstvo dopravy, ©2020). Do okamžiku ukončení činnosti Svazu pro spolupráci s armádou (dále jen „Svazarm“), zajišťovaly správu státem vlastněné letištní infrastruktury místní dobrovolnické organizace – aerokluby. Tyto organizace spravovaly jim svěřená letiště z vlastních prostředků, ale vzhledem k dřívější státní politice i úrovni hospodaření, nedostačující prostředky hradil stát ((zrušený) Zákon č. 92/1951 Sb.). Po ukončení činnosti Svazarmu v roce 1990 a částečné privatizaci letištních pozemků se změnila právní forma i tehdejších aeroklubů (valka.cz, ©2020), a to většinou na „zapsaný spolek“ nebo „společnost s ručením omezeným“. Nástupnickou organizací Svazarmu, s celostátní působností, se stal Aeroklub ČR, který si klade za cíl s jednotlivými frakčními články spoluvytvářet podmínky pro rozvoj leteckých aktivit v rámci zájmové klubové činnosti. Valná většina letišť proto podléhá rozhodování jednoho provozovatele, kterým je právě místní aeroklub a jakožto nezisková organizace pouze udržuje letištní infrastrukturu pro své zájmové potřeby a produkuje pouze omezené množství zisku, který tyto potřeby uspokojuje (Aeroklub České republiky, z.s., ©2020). Na většině aeroklubových letišť tak tímto způsobem vzniká ostrovní, částečně monopolní prostředí (ManagementMania.com, ©2017). Přehled celkových počtů letišť v jednotlivých krajích je uveden v tabulce 3.

Tabulka 3 Vybavenost krajů letišti

Kraj	Počet letišť	Kraj	Počet letišť
Středočeský	15	Kraj Vysočina	6
Pardubický	10	Jihomoravský	6
Královéhradecký	9	Karlovarský	4
Olomoucký	8	Praha	4
Plzeňský	8	Liberecký	3
Jihočeský	7	Moravskoslezský	3
Ústecký	7	Zlínský	3

Zdroj: Vlastní zpracování.

3.8.2 Kritéria členění letišť

Kritéria členění letišť se odvíjejí od vybavenosti daného letiště, podmínek provozování a dalšího určení, a to vše v souladu se zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů, na:

- letiště **vnitrostátní** – slouží k provádění vnitrostátních letů, při kterých letadla nepřekročí státní hranici České republiky,
- letiště **mezinárodní** – slouží rovněž pro provádění letů, při kterých nedojde k překročení vnější hranice státu a vybavená celním zázemím pro provádění letů, při kterých jsou hranice ČR překročeny.

Dále podle povahy na veřejná a neveřejná, tzn., že v rámci možností své úrovně technické a provozní způsobilosti dovoluje přijímat všechna letadla (veřejná), nebo je nutné, aby provozovatel nebo velitel letadla obdržel v dostatečném předstihu souhlasné stanovisko od provozovatele letiště (neveřejná) (Ministerstvo dopravy, ©2020).

Přesnější dělení letišť nabízí AIP – Letecká informační příručka ČR, což je de facto soubor pravidel civilního létání daného státu v rámci mezinárodních standardů, obsahuje navigační postupy a další letecké informace nezbytné pro vykonání zamýšleného letu, publikovaná Leteckou informační službou, jednou z organizačních složek Řízení letového provozu ČR, s. p., a v Části 3 – Letiště (AD) jsou kritéria členění následující:

- Hlavní mezinárodní veřejná letiště a heliporty – letiště dosahují předepsaných úrovní leteckých provozních služeb a jsou vybavena pro po potřeby celních, imigračních a karanténních procedur.
- Ostatní mezinárodní veřejná letiště a heliporty – letiště disponují omezeným rozsahem celních, imigračních a karanténních služeb a pro vykonání letu je nutné získat souhlas provozovatele letiště.
- Mezinárodní neveřejná letiště a heliporty – letiště využívaná určitými stanovenými okruhy subjektů a k užití letiště dalším uživatelem je nutné získat povolení provozovatele letiště.
- Vnitrostátní letiště a heliporty:
 - *veřejná* – letiště pro vnitrostátní letecký provoz a letecký provoz v rámci Schengenské smlouvy (Součást společného práva Evropské unie, na

základě Schengenské smlouvy vznikl Schengenský prostor, který v současné době tvoří 26 evropských států.),³

- o *neveřejná* – letiště pro vnitrostátní letecký provoz a letecký provoz v rámci Schengenské smlouvy, využívaná určitými stanovenými okruhy subjektů a k užití letiště dalším uživatelem je nutné získat povolení provozovatele letiště (AIP ČR, 2010).

3.8.3 Typologie letišť dle Evropské unie

Výchozím dokumentem pro kategorizaci letišť v rámci EHP je Sdělení Komise EU: Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (2005/C 312/01). Rozdělení letišť reaguje na aktuální úroveň hospodářské soutěže v odvětví a zohledňuje obecné aspekty dopravy i faktory vzájemné konkurence. Je totiž možné, že i velké regionální letiště může získat silné konkurenční postavení oproti velkým uzlovým letištím nebo alternativní dopravě třeba z důvodu jejího přetížení. Malá letiště se obvykle hospodářských soutěží s jinými letišti neúčastní, pouze v případě, že pokrývají společný tržní segment, nebo se nacházejí v těsném sousedství. Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, ze dne 23. července 1996, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, je typologie následující:

- letiště **mezinárodní** povahy (více než 5 000 000 cestujících / rok),
- letiště povahy **Společenství** (4 999 999 až 1 000 000 cestujících / rok),
- letiště **regionální** povahy (999 999 až 250 000 cestujících / rok).

Výbor regionů doporučuje kategorizovat letiště na základě kapacitních prognóz:

- více než 25 000 000 cestujících / rok (4 velká uzlová letiště, cca 30% podíl na evropské letecké dopravě),
- 25 000 000 až 10 000 000 cestujících / rok (16 vnitrostátních letišť, cca 35% podíl na evropské letecké dopravě),

³ Součástí společného práva Evropské unie, na základě Schengenské smlouvy vznikl Schengenský prostor, který v současné době tvoří 26 evropských států.

- 10 000 000 až 5 000 000 cestujících / rok (15 letišť, cca 14% podíl na evropské letecké dopravě),
- 5 000 000 až 1 000 000 cestujících / rok (57 letišť, cca 17% podíl na evropské letecké dopravě),
- 1 000 000 až 200 000 cestujících / rok (67 letišť, cca 4% podíl na evropské letecké dopravě).

Komise považuje obě členění za podobné a navrhuje ponechat pouze čtyři kategorie:

- A – velká letiště Společenství – více jak 10 000 000 cestujících / rok,
- B – letiště vnitrostátní – 10 000 000 až 5 000 000 cestujících / rok,
- C – letiště regionální velká – 5 000 000 – 1 000 000 cestujících / rok,
- D – letiště regionální malá – méně než 1 000 000 cestujících / rok. (EUR-Lex, 2005)

3.8.4 Komparace provozních a ekonomických ukazatelů vybraných letišť ČR

Jedním z výkonových ukazatelů je *letištní pohyb*, pod tímto pojmem rozumíme jeden vzlet nebo přistání letadla (AIM, 2018). Průměrný počet pohybů na letišti Jihlava činil v posledních letech cca 5 000 za rok. Pokud bychom zanedbali meteorologické podmínky v průběhu roku a vliv nezpevněné ranveje, klasickým zprůměrováním dostaneme pouhých necelých 14 pohybů denně, při absenci možnosti nočního provozu. Logicky proto bude letový provoz v letních měsících nepatrně hustější oproti podzimním a zimním měsícům, kdy bude naopak v útlumu (*Studie využitelnosti a rozvoje letiště Jihlava*, 2014). Obdobnou pozici v regionu jako letiště Jihlava, má v jihočeském kraji letiště České Budějovice (LKCB). Toto letiště je již od základu vybaveno zpevněnou ranvejí a prošlo v minulých letech rozsáhlou modernizací směřovanou pouze do letištních terminálů a příslušného vybavení pro příjem menších dopravních letadel o maximálním rozpětí 24 m (kategorie 1B). Investice kraje a města České Budějovice do letištní infrastruktury činily téměř 1,4 miliardy Kč. V roce 2018 byly výkony letiště 5 929 pohybů za rok, v roce 2019 pak pouze 4 214 pohybů za rok, z toho 370 mezinárodních. Z převážné části letiště využívají rekreační piloti a piloti překračující státní hranici do oblastí Jadranu (*Výroční zpráva společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s. 2019*, 2020). Přestože se jedná o kombinované provozování letiště civilním a vojenským subjektem, je pro srovnání

potřeba přiblížit i výkony letiště Pardubice (LKPD), které plní funkci plnohodnotného regionálního letiště s pravidelným provozem. I toto letiště prošlo modernizací ve snaze přilákat mezinárodní dopravce a za nový terminál pro odbavení cestujících zaplatilo v roce 2018 město a kraj, kteří vlastní provozovatele civilní části letiště, akciovou společnost East Bohemian Airport, 226 milionů Kč. V roce 2018 počet pohybů dosáhl 1 361, v roce 2019 potom 1 649 pohybů, ze kterých více než tisíc pohybů bylo v rámci general aviation (Výroční zpráva East Bohemian Airport a.s. 2019, 2020). Výkonové ukazatele letištních pohybů však nelze považovat za jednoznačně směrodatné ukazatele výkonu letiště a často se porovnávají s počty odbavených cestujících. Přestože je povinností provozovatele letiště tyto ukazatele sledovat, ve většině případů malých letišť nejsou hodnoty dostupné. Navzdory své atraktivní poloze na periferii hl. m. Prahy, se letiště Letňany, s nezpevněným dráhovým systémem, může pyšnit více jak 30 tisíci pohyby ročně. Dle osobního sdělení vedoucího stanoviště Radio v Letňanech, Richarda Blahy, byl v roce 2015 celkový počet pohybů dokonce 36 207, z toho 1 405 mezinárodních, v roce 2018 činil 31 400, mezinárodních 1 001 a za rok 2019 pak 32 621, mezinárodních 916. Kompletní přehled pohybů ve FIR Praha (celá oblast území celé České republiky) během prázdninové špičky v měsíci červenci za rok 2019 překročil 95 tisíc (Obrázek 11). Letošní rok značně ovlivnila epidemie koronaviru SARS-CoV-2 a ve stejném období došlo k dramatickému poklesu o více než 60 procent. Převažující část pohybů naplnilo všeobecné letectví.

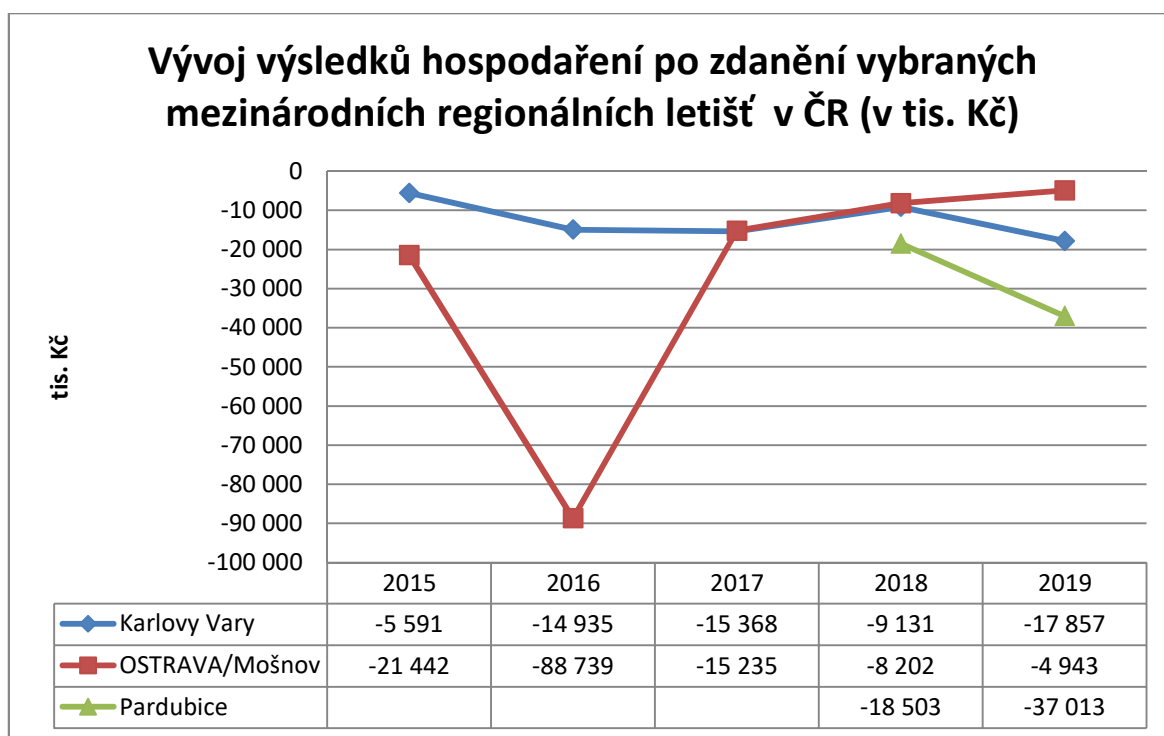
Obrázek 11 Přehled pohybů v celé ČR v měsíci červenci (2019/2020)

Měsíc	Počet pohybů FIR Praha		Nárůst provozu
	2019	2020	2019/2020
červenec	95 206	36 446	-61,7%

Zdroj: ŘLP ČR (©2020).

Vývoj epidemiologické situace koronaviru SARS-CoV-2 v ČR, ani v globálním měřítku, není hlavní a jedinou příčinou záporných výsledků hospodaření většiny velkých mezinárodních regionálních letišť. Ekonomické propady lze pozorovat i v letech před krizí způsobenou pandemií koronaviru. Z příložené tabulky (tabulka 4) jsou patrné dramatické poklesy výsledků hospodaření u vybraných letišť místy téměř o více než 100 % oproti roku předcházejícímu.

Tabulka 4 Srovnání ekonomických ukazatelů vybraných mezinárodních regionálních letišť v ČR



Zdroj: Výroční zprávy provozovatelů vybraných letišť (Ministerstvo financí ČR, ©2020).

3.8.5 Typy vlastnických struktur

Ve vazbě na samotné provozování letiště je potřeba uvést typy vlastnických struktur letištní infrastruktury. V závislosti na typu vlastnické struktury se odvíjí i způsob provozování letiště. Základní dělení vlastnictví je následující:

- **plně soukromé,**
- **partnerství veřejného a soukromého sektoru,**
- **plně veřejné.**

Plně soukromé vlastnictví znamená, že letištní infrastrukturu i provozování zajišťuje jeden nebo více soukromých subjektů. V případě partnerství veřejného a soukromého sektoru, může být provozovatel nezávislá soukromá společnost a infrastruktura, včetně letištních pozemků zůstává ve vlastnictví veřejného sektoru, např. místní, krajské nebo regionální samosprávy. Plně veřejné vlastnictví přenáší odpovědnost za provozování letiště na jednu nebo více samosprávných celků (*Study: privatization models for airport companies, 2020*).

Směr privatizace letišť, které setrvávají v držení státu, se odvíjí od místního stupně liberalizace letectví. Varianty nestátních forem vlastnictví mohou nabývat dalších forem, které odráží velikost vlastnického podílu, způsob privatizace nebo smluvní vztahy. Nejběžnější formy nabývají těchto podob:

- státem vlastněné pozemky letiště, které si pronajímá provozovatel ze soukromého sektoru, který má uzavřenou smlouvu určité období (cca 20 – 50 let);
- BOT (Built-Operate-Transfer) soukromý subjekt se pouze podílí na provozování letiště, podílí se rovněž na výstavbě infrastruktury, může financovat rozvoj letiště nebo jeho část, profituje z jeho provozování a po ukončení smlouvy vrací infrastrukturu zpět do rukou státu;
- IPO (Initial Public Offering) – soukromá firma se může stát z části veřejnou prodejem svých akcií veřejnému sektoru, které mohou být dále obchodovatelné na sekundárních trzích (Senguttuvanpta, 2016, s. 404).

3.8.6 Ekonomika letišť

Základním cílem provozovatele letiště je najít rovnováhu mezi náklady a letištní kapacitou. Z pohledu regionálního letiště je tento úkol velice nesnadný, a proto je zapotřebí hledat nové cesty pro zvýšení podílu výnosů z neleteckých aktivit. Velká část letištní infrastruktury totiž tvoří poměrně vysokou položku fixních nákladů. Složení celkových nákladů odráží vykonávaný rozsah činností a přímo ovlivňuje možnosti samotného rozvoje letiště. Pruša (2015, s. 469) uvádí tyto složky, které tvoří hlavní **náklady** letiště:

- pracovní síla,
- údržba a oprava majetku,
- odpisy a úroky.

Přestože pořizovací cena letištního majetku je velmi vysoká a podstatnou část nákladů letiště tvoří odpisy, nejvýznamnější nákladovou složkou je pracovní síla. Je tedy velmi dobré zvážit, zda využít možnosti zajištění pracovních výkonů využitím třetích stran, nebo je pokrýt vlastními silami (Pruša, 2015, s. 470). **Výnosové** položky letiště potom tvoří:

- letištní poplatky,
 - přistávací a parkovací poplatek,
 - poplatky za cestující,

- handlingové služby,
- neletecké výnosy,
- finanční výnosy (ICAO, ©2013).

Z výše uvedeného výčtu tedy můžeme příjmy letiště rozdělit na položky související s přistáním letadla a odbavením cestujících (užití letištního zázemí cestujícími) a neletecké příjmy. Příjmy vázané na přistání letadla slouží především k pokrytí nákladů spojených s pořízením a údržbou dráhového systému, pojezdových drah a stojánek. Provozovatel letiště však může upřednostnit nebo zvýhodnit určitý druh provozu (určitá letadla, nebo jejich typy) a podle toho poplatky modifikovat v závislosti na potřebách a kapacitě letiště. Pokud se tak provozovatel rozhodne, mohou být například historická letadla osvobozena od letištních poplatků zcela, naopak zavedením hlukového poplatku budou znevýhodněna letadla s nižší certifikací hluku, čímž provozovatel dosáhne ochrany a snížení hlukového zatížení v okolí letiště. Většinou se poplatky za přistání odvíjí od tonáže konkrétního letadla. Poplatky za cestující slouží k úhradě nákladů za odbavení a provozování terminálu. Je však možné jednotlivé položky dělit (Pruša, 2015, s. 470-473).

Neletecké příjmy nemusí nutně znamenat výnos pro samotné letiště nebo jeho provozovatele, ale pro třetí subjekt. Může jednat o provozování čerpací stanice pro plnění LPH (leteckých pohonných hmot), provozování gastronomických zařízení apod. V takovém případě je letiště příjemcem koncesního poplatku nebo nájemného za umožnění podnikání a realizace zisku třetího subjektu. Specifickým příjmem pro letiště jsou výnosy finanční, a těmi mohou být např. úroky z volných finančních prostředků, dotace a jiné druhy subvencí. Takové příjmy jsou spíše specifikem menších letišť s nízkým provozem.

Cílem řízení ekonomiky letiště je trvalé generování zisku zaručující dlouhodobý růst a hlavně rozvoj při udržitelné konkurenceschopnosti, hledání nových cest pro krytí nákladů a vytváření kompromisu mezi kapacitou letiště a jeho náklady v reálném i budoucím čase (Pruša, 2015, s. 475).

4 Charakteristika prostředí

4.1 Kraj Vysočina

V rámci České republiky je Kraj Vysočina situován ve střední části země. Nachází se na pomezí bývalých zemských hranic Čech a Moravy a je samostatným samosprávným celkem o rozloze téměř 6 800 km². Skládá se celkem z pěti okresů (Jihlava, Žďár nad Sázavou a Třebíč, Havlíčkův Brod a Pelhřimov) a sousedí s kraji: Jihomoravským, Pardubickým, Středočeským a Jihomoravským. S posledním uvedeným krajem vytváří územní jednotku soudržnosti NUTS II, vytvořenou za účelem podpory regionálního rozvoje. Samotný Kraj Vysočina není příhraničním krajem, nicméně, vzhledem ke své blízkosti hranicím, aktivně participuje na řadě přeshraničních aktivit v rámci přeshraniční spolupráce s Rakouskem. Geografická situace kraje je přílohou práce (příloha č. 10).

Atraktivitu regionu podpirá relativně nízké znečištění ovzduší a nízká kriminalita, dále přítomnost tří památek UNESCO, z nichž nejznámější je pravděpodobně památková rezervace Telč a dvě chráněné krajinné oblasti a mnoho přírodních rezervací. Turisticky přívětivě působí rovněž hustá síť cyklostezek (téměř 2 500 km) a turistických cest (téměř 3 000 km). Počet obcí v kraji nalezneme 704, avšak průměr 723 obyvatel na obec je nejmenší ze všech krajů na území ČR.

