Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Postavení regionálních letišť v dopravní infrastruktuře České republiky a jejich další rozvoj

Bc. Michal MRÁZ

© 2022 ČZU v Praze

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Bc. Michal Mráz

Hospodářská politika a správa
Veřejná správa a regionální rozvoj

Název práce

Postavení regionálních letišť v dopravní infrastruktuře ČR a jejich další rozvoj

Název anglicky

The position of regional airports in the transport infrastructure of the Czech Republic and their further development

---

Cíle práce

Cílem diplomové práce je komplexní analýza vybraných regionálních letišť České republiky a jejich význam pro rozvoj regionů ve kterých se nacházejí dle své geografické polohy.

Bude provedeno srovnání z hlediska počtu odbavených cestujících, pravidelných leteckých linek (včetně nákladní dopravy), spádové oblasti a dalších souvisejících kritérií.

Závěrem bude zhodnocen dosavadní vývoj jednotlivých letišť a nastínění jejich možných perspektiv do budoucna.

Metodika

Teoretická východiska budou založena na studiu odborných literárních pramenů a dalších kompetentních zdrojů určených k vybranému tématu. Dále odkazem platných legislativních předpisů vymezených k dané oblasti letecké dopravy a její infrastruktury.

Praktická část bude vypracována na základě komparace regionálních letišť dle výše zvolených kategorií, k čemuž mimo jiné budou použity statistické údaje a posléze interpretace získaných dat k určení dalšího vývoje.

Doporučený rozsah práce

60-80 stran

Klíčová slova

letecká doprava, regionální letiště, dopravní infrastruktura, aerolinie, letecké linky, region

---

Doporučené zdroje informací

Eurostat: Transport database, přístupné: https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

EU transport in figures, Statistical pocketbook 2019, EU, Luxembourg 2019, 164 s., ISBN 978-92-76-03842-9

ICAO Annual report 2018, přístupné: https://www.icao.int/annual-report-2018/Documents/Annual.Report.2018_Air%20Transport%20Statistics.pdf

Průša J. a kol.: Svět letecké dopravy, Galileo, Praha 2015, 648 s., ISBN:978-80-260-8309-2

Ročenka dopravy České republiky 2019, Ministerstvo dopravy, 2019, 168 s., ISSN 1801-3090 (přístupné: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2019.pdf)

výroční zprávy letišť v ČR, letové řády

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

Ing. Zbyněk Kuna, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra ekonomiky

Elektronicky schváleno dne 27. 1. 2021

prof. Ing. Miroslav Svatoš, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 2. 2. 2021

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 25. 02. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Postavení regionálních letišť v dopravní infrastruktuře České republiky a jejich další rozvoj“ 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. Zároveň potvrzuji, že vložená práce v elektronickém formátu do informačního systému se plně shoduje s vytištěnými výtisky.

V Praze dne 31.3.2022 _____

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval panu Ing. Zbyňku Kunovi, Ph.D., který mi vedl tuto diplomovou práci, za vstřícný přístup, udílení odborných rad a připomínek týkajících se probíraného tématu.

Postavení regionálních letišť v dopravní infrastruktuře ČR a jejich další rozvoj

Abstrakt

Diplomová práce se věnuje problematice rozvoje regionálních letišť v České republice a jejich výkonnosti. V teoretické části práce je provedena základní charakteristika dopravy , dále pak zaměřená na leteckou dopravu, její specifika a členění. Stručně je probrána historie letectví ve světě a v České republice a hlavní mezinárodní organizace sdružující subjekty letecké dopravy. Druhá část teoretické práce se věnuje letištím, jejich výkonnostním ukazatelům a problematice jejich srovnávání.

V analytické části jsou vymezena nejdůležitější regionální letiště v České republice a určena jejich spádová oblast, výkonnost podle výročních zpráv a popsána další specifika jejich letového provozu. Výsledkem je komparace těchto regionálních letišť a prognóza jejich dalšího možného rozvoje.

Klíčová slova: letecká doprava, regionální letiště, letecké linky, region, rozvoj, prognóza, spádová oblast

The position of regional airports in the transport infrastructure of the Czech Republic and their further development

Abstract

The diploma thesis focuses on effectivity and possible development of regional airports in Czech republic and their performance. In theoretical part is performed basic characteristics of transport, with further emphasis on air transport, its specifics, structuring and the most important international organizations operating in air transport. In next part we briefly go through aviation history of the Czech republic and worldwide. Last segment is focused on airports, their effectivity indicators and their differentiation.

The analytical part defines the most important regional airports in Czech republic, their area of commute, effectivity indicators due to their annual reports and other specifics of their air transport. Result is a comparation between these regional airports and prognosis of their future possible development.

Keywords: air transport, regional airport, air routes, region, development, prognosis, catchment area

Obsah

1 Úvod **10**

2 Cíl práce a metodika **11**

2.1 Cíl práce 11

2.2 Metodika 12

3 Teoretická východiska **13**

3.1 Doprava a její význam 13

3.1.1 Charakteristika dopravy 14

3.2 Letecká doprava a její charakteristika 15

3.2.1 Rozdělení letecké dopravy 15

3.2.2 Letecká doprava v EU a její liberalizace 17

3.2.3 ICAO 18

3.2.4 IATA 19

3.3 Vývoj letecké dopravy ve světě a v Československu / ČR 22

3.3.1 Časové členění 1918-1939 22

3.3.2 1945-1989 23

3.3.3 1990 – současnost 24

3.4 Letiště 24

3.4.1 Výkonnostní ukazatele letišť 25

3.4.2 Problematika srovnávání produktivity mezi letišti 27

4 Vlastní práce **29**

4.1 Podíl letecké dopravy ČR v mezioborovém srovnání 30

4.2 Letiště Brno-Tuřany 31

4.2.1 Historie a vývoj letiště 31

4.2.2 Pravidelné linky 33

4.2.3 Výkonnostní ukazatele 34

4.2.4 Spádová oblast 36

4.2.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje 38

4.3 Letiště Leoše Janáčka Ostrava 38

4.3.1 Historie a vývoj letiště 39

4.3.2 Pravidelné linky 40

4.3.3 Výkonnostní ukazatele 42

4.3.4 Spádová oblast 45

4.3.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje 47

4.4 Letiště Pardubice 48

4.4.1 Historie a vývoj letiště ... 48
4.4.2 Letecké linky ... 50
4.4.3 Výkonnostní ukazatele ... 52
4.4.4 Spádová oblast ... 54
4.4.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje ... 56
4.5 Letiště Karlovy Vary ... 57
4.5.1 Historie a vývoj letiště ... 57
4.5.2 Letecké linky ... 58
4.5.3 Výkonnostní ukazatele ... 60
4.5.4 Spádová oblast ... 62
4.5.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje ... 62
4.6 Porovnání počtu odbavených cestujících s letištěm Praha ... 64

5 Výsledky a diskuse ... 65

6 Závěr ... 70

7 Seznam použitých zdrojů ... 72
7.1 Literární ... 72
7.2 Internetové ... 73
7.3 Zákonodárné ... 79

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratek ... 79
8.1 Seznam obrázků ... 79
8.2 Seznam tabulek ... 80
8.3 Seznam grafů ... 80
8.4 Seznam zkratek ... 81

1 Úvod

Letecká doprava zaujímá výsadní postavení v dnešním světě. Jejími průvodními znaky jsou především velké vzdálenosti na které je možné jí provádět, bez ohledu na morfologii svých tras, bezprecedentní rychlost oproti ostatním druhům dopravy, její vysoká bezpečnost a technologická vyspělost. Množství přepravených cestujících i nákladu se neustále zvyšuje a nemalou měrou přispívá k celkové globalizaci cestování i obchodu.

Nedílnou součástí letecké dopravy jsou samotná letiště, které jsou hlavním styčným bodem zákazníků letecké přepravy a leteckých společností. Kromě velkých mezinárodních letišť, které slouží jako velké dopravní uzly letecké dopravy, ale existuje i mnoho regionálních letišť, které mohou sloužit jako spojovací místa regionů s velkými mezinárodními letišti. Mohou však mít i jinou náplň svého fungování, ať už nákladní leteckou dopravu nebo sportovní létání.

Diplomová práce má za cíl analyzovat regionální letiště ČR, jejich výkonnostní ukazatele, význam v rámci regionu, spádovou oblast a další specifická kritéria. V závěru bude zhodnocen jejich dosavadní vývoj a nastínění jejich možných perspektiv do budoucna.

V teoretické části práce bude rozebrána doprava obecně a dále s dalším zaměřením na leteckou dopravu. Budou rozebrány její základní charakteristiky a její členění. Probrány jsou též mezinárodní organizace sdružující letecké společnosti a letiště a základy jejich fungování. Ve stručnosti bude probrána historie letectví ve světě a především v Československu a České republice. V neposlední řadě bude probrána teorie letišť, jejich diverzifikace a výkonnostní ukazatele, díky kterým můžeme kvantifikovat jejich provoz a další možný vývoj.

V praktické části jsou analyzována jednotlivá regionální letiště, díky datům získaných z jejich výročních zpráv a dalších příslušných dokumentů. Tato data jsou podrobena důkladné analýze a ve finální části jsou porovnána mezi sebou. Součástí praktické části je též komparace jejich výkonnostních ukazatelů a prognóza a doporučení jejich dalšího možného vývoje.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Cílem diplomové práce je komplexní analýza vybraných regionálních letišť České republiky a jejich význam pro rozvoj regionů ve kterých se nachází dle své geografické polohy. Bude provedeno celkové srovnání jednotlivých letišť dle jejich výkonnostních ukazatelů jako jsou např. počet odbavených cestujících, celkový počet pohybů letadel a objem přepravené nákladní dopravy. Bude zhodnocen dosavadní vývoj letišť a nastínění jejich možných perspektiv do budoucna.

V rámci analytické části diplomové práce si autor pokládá hypotézy, které bude ve výsledcích práce potvrzovat či zamítat:

Hypotéza č.1: Celosvětová pandemie Covidu-19 ovlivnila provoz všech zkoumaných letišť v počtu přepravených cestujících za roky 2020 a 2021 oproti roku předcházejícímu (2019) o více než 50 %.

Hypotéza č.2: Letiště se mají do dalších let převážně soustředit na osobní přepravu, aby zachovala svůj funkční provoz.

Hypotéza č.3: Velikost primární spádové oblasti všech zkoumaných letišť s dobou dojezdu automobilem do jedné hodiny je větší než půl milionu obyvatel.

Dílčími cíli práce vedoucí ke správnému potvrzení/zamítnutí hypotézy jsou:

- charakteristika regionu, ve kterém se zkoumané letiště nachází
- porovnání výkonnostních ukazatelů letišť za uplynulé desetiletí
- vyčíslení spádové oblasti letiště z hlediska dojezdu na letiště
- navržení možného budoucího směrování daného letiště
- zjištění možností cestovního ruchu v daném regionu

2.2 Metodika

Teoretická východiska diplomové práce jsou založena na studiu odborných literárních pramenů a dalších kompetentních zdrojů spojených s vybraným tématem. Dále odkazem platných legislativních předpisů a zákonů týkajících se oblasti letecké dopravy a její infrastruktury.

Analytická část bude vypracována na základě podkladů získaných na oficiálních stránkách letišť, konkrétně z jejich dokumentového obsahu výročních zpráv a tiskových prohlášení. Budou též přímo osloveni představitelé letišť za účelem získání doplňkových informací. Následně budou použity číselné údaje z databáze Českého statistického úřadu ohledně počtu obyvatel jednotlivých zkoumaných regionů k vytyčení jejich spádových oblastí. V různé míře byly použity metody analýzy, syntézy a komparace.

Ve shrnutí výsledků diplomové práce bude autor odpovídat na stanovené hypotézy, které byly vytyčeny na základě zkoumané problematiky a posléze budou potvrzeny anebo zamítnuty.

3 Teoretická východiska

3.1 Doprava a její význam

Doprava je jedním z nejdůležitějších faktorů ovlivňujících samotný rozvoj lidstva. Historicky slouží nejen k stále rychlejšímu šíření informací a cestování, ale též k rozvoji obchodu a průmyslu. Již v pravěku používali naši předchůdci větve k přesunu svých úlovků do tábořiště. Později využívali saní nebo jednoduchých kánoí, vydlabaných z kmene stromu. Již od 3. tisíciletí př.n.l. jsou dochované zdroje popisující historii mořeplavby a zmínky o využívání kolových vozů. Pravý průlom v dopravě ale přišel až s vynálezem parního stroje v roce 1712 Thomasem Newcomenem, který odstartoval éru železniční dopravy, přestože první oficiální železnice pro osobní dopravu byla otevřena až v roce 1825. V roce 1895 pak Rudolf Diesel vynalezl vznětový motor a tím začal revoluci automobilů a letadel.

Vývoj dopravy na evropském kontinentu můžeme rozdělit do čtyř základních období (Toušek, 2009):

- 11.-16. století – rozvoj říční a pobřežní dopravy, propojení severní Evropy se středozemní oblastí, centry dopravy jsou přístavy jako např. Benátky, Brémy, Janov
- 16.-18. století – globální propojení Evropy s ostatními kontinenty díky rozvoji mořeplavby, vznikají nová hospodářská centra k obchodnímu propojení s koloniemi (Lisabon, Londýn, Amsterdam)
- 19.- pol. 20. století – dochází k propojování všech dostupných typů dopravy (říční, námořní, železniční). Integrace pravidelného mezikontinentálního spojení především mezi Evropou a Severní Amerikou
- od pol. 20. století po současnost – silniční a letecká doprava zaujímá majoritní podíl v celkovém objemu dopravy. Charakteristickými rysy jsou vysoká konkurence, členitost, rozsáhlost a schopnost plošně obsluhovat všechny obyvatele

3.1.1 Charakteristika dopravy

„Doprava je na obecné úrovni definována jako činnost spojená s cílevědomým přemisťováním různého množství osob a hmotných statků v časových a prostorových souvislostech při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě.“ (Toušek, 2009)

Podle Schulteho (1994) můžeme dopravu rozdělit do 6 základních skupin: silniční, drážní, leteckou, lodní, potrubní a poštovní.

Dopravu můžeme též dělit podle toho na jaké vzdálenosti je prováděna, a také podle toho co je předmětem transportu na: (Toušek, 2009)

- zahraniční – vnitrostátní
- nákladní – osobní
- hromadnou – individuální
- konvenční – nekonvenční
- veřejnou – neveřejnou

Nedílnou součástí dopravy je též zákaznický servis, přímo ovlivňující její kvalitu. Mezi nejdůležitější body přepravního systému a jeho zákaznického servisu řadí Lambert (2005):

- spolehlivost
- dobu přepravy
- pokrytí trhu
- pružnost
- ztráty a poškození
- schopnost poskytovat služby nad rámec základního přepravního servisu

3.2 Letecká doprava a její charakteristika

Letecká doprava je nejnovějším a zároveň i nejdynamičtěji se rozvíjejícím druhem dopravy. Díky ní mohou cestující i zboží cestovat na dlouhé vzdálenosti v krátkém časovém období. Zároveň letecká doprava přitahuje množství investorů a vysoce kvalifikovaných pracovníků. Finanční přínos letecké dopravy se celosvětově odhaduje na 3,56 bilionů amerických dolarů, téměř 7,5 % světového produktu. (Kulčák, 2002)

3.2.1 Rozdělení letecké dopravy

K tomu aby letecké společnosti a letiště maximálně využily zdroje kterými disponují, se letecká doprava vyprofilovala do několika specificky oddělených oblastí v závislosti na tom jak je přepravní proces organizován, obchodního modelu a charakteru přepravy. (Pruša, 2015)

Pravidelná letecká přeprava (scheduled traffic) se řídí publikovanými letovými řády, s pevně danými cenami podle tarifů IATA, nebo tarify jednotlivých leteckých společností. Dopravci zpravidla provozují celou síť linek, jejíž velikost je dána kapitálovou silou společnosti, jejími marketingovými schopnostmi a velikostí obsluhovaného trhu. Nevýhodou pravidelných leteckých linek je jejich nižší obsazenost oproti nepravidelným letům. Důvodem je nutnost provozovat pravidelné lety i mimo sezonu, v časech a dnech kdy nedochází k optimálnímu vytížení letů. To se promítá i na vyšší sedačkové ceně, nutné k vyrovnání finanční ztráty na neobsazených sedačkách. (Pruša, 2015)

Nepravidelná letecká přeprava (charter traffic) se dá charakterizovat jako letecká přeprava na objednávku, která je sice provozována dopravní společností, ale veškeré finanční riziko spojené s obsazeností letu nese objednavatel. Objednavateli jsou nejčastěji cestovní kanceláře, nebo různé zájmové skupiny a kluby. Charterové lety mohou být provozovány i jako série letů ve stejných dnech a časech (scheduled charter flights), pokud jsou ale tyto lety prodávány pouze objednatelem a ne přímo leteckou společností, pak tyto lety zůstávají nepravidelnou leteckou dopravou i přes svůj pravidelný charakter. Speciálním případem je hybrid s dopravou pravidelnou, pokud letecké společnosti doprodávají volné sedačky svých charterových letů, k čemuž dochází zvláště na

liberalizovaném evropském trhu (např. v minulosti společnost Travel Service doprodávající své lety pod značkou Smart Wings). (Pruša, 2015)

Cena charterových letů je založená na smlouvě mezi dopravci a objednavatelem a vychází z reálných nákladů na provoz a současné tržní situaci. Vzhledem k tomu, že jsou charterové lety realizovány na míru klientům, kteří v průměru využijí kapacitu spojů na 90-100 %, jsou charterové lety levnější. Nižší ceně napomáhá i možnost leteckých dopravců naplánovat charterové lety v dnech a časech ve kterých jinak zůstává jejich letový park nevyužitý. Zároveň je ale do kalkulace ceny pro objednavatele nutné zahrnout tzv. přístavné lety (positioning flights, ferry flights), což jsou prázdné přelety pouze s posádkou letadla, např. na konci nebo začátku sezony. (Pruša, 2015)

Soukromá letecká přeprava (business aviation) se legislativně dělí na komerční soukromou dopravu a privátní leteckou dopravu, která zahrnuje majitele letadel kteří neposkytují svou přepravní kapacitu široké veřejnosti za úplatu. V případě že je soukromá letecká doprava nabízena za úplatu externím zákazníkům, jedná se o **komerční leteckou dopravu pro soukromé účely**. K jejímu provozování je nutné oprávnění k provozu obchodní letecké dopravy (AOC – Air operation certificate) a provozní licence. Jejími zákazníky jsou většinou movitější fyzické osoby, nebo korporáty s potřebou rychle globálně přemisťovat své experty nebo vedoucí pracovníky. Pro ně jsou výhodou časová flexibilita, specifické letadlové parky, složené z často speciálně konstruovaných strojů, zaměřených na vysokou míru komfortu, rychlost a dolet. Zároveň mohou využít menších letišť, kam pravidelné linky nemohou být z technických důvodů směrovány. (Pruša, 2015)

Nákladní letecká doprava prochází v posledních třech desetiletích díky rozšíření internetu a e-shopů rychlým rozvojem díky nově rozvinutému odvětví přepravy zásilek z domu do domu (Federal Express, DHL, UPS atd.). Podle statistik ICAO se odhaduje, že přeprava zboží tvoří až 13% zisku z celkových tržeb leteckých dopravců. Kromě specializovaných zásilkových dopravců, pro které nákladní doprava představuje hlavní zdroj příjmů, mohou náklad dopravovat i běžní letečtí dopravci jako doplňkovou činnost v případě že mají přebytek kapacity v nákladovém prostoru (belly cargo) svých běžně provozovaných linek. (Pruša, 2015)

3.2.2 Letecká doprava v EU a její liberalizace

Hlavní funkcí EU by měla být společná hospodářská politika, shrnutá do pěti základních evropských svobod: (https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/podnikani-v-eu/vnitrni-trh-eu/vnitrni-trh-eu---zakladni-principy--3363/)

- Volný pohyb zboží
- Volný pohyb služeb
- Svoboda podnikání
- Volný pohyb osob
- Volný pohyb kapitálu a plateb

Toho EU dosáhla vytvořením jednotného trhu pro své členské státy, garantovaného postupným zaváděním tzv. liberalizačních balíků. **První liberalizační balík** (1987) dovolil dopravcům ze zemí EU odchýlit se od již zavedených mezinárodních leteckých dohod a rozdělit své kapacity podle momentální potřeby, oproti jejich předchozí nutné paritě. **Druhý liberalizační balík** (1990) umožnil dopravcům ještě větší možnost dělení svých kapacit a také jim garantoval práva 3. a 4. svobody, s možností získat i práva 5. svobody. **Třetí liberalizační balík** (1993) v rámci tohoto balíku byla leteckým společnostem dále rozšiřována možnost nabízet své služby v EU. V roce 1997 pak dalšími úpravami poskytuje právo každému dopravci provozovat a poskytovat své služby i uvnitř všech dalších států EU. V současné době je tento balík ukotvený v nařízení č. 1008/2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství a definuje jeho principy následovně (http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj):

- Pro provozování letecké dopravy je nutná provozní licence, která je vydávána na základě jednotných evropských pravidel
- Udělením provozní licence získává letecký dopravce status leteckého dopravce Společenství (community air carrier)
- Volný přístup každého leteckého dopravce Společenství na vnitřní unijní trh bez jakýchkoliv omezení

- Platí volnost při tvorbě tarifů a cen s tím, že regulován je pouze způsob zveřejňování tak, aby cestující vždy byli informováni o konečné ceně
- Stanoví se přesná pravidla, za jakých lze omezovat výkon přepravních práv na vybraných letištích nebo z důvodu ochrany životního prostředí
- Existuje možnost ukládat zajištění tzv. závazku veřejné služby pro zajištění obsluhy odlehlých regionů

Díky této liberalizaci evropského trhu leteckých přepravních služeb tak existuje jednotný a zcela otevřený trh letecké dopravy, omezený pouze pravidly pro ochranu hospodářské soutěže, nahrazující dosavadní systém uzavírání mezinárodních leteckých dohod v rámci chicagského systému. (Pruša, 2015)

3.2.3 ICAO

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation) je specializovaná mezivládní organizace OSN v rámci její Hospodářské a sociální rady. Vznikla Chicagskou úmluvou z konce roku 1944, jejíž platnost byla ratifikována 4. dubna 1947 a hlavní sídlo má v Montrealu. Tehdejší ČSR, spolu s dalšími 51státy, se stala jednou ze zakladatelských států. Dnes má organizace 193 členů. (https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx)

Hlavním orgánem je Valné shromáždění ICAO, které se schází jednou za tři roky ke schválení programu, rozpočtu a k volbě rady ICAO na nadcházející tříroční období. Jako jedna z mála organizací systému OSN má mezi Valným shromážděním stálý výkonný orgán, 36tičlennou Radu ICAO. (https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/council.aspx)

Hlavním cílem ICAO je globální zajištění bezpečného a uspořádaného rozvoje civilního letectví. Podporuje rozvoj leteckých tratí, letišť a leteckých pomocných zařízení a stanovení mezinárodně uznávaných pravidel a norem pro jejich používání. ICAO se zasazuje za bezpečnou, pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu ve světovém měřítku stanoveném jednotlivými doporučeními přijímaných členskými státy dle jejich vlastních

národních předpisů a regulací. Právní podporou a smlouvami mezi členskými státy zabraňuje diskriminaci a zároveň dopomáhá všeobecnému rozvoji mezinárodní letecké dopravy přímou pomocí jednotlivým členským státům, které nemají možnost regulovat a vyvíjet leteckou dopravu samostatně. ICAO též definuje protokoly určené k vyšetřování leteckých nehod a jiných incidentů, pro dopravní bezpečnostní úřady v zemích, které podepsali Chicagskou dohodu. V neposlední řadě ICAO přiděluje jednoznačné čtyřmístné označení, tzv. kód letiště. Tyto kódy se používají ve všech oficiálních dokumentacích, komunikaci, leteckých mapách. Kromě kódů ICAO se v praxi používají i kódy definované organizací IATA. V plánu je postupně tyto kódy nahradit kódy ICAO.
(https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx)

ICAO zaručuje pět základních svobod (Freedoms of the Air):
(https://www.icao.int/pages/freedomsair.aspx)

- Svoboda volného pohybu letadel přes území jiného státu
- Svoboda přistání letadel na území jiného státu za neobchodním účelem (mezipřistání – opravy, doplnění paliva atp.)
- Svoboda nakládat cestující nebo náklad na území jiného státu než jakou státní příslušnost má letadlo
- Svoboda vykládat cestující nebo náklad na území jiného státu než jakou státní příslušnost má letadlo
- Svoboda nakládat i vykládat cestující nebo náklad při letu i v jiných státech než jakou státní příslušnost má letadlo. K jejímu poskytnutí musí stát registrace dopravce mít souhlas obou zúčastněných států, mezi nimiž se příprava podle této svobody realizuje.