Strategická poloha kraje, i vzhledem ke své vybavenosti dopravní infrastrukturou, přilákala v posledních letech mnoho investorů ze zahraničí, kteří zde situují kromě svých výrobních kapacit také centra výzkumu a vývoje (Krajská správa ČSÚ v Jihlavě, ©2020).

Pro financování svých výdajů má Kraj Vysočina pro rok 2020 k dispozici částku 12 619 469 tis. Kč, což je o necelých 10 % více, než bylo v roce 2019. Výdaje v kapitole regionální rozvoj 18 737 tis. Kč a celková dotační politika 321 850 tis. Kč (Kraj Vysočina, ©2019).

4.1.1 Demografické a ekonomické ukazatele

Ke konci roku 2019 žilo v kraji více než 509 tis. obyvatel, z toho 253 649 mužů a 256 163 žen, průměrná hrubá mzda činila 31 083 Kč, podíl nezaměstnaných byl 3,12 % a počet registrovaných podnikajících subjektů převýšil 115 tis, což napovídá o nízké podnikatelské aktivitě i vzhledem k celorepublikovým statistickým hodnotám. Rovněž Kraj Vysočina poměrně zaostává ve své ekonomické výnosnosti, která je opět

podprůměrná. Podíl Kraje Vysočiny na hrubém domácím produktu činil v posledních letech cca 4%. Tržby průmyslových podniků za výrobky a služby, které jsou orientovány převážně do odvětví strojírenského, dřevozpracujícího, potravinářského a zemědělského, se pohybovaly okolo 157 miliard Kč (*Statistická ročenka Kraje Vysočina 2019, 2019*).

4.1.2 Dopravní infrastruktura kraje

Kraj Vysočina disponuje silniční i železniční sítí strategického formátu, a to jak z národního, tak i pohledu celoevropského. Území kraje protíná dálnice D1 (evropské označení E50/E65), která je sama o sobě strategickou vnitrostátní páteří automobilové dopravy na urbanizované středoevropské ose Berlín-Praha-Vídeň/Bratislava-Budapešť. V rámci železniční obslužnosti je vysočina je strategickým místem pro vedení vysokorychlostní tratě Praha – Jihlava/Brno – Velké Meziříčí s hlavním centrálním terminálem v Jihlavě. (*Statistická ročenka Kraje Vysočina 2019, 2019*).

Na území kraje se nalézají celkem 6 letišť, která jsou určena převážně pro sportovní a turistické létání. Statut mezinárodního letiště nese pouze aeroklubové letiště v Havlíčkově Brodě, ale pouze neveřejného charakteru (AIP ČR, 2018). Jediné letiště vybavené zpevněnou betonovou vzletovou a přistávací dráhou, schopné přijmout letadla i za snížených meteorologických podmínek, je vojenské letiště v Náměšti, kde působí Vzdušné síly Armády České republiky taktické úrovně a je zde umístěna 22. základna vrtulníkového letectva, která je, kromě jiného, součástí Integrovaného záchranného systému (IZS) pro pomoc civilnímu obyvatelstvu pro oblast Morava. Mezinárodní lety jsou pro obyvatelé kraje dostupné pouze z hlavního letiště v Praze nebo z regionálního letiště Brno-Tuřany, které je relativně dostupnější (22. základna vrtulníkového letectva, 2014).

Tabulka 5 Letiště na území Kraje Vysočina

Název letiště	ICAO kód	Status	Provozní podmínky
Havlíčkův Brod	LKHB	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR
Chotěboř	LKCT	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR
Jihlava	LKJI	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR
Křižanov	LKKA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR
Náměšť	LKNA	Vojenské letiště	VFR/IFR
Přibyslav	LKPI	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR

Zdroj: Vlastní zpracování dle AIP ČR (2018).

4.1.3 Okres Jihlava a město Jihlava

Jihlavský okres je v Kraji vysočina nejmenší. Rozkládá se ve středové části Českomoravské vrchoviny a protíná jej původní zemská hranice Čech a Moravy. Sousedními okresy jsou Jindřichův Hradec, Třebíč, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův brod a Pelhřimov. Území okresu je velmi členité, s průměrnou nadmořskou výškou okolo 540 m.

Přestože toto odvětví nemá v oblasti Vysočiny historicky ukotvenou tradici, nosným odvětvím okresu je průmysl strojírenský, značný podíl má průmysl potravinářský a dřevozpracující, protože lesy tvoří téměř 1/3 zemědělské půdy z celkových 6/10 území. Dynamika průmyslového růstu vykazuje v posledních letech značný potenciál.

Počínaje dnem 1. 1. 2000 se okres Jihlava stává centrálním územím Kraje Vysočina, se sídlem ve statutárním městě Jihlava, kde žije téměř 50 tis. obyvatel (údaj k 1. 1. 2020 - 48 709). Katastrálně zabírá město 8 824 ha (Krajská správa ČSÚ v Jihlavě, ©2012). Finanční příjmy města činily v roce 2019 celkem 1, 118 miliardy Kč, z toho daňové příjmy tvořily 857 096 000 Kč, nedaňové příjmy 165 867 000 Kč, kapitálové příjmy 35 000 000 Kč a v přijatých transferech 60 473 000 Kč (2019). Silná rozvojová dynamika krajského města Jihlava, ovlivněná především přítomností řady ekonomických subjektů národního i nadnárodního významu, podpořená svou polohou u dálnice D1, dala za vznik rozvojové oblasti „OB11“ (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2020).

Severní část města Jihlava zabírá průmyslová zóna, které je vzdálená asi 1 km západním směrem od jihlavského letiště. Zázemí zde mají jak místní firmy, tak i divize nadnárodních společností. Největšími zaměstnavateli z oblasti strojírenství jsou BOSCH DIESEL s.r.o., výroba vstřikovacích systémů (velikostní kategorie dle počtu zaměstnanců 3000-3999), Marelli Automotive Lighting Jihlava (Czech Republic) s.r.o., komponenty pro automobilový průmysl (1500 - 1999 zaměstnanců), MOTORPAL, a.s., rovněž díly pro automobilový průmysl (1000 - 1499 zaměstnanců). Vzhledem k umístění a atraktivitě lokality zde sídlí i mnoho logistických firem (GLS, Toptrans, ICOM Transport, DPD, ČD Cargo, DHL aj.). Přestože se nejedná o firmu, kterou lze řadit mezi největší zaměstnavatele, její úloha je vzhledem k rozvoji jihlavského letiště klíčová. Jedná se o společnost Zall JIHLAVAN airplanes, s.r.o. (50-99 zaměstnanců), jejíž 100% podíl vlastní akciová společnost SKYLEADER (Ministerstvo financí ČR, ©2020). Zall JIHLAVAN airplanes s.r.o. je ryze českou firmou zabývající se výrobou letadel a

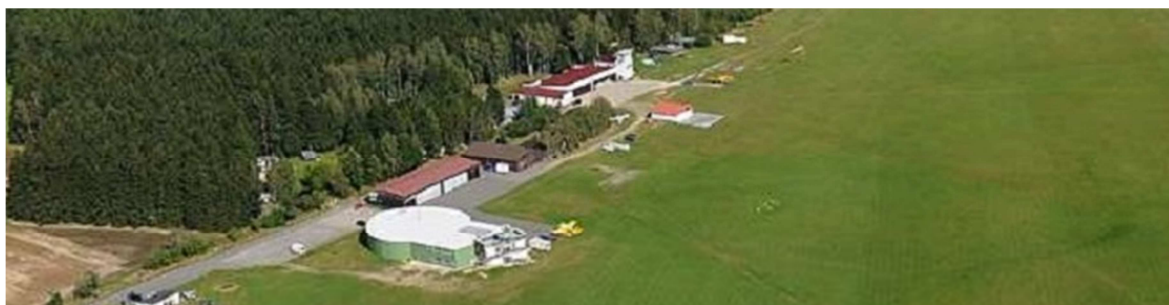
leteckých komponentů pro národní i evropský trh. Rovněž je tato firma aktivně zapojena v leteckém výzkumném odvětví a je držitelem několika certifikací, umožňujících subdodávky pro firmy jako je např. celosvětový výrobce dopravních letadel Airbus S.A.S (SKYLEADER a.s., ©2020).

4.2 Letiště Jihlava

4.2.1 Obecné informace o letišti

Jihlavské letiště se nachází asi 4 km severovýchodně města Jihlava, v blízkosti obce Henčov a je jedním ze šesti letišť na území Kraje Vysočina a současně jediným letišťem v okrese Jihlava. Původně na polním armádním letišti Bílý Kámen, se první aeroklubové vzlety na kluzácích uskutečnily již v roce 1950. Letiště v současnosti provozuje Aeroklub Jihlava, z.s., se sídlem Henčov 61, 586 01 Jihlava, IČO 47366826 (*VFR Manual ČR*, 2020). Spolek má cca 90 členů a jeho činnost je zaměřena převážně na sportovní a cvičné létání na motorových letadlech a kluzácích v rámci letecké školy. Kromě toho nabízí také seskoky padákem a příležitostně pořádá soustředění pro plachtaře, letecké soutěže a slety (Aeroklub Jihlava, ©2020).

Obrázek 12 Letiště Jihlava (LKJI)



Zdroj: Flying Revue (©2020).

Majiteli pozemků a nemovitostí, na kterých se areál letiště rozkládá, jsou z majoritní části Statutární město Jihlava, o zbytek se dělí Aeroklub Jihlava z. s. s Ministerstvem obrany České republiky a panem Mácou a paní Mácovou (ČÚZK, ©2020).

Letiště Jihlava má statut veřejného vnitrostátního letiště bez možnosti celního a pasového odbavení. Charakter letiště je „neřízené letiště“ s provozní dobou poskytování informací známému provozu pouze o víkendech a svátcích v určené hodiny, nebo na vyžádání 24 hodin předem. Dostupnost letiště pro zákazníky a návštěvníky je, mimo

letadlem nebo vlastním automobilem, užitím veřejné městské dopravy z jihlavského Masarykova náměstí linkou č. 4 do obce Henčov, další spojení je možné veřejnou autobusovou dopravou Jihlava – Polná nebo taxislužbou (*VFR Manuál - LKJI*, 2020).

Na jihlavském letišti kromě místního aeroklubu působí ještě další dva podnikatelské subjekty, a sice L – Air CZ s. r. o., která nabízí rovněž letecké služby, navíc i v kategorii ultralehkých letadel a firma Air Jihlava - service s. r. o., která je výcvikovou organizací, ale je rovněž držitelem oprávnění pro leteckou servisní činnost široké typové řady letounů. Díky výhodám vlastního leteckého servisu, firma provozuje několik letounů Zlín řady Z-37A, které využívá pro letecké práce v oblasti zemědělství (Air Jihlava - service s.r.o., ©2014). Všechny podnikatelské subjekty bázející na letišti nabízí služby pro veřejnost ve formě vyhlídkových nebo zážitkových letů po okolí a dny otevřených dveří hangárů.

4.2.2 Současná infrastruktura letiště Jihlava

Letiště disponuje nezpevněnou travnatou vzletovou a přistávací dráhou orientovanou v magnetickém směru 102°/282° (10/28), o celkové využitelné délce 920 m a široké 100 m, jejíž maximální zatížení je 0,4 MPa a dovoluje tak vzletávat a přistávat letadlům o maximální hmotnosti 5 700 kg (*VFR Manuál – LKJI*, 2020). Letiště je vybaveno čerpací stanicí leteckých pohonných hmot s těmito druhy paliv: letecké palivo (též „letecký benzin“) AVGAS 100 LL, letecký petrolej JET A-1 a benzin Natural BA 95. Stávající dřevěná ubytovna pojme 32 osob. Vzhledem k charakteru dráhy (nezpevněný travnatý povrch), není možné její celoroční využívání. Rovněž provozovatel letiště nezajišťuje odklizení sněhu. V kapitole 3.8.6 byly popsány výnosové položky letiště spojené s přistáním letadla a odbavením cestujících, ty u sledovaného subjektu činí:

- jednomotorová letadla do 500 kg, ultralehká letadla, kluzáky - 50,00 Kč,
- jednomotorová letadla 500 - 2 500 kg - 100,00 Kč za započatou tunu,
- dvoumotorová letadla nad 2 500 kg - 200,00 Kč za započatou tunu,
- parkování a stání venku, první 2 h zdarma, pak 3,00 Kč za každou další hodinu a za započatou tunu,
- stání v hangáru – 140,00 Kč za každý započatý den a tunu,
- poplatky za užití letiště cestujícími – 50,00 Kč cestující/parašutista (100 Kč parašutista v tandemu) (*VFR Manuál – LKJI*, 2020).

Geografické umístění letiště, včetně vyznačení letištní informační zóny a rozmístění letištní infrastruktury a orientace dráhového systému, přibližují letecké a letištní situační mapy, které jsou uvedeny v přílohové části (příloha č. 11 a příloha č. 12).

4.2.3 Studie rozvoje a využitelnosti

Na základě provedených rozhovorů vyplynula informace o existenci dokumentu, ve kterém je zpracován úmysl letiště Jihlava-Henčov zmodernizovat a který rovněž obsahuje rozpis jednotlivých stavebních etap. Přesto, že dokument poukazuje na minimalizaci investic, náklady na realizaci klíčové I. etapy, která zahrnuje základní úpravu a zpevnění letištních ploch, zbudování nezbytných inženýrských sítí, demolici dožívajících objektů a výstavbu budov, vč. instalací technického a technologického vybavení, činí cca 120 milionů Kč. Realizací první fáze modernizace by letiště mohlo sloužit pro obchodní leteckou vnitrostátní i mezinárodní dopravu a jako cílové letiště pro přepravu osob a nákladu určeného pro daný region. Kategorie letiště by umožňovala provoz letadel do max. rozpětí 24 m. (*Studie využitelnosti a rozvoje letiště Jihlava*, 2014). Navrhovaný stav se zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou je součástí přílohové části této práce (příloha č. 14).

5 Terénní šetření

5.1 Kvantitativní šetření

Kvantitativní část práce byla provedena podle následujícího scénáře: formulace problému, formulace teoretických a pracovních hypotéz, rozhodnutí o populaci a vzorku, provedení pilotní studie, zvolení techniky sběru dat, sestavení nástroje pro sběr (dotazník), provedení předvýzkumu, vlastní sběr dat, analýza dat, interpretace závěrů.

Na základě vyhodnocení nestrukturovaných rozhovorů byl stanoven rámec otázek, který sloužil jako podklad pro sestavení dotazníku. Jelikož bylo žádoucí dotazník cílit na skupinu populace, které se zkoumaná problematika přímo dotýká, bylo využito vícestupňového skupinového výběru. Populaci tvořili obyvatelé města Jihlava a obcí kolem provozní zóny letiště, jejíž dopady na okolí přibližuje kapitola 3.7.4. Z důvodu velkého geografického rozptýlení obyvatel, časové náročnosti a snaze získat co největší počet responzí, bylo nutné překonat problémy spojené s osobní účastí při vyplňování dotazníku respondenty a získat proto přístupy do uzavřených skupin internetové sociální sítě Facebook, ve kterých se tito obyvatelé sdružují. Tak byl definován vysoce reprezentativní základní soubor, právě díky své rozmanité skladbě, která byla pro šetření žádoucí. Výběrový soubor tvořili ti jedinci, kteří na dotazník odpověděli. Struktura dotazníku obsahovala tři části, první část se týkala přehledu a zájmu o dění v regionu a povědomí o jihlavském letišti, další část se týkala postoje respondentů k letišti Jihlava-Henčov, názoru na jeho provoz a využití a závěrečná část obsahovala sociodemografické otázky. V rámci předvýzkumu, uskutečněného před ostrým zveřejněním dotazníku, bylo na základě jeho osobního předložení 4 respondentům zjištěno, že je nutné blíže specifikovat výběrové odpovědi u otázky č. 6, což bylo následně provedeno. Dotazník byl zpracován pouze v českém jazyce, byl zveřejněn pomocí internetového odkazu v cílových skupinách sociální sítě Facebook prostřednictvím online dotazníkové platformy Survio na přelomu srpna a září a byl dostupný pouze omezenou dobu. Dotazník byl vybaven základní ochranou a parametry nastavení neumožňovaly jeho opětovné vyplnění. Po skončení jeho expirace byl uzavřen a stal se pro veřejnost nedostupným. Formulář dotazníku je součástí práce (příloha č. 7).

5.1.1 Překážky při sběru dat

Vzhledem k charakteristice tématu, časové náročnosti a relativně velké územní oblasti, nastaly problémy při prvotní snaze o sběr dat. Primárními obtížemi byla zprvu značná neochota respondentů účastnit se jakéhokoliv výzkumného šetření. Nebylo totiž možné zajistit řádnou návratnost dotazníkových formulářů, pokud by vyplňování respondentem neprobíhalo v okamžiku jejich předložení tazatelem. Z důvodu možných obav a nedůvěry, nebyl tazateli umožněn vstup do domů s více byty a respondenty oslovit. I přesto se podařilo osobní účastí při vyplňování dotazníku, získat 15 kompletních responzí, které byly následně překloupeny do elektronické verze distribučního systému Survio, čímž došlo k navýšení konečného počtu odpovědí.

5.1.2 Vyhodnocení dat

Výběrový soubor tvořilo 219 respondentů. Na základě získaných dat byla vytvořena agregovaná datová matice, kterou nebylo nutné dále podrobit logické kontrole, jelikož logickou správnost responzí nabízí samotné prostředí Survio. Všechny dotazníky byly dokončené. Žádný z respondentů dotazník neodeslal nedokončený. V rámci parametrů nastavení jednotlivých otázek dotazníku byla využita podmínka povinnosti odpovědět. K jednotlivým otázkám se dotazovaní mohli vracet. Každý z respondentů tedy vyplnil všechny nabízené otázky. Nebylo nutné žádný dotazník vyřadit. Byla provedena pouze formální kontrola otázek, které umožňovaly tvorbu volných odpovědí.

Sociodemografická struktura výběrového souboru je zmapována v tabulce 6. Počet ženských responzí mírně převažoval nad mužskými. Žádný z respondentů nebyl mladší než 18 let. Nejpočetnější věkovou skupinu tvořili respondenti mezi 31 – 40 lety (39,7 %). Rozmanité bylo i vzdělání respondentů. Zde mělo největší zastoupení středoškolské vzdělání respondentů, které tvořilo nadpoloviční většinu (117 responzí). Druhou nejpočetnější skupinu tvořili respondenti vysokoškolsky vzdělání, kterých bylo 78 (35,6 %). Žádný z respondentů neuvedl základní vzdělání jako nejvyšší dosažené. Sociodemografické otázky směřovaly dotaz i na ekonomickou aktivitu dotázaných. Zde pak bylo nejvíce odpovědí od respondentů v zaměstnaneckém poměru (159 responzí, 72,6 %). Dalších 27 dotázaných (12,3 %) zvolilo možnost OSVČ, ve starobním důchodu bylo 9 dotázaných (4,1 %) a studenti čítali 1,4 % se 3 odpovědi.

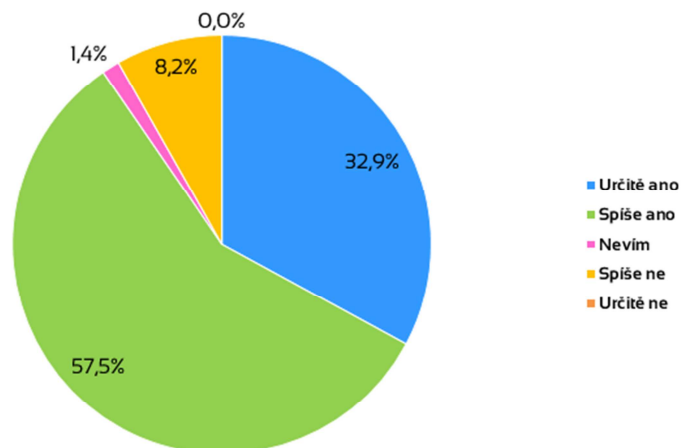
Tabulka 6 Sociodemografická struktura respondentů

		Podíl	Responzí
Pohlaví	Ženy	64,4 %	141
	Muži	35,6 %	78
Věk	Méně než 18 let	0,0 %	0
	18 - 30 let	24,7 %	54
	31 - 40 let	39,7 %	87
	41 - 50 let	24,7 %	54
	51 - 60 let	6,8 %	15
	Více než 60 let	4,1 %	9
Nejvyšší dosažené vzdělání	Základní	0,0 %	0
	Vyučen/a	11,0 %	24
	SŠ s maturitou	53,4 %	117
	Vysokoškolské	35,6 %	78
Ekonomická aktivita	OSVČ	12,3 %	27
	Zaměstnanec	72,6 %	159
	Nezaměstnaný	0,0 %	0
	Důchodce	4,1 %	9
	Student	1,4 %	3
	V domácnosti	9,6 %	21

Zdroj: Vlastní zpracování.