3.2.4 IATA

Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (International Air Transport Association) je dobrovolná nevládní organizace leteckých dopravců, kteří provozují pravidelnou mezinárodní dopravu. Její stanovy byly navrhnuté roku 1944 a po konferenci v Havaně IATA na jaře roku 1945 započala své fungování za účasti 57 leteckých společností z 31

zemí. Navazovala na dřívější International Traffic Association založenou v roce 1919 v holandském Haagu. Jedním ze zakladatelů byla i ČSA. V současnosti IATA sdružuje 290 leteckých společností ze 120 států, zajišťujících celkově 83 % pravidelné mezinárodní letecké dopravy ve světě. (https://www.iata.org/en/about/history/)

Působení IATA je možné rozdělit do třech konferenčních oblastí, která má každá svou centrálu, jsou jimi (Pruša, 2015):

- Severní, Střední a Jižní Amerika, Grónsko, ostrovy v Karibském moři, Atlantiku a Tichomoří s centrálou v Montrealu
- Evropa, Afrika, Střední východ s centrálou v Ženevě
- Austrálie, Asie, Nový Zéland a přilehlé ostrovy v Tichém a Indickém oceánu s centrálou v Singapuru

Primárním cílem IATA je vytvoření jednotného světového systému bezpečné, pravidelné a hospodárné letecké dopravy. Toho chce dosáhnout pomocí tří základních postupů (https://www.iata.org/en/about/mission/):

- Reprezentace – Program sloužící k lepší vzájemné komunikaci mezi účastníky letecké dopravy s institucemi, které mají na starost jejich regulaci (vlády a další civilní organizace). Samotná IATA leteckou dopravu přímo regulovat nemůže, vydává však vlastní standardy a doporučení týkající se bezpečnosti a ekologie. Pokud subjekt působící v letecké přepravě tyto standardy nesplňuje, nemůže se stát členem IATA. Členy IATA se mohou stát nejen letecké společnosti, ale i letiště, letečtí dopravci a také subjekty působící v oblasti cestovního ruchu. IATA též zajišťuje komunikaci mezi svými subjekty a komunikaci mezi s dalšími organizacemi působícími v letecké dopravě, primárně s ICAO.

- Vedení – IATA má za cíl zvýšit efektivitu, snížit náklady letecké přepravy v souladu se zvýšením spokojenosti zákazníků. Jeho hlavní složkou je program Simplifying the Business, jehož cílem je zjednodušení přepravních procesů

v osobní i nákladní letecké dopravě. IATA též vydává a průběžně upravuje svoje bezpečnostní standardy a v neposlední řadě se začíná více soustředit na otázky ekologie a změnami klima.

- Služba – IATA poskytuje odbornou podporu všem zúčastněným stranám letecké dopravy širokou škálou produktů a profesionálních služeb jako publikace, školení a poradenství. To zaručuje cestujícím a zboží přepraveným leteckou dopravou, že se mohou pohybovat v celosvětové síti leteckých linek jako by cestovali jednou společností a v jedné zemi.

Důležitou složkou služeb IATA je též program ICH (IATA Clearing house), kterým IATA zajišťuje zúčtování a finanční vyrovnání závazků a pohledávek mezi leteckými společnostmi a dalšími subjekty které jsou členy IATA, za poskytnuté služby. Mezi tyto pohledávky patří např. prodej paliva, obsluha letadel, přeprava zboží, poplatky na letištích atp. Výhodou tohoto systému je možnost spojit dohromady všechny bilaterální platby do jediné splatné pohledávky, kterou je nutné zaplatit podle kalendáře každoročně vydaného IATA. To umožňuje leteckým společnostem rozvrhnout si finanční plán a lépe využít své finance. ICH je možné platit v několika světových měnách, díky tomu společnosti ušetří za bankovní poplatky. ICH čítá přes 430 sdružených společností a za poslední 3 roky bylo tímto programem profinancováno okolo 56 miliard dolarů. (https://www.iata.org/en/services/finance/clearinghouse/)

Členové IATA provozující pravidelnou leteckou dopravu se dělí na dvě kategorie (Pruša.2015):

- Aktivní členové – Letecké společnosti provozující pravidelnou mezinárodní leteckou přepravu. Tito členové musí platit vyšší příspěvky, ale disponují hlasovacím právem v rámci IATA.

- Přidružení členové – Společnosti provozující pravidelnou vnitrostátní leteckou přepravu, kteří platí nižší příspěvky, ale nedisponují hlasovacím právem

3.3 Vývoj letecké dopravy ve světě a v Československu / ČR

3.3.1 Časové členění 1918-1939

K nejvýraznějšímu pokroku v letecké dopravě došlo v období po první světově válce. Kromě pokroku technologického, který zvýšil dolet, kapacitu a rychlost letadel, došlo též k pokroku v oblasti komerčního létání. V Nizozemsku byla roku 1919 založena první a dodnes sloužící letecká společnost KLM. V roce 1924 spojením několika britských společností vznikla Imperial Airways Limited Company, v roce 1925 pak vznikla německá Deutsche Lufthansa AG a v roce 1933 ve Francii společnost Air France. (Šoffer, 2019)

Československo nebylo ve vývoji nijak pozadu a již v roce 1919 bylo založeno ministerstvem veřejných prací založeno „vzduchoplavecké oddělení“, později přejmenované na odbor civilního letectví. Roku 1923 byly založené Československé státní aerolinie a mezi Prahou a Bratislavou byla zřízena první letecká linka. Od roku 1927 působila v ČSR též Československá letecká společnost a.s. (ČLS), založená soukromým podnikem Škodových závodů, která primárně provozovala mezinárodní lety s letouny DC-2 a DC-3. Po vstupu ČSA do IATA roku 1929, začala též provozovat mezinárodní lety. Prvním z nich byla roku 1930 zřízená linka Praha-Bratislava-Záhřeb. (Pruša, 2015)

Obrázek 1: letoun Douglas DC-2 v barvách ČLS

Zdroj: https://www.airhistory.net/photo/419190/OK-AIB

Od roku 1927 působila v ČSR též Československá letecká společnost a.s. (ČLS), založená soukromým podnikem Škodových závodů, která primárně provozovala mezinárodní lety, zpočátku letouny Avia a Fokker, přičemž v letech 1936 a 1937 jako jedna z prvních zavedla i tehdy nejmodernější americké typy Douglas DC-2 a Douglas DC-3. (Pruša, 2015)

Dalším velkým milníkem československého civilního letectví bylo zahájení provozu na novém Ruzyňském letišti roku 1937, které v té době splňovalo všechny předpoklady moderního letiště určeného k mezinárodní dopravě, jako hala pro odbavování cestujících a nákladu, celnice, pasová kontrola, pošta, meteorologická stanice s ústředím předpovědi počasí pro traťové lety posádkám, diplomatický salónek, různé kanceláře, dvě restaurace, či četnickou stanici. Vývoj československého letectví byl zastaven německou okupací roku 1939 a vypuknutím 2. světové války. Letecké společnosti ČSA i ČLS dostaly zákaz provozovat leteckou přepravu, na úkor německé společnosti Deutsche Lufthansa, která si pronajímala jejich letecký park. ČLS dále prodávala letenky a přijímala zásilky k letecké dopravě, v roce 1944 však došlo k její likvidaci. (Šoffer, 2019)

3.3.2 1945-1989

Během druhé světové války bylo civilní letectví upozaděno tomu vojenskému, o to větším technologickým progresem však prošlo samotné létání. Moderní pístové, vícemotorové stroje byly schopné překonat velké vzdálenosti a poprvé v historii bylo možné cestovat mezi kontinenty v řádu hodin místo dnů. V roce 1949 byl zalétán první stroj vybavený proudovými motory určený pro civilní dopravu, de Havilland Comet, nastiňující další trendy v budoucnosti letecké dopravy. Od roku 1978 začala v USA postupná liberalizace a restrukturalizace vnitrostátních leteckých linek, k podobným procesům docházelo i v Evropě od roku 1987, ty vyvrcholily roku 1997, liberalizací a sjednocením evropské letecké dopravy. (Žihla, 2016)

V Československu po roce 1945 byla společnost ČSA svěřena do správy ministerstva dopravy a ustanovena jediným celostátním dopravcem. V roce 1948 kdy došlo v Československu k přeorientování na politiku Sovětského svazu. Místo ustanovení ICAO

byly zavedeny letecké předpisy Sovětského svazu, došlo k přechodu na sovětskou letadlovou techniku a roku 1958 byla zřízena Státní letecká správa (SLS), která přebrala od ČSA kompetenci v oblastech zabezpečení leteckých služeb a správy a údržby letišť. Se zavedením nových proudových letadel sovětské produkce Tu-104 roku (1957) byly zřízeny první dálkové transkontinentální linky např. Praha-Bombaj (1959) nebo Praha-Jakarta (1960). Roku 1962 byla zřízena první transatlantická linka Praha-Havana, provozovaná turbovrtulovým letadlem Bristol Britannia. Vrcholem československého civilního letectví v tomto období byly roky 1967-1977, díky zavedení nových strojů Tu-124, Tu-134 a Il-62 byly zřízeny linky např. do Montrealu, New Yorku, Abú Zabí nebo Dubaje. (Žihla, 2016)

3.3.3 1990 – současnost

Rok 1989 otevřel pro leteckou dopravu, stejně jako pro mnoho dalších oborů v Československu nové příležitosti. Západní technologie se staly dostupnými a došlo ke zrušení monopolu využívání linek ČSA, platící pro všechny občany Československa. Na našem území byl umožněn přímý prodej pro zahraniční letecké společnosti. Na trh leteckých dopravců začaly vstupovat soukromé letecké společnosti. Došlo též k přechodu na západní letadlovou techniku a postupnému vyřazení zastaralé sovětské techniky. V roce 2001 ČSA vstoupila do aliance leteckých dopravců SKY TEAM, společně s Delta Air Lines, Air France, Aeromexico a Korean Air. (Pruša, 2015)

3.4 Letiště

Letiště je základním prvkem infrastruktury letecké dopravy. Jeho funkcí je být výchozím a cílovým bodem přepravního procesu, místem pro tranzit letadel (mezipřistání a přestupy) a transferovým místem mezi pozemní a leteckou dopravou. (Zelený, 2000)

Kromě toho letiště poskytují další služby a mají vlastní komerční aktivity. Mezi základní technické služby patří: řízení letového provozu, letové provozní služby, handling (obsluha letadel, odbavení cestujících a nákladů), protipožární a bezpečnostní služba, údržba provozních ploch, meteorologické služby atd. Běžnými komerčními službami na letištích jsou např. pobočky cestovních agentur, parkoviště, stravovací zařízení nebo směnárny. (Zelený, 2000)

Podle zákona o civilním letectví č. 49/1997 Sb. můžeme letiště rozdělit (https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?r=1997&cz=49):

- Podle vybavení, provozního a základního určení na letiště **vnitrostátní**, určená pouze k letům při nichž nebude překročena státní hranice a **mezinárodní**, ze kterého se mohou uskutečnit lety vnitrostátní i lety překračující státní hranice
- Podle okruhu uživatelů a charakteru letiště na **civilní**, která mohou být veřejná (přijímající v mezích své provozní a technické způsobilosti všechna letadla) nebo neveřejná (přijímající na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla) a **vojenská**, určená pro potřeby ozbrojených sil ČR a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany.

3.4.1 Výkonnostní ukazatele letišť

Jelikož je letiště běžným hospodářským subjektem, dá se u něj detailní analýzou jeho výkonových, kvalitativních a hodnotových (ekonomických) ukazatelů, určit jeho produktivitu a tyto data použít ke srovnání s dalšími letišti. Je ale nutné respektovat jejich rozdíly a prostředí ve kterých se nacházejí. Vzniklá databáze výkonů, precizně upravená podle specifik daného letiště, může pak posloužit ke zvýšení produktivity a snížení provozních nákladů.

Výkonové ukazatele můžeme dělit podle druhu přepravy, geografické oblasti, podle zemí, dopravců linek atp. Podle Pruši (2015) výkonovými ukazateli jsou:

- **Počet pohybů letadel** (movements) – Tento ukazatel sleduje počet přistání a vzletů letadel. Jeho hodnoty jsou nejvíce vypovídající v nejvyšší zátěži letiště (špičkových hodinách), stanovujících maximální kapacitu letiště. Také může být použit k hodnocení plánování v oblastech dráhového systému, pojezdových drah a odbavovacích ploch.

- **Počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel** (MTOW) – MTOW je daná pro každý typ letadla jeho technickou konstrukcí a stanovená výrobcem. Skládá se z

OEW – Operating Empty Weight, která zahrnuje prázdnou hmotnost letadla včetně posádky a vybavení. Dále z hmotnosti nákladu nebo cestujících a jejich zavazadel a hmotnosti paliva. V některých případech může být certifikovaná MTOW letadla snížena např. kvůli vyšší nadmořské výšce letiště, okolní teplotě která může ovlivnit výkon motoru, kvalitě a délce ranveje, nebo okolním morfologickým útvarům. Letecké společnosti pak provozují svá letadla s nižším MTOW, než má letadlo certifikováno a mohou ušetřit za přistávací poplatky.