První část dotazníku byla zaměřená na obecný zájem respondentů o svůj region a dění v něm. Na otázku „Zajímáte se o rozvoj Vašeho regionu?“ odpovědělo 72 respondentů (32,9 %) „určitě ano“, většina, 57,5 % (126 respondentů) zvolila možnost „spíše ano“. Pouze 18 dotázaných (8,2 %) odpovědělo „spíše ne“, 3 dotazovaní (1,4 %) odpověděli „nevím“. Odpověď „určitě ne“ se nevyskytla ni jednou. Z výše uvedeného je patrné, že dotazovaní projevují aktivní zájem o dění v regionu, kde žijí a problematika rozvoje jím není lhostejná. Kompletní přehled uvádí Obrázek 13.

Obrázek 13 Zájem o rozvoj regionu



Zdroj: Vlastní zpracování.

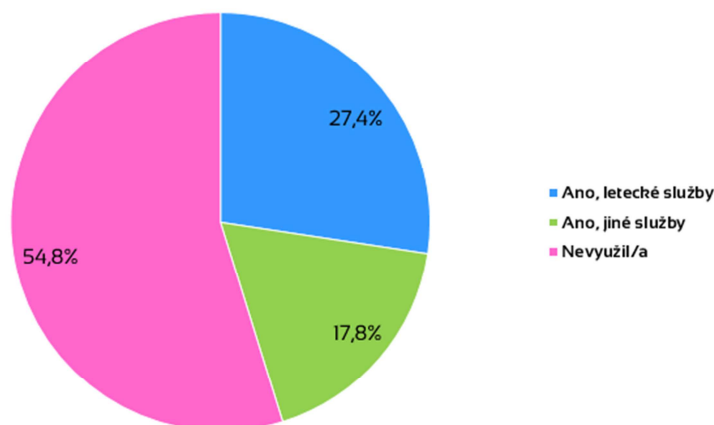
Další otázka „Víte, že máte ve svém regionu letiště?“, měla za cíl ověřit, zdali respondenti vůbec vědí, že mají ve svém regionu letiště. Drtivá většina respondentů (216), (98,6 %) vybrala odpověď „ano“. Pouze 3 dotazovaní (1,4 %) uvedli „ne“. Je tedy zřejmé, že jihlavské letiště je prvkem, který obyvatelé Jihlavy vnímají za součást svého města a svého regionu.

Na otázku „Zajímáte se o rozvoj jihlavského letiště?“, uvedlo 111 dotázaných (50,7 %) že „ano“, zbývající respondenti (108), (49,3 %) uvedli možnost „ne“. Přestože procento kladných odpovědí je vyšší než záporných, lze vzhledem k vyrovnanému poměru odpovědí, lze předpokládat, že aktivní zájem o rozvoj letiště Jihlava mají spíše respondenti, kteří žijí v jeho blízkosti a domnívají se, že mohou být rozvojem a budoucími aktivitami na letišti ovlivněni.

Odpovědi na znění otázky „Využil/a jste někdy služeb jihlavského letiště?“ byly rozděleny do tří možností, z nichž jedna možnost umožňovala odpovědět volnou formou. Cílem otázky bylo zjistit, zda služby a aktivity poskytované stávajícím provozovatelem letiště a dalšími subjekty upoutají pozornost potenciálních návštěvníků letiště z řad veřejnosti. Odpověď „ano, letecké služby“ zvolilo 60 dotazovaných (54,8 %), jiných, než leteckých služeb využilo 39 (17,8 %) respondentů a žádné služby nevyužilo 120 dotazovaných (54,8 %). Respondenti, kteří vybrali možnost „ano, jiné služby“ dále, v otevřených odpovědích uvedli výčty služeb, které lze považovat za letecké, např. seskoky padákem, tandemové seskoky, lety balonem apod. Mezi vyloženě neletecké

účelové návštěvy letiště uvedli respondenti dny otevřených dveří hangáru, dříve pořádané letecké dny, burzy nebo náhodnou návštěvu letiště za účelem pozorování letadel. Podrobnosti ukazuje Obrázek 14.

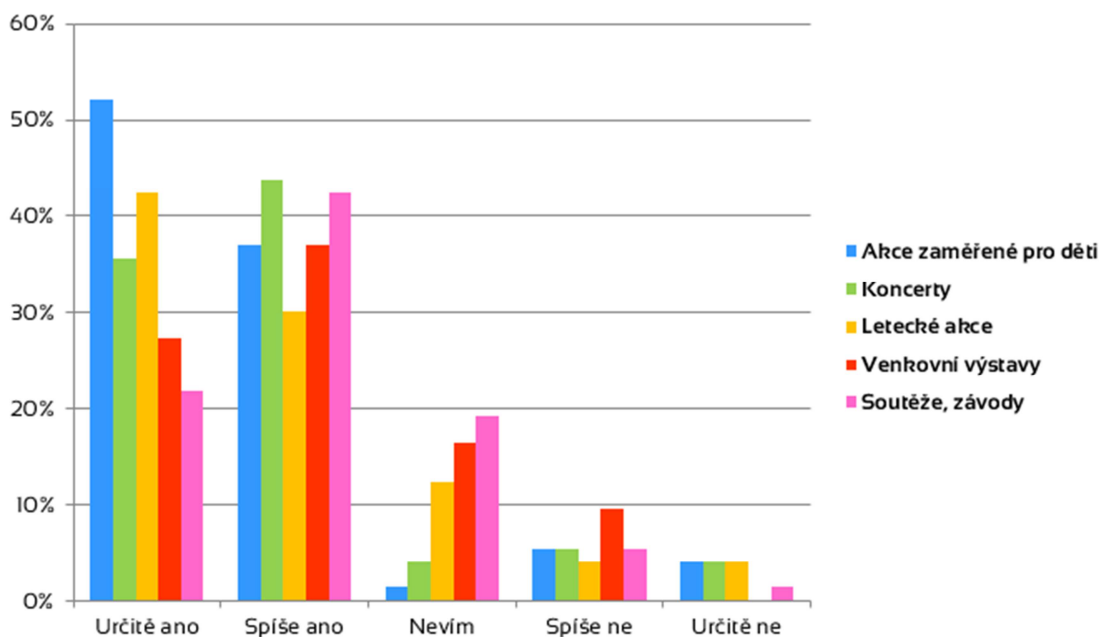
Obrázek 14 Účel návštěvy a využití současných služeb jihlavského letiště



Zdroj: Vlastní zpracování.

Následující otázka „Zaujaly by Vás akce, které by se mohly pořádat na letišti Jihlava?“ mapovala zájem dotázaných na účasti možných akcí, které by se mohly na letišti pořádat. Na výběr bylo pět variant odpovědí a obdobně, jako otázka předcházející, byla i tato vybavena možností otevřené odpovědi. U každé varianty pak měli respondenti možnost výběru z Likertovy bodové škály (1 – 5). Největší počet kladných odpovědí „určitě ano“ (114 respondentů, 52,1 %), přidělili dotazovaní možnosti navštívit akce pořádané pro děti. Na druhém místě respondenti uváděli letecké akce (93 respondentů, 42,5 %) a třetí místo obsadil u dotazovaných zájem navštěvovat koncerty a hudební festivaly (78 respondentů, 35,6 %). Obdobné výsledky se projevily u variant „spíše ano“. Nerozhodní byli dotazovaní u možností pořádání venkovních výstav (36 respondentů, 16,4 %) a sportovních soutěží nebo závodů (42 respondentů, 19,2 %). Zhodnocením lze konstatovat, že preference dotázaných byly vyrovnané, co se týče volby akcí pro děti, leteckých vystoupení a hudebních koncertů. Rekapitulaci jednotlivých odpovědí uvádí Obrázek 15.

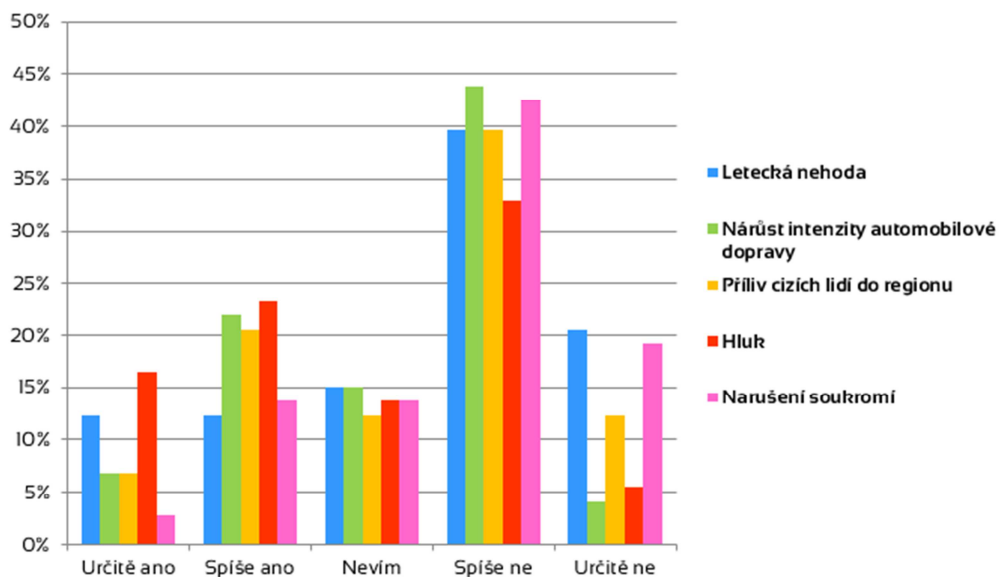
Obrázek 15 Hodnocení popularity potenciálních akcí na letišti



Zdroj: Vlastní zpracování.

Pro ověření, zdali se respondenti vůbec zajímají o rozvoj letiště Jihlava-Henčov, jim byla předložena otázka „*Jak moc jsou pro Vás důležité následující faktory spojené s rozvojem jihlavského letiště?*“, která byla zároveň otázkou kontrolní. Současně si tato otázka kladla za cíl potvrdit nebo vyvrátit hypotézu, že vybrané faktory, které by doprovázel rozvoj jihlavského letiště, jsou klíčovým omezením ze strany podpory rozvoje veřejností. Respondenti dostali možnost ohodnotit 5 faktorů, které se vážou na letecký provoz a podle preferencí závažnosti opět přidělovali body ze šály 1-5. Jednoznačnost výsledku je zřejmá ze získaných odpovědí respondentů. Jako nejvíce nedůležitý faktor respondenti ohodnotili „nárůst intenzity automobilové dopravy“ (96 responzí, 43,8 %). Za druhý nevýznamný faktor určili dotazovaní „narušení soukromí“ (93 responzí, 42,5 %). Shodný význam přiřadili „letecké nehodě“ a „přilivu cizích lidí do regionu“ (87 responzí, 39,7 %). Specifickým faktorem ovlivňujícím kvalitu života je „hluk“, viz kapitola 3.7.4, který označilo 36 dotazovaných (16,4 %) důležitostí „určitě ano“. Obdobnou obavu z „letecké nehody“ vyjádřilo 27 dotazovaných (12,3 %). Většina dotazovaných nepovažuje uvedené faktory za důležité tak, aby jejich vliv mohl ovlivnit podporu rozvoje letiště. Lze opět předpokládat, že význam faktorům přiřadili pouze ti respondenti, kteří mají bydliště v těsné blízkosti letiště. Detailní přehled poskytuje Obrázek 16.

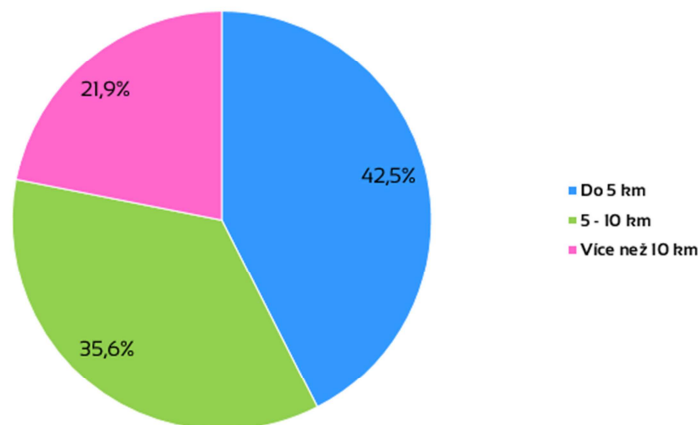
Obrázek 16 Hodnocení vliv faktorů spojených s rozvojem letiště



Zdroj: Vlastní zpracování.

Aby bylo možné posoudit váhu responzí na faktory spojené s leteckým provozem, byla do dotazníku zařazena otázka „V jaké vzdálenosti od jihlavského letiště bydlíte?“. Nejvíce respondentů (93 responzí, 42,5 %) označilo lokalitu svého bydliště vzdálené do 5 km od jihlavského letiště. Možnost „5 – 10 km“ zvolilo 78 dotazovaných (35,6 %) a zbytek dotazovaných vybral možnost „více než 10 km“ (48 odpovědí, 21,9 %). Podle získaných odpovědí to znamená, že téměř polovina dotázaných je samotným letištem skutečně přímo ovlivněna, a tak i případné podněty mohou mít důležitý vliv pro další vývoj letiště. Bližší rozdělení responzí ukazuje Obrázek 17.

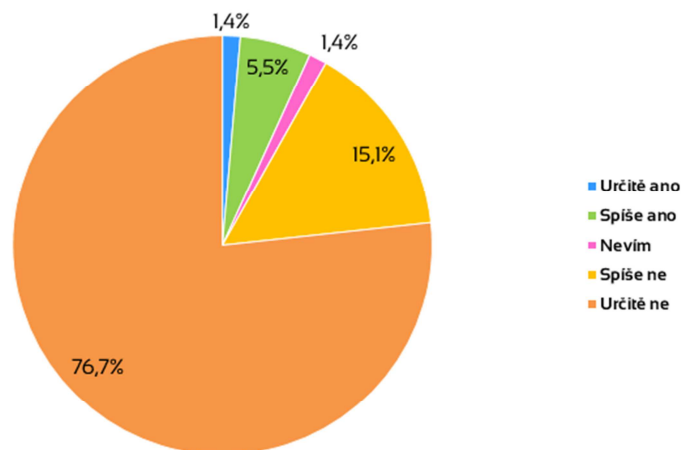
Obrázek 17 Vzdálenost bydliště respondentů od jihlavského letiště



Zdroj: Vlastní zpracování.

Další výzkumnou otázkou monitorující názor na letový provoz a jeho možnou zátěž svého okolí byla otázka „Zatěžuje Vás současný letový provoz letiště Jihlava?“. Naprostá většina dotázaných (168 responzí, 76,7 %) zvolila možnost „určitě ne“. Následovaly odpovědi „spíše ne“ (33 responzí, 15,1 %), 12 dotazovaných se vyslovilo „spíše ano“ (5,5 %) a 3 dotazovaní zvolili možnost „určitě ano“ nebo „nevím“ (1,4 %). Vezmeme-li v úvahu, že provoz na jihlavském letišti probíhá převážně o víkendech, které jsou obecně uznávanými dny klidu a odpočinku, nevnímají dotazovaní jeho intenzitu za obtěžující. Grafický přehled odpovědí uvádí Obrázek 18.

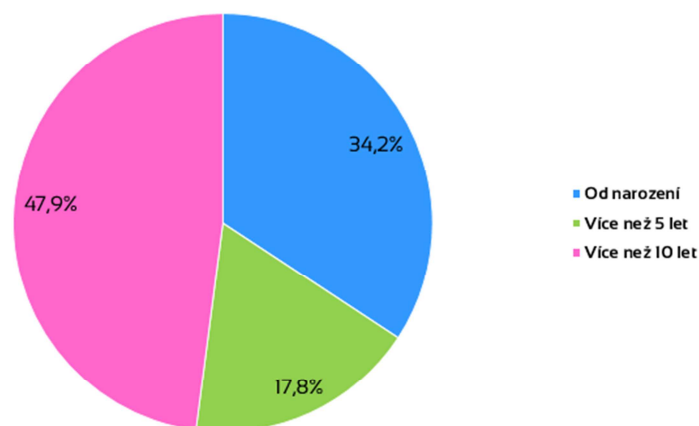
Obrázek 18 Hodnocení stávajícího letového provozu jako zatěžujícího



Zdroj: Vlastní zpracování.

Pro doplnění sociodemografické struktury respondentů sloužila otázka „Jak dlouho žijete v dané lokalitě?“. Na základě získaných odpovědí bylo zjištěno, že 75 respondentů (34, 2%) žije v daném místě od svého narození, největší podíl respondentů činila skupina „více než 10 let“ (105 responzí, 47,9 %) a 35 dotázaných (17,8 %) žije v místě více než 5 let. Jednotlivé procento odpovědí na tuto otázku přehledně zachycuje Obrázek 19.

Obrázek 19 Doba bydlení respondentů v lokalitě



Zdroj: Vlastní zpracování.

5.1.3 Statistické ověření hypotéz

Věcná hypotéza (H^1): *O rozvoj sledovaného regionu se zajímají více muži než ženy.*

Hypotéza vychází z otázek dotazníkového šetření a porovnává vztah zájmu o rozvoj regionu (ot. č. 1) a pohlaví respondentů (ot. č. 10). Na základě věcné hypotézy byly zformulovány následující hypotézy statistické.

Nulová hypotéza (H^1_0): *Podíl zájmu o rozvoj regionu je stejný u mužů jako u žen.*

Alternativní hypotéza (H^1_1): *Podíl zájmu o rozvoj regionu je rozdílný u mužů a u žen.*

Četnosti znaků jednotlivých skupin byly zaneseny do čtyřpolní kontingenční tabulky (Tabulka 7). Pro statistické otestování nulové hypotézy byla použita metoda chí-kvadrát test dobré shody se stupněm volnosti 1 a hladinou významnosti 5 %.

Tabulka 7 Čtyřpolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^1_0)

Skutečné (očekávané) četnosti znaku	Ano	Ne	n_j
Muži	66 (70,52)	12 (7,48)	78
Ženy	132 (127,48)	9 (13,52)	141
n_i	198	21	219

Zdroj: Vlastní zpracování.

$$\text{Testové kritérium: } G = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - n'_{ij})^2}{(n'_{ij})}$$

Dosažením do vzorce jsme dostali výsledek testového kritéria: $G = 4,692$.

Kritická hodnota: $\chi_{(1-\alpha);df} = 3,841$

Rozhodnutí: Vypočítaná hodnota $\chi^2 > \chi^2_{0,05(1)}$, proto **nulovou hypotézu** (H^1_0)

o nezávislosti jednotlivých znaků **zamítáme** a přijímáme alternativní hypotézu (H^1_1). *Podíl zájmu o rozvoj regionu je u mužů a u žen rozdílný.*

Věcná hypotéza (H^2): *Zájem o rozvoj jihlavského letiště je vyšší u lidí s vyšším vzděláním.*

Hypotéza vychází z otázek dotazníkového šetření a porovnává vztah zájmu o rozvoj letiště (ot. č. 3) a nejvyššího dosaženého vzdělání, uvedeného respondenty (ot. č. 12). Na základě věcné hypotézy byly zformulovány následující hypotézy statistické.

Nulová hypotéza (H^2_0): *Zájem obyvatel o rozvoj letiště nezávisí na dosaženém vzdělání.*

Alternativní hypotéza (H^2_1): *Zájem obyvatel o rozvoj letiště závisí na dosaženém vzdělání.*

Četnosti znaků jednotlivých skupin byly zaneseny do čtyřpolní kontingenční tabulky (Tabulka 8). Pro statistické otestování nulové hypotézy byla použita metoda chí-kvadrát test dobré shody se stupněm volnosti 1 a hladinou významnosti 5 %.

Tabulka 8 Čtyřpolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^2_0)

Skutečné (očekávané) četnosti znaku	Ano	Ne	n_j
Vysokoškolské	42 (38,01)	33 (36,99)	75
SŠ a nižší vzdělání	69 (72,99)	75 (71,01)	144
n_i	111	108	219

Zdroj: Vlastní zpracování.

$$\text{Testové kritérium: } G = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - n'_{ij})^2}{(n'_{ij})}$$

Dosažením do vzorce jsme dostali výsledek testového kritéria: $G = 1,292$.