- **Počet odbavených cestujících** – Kromě celkového počtu odbavených cestujících můžeme též sledovat jestli cestující odlétali nebo přilétali, a také jestli došlo k jejich transferu na jiný let, nebo jestli se jednalo pouze o tranzit, mezipřistání kdy cestující pokračují pod stejným číslem letu dále.

- **Počet odbavených tun nákladu** – Sleduje množství zboží a pošty odbaveného na nákladním terminálu letiště.

Jednotlivé ukazatele pak mohou být mezi sebou kombinovány a vznikají ukazatele:

- **Poměrové** – např. průměrný počet tun na jeden pohyb vyjadřující průměrnou velikost letadla provozovaného na letišti

- **Podílové** – např. podíl transferových cestujících na celku

Kvalitativní ukazatele zahrnují zhodnocení služeb letiště a jeho chodu zákazníky podle míry uspokojení jejich potřeb. V případě přepravy je základním hodnocením kvality služby včasnost jejího provedení, v případě letiště dodržení letového řádu. Jsou proto sledovány minuty zpoždění a analyzovány jejich příčiny a zavinění. Pro zákazníky je též důležitá čekací doba během procedur na letišti: pasová a celní kontrola, odbavovací přepážka a bezpečnostní kontroly. V zájmu letišť je samozřejmě tuto čekací dobu co nejvíce minimalizovat, ale je potřeba najít rovnováhu mezi dobou čekání a náklady nutnými na její realizaci. (Pruša, 2015)

Dále je sledována kvalita přepravy nákladu zboží a zavazadel cestujících. Cílem je aby nedošlo k poškození nebo ztrátě během přepravy. V případě, že tyto činnosti zajišťují nebo se na nich podílejí další subjekty (letecké společnosti, handlingové společnosti) je nutné sledovat, hodnotit kvalitu a kombinovat data všech zúčastněných stran, aby bylo možné získat celkový obraz o kvalitě provozu na letišti. (Pruša, 2015)

Kromě obecných **ekonomických ukazatelů** (hodnotových), které vykazuje každý ekonomický subjekt jako je např. zisk, rentabilita, návratnost aktiv a kapitálu nebo produktivita, můžeme sledovat některé specifické ukazatele v rámci letišť. Díky nim můžeme pak lépe porovnat letiště mezi sebou (benchmarking). (Pruša, 2015)

Mezi specifické hodnotové ukazatele letišť patří (Pruša, 2015):

- **Průměrný výnos z letištních poplatků** na jednoho cestujícího, který je důležitý zvláště v rámci konkurenčního soupeření letišť.
- **Průměrný výnos z obchodních aktivit na jednoho cestujícího nebo jednotku pronajímané plochy**, určující efektivity pronájmů.
- **Podíl výnosů z obchodních aktivit** na celkové výši výnosů.
- **Výnosy z parkovišť na jednoho cestujícího** či parkovací místo.

3.4.2 Problematika srovnávání produktivity mezi letišti

Srovnávání ekonomických subjektů mezi sebou je účelné nejen pro management a jejich vlastníky, ale i z pohledu potenciálních investorů a analytiků. Nejinak je tomu u letišť. Aby však mělo toto srovnání (benchmarking) správnou vypovídající hodnotu je nutné vzít v potaz další faktory, které mohou vyvolat nesrovnalosti.

Jedním z těchto faktorů je výše mezd a cen v dané oblasti kde se letiště nachází, stejně jako samotná produktivita práce v této oblasti. Tyto hodnoty je nutné při srovnávání kvantifikovat a zohlednit.

Dalším faktorem je skladba letadlového parku, využívaném leteckými společnostmi na daném letišti, která může ovlivnit výkonové ukazatele. Letiště provozující dálkové nebo charterové lety bude schopné přepravit větší množství cestujících na jeden pohyb, než letiště provozující převážně regionální lety menšími letadly.

V případě podílových ukazatelů je často udáván ukazatel podílu komerčních aktivit na celkových výnosech letiště. Je však třeba rozlišit jestli některé z těchto aktivit letišti nezajišťují externí společnosti (např. handling zavazadel), nebo by mohlo dojít ke zkreslení hodnot. Do těchto ukazatelů může zasáhnout i to, zda je letiště monopolní dodavatel těchto služeb nebo v jeho okolí existuje konkurence (např. provozování parkovišť).

V rámci evropského sdružení letišť (ACI Europe - Airport Council International), jsou letiště rozdělena podle své velikosti, dané počtem odbavených cestujících za rok, do těchto kategorií (Pruša, 2015):

- do 5 mil. cestujících
- 5-10 mil. cestujících
- 10-25 mil. cestujících
- nad 25 mil. cestujících

V neposlední řadě je též nutné zohlednit velikost spádové oblasti kterou letiště obsluhují a ekonomickou sílu dané země (měřenou HDP). (Pruša, 2015)

4 Vlastní práce

V analytické části diplomové práce se bude autor zabývat vybranými regionálními letišti v České republice a bude provedena jejich celková analýza a následné porovnání výsledků mezi jednotlivými letišti. Oblastí výzkumu budou výkonnostní ukazatelé letišť (počet přepravených cestujících, počet pohybů letadel a přepravený náklad) a zjištění dopadu pandemie Covid-19 na jejich provoz. Dále bude vymezena spádová oblast letiště do jaké dané letiště patří a její číselné vyjádření dle počtu obyvatel z hlediska jeho potenciálu. Posléze bude na základě získaných informací určena prognóza vývoje jednotlivých letišť a jejich perspektiva do budoucích let.

Po důkladném výběru byla vybrána ke komplexní analýze čtyři největší česká regionální letiště (kromě Prahy), která se nachází v Brně, Ostravě, Pardubicích a Karlových Varech. Nakonec bylo opomenuto letiště v Českých Budějovicích, které se po dokončení modernizace v roce 2019 chystalo na rozšíření provozu na veřejné mezinárodní letiště, ale v důsledku pandemie je toto rozhodnutí prozatím přesunuto na rok 2024.

Dalšími mezinárodními letišti v České republice jsou letiště Vodochody (Středočeský kraj, okres Praha-Východ), Mnichovo Hradiště (Středočeský kraj, okres Mladá Boleslav) a Kunovice (Zlínský kraj, okres Uherské Hradiště), kde v minulosti existovala i pravidelná linka Československých aerolinií (ČSA) na trase Praha-Uherské Hradiště (Kunovice) a později v letech 2004-2005 zde operovala společnost Discovery Link, která kromě vnitrostátních spojů do Prahy a Ostravy podnikala pravidelné linky do Antverp. Dále společnost provozovala chartery pro cestovní kanceláře, ale neměla vlastní oprávnění provozovatele a tak létala na licenci jiných společností. Její činnost však neměla dlouhého trvání a jelikož zde dnes není pravidelný provoz, tak tyto letiště také nebudou zahrnuty do předmětu zájmu.

4.1 Podíl letecké dopravy ČR v mezioborovém srovnání

V následující tabulce z nejnovější Ročenky dopravy z roku 2020 nejprve zjistíme postavení letecké dopravy v infrastruktuře České republiky. Bude vypočítán podíl letecké dopravy na celkovém přepravním výkonu osobní dopravy.

Tabulka 1: mezioborové srovnání osobní dopravy v ČR (2015-2020)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Přeprava cestujících celkem (mil.)	4 855,5	4 960,9	5 024,2	5 211,5	5 404,2	4 119,3	Total passenger transport (mill.)
Železniční doprava	176,6	179,2	183,0	189,5	193,8	129,5	Rail transport
Autobusová doprava	350,9	332,8	329,7	340,2	354,7	233,7	Bus transport
Letecká doprava	5,4	6,0	6,7	7,2	6,9	1,1	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava[1]	0,9	0,8	0,8	0,8	0,9	0,6	Inland waterway transport[1]
Městská hromadná doprava[3]	2 146,3	2 168,8	2 135,2	2 184,1	2 231,2	1 559,1	Urban public transport[3]
Veřejná doprava celkem	2 680,1	2 687,6	2 655,4	2 721,9	2 787,6	1 924,0	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob[2]	2 175,4	2 273,3	2 368,8	2 489,6	2 616,6	2 195,3	Passenger car transport[2]
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	113 813,6	118 957,4	124 165,1	129 967,2	132 995,8	90 600,0	Total passenger transport performance (mill. passenger-km)
Železniční doprava	8 298,1	8 843,4	9 497,6	10 286,0	10 930,6	6 665,1	Rail transport
Autobusová doprava	9 995,9	10 257,1	11 177,8	10 950,4	10 547,0	5 444,0	Bus transport
Letecká doprava	9 701,0	10 202,6	11 326,1	12 841,3	11 804,2	1 864,9	Air transport
Vnitrozemská vodní doprava[1]	13,5	12,2	12,5	12,4	14,8	11,0	Inland waterway transport[1]
Městská hromadná doprava[3]	16 100,0	17 387,1	17 824,2	17 906,1	18 520,2	7 679,0	Urban public transport[3]
Veřejná doprava celkem	44 108,6	46 702,4	49 838,1	51 996,2	51 816,8	21 664,0	Total public transport
Individuální automobilová přeprava osob[3]	69 705,0	72 255,0	74 327,0	77 971,0	81 179,0	68 936,0	Passenger car transport[2]

Zdroj (Source): MD

1) Jedná se převážně o rekreační přepravu osob. / Mainly holiday and weekend passenger transport.

2) Jedná se o odborný odhad. / Expert estimation.

3) V roce 2018 došlo ke změně metodiky a časová řada od r. 2015 byla zpětně přepočítáno. / In 2018 change methodology, recalculated back to 2015.

Zdroj: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2020.pdf

Přepravní výkon vnitrostátní letecké dopravy za rok 2020 v osobní dopravě dosáhl pouze hodnoty necelých 1 865 miliónů osobokilometrů (oskm), což je pouze něco málo přes 2 % z celkové hodnoty všech odvětví dopravy v ČR a řadí jí to s velkou ztrátou na předposlední místo, pouze před vnitrozemskou vodní dopravu. Naopak v předchozím roce 2019 hodnota oskm z letecké dopravy činila 11 804 miliónů oskm a tento počet odpovídal téměř 9% veškeré osobní přepravy, kdy se umístila před autobusovou i železniční dopravou. Nejvyšší podíl letecké dopravy k celku za sledované období byl zaznamenán v roce 2018 a to skoro 10 %. Počet odbavených cestujících v letecké dopravě je zde zavádějící, neboť se jedná pouze o vnitrostátní spojení a celková čísla jsou jiná, jak bude zjištěno v další části práce.

4.2 Letiště Brno-Tuřany

Letiště Brno-Tuřany se nachází cca. 7,5 kilometru jihovýchodně od centra Brna v katastrálních územích brněnské čtvrti Tuřany, Dvorska a sousedního města Šlapanice. Letištní terminál je dopravně dostupný z dálnice D1 (exit 201: Brno-Slatina) a poté je třeba pokračovat přibližně 1,5 km na parkoviště před letištní halu.

Je možné se sem dostat i expresní pravidelnou městskou autobusovou linkou E76, která vyjíždí od hlavního nádraží v půlhodinových intervalech (v době dopravní špičky) a během noci je k dispozici linka N89, která přijíždí na letiště každou hodinu.

(https://www.idsjmk.cz/jaknalet.aspx)

4.2.1 Historie a vývoj letiště

Historie létání v Brně se datuje od 20. let 20. století, kdy v roce 1926 začaly ČSA operovat pravidelné vnitrostátní i mezinárodní linky z letiště Brno-Černovice. Současné brněnské letiště datuje historii od roku 1946, kdy bylo rozhodnuto o stavbě nového letiště v lokalitě Tuřany. V roce 1954 letiště zahájilo svůj provoz, nejprve jako státní letiště s vojenským využitím (které skončilo v roce 1991) a od roku 1958 již také pro civilní dopravu. Byl sem přesunut provoz z letiště v Černovicích, které zůstalo již pouze pro armádní účely a činnost místního aeroklubu. V roce 1967 byla postavena odbavovací hala, která poté byla několikrát zrekonstruována a rozšířena. Během 60. a 70. let 20. století letiště patřilo mezi jedno z nejvytíženějších v celém Československu vzhledem k nedostatečně kvalitní a rychlé pozemní infrastruktuře a tak odsud byly vypravovány pravidelné lety po celé republice, od Karlových Varů až po Košice. V roce 2006 byla postavena zcela nová odbavovací budova, která svému účelu slouží dodnes. (http://www.brno-airport.cz/letiste/o-letisti/)

Obrázek 2: letiště Brno – pohled z letištní plochy na budovu nového terminálu

Zdroj: https://ekonomickydenik.cz/letiste-brno-chce-postavit-nedaleko-drah-dopravni-centrum-kamiony/

V roce 1992 přebírá Česká správa letišť od Ministerstva obrany provoz letiště do vlastních rukou a opět po několika letech obnovuje jeho funkci pro civilní lety. Od poloviny roku 2002 započal být řízen provoz letiště akciovou společností LETIŠTĚ BRNO, a.s., avšak vlastnictví areálu letiště zůstalo v držení státu. Od července roku 2004 přechází majetková část do kompetence Jihomoravského kraje a jeho provozovatelem zůstává akciová společnost Letiště Brno. (http://www.brno-airport.cz/letiste/o-letisti/)

Dráhový systém letiště se skládá z dvou vzletových a odletových drah. Hlavní z nich, s označením 09/27 má rozměry 2650 x 60 metrů a jejím povrchem je beton. Poslední rozšíření dráhy na současné parametry proběhlo v roce 1978.
Kritické typy letadel, kterým je zde povolen provoz mohou být do velikosti typů Boeing 787−10, Boeing 777−300, Boeing 747−400, Airbus 330−200, Airbus 340−600, Airbus 350−800, Antonov 124 Ruslan, MD 11, Lockheed C5 A/B. Další dráha s travnatým povrchem a označením 08/26 má rozměry 800 x 30 metrů a je určená pro létání malých letadel. (https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a2-tb-txt2.pdf)

4.2.2 Pravidelné linky

V současné době, v zimním letovém řádu 2021/2022, je na brněnském letišti provozována jediná pravidelná linka od irské společnosti Ryanair do Londýna, na letiště ve Stanstedu. Linka je v provozu obousměrně jednou denně, pět dní v týdnu, kromě úterý a středy.