Kritická hodnota: $\chi_{(1-\alpha);df} = 3,841$

Rozhodnutí: Vypočítaná hodnota $\chi^2 < \chi^2_{0,05(1)}$, proto **nulovou hypotézu (H^2_0)** o nezávislosti jednotlivých znaků **nezamítáme**. *Zájem o rozvoj letiště není závislý na vzdělání obyvatel.*

Věcná hypotéza (H^3): *Obyvatelé žijící v dané lokalitě déle, zatěžuje stávající letový provoz méně.*

Hypotéza vychází z otázek dotazníkového šetření a porovnává vztah závislosti mezi délkou života respondentů v dané lokalitě (ot. č. 9) a vnímáním současného letového provozu jihlavského letiště (ot. č. 8). Na základě věcné hypotézy byly zformulovány následující hypotézy statistické.

Nulová hypotéza (H^3_0): *Neexistuje souvislost mezi vnímáním stávajícího letového provozu a dobou bydlení v daném místě.*

Alternativní hypotéza (H^3_1): *Existuje souvislost mezi vnímáním stávajícího letového provozu a dobou bydlení v daném místě.*

Četnosti znaků jednotlivých skupin byly zaneseny do devítipolní kontingenční tabulky (Tabulka 9). Pro statistické otestování nulové hypotézy byla použita metoda chí-kvadrát test dobré shody se stupněm volnosti 4 a hladinou významnosti 5 %.

Tabulka 9 Devítipolní kontingenční tabulka pro testování nulové hypotézy (H^3_0)

Skutečné (očekávané) četnosti znaku	Ano	Ne	Nevím	n_j
Od narození	8 (4,86)	63 (65,16)	0 (0,97)	71
Více než 5 let	7 (7,53)	103 (100,96)	0 (1,51)	110
Více než 10 let	0 (2,60)	35 (34,88)	3 (0,52)	38
n_i	15	201	3	219

Zdroj: Vlastní zpracování.

$$\text{Testové kritérium: } G = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^s \frac{(n_{ij} - n'_{ij})^2}{(n'_{ij})}$$

Dosažením do vzorce jsme dostali výsledek testového kritéria: $G = 35,709$.

Kritická hodnota: $\chi_{(1-\alpha);df} = 9,488$

Rozhodnutí: Vypočítaná hodnota $\chi^2 > \chi^2_{0,05(4)}$, proto **nulovou hypotézu (H^3_0)**

o nezávislosti jednotlivých znaků **zamítáme a** přijímáme alternativní hypotézu (H^3_1). *Mezi vnímáním stávajícího letového provozu a dobou bydlení v daném místě existuje určitá závislost.*

Na základě získaných výsledků statistickým ověřováním hypotéz je zřejmé, že existují závislosti, které promítají určité demografické charakteristiky zkoumané populace do zájmu o dění v regionu, kde tito lidé žijí, ale současně není vnímání určitých faktorů v regionu závislé na dosaženém vzdělání, respektive u vzorku populace nehrálo vzdělání roli při volbě jejich odpovědí. Rovněž bylo potvrzeno, že síla vlivu vybraných faktorů na obyvatelstvo je závislá na délce žití v dané lokalitě.

5.2 Kvalitativní šetření

Součástí pilotáže bylo také provedení částečně řízeného rozhovoru s vybranými místními firmami a státní správou, jehož realizace byla provedena formou elektronického dotazování a telefonních hovorů. Jak místní firmy, tak odpovědné samosprávy obdržely téměř totožné otázky týkající se realizace modernizace letiště, zejména jeho I. etapy, která uvažuje o výstavbě zpevněné dráhy. Dále se otázky týkaly využití letiště, případně dalšího záměru. Výčet otázek pro podnikatelské subjekty i územní samosprávy uvádí příloha č. 15.

Oslovené firmy byly vybírány na základě charakteru a zaměření své podnikatelské činnosti a možného předpokladu využívat letiště. Z 18 oslovených firem, které byly vyhodnoceny jako způsobilé pro využití letiště Jihlava, ať již svou výrobní činností nebo odvětvím ve kterém podnikají, odpověděly 4. S ostatními se nepodařilo navázat kontakt ani přes alternativní komunikační kanály. Přestože v průmyslové oblasti v okolí letiště sídlí mnoho logistických firem, odpověď se podařilo získat pouze od jedné, a to od Weindel Logistik Service ČR, pro kterou by se modernizací jihlavského letiště nic nezměnilo, a jeho potenciál by firma zatím nevyužila. Současné služby nabízené letištěm v rámci své podnikatelské činnosti také nevyužívá. Dalším respondentem byla firma Optovid, s.r.o., jejíž podnikání je zaměřeno na výrobu jemné mechaniky a elektroniky a optoelektrických senzorů a kabeláže. Reakce odpovědného manažera na otázku modernizace a využití letiště byla rovněž negativní, nicméně uvedl, že firma měla zákazníka, jehož zájem byl si pro své zboží přiletět. Třetí responze byla od společnosti Robert Bosch odbytová s.r.o., respektive

pracovníka specialisty pro ČR, který uvedl, že firma využívá leteckou dopravu výrobků pouze z/do zámoří a pro tyto účely využívají logistické partnery z velkých mezinárodních letišť. Dále zástupce firmy uvedl, že využití letiště po modernizaci by bylo marginální pro přepravu zaměstnanců z centrály v Jihlavě, připustil však využití přepravy managementu z centrály ve Spolkové republice Německo několikrát do roka. Pro doplnění, se firma BOSH zabývá širokým spektrem činností, především ale špičkovými technologiemi pro automobilový průmysl. Klíčový poznatek v tomto šetření přinesly odpovědi ředitele společnosti ZALL JIHLAVAN airplanes, s.r.o. Dle jeho slov je to právě zmíněná společnost, která je hlavním iniciátorem projektu zpevněné ranveje na letišti v Jihlavě. Dále ředitel společnosti uvedl, že považuje za nutnost zpevněnou ranvej v Jihlavě vybudovat a v hojné míře jí využívat. Jak dále uvedl, společnost vyrábí letouny a letecké přístroje, které je potřeba testovat a letouny zalétávat, než si je mohou převzít koneční zákazníci. Taktéž uvedl, že stávající letiště využívají v hranicích možností travnaté dráhy, v opačných případech je nutné využívat alternativní letiště mimo region.

V rámci oslovených veřejných správ územních celků, měly odpovědi charakter přesměrování na statutární město Jihlava. Ve vazbě na modernizaci letiště Jihlava-Henčov se Kraj Vysočina podílel pouze na zajištění zpracování projektové dokumentace v rámci kompetencí Odboru dopravy a silničního hospodářství kraje. Otázky týkající se možnosti využití letiště krajem zůstaly nezodpovězeny. Oproti tomu, komunikace s magistrátem města Jihlavy probíhala na úrovni maximální spolupráce a snaze vyhovět v co největší míře. Součástí odpovědí bylo poskytnutí kompletních materiálů a aktualizací projektů modernizace jihlavského letiště. Magistrát Jihlavy potvrdil, že by město letiště v souvislosti s leteckými službami zřejmě moc nevyužívalo. Další vyjádření se týkalo finanční náročnosti projektu revitalizace ranveje a bylo sděleno, že oproti kalkulaci uvedené v původní studii, by dnešní náklady jen na rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy činily cca 150 mil Kč. Pro tento projekt hledalo město vhodné partnera, se kterým byla zahájena potřebná jednání. Vzhledem ke strategickému charakteru informací bylo ze strany magistrátu sděleno, pouze že se jedná o zahraničního partnera z Čínské lidové republiky, který v současné době na výzvy opakovaně nereaguje. Pokud by investorem zpevněné ranveje bylo samotné město, byla by tato stavební investice z finančních důvodů nerealizovatelná. Magistrát města Jihlavy poskytl potřebné materiály a dokumentaci pouze pro zpracování této diplomové práce, jiné nakládání s nimi neumožňuje. Zasláná dokumentace obsahovala, na původní projekt „modernizace“, navazující architektonickou

studii nového provozního bloku jihlavského letiště (provozní budovu s věží a administrativním a technickým zázemím, vč. restauračního zařízení pro občerstvení návštěvníků a personálu, jejíž vytvoření koresponduje s obdobím provedení pilotáže této práce. Koncept řešení nového provozního bloku naprosto minimalizuje časovou náročnost výstavby a zprovoznění a díky využití moderního způsobu výstavby je rovněž šetrný ke svému okolí ve všech směrech. Investorem této výstavby by byla společnost Air Jihlava - service s.r.o., respektive její vlastník ZALL JIHLAVAN airplanes. Výstavba nového provozního bloku letiště je však pouze dílčím prvkem nové koncepční vize areálu, jehož součástí je i investice do nového výrobního závodu uvedené společnosti. Jediným zasaženým aktérem z řad neziskových organizací je samotný aeroklub Jihlava. Bližší vyjádření ohledně připravovaných investičních záměrů se nepodařilo získat, nicméně je zřejmé, že jejich realizací nebude jihlavský aeroklub schopen letiště provozovat a dojde k omezení jeho působnosti na letišti a v této souvislosti lze jeho postoj považovat za negativní. Vizualizace investičních záměrů jednotlivých subjektů jsou uvedeny v přílohové části této práce (Příloha č. 16, příloha č. 17a příloha č. 18).

6 Zhodnocení výsledků práce a doporučení

Jak je uvedeno v kapitole 3.8.4, která se věnuje provozním a ekonomickým ukazatelům velkých mezinárodních regionálních letišť, jsou tato letiště dlouhodobém horizontu trvale ztrátová. V některých případech dochází ke zkreslení ekonomických ukazatelů letišť v čase tím, že výsledné hospodaření provozovatele je konsolidováno v rámci jiného mateřského podniku, nebo tak, že dojde ke změně provozovatelského subjektu letiště, který neodráží ekonomické hospodaření svého předchůdce. Faktem ale zůstává, že většina mezinárodních regionálních letišť je závislá na příjmu a odbavování pravidelných leteckých linek společností, se kterými má uzavřené smlouvy. Absence aktivit těchto leteckých přepravců pro dané regionální letiště znamená řízenou katastrofu, jejímuž odvrácení může přispět pouze státní subvence, změna legislativy nebo tyto ztráty kompenzuje provozovatel letiště pomocí neleteckých příjmů z podpůrných podnikatelských činností, souvisejících s provozem letiště, které jsou podrobně nastíněny v kapitole 3.8.6. Ani v případě setrvání pravidelných linek není provozovateli kladný hospodářský výsledek, a to z důvodu velkých fixních nákladů pro zajištění provozuschopnosti letiště, zvláště když je jeho provozní doba 24 hodin denně.

Z výše uvedeného je zřejmé, že investice do modernizace nebo rozvoje takovýchto letišť je plýtvání veřejnými finančními prostředky, jak se již potvrdilo v několika případech v zahraničí (kapitola 3.6). Jedinou možností udržitelného rozvoje letiště, je využití stávajících možností, které nabízí daný region, kde je letiště situováno a využití jeho potenciálu, který nabízí. Na základě odpovědí získaných během kvalitativní části šetření, je možné potvrdit, že pokud nedojde k zachycení zdrojů a výrobních faktorů v daném regionu, může nastat jejich odliv do regionu jiného a ekonomická výkonost a celkový produkt původního regionu se sníží (kapitola 3.2.4). V tomto směru je potřeba zohlednit úlohu všech aktérů, kteří mohou ve výsledném procesu rozvoje regionu přispět (kapitola 3.2.5). Výsledky dotazníkové šetření potvrdily, že sice existuje nepoměr mezi muži a ženami v zájmu o dění v regionu, nicméně obě skupiny bez ohledu na dosažené vzdělání projevují zájem o letiště ve své blízkosti a o možnost jeho využití. Současně bylo potvrzeno, že čím déle obyvatelé v blízkosti letiště žijí, tím méně vnímají provoz letiště jako zatěžující. Velmi pozitivním poznatkem je skutečnost, že letiště nepůsobí rušivě pro své okolí a pokud by mohlo být využito i pro jiné, například zábavní, účely, obyvatelé Jihlavy by jej hojně navštěvovali.

Z výsledků kvalitativního šetření vyplynulo, že výstavbě a plnění jednotlivých kroků modernizace brání pouze finanční možnosti města Jihlavy. V kapitole 3.5 jsou rozvedeny jednotlivé možnosti podpůrného financování regionálních projektů. Současné postavení a zaměření strukturálních fondů neumožňuje čerpání peněžních prostředků pro takové projekty, jakým je právě modernizace jihlavského letiště. Možnosti čerpání peněz z evropských fondů by se daly využít pouze na projekty související se zabezpečením areálu letiště nebo nákup technického vybavení.

Přestože podle sdělení Komise Evropské unie je veliký zájem na budování propojenosti regionů, zvyšování mobility, odlehčování přetížených letišť a přesměrovávání částí letecké dopravy do regionů (*Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (2014/C 99/03)*, 2014), v době zpracování práce nebyla vypuštěna ani odpovídající výzva, která by umožňovala zrealizovat dílčí kroky modernizace jihlavského letiště. Je zřejmé, že bez externí finanční podpory nebudou cíle projektu naplněny a nedojde tak ani k multiplikačnímu efektu navazujících investic ze stran dalších podnikatelských subjektů. Prvním krokem podpory záměru ze strany státu, by mělo být zpracování odpovídající výzvy pro rozvoj letiště nebo založení konkrétní investiční pobídky pro přilákání odpovídajícího partnera, který by se na projektu modernizace finančně podílel. Souběžným krokem, který by mělo učinit statutární město Jihlava, je začít hledat profesionálního provozovatele pro budoucí letištní infrastrukturu, který by pro město byl zároveň strategickým partnerem pro budoucí kroky rozvoje. Paralelním krokem by měla být rekonceptualizace smluvních vztahů se současným provozovatelem a ostatními subjekty působícími na letišti tak, aby bylo zajištěno jejich vzájemné soužití ostatních takovým způsobem, aniž by došlo k výraznému omezení jejich činnosti, nebo pouze v míře takové, než je nezbytné pro jejich dosavadní podnikatelskou činnost a zájmovou činnost. Pokud tedy nedojde k obnovení komunikace s původním partnerem, nebo k nalezení nového vhodného finančního spolupodílníka, samo město nebude schopné přivést projekt rozvoje a modernizace letiště k životu.

7 Diskuze

Na začátku této kapitoly je třeba zmínit, že výsledky práce jsou založeny výstupu z kombinovaného šetření a jednotlivé části práce se vzájemně doplňují a tvoří komplexní celek. Oproti tomu práce zpracovávající obdobnou tematiku využívají pouze jednoho přístupu nebo případně užívají pouze analytické metody pro hodnocení konkurenčního prostředí. Časově srovnatelné studie z posledního desetiletí zabývající se obdobným šetřením jako tato práce nejsou dostupné. Zahraniční studie autorů Halperna a Bråthena (2011) například srovnává regionální dostupnost a sociální rozvoj regionu ve vztahu dvou letišť, z nichž jedno z nich se nachází v odlehlém regionu. Pomocí metody T-test srovnávají názory obyvatel na využití letiště v odlehlém a centrálním regionu, nicméně je jejich studie se zabývá využitím letišť pouze v souvislosti s cestovním ruchem. Šetření v této práci se zabývá vztahem jednotlivých aktérů k letišti a jeho způsobu dalšího využití, nejen pro letecké účely. Luisa Doerr et. al (2020) ve studii uvádějí, že modernizace letiště může významně zvýšit turistický potenciál a návštěvnost regionu. Výše tohoto potenciálu je úměrná kvalitě poskytovaných služeb, které je letiště schopné nabídnout. Tuto skutečnost potvrzuje i zjištěný zájem místních obyvatel o další služby, které by jihlavské letiště mohlo nabízet. Schopnost nabízej jiné, než letecké služby ale velká mezinárodní regionální letiště nedisponují, a proto Francis a Lyon (2008) ve své práci varují před nadměrou podporou velkých regionálních letišť, které se snadno dostanou do ekonomických problémů a nebudou schopné přilákat své zákazníky. Tento výsledek potvrzuje i případ letiště v Českých Budějovicích, kde aktivace vložených prostředků do modernizace letištní infrastruktury byla vázaná pouze na příliv leteckých přepravců. Kvalitativním šetřením v této práci bylo zjištěno, že v případě modernizace jihlavského letiště dojde ke spuštění a realizaci dalších investičních záměrů, které pomohou eliminovat závislost letiště pouze na letovém provozu. Button (2010) je rovněž přesvědčen, že v obchodně-ekonomicky orientovaném prostředí je nutné, aby se regionální letiště stalo atraktivním pro nové letecké přepravce, kteří by zde soustředili svou činnost. Nezmiňuje však, že rozvoj letiště nemusí být nutně závislý pouze na leteckých přepravcích, ale může být podpořen i místními firmami, jejichž hlavní předmět podnikání není pouze letecká přeprava. Význam a potenciál malých letišť, která přijímají pouze malá letadla, zcela opomíjí. Domácí i zahraniční studie reflektující vazby regionálního letiště a regionu se z téměř vždy soustředí na letiště mezinárodní a jejich využití pro cestování místních

obyvatel do vzdálených destinací. Existuje pouze nepatrná část zahraničních zdrojů, které zachycují potenciál malého letiště a jeho místní přínos pro region, nicméně se jedná o odlehle regiony bez rozvinuté dopravní infrastruktury, ve kterých je letecká doprava základním a leckdy i jediným prostředkem pro přepravu z místa na místo.

Zde je nutné zmínit, že výsledky kvantitativní části se v určité míře liší od původních předpokladů. Letiště jsou totiž, z pohledu obyvatel žijících v jejich okolí, specifickou infrastrukturou, která působí spíše negativně. Existuje řada případů, kdy přímo u letiště byla zrealizována výstavba unifikovaných domů, do kterých se nastěhovali jejich majitelé, a vzápětí se začaly na odpovědných místech množit stížnosti na hluk z přelétávajících letadel. Jak je tedy možné, že letištní provoz vadí právě obyvatelům, kteří žijí v dané lokalitě nejkratší dobu? Zde je na místě polemika ohledně možné varianty výsledků šetření. Je pravděpodobné, že by orientace výsledků byla zcela odlišná, pokud by respondenti dotazníkového šetření pocházeli z převážné části z lokalit blízko zkoumaného letiště. Možnou příčinou této chyby by bylo provádění dotazování tazatelem pouze, nebo převážně v místech okolo letiště, přičemž výsledná struktura respondentů by mohla odpovídat struktuře respondentů z šetření provedeného v této práci. Zde se nabízí podnět pro další možné šetření vázané na vnímání negativních vlivů dopravy, který by si kladl za cíl zjistit, jestli například doba bydlení v daném místě může ovlivnit citlivost k negativním vlivům určitého prostředí. Zajímavé by také bylo porovnat různé druhy negativních vlivů od různých producentů, např. zápach a hluk nebo hluk a světelný smog. Překvapivých výsledků bylo rovněž dosaženo při testování možné závislosti o zájem regionu z pohledu pohlaví respondentů. Zde došlo pravděpodobně k projevu zájmu žen, coby současných či budoucích matek dětí, o prostředí, ve kterém budou vychovávat své potomky. I z tohoto důvodu se nabízí vysvětlení tak velkého množství odpovědí spojených s využitím letiště pro dětské akce.

Vzhledem ke specifčnosti a charakteristikám sledovaného odvětví, tedy letecké dopravy, byly původní předpoklady o zájem rozvoje letiště spojené s vyšším dosaženým vzděláním obyvatel. Statistické testováním této hypotézy naopak potvrdilo nezávislost tvrzení. I zde se nabízí prostor pro alternativní šetření, který by analyzoval vztah vzdělání a zájem o rozvoj určitého prvku v regionu. Nutno podotknout, že tato práce byla zpracovávána v období zasaženém pandemií koronaviru SARS-CoV-2 a rozhodování respondentů v rámci dotazníkového šetření mohlo být částečně ovlivněno souvisejícími

obavami a ekonomickou situací. Důležitá je však realita, že výzkumné šetření probíhalo v době relativního uvolnění epidemiologických restrikcí a v aktivní části roku, kdy je i činnost sportovního letectví na vrcholu. Jak by se mohly lišit jednotlivé responze, kdyby výzkumné šetření probíhalo v zimním období? Je možné, že vnímání působení negativních i pozitivních faktorů na člověka je ovlivněno určitou formou retrospektivy? Ověření této myšlenky by ovšem vyžadovalo provedení obdobně zaměřeného šetření v různých ročních obdobích a na odlišných skupinách respondentů. Přestože se může zdát, že problematika regionálního rozvoje v souvislosti s letectvím je úzce ohraničená, existují obdobné práce mapující tyto vztahy. Většina z nich je ale komparativního charakteru, nebo se odchyľují od přímých vazeb a vlivu člověka na region. Tím však rozhodně není snížen jejich přínos. Dalším faktorem, který mohl ovlivnit konečná rozhodování respondentů, byl objem vstupních dat. Pokud by byla vizualizace konceptuálního řešení letiště k dispozici před zahájením výzkumného šetření, kompilace výzkumných otázek mohla být o tyto koncepty obohacena a respondenti by měli konkrétnější představu. Přestože letiště a jeho infrastruktura je specifickým statkem s prostorovou omezeností užitku, jak blíže uvádí kapitola 3.4, nebylo by moudré jej oddělovat z celkového rázu regionu jen proto, že slouží potřebám úzké skupině uživatelů, ale budoucí další šetření ubírat směrem, který bude odrážet celkové potřeby regionu i jeho obyvatel.