Obrázek 3: zimní letový řád 2021/2022 na lince Brno-Londýn

PRAVIDELNÉ LETY

Letní letový řád (od 27.3.2022 do 29.10.2022)...

Zimní letový řád (od 31.10.2021 do 26.3.2022)

Brno - Londýn/Stansted KOUPIT LETENKU RYANAIR

dny	odlet	linka	platnost
1 - - - - - 7	17:10	FR8404	31.10.2021 - 21.3.2022
Neletí: 16.1., 23.1., 30.1.			
- - - 4 - - -	16:50	FR8404	4.11.2021 - 24.3.2022
Neletí: 13.1., 20.1., 27.1.			
- - - - 5 - -	17:30	FR8404	5.11.2021 - 25.3.2022
- - - - - 6 -	22:35	FR8404	4.12.2021 - 26.3.2022
Neletí: 25.12., 15.1., 22.1., 29.1., 5.2., 12.2., 19.2., 26.2.			

Londýn/Stansted - Brno KOUPIT LETENKU RYANAIR

dny	přílet	linka	platnost
1 - - - - - 7	16:40	FR8403	31.10.2021 - 21.3.2022
Neletí: 16.1., 23.1., 30.1.			
- - - 4 - - -	16:20	FR8403	4.11.2021 - 24.3.2022
Neletí: 13.1., 20.1., 27.1.			
- - - - 5 - -	17:00	FR8403	5.11.2021 - 25.3.2022
- - - - - 6 -	22:05	FR8403	4.12.2021 - 26.3.2022
Neletí: 25.12., 15.1., 22.1., 29.1., 5.2., 12.2., 19.2., 26.2.			

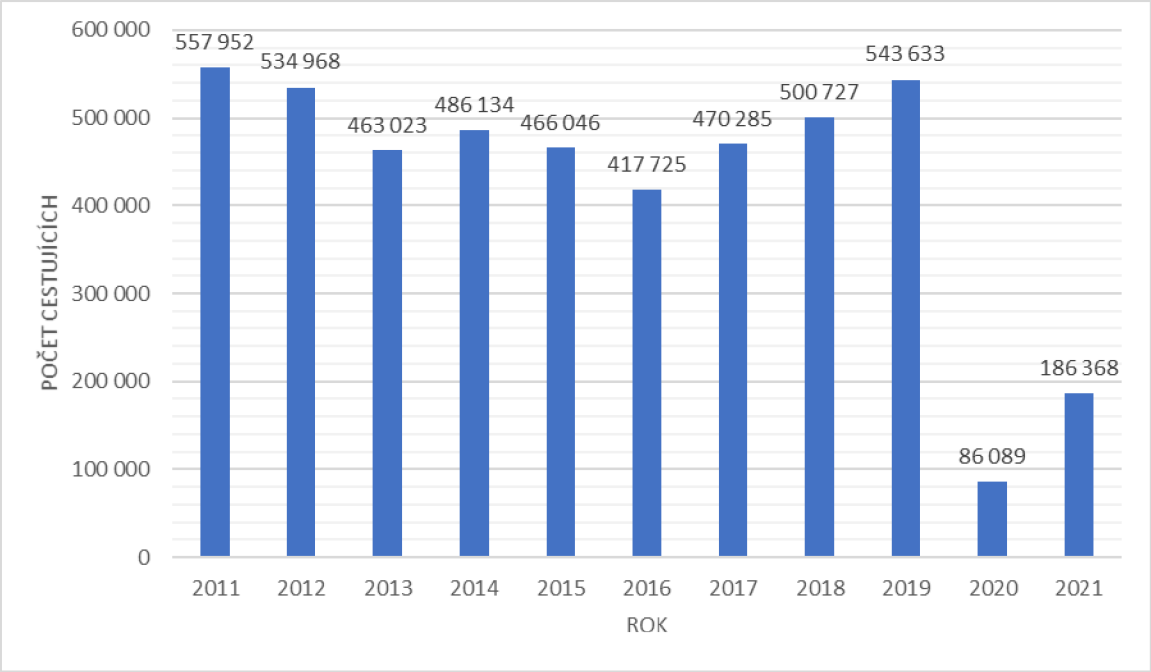
Zdroj: http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/pravidelne-lety/

Dalšími linkami jsou lety od společnosti Smartwings, které od února a března 2022 létají do egyptských přímořských letovisek Hurghada a Marsa Alam v četnosti jedenkrát týdně. (http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/vyhledani-letu/)

Mezi ostatní sezónní linky patří charterové lety převážně do Řecka a Bulharska, ale také do Turecka a na Kanárské ostrovy. Konkrétními známými lokalitami na letní sezónu 2022 jsou: Heraklion, Rhodos, Corfu, Zakynthos, Kos, Burgas, Varna, Antalya a Tenerife. (http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/sezonni-pravidelne-lety/)

4.2.3 Výkonnostní ukazatele

Graf 1: počet odbavených cestujících na letišti Brno (2011-2021)



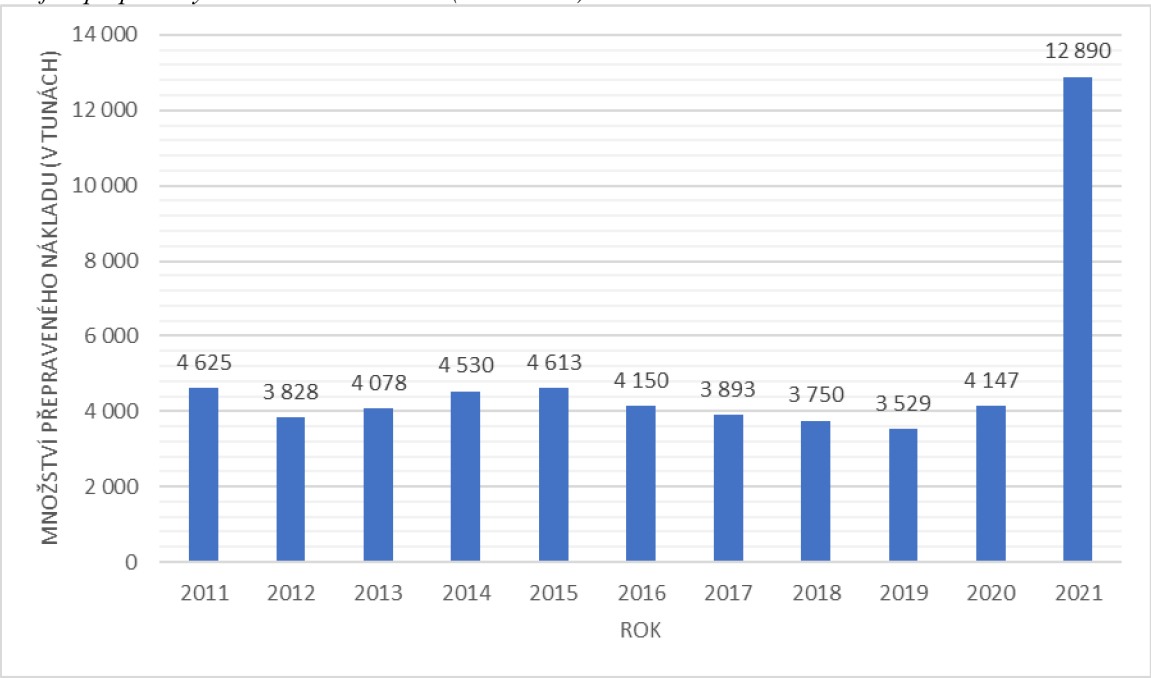
Zdroj: http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/ , vlastní zpracování

Nejvyšší počet odbavených cestujících v historii brněnského letiště se datuje k roku 2011, kdy bylo přepraveno téměř 558 tisíc osob za celý kalendářní rok. Bylo to v tu dobu především dáno větším množstvím pravidelných linek a zároveň v tomto roce byly uvedeny do provozu nové pravidelné linky od maďarské nízkonákladové společnosti WizzAir do destinací Londýn-Luton, nizozemského Eindhovenu a na římské letiště Fuimicino. Další novou destinací v roce 2011 bylo letecké spojení od společnosti Czech Connect Airlines a ruským dopravcem UTAir do Petrohradu a Moskvy.

V dalších letech byl postupný mírný úpadek v počtu odbavených cestujících až k roku 2019, kdy se počet cestujících téměř dorovnal rekordnímu počtu. Bylo to především zapříčiněno působením britské společnosti BMI Regional, spadající pod německou společnost Lufthansa, která zde po dobu několika let provozovala letecké spojení na trase Brno-Mnichov s četností až 11krát týdně (ve všední dny 2krát denně). Pro tyto účely byla používána proudová letadla Embraer 135 a 145 pro 37 a 45 cestujících. Společnost však v roce 2019 zastavila činnost a Brno nemá dostatečnou náhradu.

Naopak nejhoršími roky z pohledu odbavených cestujících byly roky 2020 a 2021 v důsledku koronavirové pandemie, kdy osobní letecká přeprava byla prakticky utlumena na několik měsíců. Novým trendem se stal zvyšující se poměr letů malých soukromých letadel na celkovém počtu odbavených cestujících, jelikož obnova provozu tradičních a zavedených linek probíhá postupně.

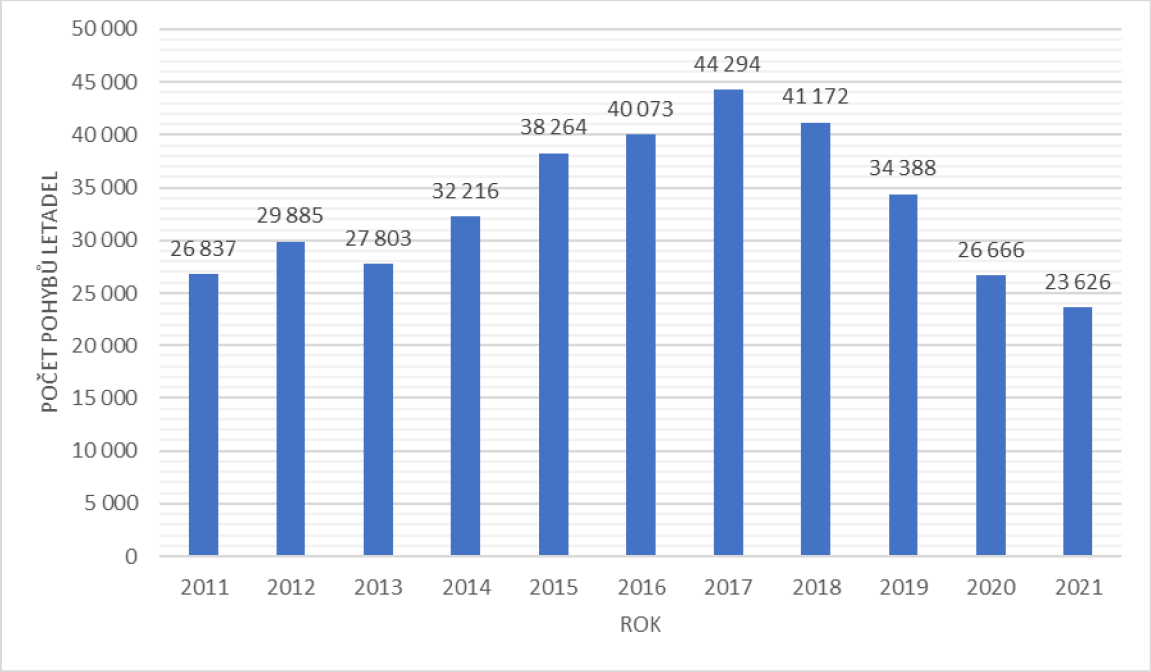
Graf 2: přepravený náklad na letišti Brno (2011-2021)



Zdroj: http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/ , vlastní zpracování

V přímém sousedství areálu brněnského letiště se nachází největší technologický park v České republice o rozloze přes 110 000 km^2. Díky blízké poloze od hlavní dopravní tepny, dálnice D1, má výborné dopravní spojení s Prahou a Ostravou, ale i se sousedními státy a jejich hlavními městy Vídní a Bratislavou. Operuje zde řada zahraničních logistických firem. Mezi nejvýznamnější z nich patří německá společnost DHL Express, která zde od listopadu 2020 denně provozuje pravidelnou linku letadla Boeing 757 z Lipska. Díky tomu se v posledním roce stala nákladní doprava hlavním a klíčovým příjmem letiště a prakticky více než trojnásobně vzrostla oproti minulým rokům z průměrných 4 tisíc tun na téměř 13 tisíc tun přepraveného nákladu za poslední rok 2021. (http://www.brno-airport.cz/letiste/tiskove-zpravy/brnenske-letiste-bude-hospodarit-se-ztratou-5-10-milionu-korun/)

Graf 3: pohyby letadel na letišti Brno (2011-2021)



Zdroj: http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/ , vlastní zpracování

Nejvyšší pohyb letadel za uplynulé desetiletí přesáhnul hranici 44 tisíc a byl zaznamenán v roce 2017, kdy některé pravidelné linky v tomto období ukončily či utlumily svůj pravidelný provoz na brněnském letišti a další je nedokázaly dostatečně nahradit. Jedná se konkrétně o společnost Cirrus Airlines a WizzAir, které v průběhu daného roku zcela zrušily své pravidelné lety do Mnichova a Eindhovenu. To se projevilo postupným úpadkem až na téměř poloviční hodnotu přes 23 tisíc pohybů za uplynulý rok. Čísla za poslední dva roky 2020 a 2021 by zajisté byly horší nebýt rozvoje nákladní dopravy, která částečně kompenzovala dopad pandemie na omezení osobní přepravy.

4.2.4 Spádová oblast

V následující části bude autorem vytyčena spádová oblast letiště z hlediska počtu obyvatel a zjištění potenciálu letiště pro osobní i nákladní dopravu. Bude stanovena **primární spádová oblast** s dosažitelností letiště pozemní dopravou do 60 minut. Pokud však v okolí letiště není další, tak může být stanovena i **sekundární spádová oblast** pro dané letiště s dopravou do 90-100 minut.

Dle stanovené spádové oblasti dosažení letiště do jedné hodiny dle aplikace Mapy.cz vychází dostupnost automobilem pro celý Jihomoravský kraj, dále část kraje Vysočina (okresy Jihlava, Třebíč, Žďár nad Sázavou), Olomouckého kraje (okresy Olomouc, Prostějov, Přerov) a Zlínského kraje (okresy Kroměříž, Uherské Hradiště a Zlín).

Tabulka 2: výpočet spádové oblasti pro letiště Brno

Název oblasti	Počet obyvatel (zaokrouhleno na desetitisíce)
Jihomoravský kraj	1 200 000 obyvatel
okresy kraje Vysočina	340 000 obyvatel
okresy Olomouckého kraje	470 000 obyvatel
okresy Zlínského kraje	440 000 obyvatel
CELKEM	2 450 000 obyvatel

Zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021 , vlastní zpracování

Celkový počet obyvatelstva pro teoretický potenciál letiště pro osobní dopravu dle primární spádové oblasti je až téměř 2,5 miliónu obyvatel. Sekundární spádovou oblast není v tomto případě nutné počítat, jelikož pro delší vzdálenost dojezdu na brněnské letiště se již vyplatí jet na letiště do Pardubic nebo Ostravy. Je ale nutné také počítat s tím, že pro některé obyvatele okresů sousedících s Rakouskem a Slovenskem může být výhodnější rovnou cestovat na větší letiště ve Vídni a Bratislavě.

Pro nákladní dopravu mohou být zajímavé oblasti průmyslu přímo v Brně a jeho okolí, dále směrem na sever v Blansku, které je významnou součástí strojírenského průmyslu v kraji a na jih v Břeclavi.

Z pohledu cestovního ruchu jsou ve spádové oblasti letiště dvě chráněné krajinné oblasti (CHKO). Konkrétně Moravský kras na sever od Brna, kde se nachází několik nádherných jeskynních komplexů, z nichž nejnavštěvovanější jsou Punkevní jeskyně s přilehlou propastí Macocha a jižním směrem od areálu letiště se nachází CHKO Pálava s nejznámějšími vinařskými oblastmi České republiky. Dalším turistickým cílem může být nejmladší národní park Podyjí.

4.2.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje

Dá se očekávat, že se na brněnském letišti bude dále rozvíjet nákladní doprava s rozšiřováním skladových budov v přilehlém logistickém areálu, do něhož se v posledních letech investovalo spousty peněz. Objem přepravy se jen za poslední rok ztrojnásobil oproti předchozím rokům.

Pro osobní dopravu je důležité, aby byly co nejdříve obnoveny další pravidelné letecké linky i mimo hlavní sezónu, kdy jsou nabízeny charterové lety do přímořských letovisek za účelem letních dovolených. V současné době je nabízena pouze jediná pravidelná celoroční linka do Londýna. Problémem rozvoje osobní dopravy by mohlo být již naplánované přímé vlakové spojení z centra Brna na uzlové letiště ve Vídni, což by zajisté odlákalo značnou část zájemců. První zkušební vlak odjel 22. února 2022, cesta trvala necelé dvě hodiny a pravidelný provoz by měl začít v průběhu tohoto roku. (https://zdopravy.cz/z-brna-poprve-vyjel-primy-vlak-na-videnske-letiste-propagacni-jizda-vyjde-mesto-na-200-tisic-korun-105294/)

4.3 Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Mezinárodní ostravské letiště, pojmenované po slavném hudebním skladateli se nachází 23 kilometrů od centra Ostravy. Dalšími nejbližšími městy jsou Příbor (5 km) a Frýdek Místek (20 km). Areál letiště zasahuje z největší části na katastrální území obce Mošnov, dále Albrechtičky a Petřvald (do roku 2006 byl oficiální název letiště Ostrava-Mošnov).

Letiště má velmi dobrou dostupnost mezi dvěma dálnicemi D1 (Exit 336: Butovice) a D48 (Exit 30: Příbor-západ), odkud se silnicí č. 464 a 58 dostaneme před letištní terminál. Kromě pravidelné autobusové linky se lze od roku 2015 na letiště dostat přímo i vlakem a tím se stalo Letiště Leoše Janáčka prvním v České republice s touto možností dopravy.

4.3.1 Historie a vývoj letiště

Historie letectví v Ostravě se datuje už od začátku desátých let 20. století. Zasloužili se o to bratři Žurovcové, místní letečtí průkopníci, kteří mezi roky 1909-1910 stavěli modely letadel. Skutečné letadlo vyrobili v roce 1912 a absolvovali s ním první letecké pokusy. V roce 1914 proběhl první skutečný let za obcí Petřvald, na pozemku dnešního mošnovského letiště. Následovala první světová válka, která jejich práci zastavila. Poprvé byl zahájen letecký provoz v roce 1939, kdy německá Luftwaffe zde zřídila polní letiště, odkud plánovala útoky na Polsko. Po ukončení druhé světové války v roce 1945 následovalo období nečinnosti a půda byla zpět využívána pro zemědělské účely.

Počátek areálu dnešního letiště začíná rokem 1956, kdy bylo rozhodnuto o zahájení stavebních prací na současném letišti, které od začátku sloužilo i pro vojenské účely. Oficiální start se datuje k roku 1959 a byl sem přeložen provoz z již nevyhovujícího letiště v Ostravě-Hrabůvce (které fungovalo již od roku 1936). Letiště poskytovalo převážně vnitrostátní provoz a v průběhu 60. a 70. let 20. století byl hojně využíván i pro aerotaxi.

Po roce 1989 došlo ke změně fungování letiště a v roce 1993 byla zcela ukončena vojenská činnost. Česká správa letišť byla ustanovena provozovatelem letiště až do poloviny roku 2004, kdy bylo vlastnictví letiště převedeno do působení Moravskoslezského kraje a jeho novým provozovatelem se stala akciová společnost Letiště Ostrava. Od roku 2003 se zde pravidelně koná letecká přehlídka Dny NATO, největší ve střední Evropě, která je každoročně v zájmu velkého množství lidí.
(https://www.airport-ostrava.cz/p/historie-letiste)

Obrázek 4: pohled na letištní terminál Letiště Ostrava

Zdroj: https://www.eprogram.cz/mista/1102-letiste-leose-janacka-ostrava-mosnov

4.3.2 Pravidelné linky

Ostrava měla v minulosti pravidelné spojení s Prahou, provozované společností ČSA, které ale bylo na začátku roku 2019 zrušeno. Linka fungovala 83 roků a důvodem zrušení byla absence a nedostatečná kapacita vhodných typů letadel, jejichž nahrazení jinými typy letadel s větší kapacitou cestujících bylo ekonomicky nevýhodné. (https://zdopravy.cz/csa-rusi-linku-do-bratislavy-zmizi-i-vnitrostatni-linka-do-kosic-21070/)

Následně v listopadu 2020 byla linka částečně obnovena přepravcem LOT Polish Airlines s frekvencí 5krát týdně. V letovém řádu pro rok 2022 však prozatím nefiguruje. (https://www.airport-ostrava.cz/p/docasne-obnoveni-linky-z-ostravy-do-prahy)

Naopak společnost LOT provozuje pravidelnou linku do Varšavy (odkud je možný přestup na další spoje, včetně dálkových destinací v USA, v Kanadě a v Asii). Linka byla

původně zahájena v říjnu 2020, ale poté byla přerušena v důsledku cestovních restrikcí v rámci pandemie Covid-19 a její opětovné obnovení je naplánováno na konec března 2022. (https://www.airport-ostrava.cz/p/letecka-linka-ostrava-varsava-obnovuje-provoz)

V prosinci roku 2020 byla oznámena spolupráce s leteckou společností SkyUp, která získala povolení na provozování komerčních letů na lince Kyjev-Ostrava. Tato trasa měla být začleněna do letového řádu od dubna 2021 s frekvencí 3x týdně. (https://zdopravy.cz/ostrava-a-brno-maji-ziskat-prime-letecke-spojeni-s-kyjevem-skyup-uz-ma-povoleni-70422/)

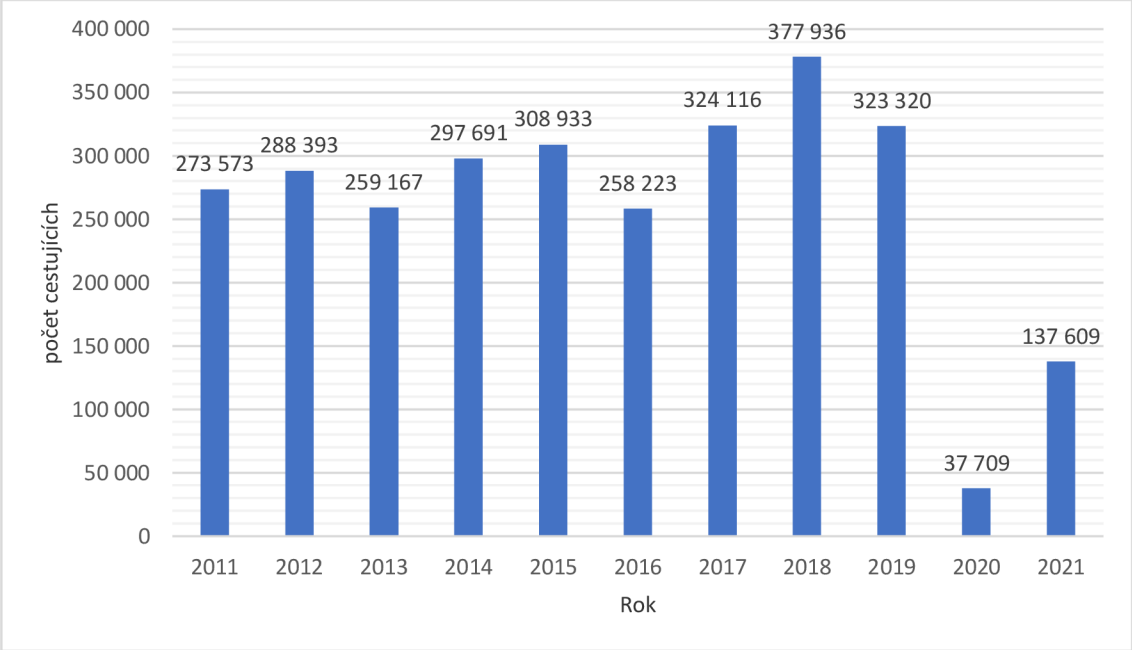
Následně však byl start nové linky odložen na červen téhož roku, až nakonec byl úplně zrušen kvůli omezení cestování pro ukrajinské občany do zemí EU. (https://zdopravy.cz/skyup-potichu-zrusil-planovane-lety-z-ostravy-i-brna-81241/)