8 Závěr

Regionální rozvoj je širokospektrální disciplína, která by v první řadě měla odrážet a ctít potřeby obyvatel, kteří v oblasti, ať již trvale nebo přechodně, žijí. Region samotný se může dynamicky rozvíjet, úspěšně konkurovat okolním regionům a přitom si zachovat svoji specifičnost a ráz, který jej činí jedinečným. Určující roli v tomto složitém procesu hraje lidský a sociální kapitál, který je současně základním stavebním prvkem rozvoje posilující celkovou konkurenci území. Region, ve kterém se nic nehýbe, je strnulý, proto je nutné systematicky podporovat vývoj územní infrastruktury se zvláštním přihlédnutím k její multiplikační schopnosti. Za takovou infrastrukturu můžeme považovat právě regionální letiště, které nemusí být nutně vnímáno jako jednoúčelový přístav sloužící pouze vykládce a nakládce zboží nebo lidí, ale jako místo uspokojující řadu dalších sociálních potřeb široké veřejnosti. Tento potenciál je potřeba pevně uchytit a využít jej maximální možnou měrou. Oproti ostatním velkým regionálním letištím, která jsou závislá pouze na pravidelných přiletech letadel smluvních partnerů a nenabízejí návštěvníkům další žádnou jinou přidanou hodnotu, než je tranzitního zázemí, se malé regionální letiště ve správných rukách může stát jedinečnou vstupní branou do regionu a úspěšně konkurovat svému okolí. To by mělo být i součástí vize vlastníka i jeho provozovatele a všech, kteří na letišti participují. Každý subjekt by se měl také snažit o poskytování svých služeb na nejvyšší úrovni, aby letiště lákalo zákazníky, turisty a další uživatele nejen ze svého blízkého okolí, ale i z oblastí sahajících daleko za hranice národního regionu. Právě k tomuto cíli účelně směřuje studie modernizace jihlavského letiště a navazující investiční záměry dalších aktérů. Přestože se stát snaží svými prostředky zachraňovat a všemožně podporovat trvale ztrátová velká regionálně letiště, jedná se ve většině případů o „Pyrrhovo vítězství“, vrhající do stínu potenciál a možnosti, které nabízí právě malá letiště, jakým může být například to jihlavské. Je tedy na snaze, aby nejvyšší správní celky zachovaly „status quo“, ponechaly odpovědnost na provozovatelích, spoléhajících na pravidelné státní subvence, a soustředily se na způsoby intervencí ve stejné oblasti, ale účelněji, a to právě na letišti Jihlava.

9 Seznam použitých zdrojů

22. základna vrtulníkového letectva. *O nás*. [online] 2014. [cit. 20. 04 2020.] Dostupné z: <http://www.lznamest.army.cz/o-nas>.

Aeroklub České republiky, z.s. *O Aeroklubu*. [online] 2020. [cit. 21. 03 2020.] Dostupné z: <http://aecr.cz/o-aeroklubu/>.

AINGINGER, Karl, Susanne BÄRENTHALER-SIEBER a Johanna VOGEL. 2013. OECD. *Competitiveness under New Perspectives*. [online] 10 2013. [cit. 05. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.oecd.org/economy/Competitiveness-under-New-Perspectives.pdf>.

AIM - Aeronautical Information Service. *Předpis L14 - Hlava 1*. [online] 8. 11 2018. [cit. 16. 04 2020.] Dostupné z: <https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/data/effective/hl1.pdf>.

AIP ČR. *AD 1.4 Členění letišť/heliportů*. [online] 21. 10 2010. [cit. 05. 02 2020.] Dostupné z: https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a1-4.pdf.

AIP ČR. *AD 1.3 PŘEHLED LETIŠŤ A HELIPORTŮ*. [online] 16. 08 2018. [cit. 03. 03 2020.] Dostupné z: https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a1-3-3.pdf.

Air Jihlava - service s.r.o. *O firmě, letecké práce, servis letadel*. [online] 2014. [cit. 10. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.airjihlava.cz/>.

AisView 3.7. *AisView 3.7*. [online] 03. 03 2020. [cit. 03. 03 2020.] Dostupné z: <https://aisview.rlp.cz/>.

BÉNARD, J. 1990. *Veřejná ekonomika I*. [překl.] R. Goulli. 1. vydání. Praha : Ekonomický ústav ČSAV, 1990.

BRINKE, Josef. 1999. *Úvod do geografie dopravy*. Praha : Karolinum, 1999. ISBN 80-7184-923-5.

Business-to-you. *Porter's Diamond Model*. [online] 18. 06 2018. [cit. 12. 04 2020.] Dostupné z: <https://www.business-to-you.com/porter-diamond-model/>.

BUTTON, K. George. 2010. *Economic aspects of regional airport development*. WIT Transactions on State of the Art in Science and Engineering. 38, 2010.

Česká republika. *Zákon č. 248/2000 Sb., o podpoře regionálního rozvoje*. [online] Sběrka zákonů České republiky, 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-248>.

Česká republika. *Zákon č. 72/2000 Sb., o investičních pobídkách a o změně některých zákonů.* [online] Sbírka zákonů České republiky, 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-72>.

Český statistický úřad. *Metodika klasifikace CZ-NUTS.* [online] 18. 12 2019. [cit. 10. 02 2020.] Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/131222971/cz_nuts_metodika.pdf.

Český statistický úřad. *Statistická ročenka Kraje Vysočina 2019.* [online] 19. 12 2019. [cit. 20. 04 2020.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/documents/10180/90862491/33009519.pdf/ef4fcf27-f807-453e-ac15-7b49939dfc12?version=1.7>.

Český statistický úřad. *Sdělení ČSÚ.* [online] 18. 12 2019. [cit. 14. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/sdeleni-csu>.

ČÚZK. *Nahlížení do katastru nemovitostí.* [online] 2020. [cit. 02. 04 2020.] Dostupné z: <https://nahliznidokn.cuzk.cz/>.

DAVIDSON, Janet E. a Robert J. STERNBERG. 2003. *The psychology of problem solving.* New York : Cambridge University Press, 2003. ISBN 0521797411.

DISMAN, Miroslav. 2011. *Jak se vyrábí sociologická znalost: příručka pro uživatele.* 4., nezměněné vydání. Praha : Karolinum, 2011. ISBN 978-80-246-1966-8.

DOERR, Luisa et al. 2020. How new airport infrastructure promotes tourism: evidence from a synthetic control approach in German regions (Regional Studies). *CESifo Working Paper Series 8010.* 2020.

DotaceEU.cz. *Programy.* [online] 2020. [cit. 22. 04 2020.] Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/fondy-eu/kohezni-politika-eu/operacni-programy/>.

DotaceEU.cz. *Slovník pojmů.* [online] 2019. [cit. 12. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/ostatni/dulezite/slovník-pojmu/n/nuts>.

DotaceEU.cz. *Pokyny ke státní podpoře letišť a leteckých společností (2014/C 99/03).* [online] 04. 04 2014. [cit. 10. 09 2020.] Dostupné z: https://www.dotaceeu.cz/getmedia/5d787748-6b68-44d8-b7b3-e73f819a0f31/Pokyny_letiste.pdf.

EPRAVO.CZ, a. s. *Sdělení ze dne 18 .12. 2003 o vydání Klasifikace územních statistických jednotek (CZ-NUTS).* [online] 2020. [cit. 14. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=47774&Section=1&>.

EURACTIV. *EU millions wasted on white elephant airports, say auditors*. [online] 14. 01 2015. [cit. 18. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.euractiv.com/section/regional-policy/news/eu-millions-wasted-on-white-elephant-airports-say-auditors/>.

EUR-Lex. *Communication from the Commission: Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports (2005/C 312/01)*. [online] 09. 12 2005. [cit. 18. 02 2020.] Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52005XC1209%2803%29>.

EUR-Lex. *Regulation (EC) No 1059/2003 of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS)*. [online] 13. 11 2019. [cit. 12. 02 2020.] Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj>.

European Court of Auditors . *EU-funded airport infrastructures: poor value for money*. [online] 2014. [cit. 10. 02 2020.] Dostupné z: https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR14_21/QJAB14021ENC.pdf. ISBN 978-92-872-1253-5.

Eurostat. *Background data NUTS 2016-2021 classification ver. 1.1*. [online] 28. 11 2019. [cit. 13. 02 2020.] Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/background>.

Eurostat. *History of NUTS*. [online] [cit. 13. 02 2020.] Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/history>.

Federal Aviation Administration. *How We Made The First Flight By Orville Wright*. [online] [cit. 15. 02 2020.] Dostupné z: https://www.faa.gov/education/educators/curriculum/k12/media/k-12_how_we_made_the_first_flight_orville_wright.pdf.

Flying Revue. *Letiště Jihlava (LKJI)*. [online] [cit. 10. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/letiste-jihlava-lkji>.

FRANCIS, G. a LYON, D. 2020. *The development of international air links by regional airports*. Journal of Airport Management. 2, 2020, Sv. 4, stránky 371–385.

HALPEM, N. a BRÅTHEN, S. 2011. *Impact of airports on regional accessibility and social development*. Journal of Transport Geography. 2011, stránky 1145–1154.

HENDL, Jan, Jakub SIEGL a Martin MOLDAN. 2019. *Základy matematiky, logiky a statistiky pro sociologii a ostatní společenské vědy v příkladech*. Praha : Univerzita Karlova, nakladatelství Karolinum, 2019. ISBN 978-80-246-4305-2.

ICAO. *Airport Economics Manual (Doc 9562)*. [online] 2013. [cit. 08. 05 2020.] Dostupné z: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Doc9562_en.pdf. ISBN 978-92-9249-192-5 .

Informační systém pro implementaci práva EU. *Definice a výchozí principy regionální politiky*. [online] 2011. [cit. 12. 05 2020.] Dostupné z: <https://isap.vlada.cz/dul/cesty.nsf/7f723857997b924bc1257926004bd509/b6b7c3cf3df555588025686d00433699?OpenDocument>.

Institut biostatistiky a analýz Lékařské fakulty Masarykovy univerzity. *Testování nezávislosti (Pearsonův chí-kvadrát test)*. [online] 2020. [cit. 06. 03 2020.] Dostupné z: <https://portal.matematickabiologie.cz/index.php?pg=aplikovana-analyza-klinickyh-a-biologickyh-dat--analyza-a-management-dat-pro-zdravotnicke-obory--testovani-hypotez-o-kvalitativnich-promennych--analyza-kontingencnich-tabulek--testovani-neza>.

JELÍNEK, Zdeněk. 2010. Význam letecké dopravy pro ekonomiku ČR. *Role letecké dopravy v ekonomice země/multiplikační efekty*. [online] 18. 05 2010. [cit. 02. 03 2020.] Dostupné z: https://www.ivd.cz/download/Zdenek_Jelinek.pdf.

JEŽEK, J., Jaroslav Dokoupil, Lukáš Kaňka, Alena Matušková a Marta Šlehoferová. 2014. *Regionální rozvoj*. Plzeň : Západočeská univerzita, 2014. ISBN 978-80-261-0462-9 .

KASTLOVÁ, Olga a Radek HOUŠŤ. 2019. Sydos.cz. *Ročenka dopravy České republiky 2019*. [online] 2019. [cit. 16. 04 2020.] Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2019.pdf. ISSN 1801-3090.

Krajská správa ČSÚ v Jihlavě. *Charakteristika kraje*. [online] 15. 01 2020. [cit. 20. 04 2020.] Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika_kraje.

Krajská správa ČSÚ v Jihlavě. *Charakteristika okresu Jihlava*. [online] 05. 06 2012. [cit. 22. 04 2020.] Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/xj/charakteristika_okresu_jihlava.

KVAPIL, Miloš. 2018. *Dálkovky: zlatá éra ČSA*. Druhé doplněné vydání. Cheb : Svět křídel, 2018. ISBN 978-80-7573-039-8.

Letiště Jihlava. *Aeroklub Jihlava*. [online] 2020. [cit. 10. 05 2020.] Dostupné z: <http://www.akji.cz/>.

ManagementMania.com. *Monopol*. [online] 22. 01 2017. [cit. 21. 03 2020.] Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/monopol>.

MARION, Fulgence. 1870. *Wonderful Balloon Ascents; Or, The Conquest of the Skies*. London, Paris & New York : Cassell Petter & Galpin, 1870. ISBN 9785518573055.

MELECKÝ, Lukáš a Kateřina STANÍČKOVÁ. 2011. Hodnocení konkurenceschopnosti regionů České republiky v kontextu Lisabonské strategie. *Ekonomická revue*. 4, 2011.

Ministerstvo dopravy. *Letiště*. [online] 02. 01 2020. [cit. 05. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Zivotni-prostredi/Letiste>.

Ministerstvo dopravy ČR. *Koncept letecké dopravy pro období 2016-2020*. [online] 2020. [cit. 16. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Koncepce-letecke-dopravy/Koncepce.pdf.aspx>.

Ministerstvo financí ČR. *Administrativní registr ekonomických subjektů*. [online] 2020. [cit. 08. 06 2020.] Dostupné z: <https://www.info.mfcr.cz/ares/>.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. *Politika územního rozvoje ČR*. [online] 2020. [cit. 26. 04 2020.] Dostupné z: <https://irop.mmr.cz/IROP/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Ostatn%C3%AD/Strategie/SC%203.3%20%C3%A9zemn%C3%AD%20rozvoj/Politika-uzemniho-rozvoje-aktualizace-c-1.pdf>.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR – Národní orgán pro koordinaci. 2017. *Evropské strukturální a investiční fondy 2014–2020 v kostce*. 3. aktualizované vydání. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2017. ISBN 978-80-7538-124-8.

Národní shromáždění republiky Československé. (*zrušený*) *Zákon č. 92/1951 Sb., Zákon o branné výchově*. [online] 1951. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1951-92>.

Národní technické muzeum. *Jan Kašpar*. [online] 2016. [cit. 09. 02 2020.] Dostupné z: <http://www.ntm.cz/heslar/jan-kaspar>.

NATS. *Noise*. [online] 2020. [cit. 08. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.nats.aero/environment/aircraft-noise/>.

Official website of the European Union. *Glossary:Local administrative unit (LAU)*. [online] 06. 12 2018. [cit. 12. 02 2020.] Dostupné z: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Local_administrative_unit_\(LAU\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Local_administrative_unit_(LAU)).

Oficiální stránky města Jihlavy. *Rozpočet statutárního města Jihlavy na rok 2019*. [online] 2019. [cit. 02. 05 2020.] Dostupné z: https://www.jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=529986.

Oficiální stránky města Jihlavy. *Studie využitelnosti a rozvoje letiště Jihlava*. [online] 13. 08 2014. [cit. 08. 07 2020.] Dostupné z: <https://www.jihlava.cz/studie-vyuzitelnosti-a-rozvoje-letiste-jihlava/ds-55596/archiv=1&p1=105159>.

Portál MPO - BusinessInfo.cz. *NUTS*. [online] 11. 05 2009. [cit. 12. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/nomenklatura-uzemnich-statistickych>.

PORTER, Michael E. 2008. *On Competition (Harvard Business Review Book)*. přepracované vydání. Harvard University : Harvard Business Review Press, 2008. ISBN 142212696X.

PROVAZNÍKOVÁ, Romana. 2015. *Financování měst, obcí a regionů: teorie a praxe*. 3. aktualizované a rozšířené vydání. Praha : Grada Publishing, 2015. ISBN 978-80-247-5608-0.

PRUŠA, Jiří, Martin BRANDÝSKÝ, Luboš HLINOVSKÝ, Jiří HORNÍK, Michal PAZOUREK, František SLABÝ, Marek TŘEŠŇÁK a Jiří ŽEŽULA. 2015. *Svět letecké dopravy. II. II.*, rozšířené vydání. Praha : Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.

Reuters. *Special Report: EU funds help Poland build 'ghost' airports*. [online] 14. 12 2014. [cit. 17. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.reuters.com/article/us-poland-airports-specialreport/special-report-eu-funds-help-poland-build-ghost-airports-idUSKBN0JS06K20141214>.

Rozpočet Kraje Vysočina na rok 2020. *Kraj Vysočina*. [online] 2019. [cit. 08. 06 2020.] Dostupné z: https://www.kr-vysocina.cz/assets/File.ashx?id_org=450008&id_dokumenty=4098681.

ŘÍMAN, Martin, Vladimír TOMŠÍK, Eva ZAMRAZILOVÁ, Stanislava JANÁČKOVÁ, ed. 2008. *Zahraniční investice - cíl hospodářské politiky?* 1. vydání. Praha : CEP - Centrum pro ekonomiku a politiku, 2008. ISBN 978-80-86547-90-9.

ŘLP ČR, s.p. *Statistiky provozu*. [online] 2020. [cit. 25. 09 2020.] Dostupné z: <http://www.rlp.cz/spolecnost/vykonnost/StatistikyProvozu/Stranky/StatistikyProvozu.aspx?rok1=&mesic=07>.

Sagit. *Opatření Českého statistického úřadu ze dne 27. dubna 1999 k zavedení klasifikace územních statistických jednotek*. [online] 2020. [cit. 14. 02 2020.] Dostupné z: <http://www.sagit.cz/info/sb990891>.

SENGUTTUVANPTA, P. S. 2016. *Principles of Airport Economics*. India : Excel Books, 2016. ISBN 978-8174465238.

Sia Partners. *Study: privatization models for airport companies*. [online] 2020. [cit. 04. 05 2020.] Dostupné z: <https://www.sia-partners.com/en/news-and-publications/from-our-experts/study-privatization-models-airport-companies>.

SKYLEADER a.s. *Přehled společnosti*. [online] 2020. [cit. 20. 04 2020.] Dostupné z: <http://www.skyleader.aero>.

Správa letiště Pardubice - Ministerstvo obrany ČR. *O nás*. [online] 2014. [cit. 22. 03 2020.] Dostupné z: <http://www.slp.army.cz/o-nas>.

STEJSKAL, Jan a Jaroslav KOVÁRNÍK. 2009. *Regionální politika a její nástroje*. Praha : PORTÁL s. r. o., 2009. ISBN 978-80-7367-588-2.

Studie využitelnosti a rozvoje letiště Jihlava. *Jihlava.cz*. [online] 13. 08 2014. [cit. 12. 04 2020.] Dostupné z: https://jihlava.cz/assets/File.ashx?id_org=5967&id_dokumenty=502574.

SUCHÁČEK, Jan. 2005. Regionální vývoj v České republice po roce 1990: reformace či deformace? *Ekonomická revue*. 4, 2005.

ŠTĚRBOVÁ, Ludmila, ed. 2013. *Mezinárodní obchod ve světové krizi 21. století*. Praha : Grada, 2013. ISBN 978-80-247-4694-4.

Úřad pro civilní letectví. 2018. Řízení letového provozu. *Letecký předpis L 11 - Letové provozní služby*. [online] 29. 03 2018. [cit. 16. 04 2020.] Dostupné z: https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-11/data/print/L11_cely.pdf.