Další pravidelnou celoroční linkou je spojení do Londýna, na letiště ve Stanstedu v četnosti 2krát týdně provozované irskou společností RyanAir. V současné době (březen 2022) jsou na letišti operovány jednou týdně i lety společnosti Smartwings do přímořských letovisek v Egyptě: Hurghada a Marsa Alam na pobřeží Rudého moře. (https://www.airport-ostrava.cz/p/seznam-letu-2)

Na letní sezónu 2022 (červen-říjen) jsou v letovém řádu již naplánovány chartertové linky do Bulharska (Burgas, Varna), Řecka (Korfu, Kos, Kréta, Rhodos, Zakynthos, Lefkada a Soluň), Španělska (Mallorca), Tuniska (Djerba, Monastir) a Turecka (Antalya) (https://www.airport-ostrava.cz/destinace)

4.3.3 Výkonnostní ukazatele

Graf 4: počet přepravených cestujících letiště Ostrava (2011-2021)

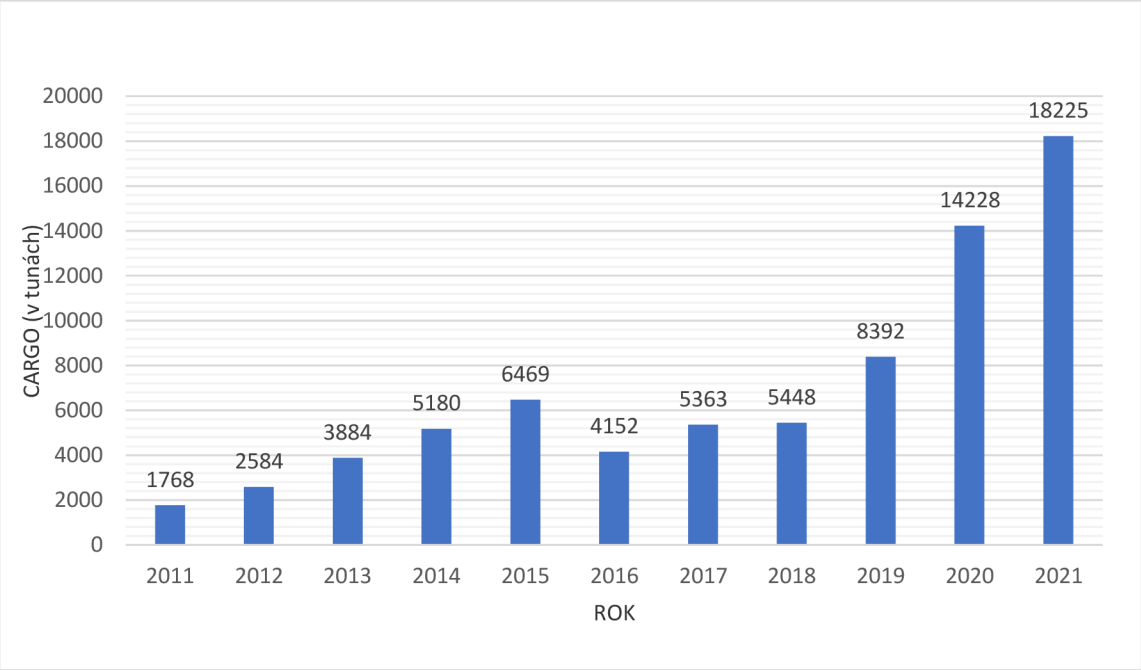


Zdroj: https://www.airport-ostrava.cz/vyrocni-zpravy , vlastní zpracování

Nejvyšší počet odbavených cestujících se datuje k roku 2018, kdy jejich počet dosáhnul téměř 378 tisíc. Meziroční nárůst oproti roku předchozímu (2017) byl přes 50 tisíc cestujících, tedy o 16,6 %. Od tohoto roku začaly být postupně rušeny tehdejší pravidelné linky. V říjnu 2018 byla ukončena sezónní linka do Dubaje, provozovaná dopravcem Smartwings a finančně podporovaná od Moravskoslezského kraje (https://zdopravy.cz/smartwings-konci-s-linkou-ostrava-dubaj-kraj-resi-ukonceni-smlouvy-14509/).

Poté v lednu 2019 byl ukončen pravidelný provoz linky Českých aerolinií (ČSA) na trase Ostrava-Praha, na které se během roku 2018 létalo až 16krát týdně. Naopak nejhorší výsledky byly vykazovány za roky 2020 a 2021, kdy bylo přepraveno přes 37 a 137 tisíc pasažérů, což znamenalo meziroční pokles mezi lety 2019 a 2020 o více než 88 %. Za rok 2021 naopak počet cestujících meziročně vzrostl o 265 %. Tento radikální výkyv byl zapříčiněn celosvětovou pandemií, kdy byla komerční letecká doprava utlumena.

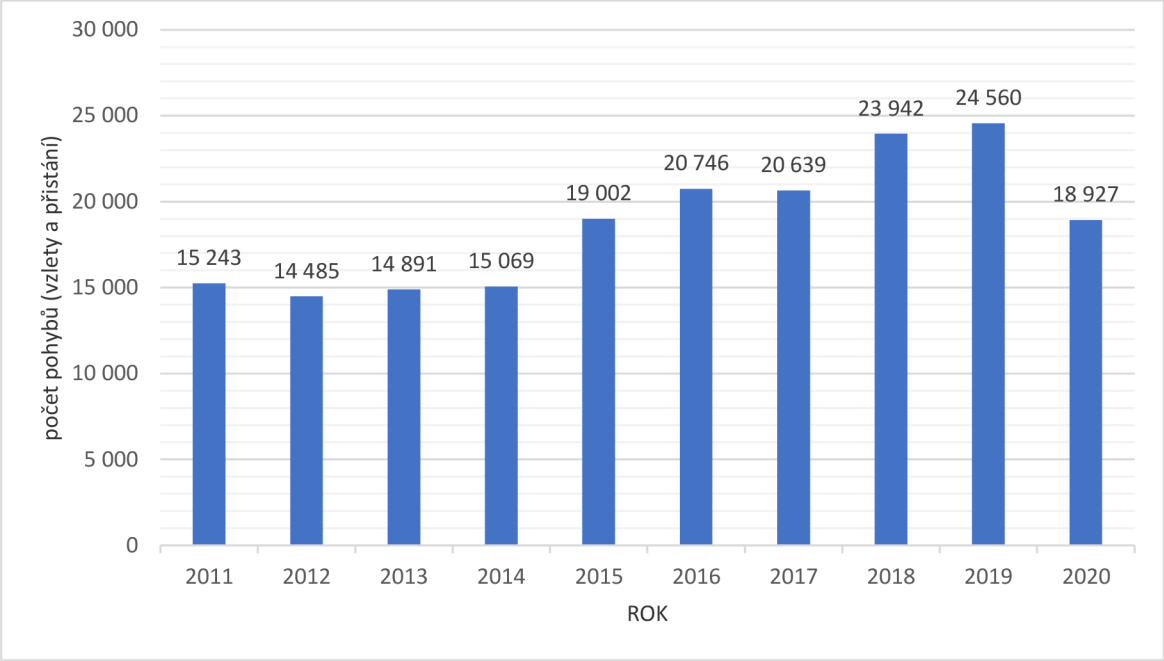
Graf 5: přepravený náklad na letišti Ostrava v letech (2011-2021)



Zdroj: https://www.airport-ostrava.cz/vyrocni-zpravy , vlastní zpracování

Na rozdíl od osobní přepravy se objem přepraveného nákladu od roku 2018 do roku 2021 více než ztrojnásobil. Postupným rušením pravidelných linek v osobní přepravě se provoz letiště začal ubírat směrem rozvoje nákladní (cargo) přepravy. Od roku 2019 byly zřízeny nové pravidelné nákladní linky do Uzbekistánu (Taškent) a Číny (s četností až dvakrát týdně. Linku provozuje společnost Uzbekistan Airlines (pro společnost EGT Express) a k dopravě používají letadla typu Boeing 767. V následujícím roce přibyly další dopravní společnosti, které začaly operovat na ostravském letišti jako např.: DHL na lince do Lipska a UPS Airlines z Kolína nad Rýnem, oboje ve frekvenci 5krát týdně. V témže roce 2020 přidala společnost EGT Express další destinace o pravidelnou linku z Bangladéše (Dháka) a Pakistánu (Láhaur). (https://www.airport-ostrava.cz/p/cargo-na-ostravskem-letisti-i-nadale-roste)

Graf 6: počet pohybů letadel na letišti Ostrava (2011-2020)



Zdroj: https://www.airport-ostrava.cz/vyrocni-zpravy , vlastní zpracování

Pohyby letadel na ostravském letišti za poslední desetiletí se do roku 2014 stabilně držely na hladině okolo 15 tisíc za rok. První nárůst začal v roce 2015, kdy se počet pohybů dostal přes 19 tisíc. Následně se každým rokem, kromě roku 2017 (který byl prakticky totožný s předcházejícím rokem 2016), jejich počet postupně zvyšoval až na zatím nejvyšší hodnotu přes 24,5 tisíce pohybů za rok 2019. Tento vzrůstající trend je dán postupnou přeměnou charakteru letiště s převážným zaměřením na rozvoj nákladní dopravy.

Data za rok 2021 bohužel prozatím nebyla zveřejněna ve výročních zprávách z oficiálních stránek letiště. Ze získaných informací se však dá interpretovat, že díky mohutnému rozvoji nákladní dopravy, zejména od roku 2020, se počet pohybů letadel za poslední rok opět zvýšil.

4.3.4 Spádová oblast

Ostravsko je silná populační oblast, která má i s širším okolím (Moravskoslezský kraj) přes 1 milion obyvatel. V regionu je také významná průmyslová oblast, zejména z hlediska těžkého průmyslu. Jsou zde silné vazby na zahraničí, zvláště na Polsko, s nímž má kraj v severní části dlouhou hranici.

Do primární spádové oblasti, tedy hodinové vzdálenosti od letiště, spadají následující okresy Moravskoslezského kraje (Ostrava-město, Opava, Karviná, Frýdek-Místek a Nový Jičín), z Olomouckého kraje to jsou (Olomouc, Prostějov a Přerov) a ze Zlínského kraje pouze okres Vsetín.

Tabulka 3: výpočet spádové oblasti pro letiště Ostrava

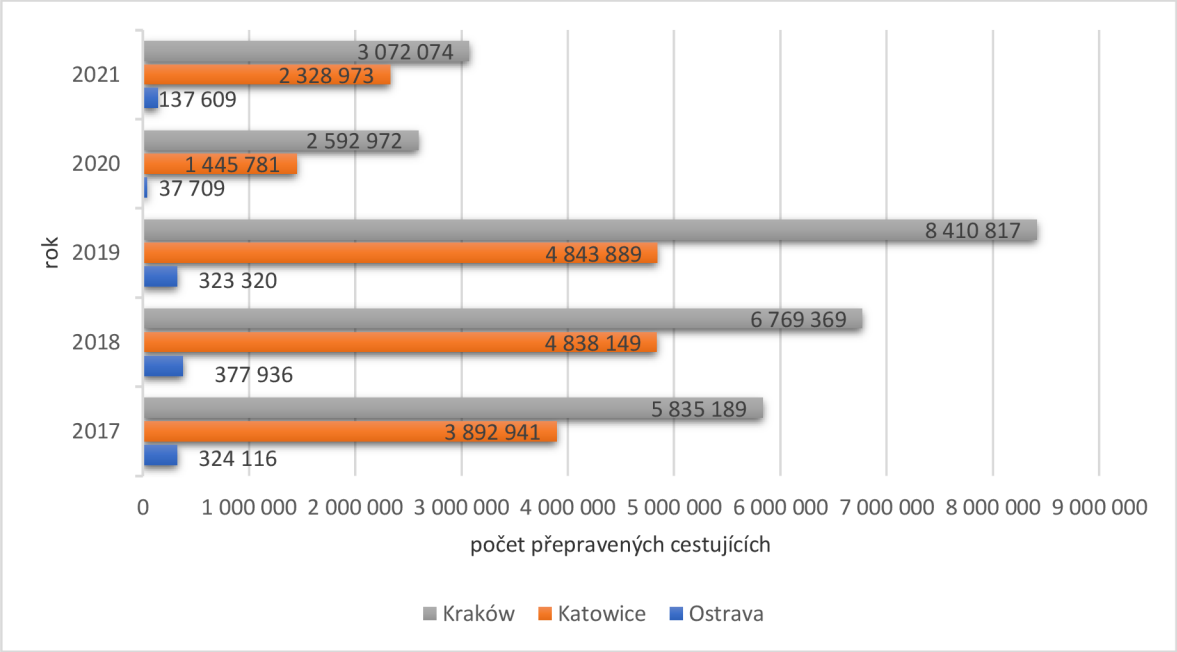
Název oblasti	Počet obyvatel (zaokrouhleno na desetitisíce)
okresy Moravskoslezského kraje	1 100 000 obyvatel
okresy Olomouckého kraje	470 000 obyvatel
okres Vsetín	140 000 obyvatel
CELKEM	1 710 000 obyvatel

Zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021 , vlastní zpracování

Potenciál primární spádové oblasti letiště Leoše Janáčka je v České republice přes 1,7 miliónu obyvatel. Do širší spádové oblasti by také patřily příhraniční oblasti v Polsku a Slovensku, se kterými by se velikost zvětšila až k 6 miliónům obyvatel, ale velkými konkurenty pro ostravské letiště mohou být blízká mezinárodní letiště, konkrétně Katowice a Kraków, která by svou dojezdovou vzdáleností patřila do sekundární spádové oblasti a přepravují mnohonásobně větší množství pasažérů.