- Ústav územního rozvoje. *Přehled jednotek NUTS v klasifikaci CZ-NUTS*. [online] 16. 08 2019. [cit. 10. 02 2020.] Dostupné z: <https://portal.uur.cz/spravni-usporadani-cr-organy-uzemniho-planovani/nuts.asp>.
- valka.cz. *Svazarm*. [online] 2020. [cit. 21. 03 2020.] Dostupné z: <https://www.valka.cz/Svaz-pro-spolupraci-s-armadou-t91969>. ISSN 1803-4306.
- VFR Manual ČR. *VFR-AD-1 Letiště a SLZ plochy*. [online] 20. 04 2020. [cit. 16. 04 2020.] Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/gen_1_cz.html.
- VFR Manual ČR. *LKJI - Jihlava*. [online] 10. 02 2020. [cit. 06. 04 2020.] Dostupné z: https://aim.rlp.cz/vfrmanual/actual/lkji_text_cz.html.
- VITURKA, Milan, Petr HALÁMEK, Viktorie KLÍMOVÁ, Petr TONEV a Vladimír ŽÍTEK. 2010. *Kvalita podnikatelského prostředí, regionální konkurenceschopnost a strategie regionálního rozvoje České republiky*. Praha : Grada Publishing a. s., 2010. ISBN 978-80-247-3638-9.
- Vláda ČR. *Strukturální fondy*. [online] 2020. [cit. 18. 04 2020.] Dostupné z: <https://www.vlada.cz/cz/urad-vlady/strukturalni-fondy/strukturalni-fondy-73340/>.
- Výroční zpráva East Bohemian Airport a.s. 2019. *Veřejný rejstřík a Sbírka listin*. [online] 01. 07 2020. [cit. 22. 09 2020.] Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=425938>.
- Výroční zpráva společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s. 2019. *Veřejný rejstřík a Sbírka listin*. [online] 20. 09 2020. [cit. 22. 09 2020.] Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/vypis-sl-firma?subjektId=83928>.
- WOKOUN, René. 2007. *Regionální rozvoj a jeho management v České republice*. Praha : Oeconomica, 2007. ISBN 978-80-245-1301-0.
- WOKOUN, René. 2008. *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha : Linde, 2008. ISBN 978-80-7201-699-0.
- World Digital Library. *Codex on the Flight of Birds*. [online] 17. 05 2017. [cit. 08. 02 2020.] Dostupné z: <https://www.wdl.org/en/item/19477/>.
- ZELENÝ, Lubomír. 2017. *Osobní doprava*. 1. vydání. Praha : C. H. Beck, 2017. ISBN 978-80-7400-681-4.

Přílohy

- Příloha č. 1 Tabulka národních územních jednotek (EU-28)
- Příloha č. 2 Mapa regionů NUTS 2 a NUTS 3 (CZ-NUTS)
- Příloha č. 3 Přehled územních jednotek NUTS v klasifikaci CZ-NUTS
- Příloha č. 4 Struktura a hierarchie klasifikace NUTS
- Příloha č. 5 Základní mapa ČR – rozmístění letišť
- Příloha č. 6 Abecední seznam letišť na území České republiky
- Příloha č. 7 Dotazník
- Příloha č. 8 Schéma vazeb PÚR ČR
- Příloha č. 9 Historie letectví a zrození letecké dopravy
- Příloha č. 10 Geografická mapa Kraje Vysočina
- Příloha č. 11 Mapa letiště Jihlava (ADC)
- Příloha č. 12 Mapa letiště Jihlava pro lety podle pravidel za vidu
- Příloha č. 13 Transkripce neformálních rozhovorů
- Příloha č. 14 Situace navrhovaného stavu letiště Jihlava-Henčov
- Příloha č. 15 Otázky polostrukturovaného rozhovoru
- Příloha č. 16 Letecký pohled na novou výrobní halu ZALL JIHLAVAN
airplanes, s.r.o
- Příloha č. 17 Hmotová vizualizace letiště Jihlava
- Příloha č. 18 Vizualizace nového provozního bloku jihlavského letiště

Příloha č. 1 Tabulka národních územních jednotek (EU-28)

(aktualizace 2018-11-30, odpovídá NUTS 2016 a LAU 2018)

	NUTS 1	#	NUTS 2	#2	NUTS 3	#3	LAU	#4
BE	Gewesten / Régions	3	Provincies / Provinces	11	Arrondissementen / Arrondissements	44	Gemeenten / Communes	589
BG	Зони (Zoni)	2	Райони (Rajoni)	6	Области (Oblasti)	28	Общини (Obshtini)	265
CZ	Území	1	Regiony soudržnosti	8	Kraje	14	Obce	6 258
DK	-	1	Regioner	5	Landsdele	11	Kommuner	99
DE	Länder	16	Regierungsbezirke	38	Kreise	401	Gemeinden	11 130
EE	-	1	-	1	Maakondade grupid	5	Linn, vald	79
IE	-	1	Regions	3	Regional Authority Regions	8	Electoral Districts	3 441
EL	Μεγάλες Γεωγραφικές Περιοχές (Megales Geografikes Perioches - Great Geographical Areas)	4	Περιφέρειες (Periferies - Regions)	13	Ομάδες Περιφερειακών Ενοτήτων (Omades Periferiakon Enotiton - Groups of Regional Units)	52	Δημοτικές / Τοπικές Κοινότητες (Dimotikes / Topikes Koinotites - Municipal / Local Communes)	6 133
ES	Agrupación de comunidades autónomas	7	Comunidades y ciudades Autónomas	19	Provincias + islas + Ceuta, Melilla	59	Municipios	8 124
FR	Z.E.A.T + DOM	14	Régions + DOM	27	Départements + DOM	101	Communes	35 358
HR	-	1	Regija	2	Županija	21	Gradovi i općine	556
IT	Gruppi di regioni	5	Regioni	21	Provincia	110	Comuni	7 960
CY	-	1	-	1	-	1	Δήμοι, Κοινότητες (Dimoi, koinotites)	615
LV	-	1	-	1	Statistiskie reģioni	6	Republikas pilsētas, novadi	119
LT	-	1	Regionai	2	Apskritis	10	Savivaldybės	60
LU	-	1	-	1	-	1	Communes	102
HU	Statisztikai nagyrégiók	3	Tervezési-statisztikai régiók	8	Megyé + Budapest	20	Települések	3 155
MT	-	1	-	1	Reġjuni	2	Lokalitajiet	68
NL	Landsdelen	4	Provincies	12	COROP regio's	40	Gemeenten	380
AT	Gruppen von Bundesländern	3	Bundesländer	9	Gruppen von Gemeinden	35	Gemeinden	2 098
PL	Makroregiony	7	Regiony	17	Podregiony	73	Gminy	2 478
PT	Continente + Regiões Autónomas	3	Grupos de Entidades Intermunicipais + Regiões Autónomas	7	Entidades Intermunicipais (Comunidades Intermunicipais + Áreas Metropolitanas) + Regiões Autónomas	25	Freguesias	3 400
RO	Macroregiuni	4	Regiuni	8	Judet + Bucuresti	42	Comuni + Municipiu + Orase	3 181
SI	-	1	Kohezijske regije	2	Statistične regije	12	Občine	212
SK	-	1	Oblasti	4	Kraje	8	Obce	2 926
FI	Manner-Suomi, Ahvenanmaa / Fasta Finland, Åland	2	Suuralueet / Storområden	5	Maakunnat / Landskap	19	Kunnat / Kommuner	311
SE	Grupper av riksområden	3	Riksområden	8	Län	21	Kommuner	290
UK	Government Office Regions; Country	12	Counties (some grouped); Inner and Outer London; Groups of unitary authorities	41	Upper tier authorities or groups of lower tier authorities (unitary authorities or districts)	179	Lower tier authorities (districts) or individual unitary authorities; Individual unitary authorities or LECs (or parts thereof); Districts	400
EU-28		104		281		1 348		99 787

Zdroj: Vlastní zpracování dle Eurostatu.

Příloha č. 2 Mapa regionů NUTS 2 a NUTS 3 (CZ-NUTS)



Zdroj: Mapový podklad: Eurostat - GISCO, 07/2018; vlastní grafické zpracování.

Příloha č. 3 Přehled územních jednotek NUTS v klasifikaci CZ-NUTS

NUTS 1	Kód	NUTS 2	Kód	NUTS 3	Kód
Česká republika	CZO	Prague	CZ01	Hlavní město Praha	CZ010
		Střední Čechy	CZ02	Středočeský kraj	CZ020
		Jihozápad	CZ03	Jihočeský kraj	CZ031
				Plzeňský kraj	CZ032
		Severozápad	CZ04	Karlovarský kraj	CZ041
				Ústecký kraj	CZ042
		Severovýchod	CZ05	Liberecký kraj	CZ051
				Královéhradecký kraj	CZ052
				Pardubický kraj	CZ053
		Jihovýchod	CZ06	Kraj Vysočina	CZ063
				Jihomoravský kraj	CZ064
		Střední Morava	CZ07	Olomoucký kraj	CZ071
				Zlínský kraj	CZ072
Moravskoslezsko	CZ08	Moravskoslezský kraj	CZ080		

Zdroj: Portál územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj ČR (2019).

Počty územních jednotek ČR v systémech NUTS a LAU

NUTS	územní jednotka	počet jednotek
NUTS 0	stát	1
NUTS 1	území	1
NUTS 2	regiony soudržnosti	8
NUTS 3	kraje	14
LAU		
LAU1	okresy	76
LAU2	obce	6 258

Zdroj: Vlastní zpracování dle ČSÚ.

Příloha č. 4 Struktura a hierarchie klasifikace NUTS

Jednotlivé úrovně NUTS jsou vymezeny podle počtu obyvatel a rozlohy daného regionu, a to v následující skladbě: NUTS 0, NUTS 1, NUTS 2, NUTS 3 (*Slovník pojmů*, 2019).

- **NUTS 0 – stát** (administrativní jednotka).

Struktura každá země Evropské unie je rozdělena hierarchií o třech úrovních, které by se také daly nazvat „*velikostními jednotkami*“.

- **NUTS 1** – makroregion se zvláštním sociálně-ekonomickým významem (např. jednotlivé německé spolkové země, belgické, polské či rumunské regiony). V případě České republiky⁴ se jedná o celé **území** našeho státu (neadministrativní jednotka).
- **NUTS 2** – základní region, jednotka řádově nižší, územně správní celek pro uplatňování regionální politiky (např. dánské regiony, francouzské departmány, belgické provincie). V ČR jsou to sdružené kraje, tzv. **regiony soudržnosti** (neadministrativní jednotka).
- **NUTS 3** – malý region, vyšší územně samosprávný celek, v ČR kraje (administrativní jednotka).

Metodika klasifikačních kritérií

Aby bylo možné správní jednotku přiřadit do odpovídající úrovně, obsahuje stávající legislativa klasifikace jednotek NUTS (Nařízení (ES) č. 1059/2003) klasifikační kritéria mezi průměrných hodnot počtu obyvatel pro danou třídu:

Tabulka 10 Klasifikační kritéria

Úroveň	Minimum	Maximum
NUTS 1	3 miliony	7 milionů
NUTS 2	800 000	3 miliony
NUTS 3	150 000	800 000

Zdroj: Nařízení (ES) č. 1059/2003.

⁴ Variantu „Čechy a Morava“ se nepodařilo prosadit z důvodu legislativního nevyjasnění zemských hranic (existence těchto územních hranic *de iure* zanikla 31. 12. 1948, blíže vizte zákon č. 280/1948 Sb., o krajském zřízení – zrušen 17. 5. 1954).

Pokud je počet obyvatel v členském státu EU menší, než stanovuje minimální hodnota pro danou úroveň, pak se celý stát stává jedinou územní jednotkou této úrovně. Neexistuje-li pro danou úroveň NUTS správní jednotka patřičného rozsahu, vytvoří se spojením menších, spolu sousedících, správních jednotek. Takto vzniklá velikostní jednotka má potom *nesprávní* charakter (neadministrativní jednotka). Je na zvážení každého členského státu EU, zdali bude pro svoje potřeby dále hierarchicky dělit úroveň NUTS 3. Každé územní jednotce úrovně NUTS 1-3 je přiřazen alfanumerický kód dle platného číselníku (*Regulation (EC) No 1059/2003 of the European Parliament and of the Council of 26 May 2003 on the establishment of a common classification of territorial units for statistics (NUTS)*, 2019).

Klasifikace Místních samosprávných jednotek

Za účelem poskytování statistických dat na místní úrovni se používají tzv. *Místní samosprávné jednotky* (z angl. LAU – Local Administrative Unit). LAU jsou původní stavební kameny NUTS a jde o nižší dělení území státu, než jsou regiony (kraje). Ne všechny země Evropské unie klasifikují tyto jednotky stejným způsobem, jelikož LAU mohou zahrnovat široké spektrum rozličných správních jednotek (např. obce, komunity, farnosti atd.). Právě tato rozmanitost jednotek může být žádoucí pro stanovování místních typologií na základě stupně kvantitativních a kvalitativních znaků urbanizace měst a venkovských oblastí nebo třeba z hlediska časoprostorové geografie (*Glossary:Local administrative unit (LAU)*, 2018).

Do roku 2016 existovaly dvě úrovně LAU (LAU 1 – vyšší úroveň a LAU 2 – nižší úroveň). Od roku 2017 zůstala zachována pouze jedna úroveň LAU ekvivalentní pro všechny státy EU (2018).

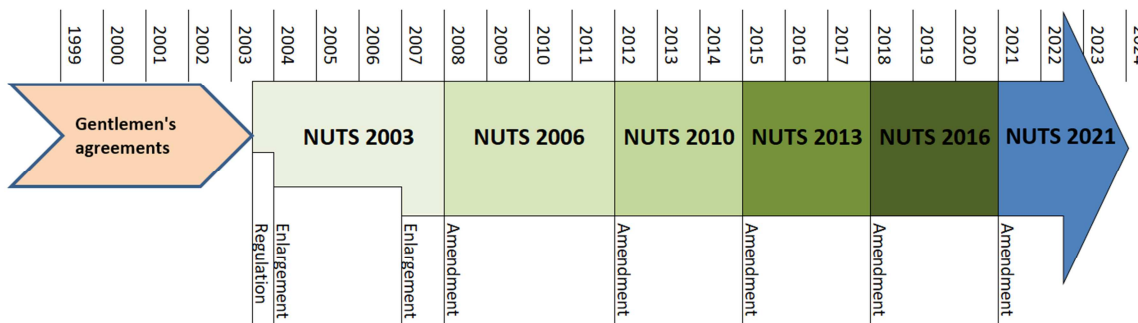
- **LAU 1** (NUTS 4) – mikroregion, územně správní jednotka velikosti okresu (NUTS 4 platilo pouze pro území v rámci ČR a její vnitřní potřeby, platnost tohoto statistického členění skončila k 31. 12. 2007 a byla nahrazeno LAU 1).
- **LAU 2** (NUTS 5) – nejmenší samosprávná jednotka, základní územní jednotka pro výkon veřejné správy státu, v ČR obce.

Neměli bychom rozhodně opomenout části hospodářského území státu, na které není možné aplikovat standardní pravidla klasifikace NUTS a rovněž účely využití takových území není plně pokryto v rámci Smlouvy⁵ o založení Evropského hospodářského společenství. Hovoříme o tzv. *mimoregionech* (např. vzdušný prostor, výsostné vody, vojenské základny, naleziště ropy, velvyslanectví apod.). I z těchto oblastí je třeba mít k dispozici statistická data. Proto každá úroveň NUTS 1-3 obsahuje navíc ještě klasifikaci **Extra-Regio** (Portál MPO, ©2009).

Úpravy a změny klasifikace

V určitých situacích však národní zájmy mohou vyžadovat úpravu názvu nebo územního členění země. Pokud taková situace nastane, daná země předá informaci a podklady o zamýšlené změně Evropské komisi a ta následně, podle platné legislativy, změní ke konci změnového období příslušnou klasifikaci. Historii vývoje a změn v klasifikaci od jejího vzniku po současnost je možné vidět na časové řadě (Obrázek 22). Obrázek 20 (Eurostat, ©2020).

Obrázek 20 Historie vývoje NUTS



Zdroj: Eurostat.

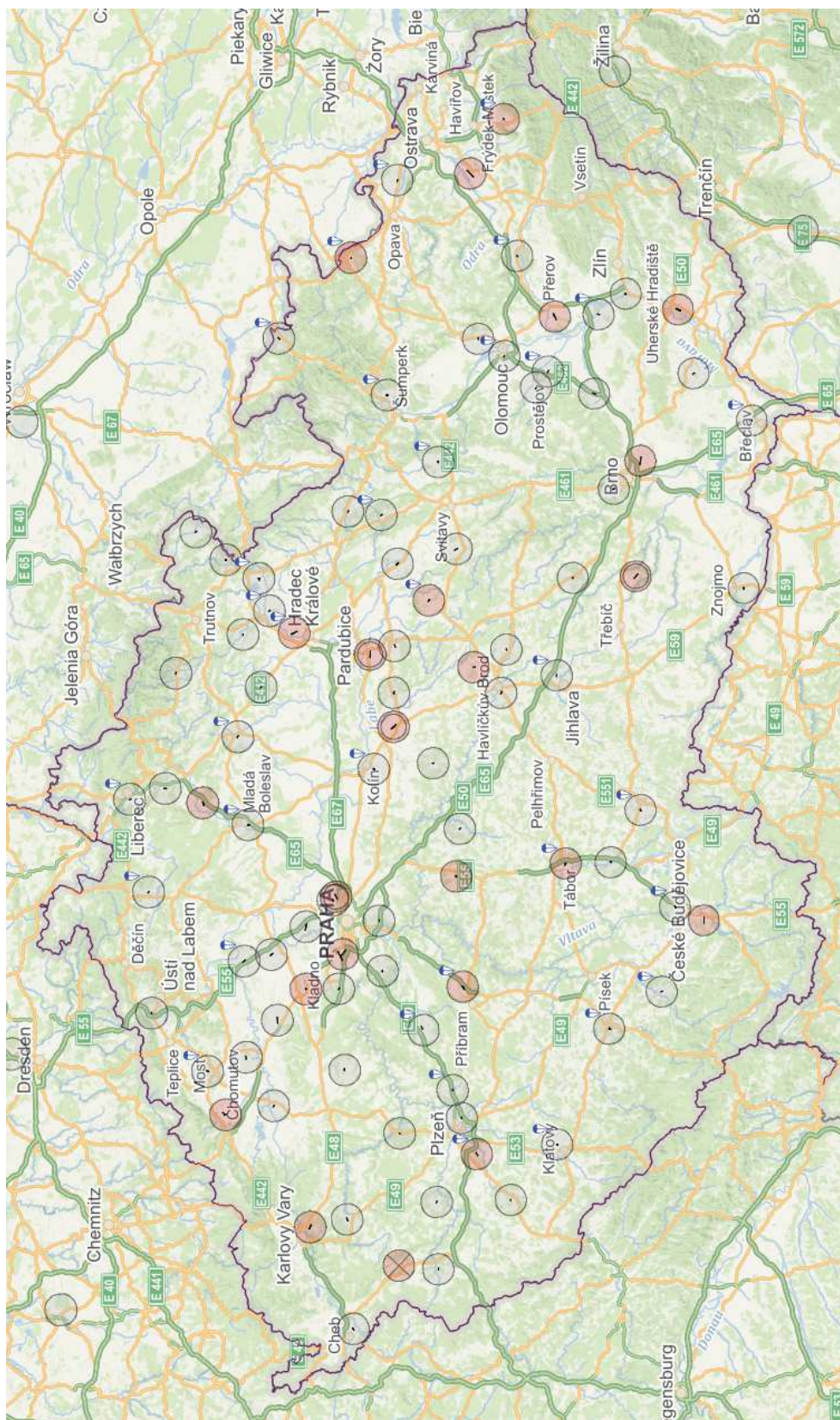
Stávající klasifikace NUTS 2016 je platná od 1. 1. 2018 a hospodářské území Evropské unie dělí do 104 regionů třídy NUTS 1, 281 regionů třídy NUTS 2 a 1 348 regionů třídy NUTS 3. Nová klasifikace NUTS 2021, která vstoupí v platnost 1. 1. 2021, uvádí, na

⁵ tzv. Římská smlouva podepsaná dne 25. 3. 1957, v platnost vstoupila 1. 1. 1958. Podrobnosti na: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/cs/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/treaty-of-rome>.

základě předaných změn, 104 regionů NUTS 1, 283 regionů NUTS 2 a 1 345 regionů NUTS 3.

V rámci České republiky dojde v roce 2021 k úpravě názvu země u číselníkového kódu **CZ0** z původního „*Česká republika*“ na nové označení „**Česko**“; změna se tedy dotkne úrovně NUTS 0 a NUTS 1 (Eurostat, ©2019).

Příloha č. 5 Základní mapa ČR – rozmístění letišť



Zdroj: ŘLP ČR s.p. (©2020).

Příloha č. 6 Abecední seznam letišť na území České republiky

Název letiště	ICAO kód	Status	Provozní podmínky	Kraj
Benešov	LKBE	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Středočeský
Bohušovice	LKBO	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
BRNO/Tuřany	LKTB	Veřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Jihomoravský
Broumov	LKBR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Břeclav	LKBA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihomoravský
Bubovice	LKBU	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Čáslav	LKCV	Vojenské letiště	VFR/IFR	Středočeský
Česká Lípa	LKCE	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Liberecký
České Budějovice	LKCS	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Jihomoravský
Dvůr Králové	LKDK	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Erpužice	LKER	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Frýdlant	LKFR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Moravskoslezský
Havlíčkův Brod	LKHB	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Královéhradecký
Hodkovice	LKHD	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Liberecký
Hořice	LKHC	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Hořovice	LKHV	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Hosín	LKHS	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihomoravský
Hradec Králové	LKHK	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Královéhradecký
Hranice	LKHN	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
Cheb	LKCB	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Karlovarský
Chomutov	LKCH	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Ústecký
Chotěboř	LKCT	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Chrudim	LKCR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pařížský
Jaroměř	LKJA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Jičín	LKJC	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Jihlava	LKJI	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Jindřichův Hradec	LKJH	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihomoravský
Karlovy Vary	LKKV	Veřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Karlovarský
Kbely	LKKB	Vojenské letiště	VFR/IFR	Plzeňský
Kladno	LKKL	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Klatovy	LKKT	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Kolín	LKKO	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Krnov	LKKR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Moravskoslezský
Kroměříž	LKKM	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Zlínský
Křižanov	LKKA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Kunovice	LKKU	Neveřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Zlínský
Kyjov	LKKY	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihomoravský
Letkov	LKPL	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Letňany	LKLT	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Plzeňský
Liberec	LKLB	Neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Liberecký
Mariánské Lázně	LKMR	Uzavřeno	VFR	Karlovarský

Medlánky	LKCM	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihomoravský
Mikulovice	LKMI	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
Mladá Boleslav	LKMB	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Mnichovo Hradiště	LKMH	Veřejné mezinárodní letiště	VFR	Středočeský
Moravská Třebová	LKMK	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
Most	LKMO	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Ústecký
Náměšť	LKNA	Vojenské letiště	VFR/IFR	Kraj Vysočina
Nové Město	LKNM	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Olomouc	LKOL	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
OSTRAVA/Mošnov	LKMT	Veřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Moravskoslezský
Panenský Týnec	LKPC	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Ústecký
Pardubice	LKPD	Veřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Pardubický
Plasy	LKPS	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
PLZEŇ/Líně	LKLN	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Plzeňský
Podhořany	LKPN	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
Polička	LKPA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
PRAHA/Ruzyně	LKPR	Veřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Praha
PRAHA/Vodochody	LKVO	Neveřejné mezinárodní letiště	VFR/IFR	Středočeský
Prostějov	LKPJ	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
Přerov	LKPO	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Olomoucký
Příbram	LKPM	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Přibyslav	LKPI	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Kraj Vysočina
Rakovník	LKRK	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Raná	LKRA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Ústecký
Rokycany	LKRY	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Roudnice	LKRO	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Ústecký
Sazená	LKSZ	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Skuteč	LKSK	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
Slaný	LKSN	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Soběslav	LKSO	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihočeský
Staňkov	LKSA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Stichovice	LKSB	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
Strakonice	LKST	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihočeský
Strunkovice	LKSR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihočeský
Šumperk	LKSU	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Olomoucký
Tábor	LKTA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jihočeský
Tachov	LKTD	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Plzeňský
Točná	LKTC	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Praha
Toužim	LKTO	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Karlovarský
Ústí nad Labem	LKUL	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Ústecký
Ústí nad Orlicí	LKUO	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pardubický
Velké Poříčí	LKVP	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký
Vlašim	LKVL	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Středočeský
Vrchlabí	LKVR	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Královéhradecký

Vysoké Mýto	LKVM	Veřejné vnitrostátní letiště / neveřejné mezinárodní letiště	VFR	Pa
Vyškov	LKVY	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jil
Zábřeh	LKZA	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	O
Zbraslavice	LKZB	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	St
Zlín	LKZL	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Zl
Znojmo	LKZN	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Jil
Žamberk	LKZM	Veřejné vnitrostátní letiště	VFR	Pa
ŽATEC/Macerka	LKZD	Neveřejné vnitrostátní letiště	VFR	Ú

Zdroj: Vlastní zpracování dle AIP ČR (2018).

Příloha č. 7 Dotazník

Vážená paní, Vážený pane,

rád bych Vás touto formou požádal o vyplnění dotazníku, který je součástí mé diplomové práce na téma „Problematika regionálního letiště jako faktor rozvoje“. Vámi uvedené odpovědi jsou pro mě velmi důležité a pomohou mi při zpracování mé závěrečné práce.

Prosím Vás o pravdivé vyplnění celého dotazníku. Odpovídejte podle svého přesvědčení a nebojte se být i kritičtí. Označte vždy tu variantu, která nejvíce vystihuje Váš názor. Pokud Vaši odpověď ve výběru nenaleznete, prosím Vás o vlastní formulaci.

Celý dotazník obsahuje 13 otázek, vyplnění zabere cca 5-10 min, je zcela anonymní a výsledky budou sloužit pouze pro potřeby mého výzkumu.

Předem děkuji za Váš čas a ochotu odpovědět.

Miroslav Vavroušek,

student druhého ročníku navazujícího magisterského studia Provozně ekonomické fakulty Zemědělské univerzity v Praze

I. Obecné údaje

1) Zajímáte se o rozvoj Vašeho regionu?

Určitě ano Spíše ano Nevím Spíše ne Určitě ne

2) Víte, že máte ve svém regionu letiště?

Ano Ne

3) Zajímáte se o rozvoj jihlavského letiště?

Ano Ne

II. Letiště Jihlava-Henčov

4) Využil/a jste někdy služeb jihlavského letiště?

Ano, letecké služby Nevyužil/a

Ano, jiné služby, uveďte prosím jaké.....

5) Zaujaly by Vás akce, které by se mohly pořádat na letišti Jihlava?

	Určitě ano	Spíše ano	Nevím	Spíše ne	Určitě ne
Akce zaměřené pro děti	1	2	3	4	5
Koncerty	1	2	3	4	5
Letecké akce	1	2	3	4	5
Venkovní výstavy	1	2	3	4	5
Soutěže, závody	1	2	3	4	5

Jiné, prosím uveďte jaké.....

6) Jak moc jsou pro Vás důležité následující faktory spojené s rozvojem jihlavského letiště?

	Určitě ano	Spíše ano	Nerozhoduje	Spíše ne	Určitě ne
Letecká nehoda	1	2	3	4	5
Nárůst intenzity automobilové dopravy	1	2	3	4	5
Příliv cizích lidí do regionu	1	2	3	4	5
Hluk	1	2	3	4	5
Narušení soukromí	1	2	3	4	5

Jiné, prosím uveďte jaké.....

7) V jaké vzdálenosti od jihlavského letiště bydlíte?

Do 5 km 5 – 10 km Více než 10 km

8) Zatěžuje Vás současný letový provoz letiště Jihlava?

Určitě ano Spíše ano Nevím Spíše ne Určitě ne

III. Závěrečné údaje

9) Jak dlouho žijete v dané lokalitě?

- Od narození Více než 5 let Více než 10 let

10) Pohlaví

- Žena Muž

11) Věk

- Méně než 18 let 18 - 30 let 31 - 40 let
 41 - 50 let 51 - 60 let Více než 60 let

12) Nejvyšší dosažené vzdělání

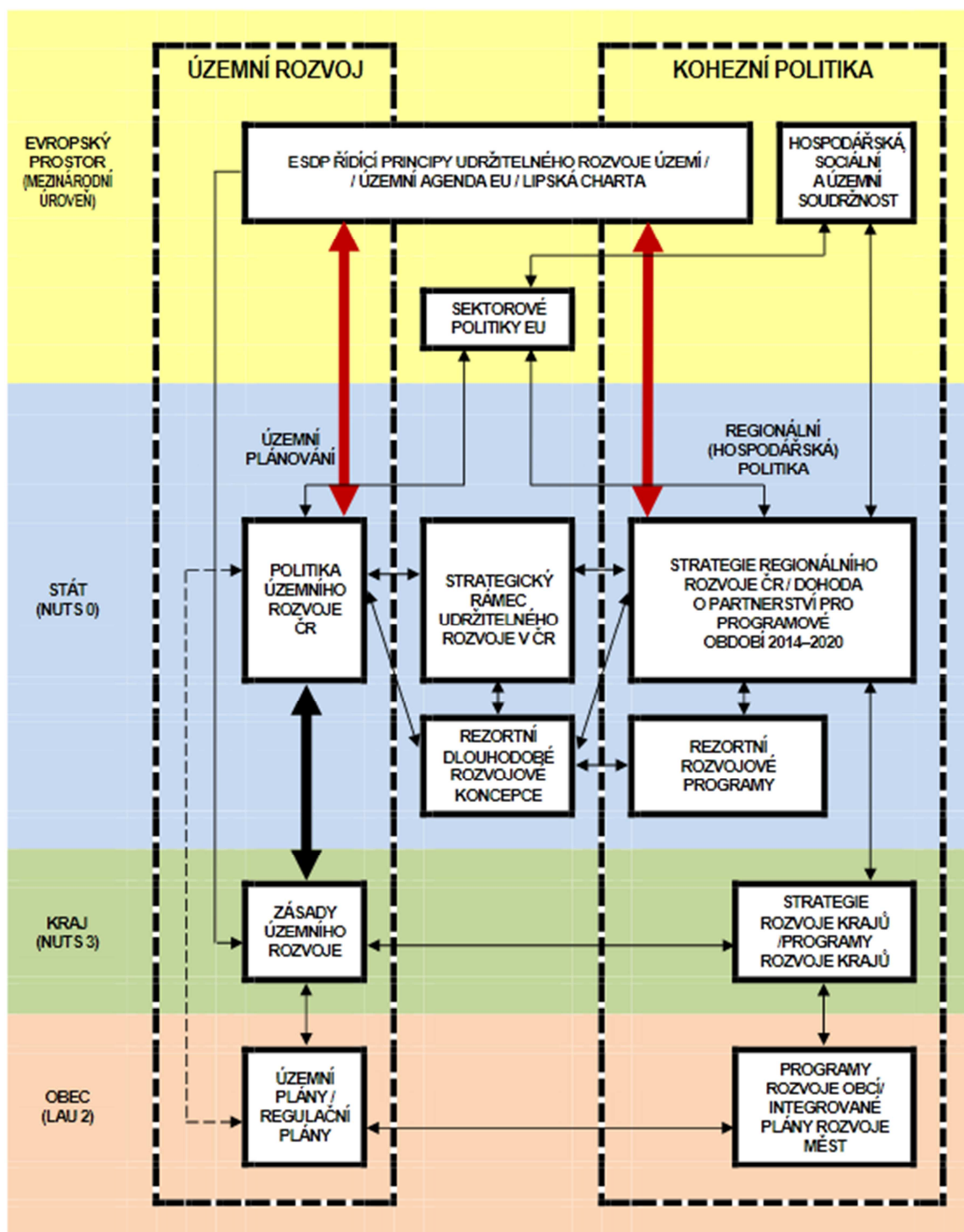
- Základní Vyučen/a Středoškolské s maturitou Vysokoškolské

13) Ekonomická aktivita

- Samostatně výdělečně činný Zaměstnanec Nezaměstnaný
 Důchodce Student V domácnosti

<https://www.surveio.com/survey/d/F9K7E9D8O9E9C3N1B>

Příloha č. 8 Schéma vazeb PÚR ČR



Pozn.: Ve schématu nejsou zahrnuty vazby na dokumenty vztahující se k úrovni NUTS 2 (regiony soudržnosti), vzhledem k tomu, že pro tuto úroveň neexistuje územně plánovací dokumentace. Červené šipky vyjadřují implementaci Územní agendy EU 2020.

Zdroj: MMR ČR (©2020).

Příloha č. 9 Historie letectví a zrození letecké dopravy

Pravděpodobně první systematické poznatky o tvorbě letu shromáždil do svých poznámek renesanční génius Leonardo da Vinci (1452-1519) pod názvem *Kodex o letu ptáků* (1505). Poznatky získané pozorováním ptáků se da Vinci snažil ověřit pokusnými modely. Jako první člověk na světě pochopil základy gravitace a aerodynamiky ptačího letu a letu obecně. Předpokládal však, že člověk bude schopen vzlétnout na stroji poháněném lidskou silou⁶. Z da Vinciho díla pocházejí i velmi detailně zpracované náčrty ornitoptéry a helikoptéry (World Digital Library, 2017).

První, historicky zaznamenaný, let s lidskou posádkou byl uskutečněn v Paříži fyzikem a chemikem Jean-Françoisem Pilátre de Rozierem a francouzským vojenským důstojníkem Marquisem d'Arlandesem. Let provedli 21. října 1783 ve 13:00 hod. s balónem z dílny bratrů Montgolfierů, vyrobeného z hedvábí a papíru. Let trval 25 minut, balón vystoupal do výšky cca 76 m nad zemí a uletěl vzdálenost 9 km (Marion, 1870, s. 61-70).

Nyní se přesuňme o 120 let dopředu, a sice do roku 1903, konkrétněji do 17. prosince. Tento den je v historii aviatiky zapsán jako den prvního vzletu letadla těžšího vzduchu poháněného motorem. Tento čin se zdařil bratrům Orvillovi a Wilbuovi Wrightům, majitelům dílny na opravu jízdních kol, kteří společně propadli zálibě k plachtění (tehdejší nová moderní disciplína) a rozhodli se postavit vlastní letadlo. Přestože neměli patřičné vzdělání, využili poznatků Otto Lilienthala (německého průkopníka aviatiky), odzkoušeli přes 200 různých profilů křídel. Jejich první prototyp nazvaný Wright Flyer byl kluzák vybavený technikou „*wing warping*“, která umožňovala deformací části křídla měnit jeho vztlak a tím i jeho říditelnost. Protože v té době neexistoval agregát, který by uspokojil požadavky na nízkou hmotnost, bylo zapotřebí vyvinout a zkonstruovat motor, který by disponoval požadovaným výkonem a zároveň nebyl těžký. Výsledkem byl opět vlastní pístový čtyřválcový motor, který vážil 179 liber

⁶ Asi 1/10 koňské síly. Výkon profesionálního atleta může dosahovat až 6 wattů po dobu jedné hodiny. Podle měření vědců může jamajský sprinter Usain Bolt vyvinout výkon 2619,5 wattů po dobu 0,89 vteřiny. Více na Institute of Physics, *Scientists model 'extraordinary' performance of Bolt* [online]. 2013-07-25 [cit. 2020-02-08]. <<https://phys.org/news/2013-07-scientists-extraordinary.html>>

(cca 81,2 kg) a dosahoval výkonu 12 koňských sil⁷ při 1 090 ot./min. Osazením do prototypu Wright Flyer I (někdy označován též Wright Flyer 1903) dokázali oba bratři tehdy skeptické veřejnosti, na otevřené pláži Kitty Hawk (Severní Karolína, USA), že je možné se takto přepravovat. Let odstartoval v 10:35 hod., trval 12 s a letadlo urazilo rychlostí 6,8 mph⁸ (cca 10,9 km/h) vzdálenost 120 stop (cca 36,6 m). Ten den následovaly ještě další tři lety. Dne 5. ledna 1905 oznámili svůj úspěch americké tiskové agentuře Associated Press a 22. 5. 1906 je vydán bratrům Wrightovým Americkým patentovým úřadem patent č. 821 393 pro jejich létající stroj (Federal Aviation Administration, ©2020). Do českého letectví se neodmyslitelně zapsalo jméno aviatika Ing. Jana Kašpara (1883-1927), který dne 16. dubna 1910 na sériově vyrobeném letounu Blériot XI. jako první Čech v historii poprvé vzlétl a 13. května⁹ 1911 provedl první samostatný let z Pardubic do Prahy, v délce trvání 92 minut, kde přistál v pražské Chuchli (Pruša, 2015, s. 31).

Obrázek 21 Vzlet inženýra Jana Kašpara – dobová pohlednice



Zdroj: Národní technické muzeum (©2016).

⁷ Zkratka HP; síla, kterou 1 kůň vyzdvihne břemeno o hmotnosti 75 kg o 1 metr za 1 s; imperiální (mechanická) koňská síla odpovídá cca 745,7 wattům, metrická koňská síla odpovídá cca 735,5 wattům.

⁸ Míle za hodinu (angl. Miles per hour).

⁹ Pruša uvádí datum přeletu 12. květen a rozchází s jinými zdroji.

Počátky znatelného rozvoje letectví můžeme datovat k období 1. světové války, kdy vývoj a konstrukce letadel posunuli hranice možností doletu velkým krokem kupředu. Letadla byla schopná dosahovat rychlostí přes 200 km/h a dostupů okolo 6 000 m AMSL. Po skončení války našli vojenští piloti uplatnění v civilní sféře letectví, do které byla převedena i některá vojenská letadla. Překonávání hranice států se stalo samozřejmostí a bylo nutné řešit přístup k řešení otázek mezinárodní letecké dopravy. První legislativa upravující otázky výlučné suverenity státu nad vzdušným prostorem jeho území, registrace letadel, pilotní licence a provozování vojenských letadel, byla ukotvena v rámci Pařížské mírové konference (1919) a vznikla tak mezinárodní *Úmluva o úpravě letectví* (tzv. *Pařížská úmluva*), podepsaná 38 státy včetně ČSR. Na základě Pařížské úmluvy byla ustanovena Mezinárodní komise pro leteckou navigaci, která se stala předchůdcem dnešní Mezinárodní organizaci pro civilní letectví – ICAO, ta vznikla v roce 1944 jako výsledek jednání Chicagské konference.

V meziválečném období trvaly snahy o zavedení letecké přepravy přes Atlantik, nicméně úsilí přerušila 2. světová válka a pravidelně se přes Atlantik začalo létat až po jejím skončení.

V období mezi válkami i po 2. světové válce stanula ve vedení na poli mezinárodní letecké přepravy americká společnost Pan American. Připomeňme si alespoň její legendární linku kolem světa PA 001 a PA 002. Společnost zbankrotovala v roce 1991 (Pruša, 2015, s. 31-33).

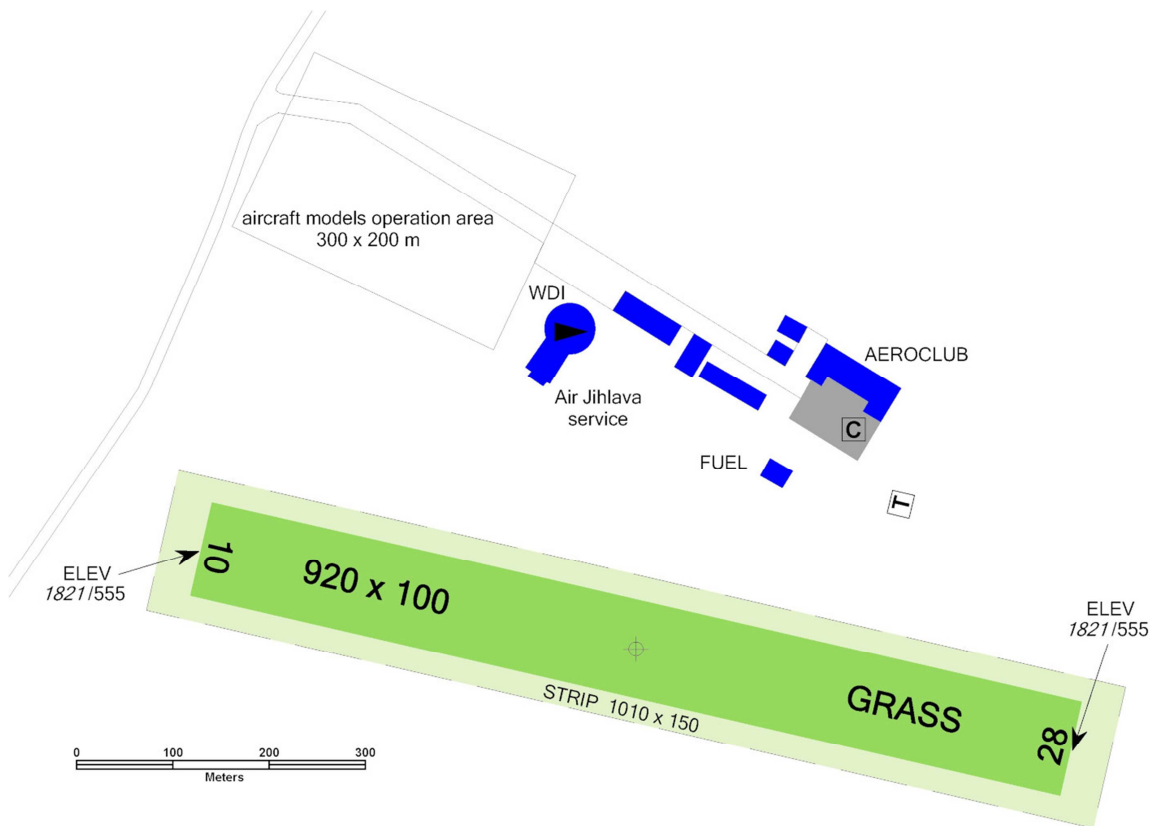
Příloha č. 10 Geografická mapa Kraje Vysočina

Geografická mapa Kraje Vysočina
Geographical map of the Vysočina Region



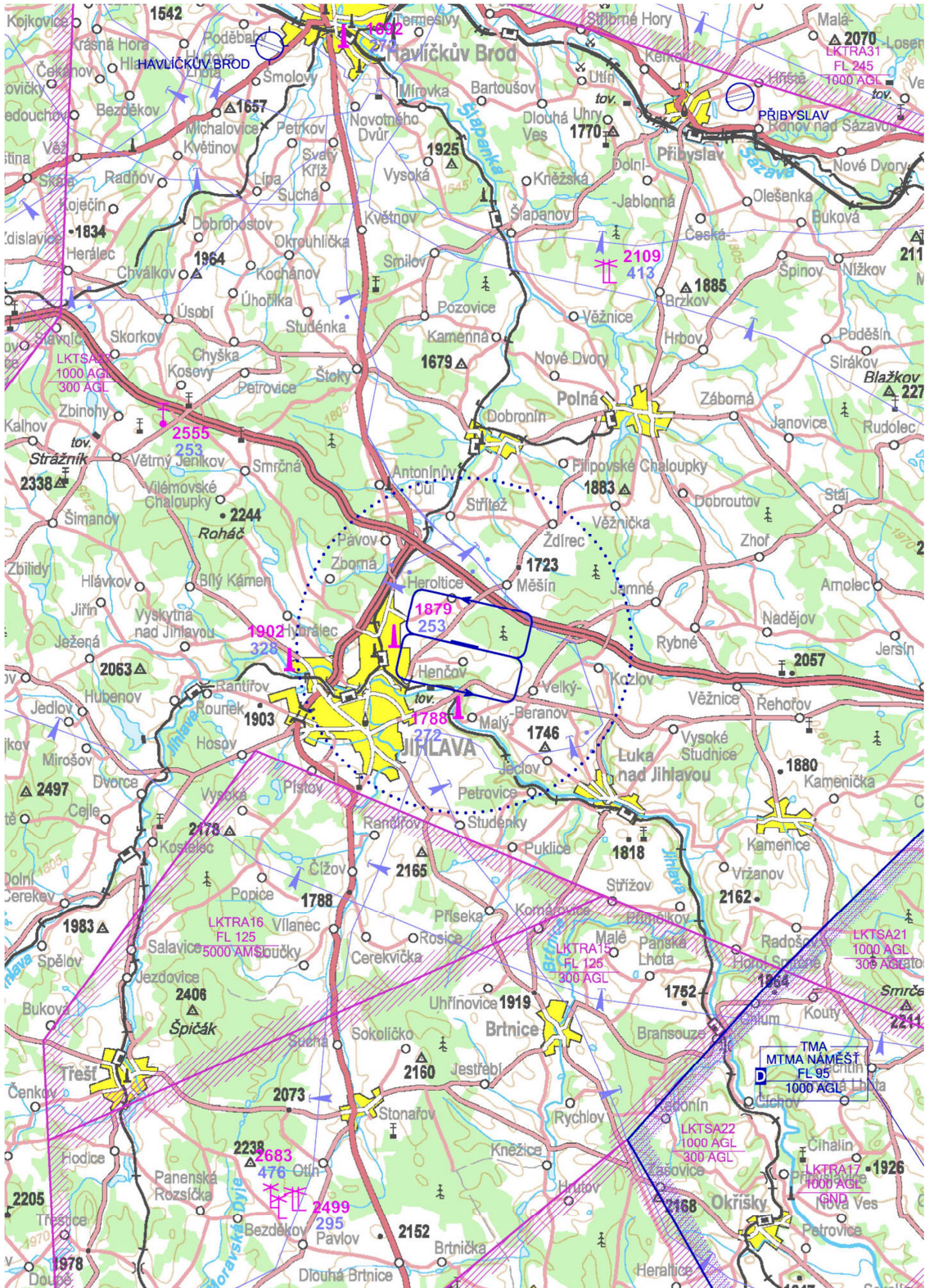
Zdroj: Statistická ročenka Kraje Vysočina 2019 (2019).

Příloha č. 11 Mapa letiště Jihlava (ADC)



Zdroj: VFR Příručka ČR (2020).

Příloha č. 12 Mapa letiště Jihlava pro lety podle pravidel za vidu



Zdroj: VFR Příručka (2020).

Příloha č. 13 Transkripce neformálních rozhovorů

1. Respondent, žena, věk cca 45-55 let

Tazatel: *"Dobrý den, uděláte mi dobrou kávu?"*

Dotazovaná: *„Dobrý den, záleží, jaké máte nároky?!"*

Tazatel: *"Nebojte, já jsem skromný zákazník! Mě bude stačit obyčejná černá s mlékem a cukrem... Ale máte tady nějak mrtvo?"*

Dotazovaná: *"Sem chodí převážně jen lidi z letiště..."*

Tazatel: *"To je ale škoda! A co místní?"*

Dotazovaná: *"Skoro vůbec!"*

Tazatel: *"A jak se tady lítá? Jak často myslím?"*

Dotazovaná: *"Hlavně o víkendu... Přes týden taky, ale víkendy nejvíc!"*

Tazatel: *"A dělají se tady taky nějaký akce? Třeba letecký dny nebo..."*

Dotazovaná: *"Teď tu bude setkání ultralajstů a největší bude slet Československých letadel, ale to bude až někdy po prázdninách. Teď, díky té koruně se vlastně neví vůbec, co bude."*

Tazatel: *"Tak to je jasný, ale snad se to dá nějak brzy dohromady. Ale tak to bude velká akce, když se to uskuteční... A co místní, těm letiště nevadí? Myslím, jako kravál?"*

Dotazovaná: *"Vždycky se najde někdo, komu to bude vadit, ale letiště je tady odjakživa, tak si mohli za tu dobu zvyknout..."*

Tazatel: *"A komu to tady vlastně patří, ty pozemky a hangáry?"*

Dotazovaná: *"Něco je města, něco mají soukromí majitelé, ale město o to má zájem, protože se tady plánovala betonová nebo asfaltová dráha..."*

Tazatel: *"A už neplánuje? Nebo proč se od toho ustoupilo?"*

Dotazovaná: *"O tom já moc nevím, o tom by Vám asi spíš víc řekli v aeroklubu..."*

Tazatel: *"A tak když na někoho narazím, tak se zkusím optat, děkuju!"*

2. Respondent, muž, věk cca 50 let

Tazatel: *"Dobrý den! Můžu jenom rychlý dotázeek?"*

Dotazovaný: *"Dobrý den, tak se rychle ptejte!"*

Tazatel: *"Dozvěděl jsem se, že se tu měla nebo má stavět lepší dráha, víte o tom něco?"*

Dotazovaný: *"A vy jste kdo nebo odkud?"*

Tazatel: *"Nebojte, já píšu diplomku o letišti a o regionu a zajímalo mě, jak je to s tím vašim, jestli se tu chystá nějaký rozvoj, nebo jak to bude s letišťem výhledově do budoucna a tak..."*

Dotazovaný: *"Existuje něco jako studie na tohle letišťě, se zpevněnou dráhou, to ale vymyslelo město, kdyby Vás to zajímalo, tak se musíte zeptat asi tam."*

Tazatel: *"To by mě zajímalo... a Vy k tomu nic nemáte?"*

Dotazovaný: *"Ten koncept najdete na internetu města, to by mělo bejt veřejně dostupný, tyhle materiály..."*

Tazatel: *"Okay, tak Vám moc děkuju, snad mi to pomůže..."*

Dotazovaný: *"Za málo!"*

Tazatel: *"A můžu se ještě optat? Jestli se tu pořádají nějaký akce? Jako třeba mimo leteckých?"*

Dotazovaný: *"Různé, slety, padáčkáři tu pořádají poháry a jsou tu párkrát do roka pravidelné burzy, to asi znáte, takové ty blešáky..."*

Tazatel: *„A jak je to s lidma? Chodí se dívat hodně lidí?“*

Dotazovaný: *„Lidi z okolí přijdou, ale teď obecně je to s tou epidemií trochu bída...“*

Tazatel: *„A těm, co jsou tady z vesnic, vadí jim hluk? Jako, když se normálně lítá, když máte normální provoz...“*

Dotazovaný: *„Pár našťvaných tady je, asi jako všude. Zle se vyspí, nebo závidí, nebo se bojí, když se jim stará vystavuje na zahradě.“*

Tazatel: *„A když se vrátíme k té nové dráze, vám by to vadilo, kdyby byla lepší?“*

Dotazovaný: *„Nikdo nechce, aby ho to tady omezovalo, nebo se ho to nějak dotklo, každý chce svůj klid!“*

Tazatel: *"Chápu, tak Vám moc děkuju za informace a nashle..."*

3. Respondent, muž, věk cca 60-70 let

Tazatel: *"Dobrý den, jste zdejší?"*

Dotazovaný: *"Ano!"*

Tazatel: *"Prosím Vás, porad'te mi, víte kde je tady letiště? Klekla mi navigace..."*

Dotazovaný: (popsal cestu)

Tazatel: *"Tak to je teda skoro tady za rohem... To vám ty letadla musí létat pomalu nad hlavou, ne?"*

Dotazovaný: *"Někdy to dělá kravál hroznej, hlavně o víkendu, nebo když tahají nahoru ty plachťáky..."*

Tazatel: *"Hm, to jestli je to jeden za druhým a člověk chce mít klid, tak to asi štve, to Vás chápu... Asi netušíte, jestli tam někdo takhle přes tejdén bývá?"*

Dotazovaný: *„To opravdu netuším...“*

Tazatel: *„Já se právě dočet, že se tam má něco stavět, tak jestli to je aktuální, nebo jestli to tam vůbec nějak funguje?“*

Dotazovaný: *„Tak o tom jsem já teda nic neslyšel... Protože letadla tady normálně létají... A co se tam má podle Vás stavět? Myslíte baráky, nebo nějaká hala?“*

Tazatel: *„No, to jsem myslel, že budete právě vědět Vy, když bydlíte vlastně kousek... Tak já uvidím, až tam dojedu, děkuju za radu a na shledanou!“*

4. Respondent, žena, věk cca 35-40 let

Tazatel: *"Dobrý den! Já jsem tu prvně, nevíte, tyhle letecký akce se tu pořádají nějak pravidelně?"*

Dotazovaná: *"Dobrý den, to je jen sraz, tady žádný další program nebude, teď se toho tady pořádá málo."*

Tazatel: *"Aha a Vy jste zdejší? Nebo kde se o tom člověk dozví, kdyby se tu něco konalo?"*

Dotazovaná: *"Já jsem tady z Jihlavy a náhodou jsem si toho všimla na naší skupině na Facebooku."*

Tazatel: *"Aha, ale to máte nějakou svojí? Tak se asi nedá normálně dostat, nebo dá?"*

Dotazovaná: *„Musel byste asi požádat, než to někdo schválí, ale to nebude trvat dlouho. Hlavně tam jsou normální lidi, nic se tam necenzuruje jako na jiných, které třeba rádoby reprezentují město, ale je plné politiky a špíny, ty jsou plné akorát debilů. Podívejte se na ‚necenzurovanou Jihlavu město‘ ...“*

Tazatel: *„To jste moc hodná, děkuju... No, jestli se tam dostanu nějak, tak bych se tam i optal lidí, i jestli neví, jak to vypadá s letištěm, protože mi tu někdo říkal, že se tady snad mělo něco i stavět, to by byl asi konec, ne?“*

Dotazovaná: *„O tom se něco psalo, ale snad město na to nemá peníze, mělo to být moderní letiště, jenže, asi jak tomu bývá u takovýchle projektů, se buď někomu šlápne na kuří oko, nebo je v tom něco jiného...“*

Tazatel: *„Tak asi by to byla i škoda, děckám se tu líbí, udělat tady nějakou velkou akci, tak by to, myslím, hodně lidí uvítalo...“*

Dotazovaná: *„Jo, tyhle, to jsou moji raubíři, jsem ráda, že jsou na vzduchu, kolikrát nevím, kam je vytáhnout, když to s nima doma není k vydržení...“*

Tazatel: *„Jo, jo, mě to sice ještě čeká, ale věřím Vám, tak Vás už nechci zdržovat, děkuju a na tu skupinu se určitě podívám, mějte se, na shledanou!“*

Příloha č. 14 Situace navrhovaného stavu letiště Jihlava-Henčov



Zdroj: Studie využitelnosti letiště Jihlava (2014).

Příloha č. 15 Otázky polostrukturovaného rozhovoru

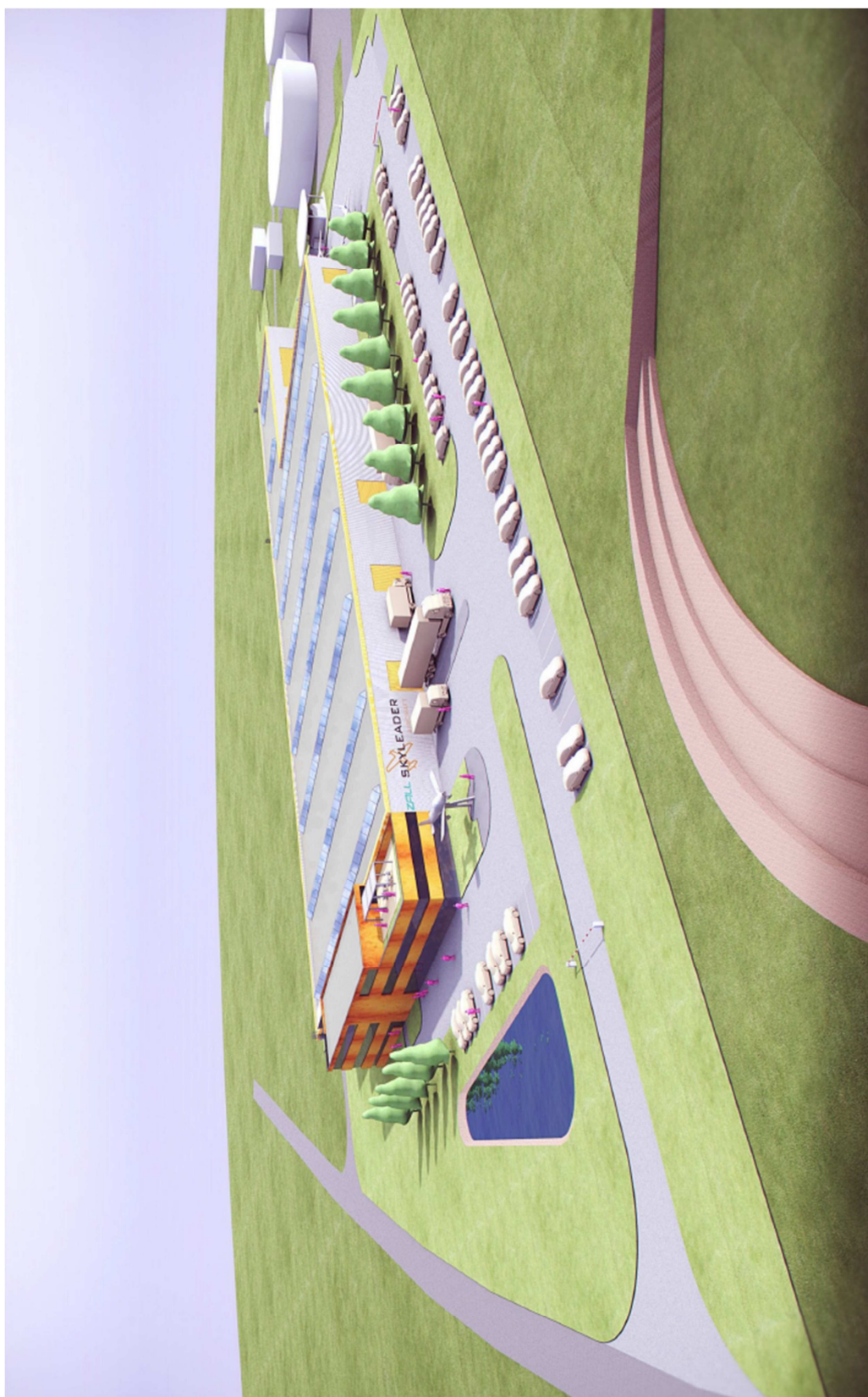
Firmy

- 1) Pokud by došlo k naplnění I. etapy rozvoje letiště Jihlava-Henčov a byla by k dispozici zpevněná ranvej, ocenili byste možnost využívat letiště?*
- 2) Využíváte jihlavské letiště za současného stavu?*

Územní samosprávy

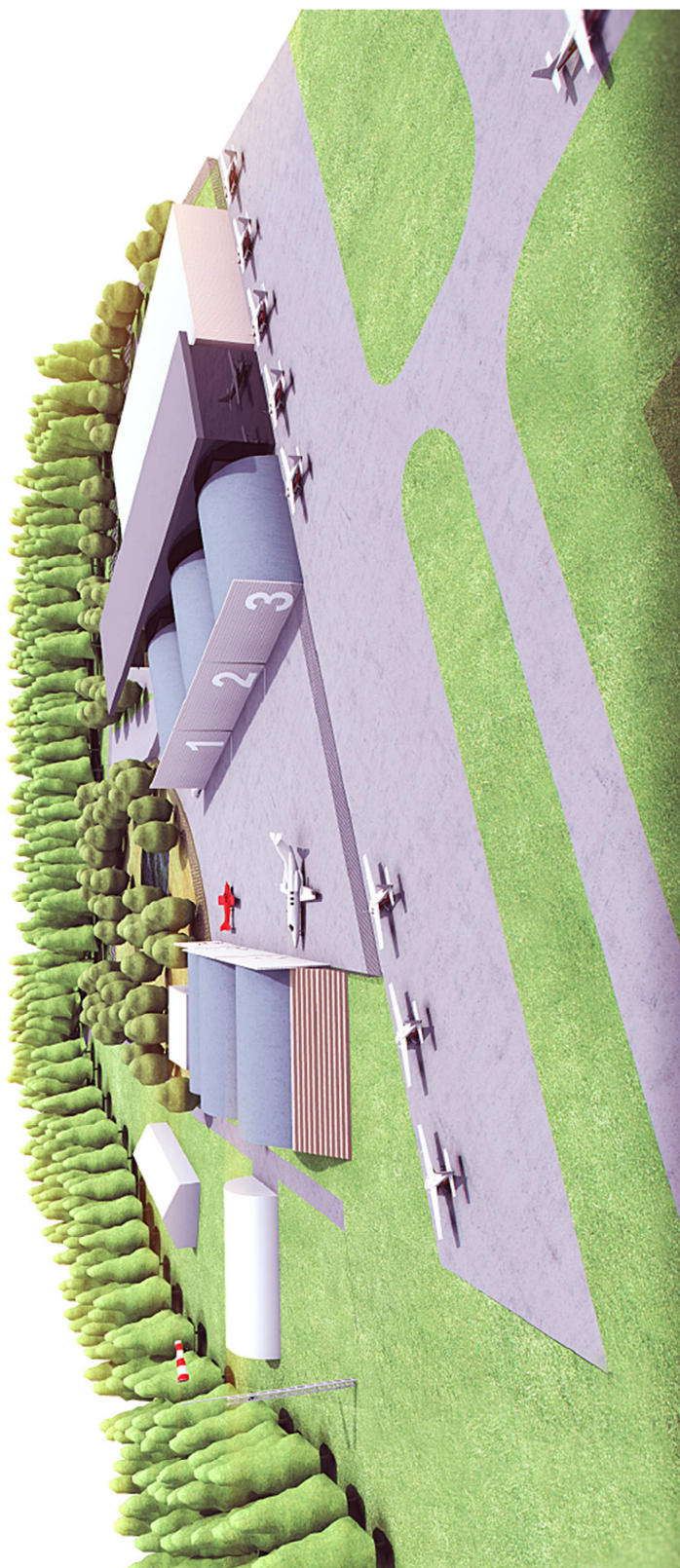
- 1) Vidíte v realizaci I. etapy rozvoje letiště Jihlava-Henčov potenciál pro Váš region a jaký?*
- 2) Jakým způsobem byste využili zmodernizované letiště?*
- 3) Uvažujete nějakým způsobem využívat i stávající letiště s nezpevněným povrchem? (např. kulturní akce, akce pro veřejnost atp.)*

Příloha č. 16 Letecký pohled na novou výrobní halu ZALL JIHLAVAN airplanes, s.r.o.



Zdroj: Magistrát statutárního města Jihlavy.

Příloha č. 17 Hmotová vizualizace letiště Jihlava



Zdroj: Magistrát statutárního města Jihlavy.

Příloha č. 18 Vizualizace nového provozního bloku jihlavského letiště



Zdroj: Magistrát statutárního města Jihlavy.