Pro některé cestující bude výhodnější jet např. do Katowic, které jsou vzdáleny od ostravského letiště pouze 72 kilometrů vzdušnou čarou. (https://www.airport-ostrava.cz/p/zakladni-info). Vzdálenost mezi oběma letišti dle internetových stránek Mapy.cz je cca. 140 km s dojezdovou vzdáleností automobilem 1 hodiny a 25 minut. Odtud budou cestující mít více možností pro přímou přepravu do dálkových destinací.

Graf 7: přepravení cestující Letiště Ostrava v porovnání s blízkými letišti 2017-2021



Zdroj:https://www.katowice-airport.com/cs/nase-letiste/statistiky/rocni-statistiky, https://www.krakowairport.pl/en/company/business/aviation-business/statistics , vlastní zpracování

Z grafu lze vypozorovat, že blízké konkurenční letiště v polských Katowicích a Krakově mají za poslední uplynulé roky mnohonásobně vyšší počty odbavených osob než letiště Ostrava. Letiště v Krakově je dokonce druhé nejvytíženější letiště v Polsku (hned po Varšavě), nejvíce osob zde bylo odbaveno v roce 2019 a to přes 8,4 mil. V roce 2018 bylo na letišti v Katowicích odbaveno téměř 13krát více pasažérů než v Ostravě a v následujícím roce 2019 dokonce 15krát větší počet cestujících. V Krakově bylo za rok 2018 odbaveno 18krát více cestujících a v roce 2019 téměř 26krát více.

Největší poměrný propad mezi lety 2019 a 2020 zaznamenali na letišti v Ostravě, kdy v důsledku pandemie koronaviru meziročně ubylo 88 % pasažérů v porovnání s Katowicemi a Krakovem, kde byl zaznamenán pokles cestujících o 70 %.

4.3.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje

Letiště se od roku 2019, kdy začaly být postupně rušeny všechny hlavní a pravidelné letecké linky, soustřeďuje hlavně na nákladní provoz. Do rozšíření logistického areálu a rozvoje nákladní dopravy se v posledních letech investovaly nemalé finanční prostředky. V areálu letiště se nachází také společnost Job Air Technic, která se zabývá opravou letadel a disponuje jedním z největších hangárů pro údržbu a opravu letadel ve střední a východní Evropě.

V současnosti zbývá pouze jedna celoroční pravidelná linka pro osobní dopravu a to konkrétně do Londýna. Od konce března 2022 je naplánován návrat linky do Varšavy, která zde již v minulosti fungovala. Během letní sezóny, od června do října, zde operuje několik charterových linek, které si pronajímají cestovní kanceláře a přepravují své klienty na dovolenou do přímořských destinací v různých koutech Evropy, Afriky a Asie.

Dá se tedy očekávat, že rozvoj nákladní dopravy bude nadále pokračovat a využití letiště pro osobní přepravu bude hlavně během letní sezóny, kdy odtud a sem budou létat lidé za účelem cestovního ruchu. Z tohoto pohledu je Moravskoslezský region pro přijíždějící návštěvníky zajímavý krajinami CHKO a to konkrétně jsou pohoří Jeseníky a Beskydy. Dále se zde nachází několik známých lázeňských středisek a každoročně v měsíci červenec se v Ostravě koná známý hudební festival Colours of Ostrava se zahraničními interprety v bývalé důlní oblasti Vítkovice v centru města.

4.4 Letiště Pardubice

Letiště v Pardubicích se nachází v jihozápadní části města v části Pardubice VI – Popkovice. Areál letiště ještě spadá do katastrálních území obcí Dražkovice, Staré Jesenčany, Starý Mateřov a Třebosice. Letiště prakticky sousedí s dostihovým závodištěm, kde se každoročně, druhou říjnovou neděli, koná nejslavnější koňský závod pevninské Evropy s názvem Velká pardubická.

Na letiště se můžeme nejlépe dostat po silnici první třídy s označením I/2, která spojuje Prahu a Pardubice přes Kutnou Horu, odkud se po odbočení k letišti a ujetí přibližně jednoho kilometru dostaneme před hlavní budovu. Ze strany od Hradce Králové se sem dá dojet po odbočení z dálnice D11 (výjezd u Opatovic nad Labem) a následně pokračovat na letiště po čtyřproudé silnici I/37 přes obchvat Pardubic až na již zmíněnou I/2 a po chvíli odbočit přímo k letišti.

Dopravní spojení městskou hromadnou dopravou je obsluhováno přímou autobusovou linkou č. 90, která jezdí na trase Hlavní nádraží – Letiště terminál a doba jízdy trvá přibližně 10 minut. (https://airport-pardubice.cz/doprava-na-letiste/)

4.4.1 Historie a vývoj letiště

Historie létání v Pardubicích a vlastně i celého letectví v české zemi je úzce spjata s nejznámějším českým pilotem a leteckým konstruktérem, inženýrem Janem Kašparem, který v roce 1911 uskutečnil první dálkový let na českém území z Pardubic do Prahy, který byl v tehdejším měřítku vůbec nejdelší let uskutečněný na území Rakousko-Uherska.

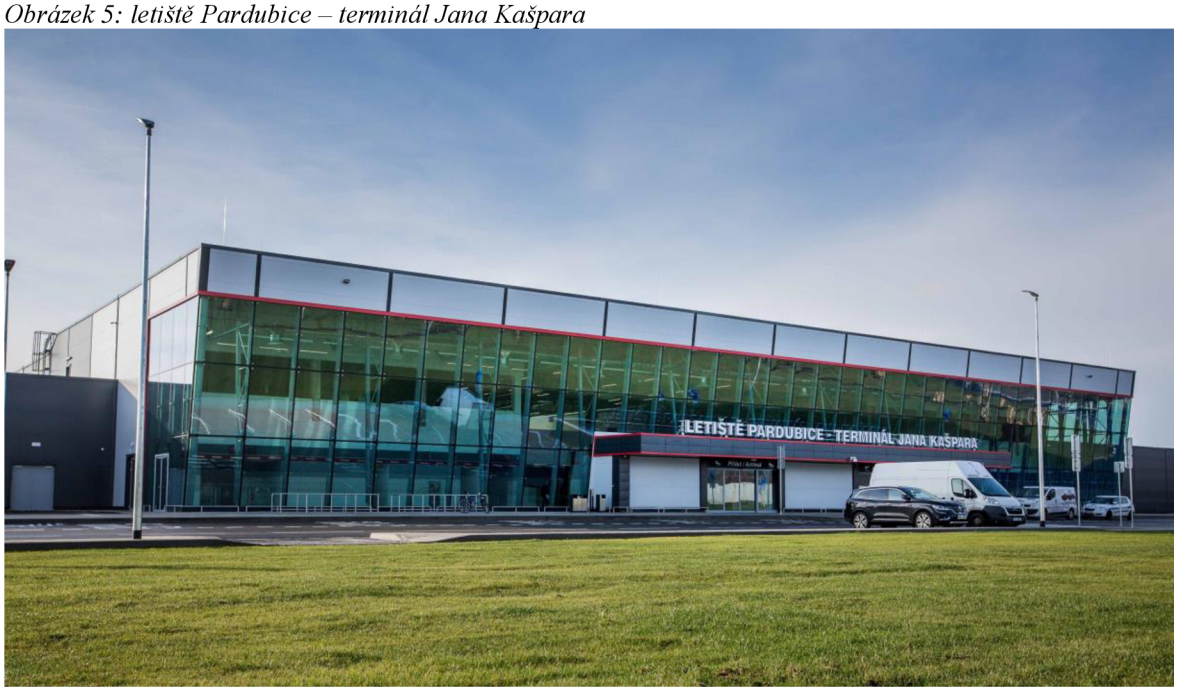
Pro činnost Východočeského aeroklubu Pardubice (VAP), který byl založen v roce 1929 pro rozvoj motorového létání v Pardubicích byla vykoupena plocha pro letiště v katastru obce Popkovice. Rozšíření letiště na místě, kde se dnes nachází, započala v roce 1936 postavením pavilonu pro piloty a přípravné práce na výstavbu nového hangáru. V roce 1939 bylo pardubické letiště obsazeno německými vojsky Luftwaffe a po dobu trvání druhé světové války letiště sloužilo pro účely výcviku nových pilotů. V závěru války

zde byla zřízena základna proti Rudé armádě a z toho důvodu bylo letiště bombardováno a skoro zničeno. Po politickém převratu v roce 1948 byl zde civilní provoz zcela zastaven a letiště na více než 40 let sloužilo vojenským potřebám. Během této doby byla vybudována betonová letecká plocha o délce 2500 x 75 metrů, která nahradila dosavadní travnatou plochu. Zároveň byla provedena i modernizace veškerého technického zázemí, která dala celému komplexu letiště stávající dnešní podobu. Na letišti se každoročně od roku 1991 pořádá Aviatická pouť, což jsou letecké přehlídky s vystoupením akrobatických skupin a výstavou historických letadel, aut a vojenské techniky.
(https://aviatickapout.cz/cs/historie/letiste-pardubice/)

Za účelem otevření letiště na civilní provoz byla v roce 1993 založena akciová společnost East Bohemian Airport, a.s., která je pověřena provozováním letiště. Vlastníkem společnosti EBA je v současné době ze dvou třetin statutární město Pardubice (66 %) a z jedné třetiny Pardubický kraj (34 %). Až v roce 1995 byl zde zahájen oficiální civilní provoz a udělení statutu mezinárodního letiště.
(http://www.kultura.cz/profile/39191-letiste-pardubice)

V roce 2016 byla zahájena stavba zcela nového odbavovacího terminálu a v lednu 2018 odtud odletěli první cestující. Terminál je pojmenován po již zmíněném Janu Kašparovi, průkopníkovi české aviatiky. Celkové rozměry terminálu jsou 160 metrů na délku a 46 metrů na šířku. (https://airport-pardubice.cz/o-letisti/)

Obrázek 5: letiště Pardubice – terminál Jana Kašpara



Zdroj: https://airport-pardubice.cz/fotogalerie/

4.4.2 Letecké linky

V letovém řádu na rok 2022 jsou v provozu pravidelné linky společnosti Wizz Air do ukrajinského Kyjeva a Lvova, které jsou v současné době pozastaveny (od konce února) kvůli situaci na Ukrajině, kde probíhá válečný konflikt s Ruskou federací. Od začátku dubna bude v provozu letecká linka společnosti Ryanair do španělského Alicante.

Další naplánované sezónní linky v průběhu roku jsou od společnosti Smartwings na řecké ostrovy Rhodos a Kréta (Heraklion), do tureckého města Antalya, bulharského Burgasu a egyptských přímořských letovisek Hurghada a Marsa Alam. Letecká společnost Air Montenegro má v plánu od července létat do černohorského hlavního města Podgorica. Dle průběhu rusko-ukrajinského konfliktu budou také uvedeny do provozu další linky společnosti Wizz Air do Charkova a Oděsy. (https://airport-pardubice.cz/letove-informace/)

V minulosti zde fungovaly pravidelné letecké linky do Ruska. Vůbec první z nich byla letecká společnost Transaero, která od roku 2006 odsud provozovala letecké spojení z Pardubic do Moskvy na letiště Domodědovo. Již od roku 2003 odsud létala společnost

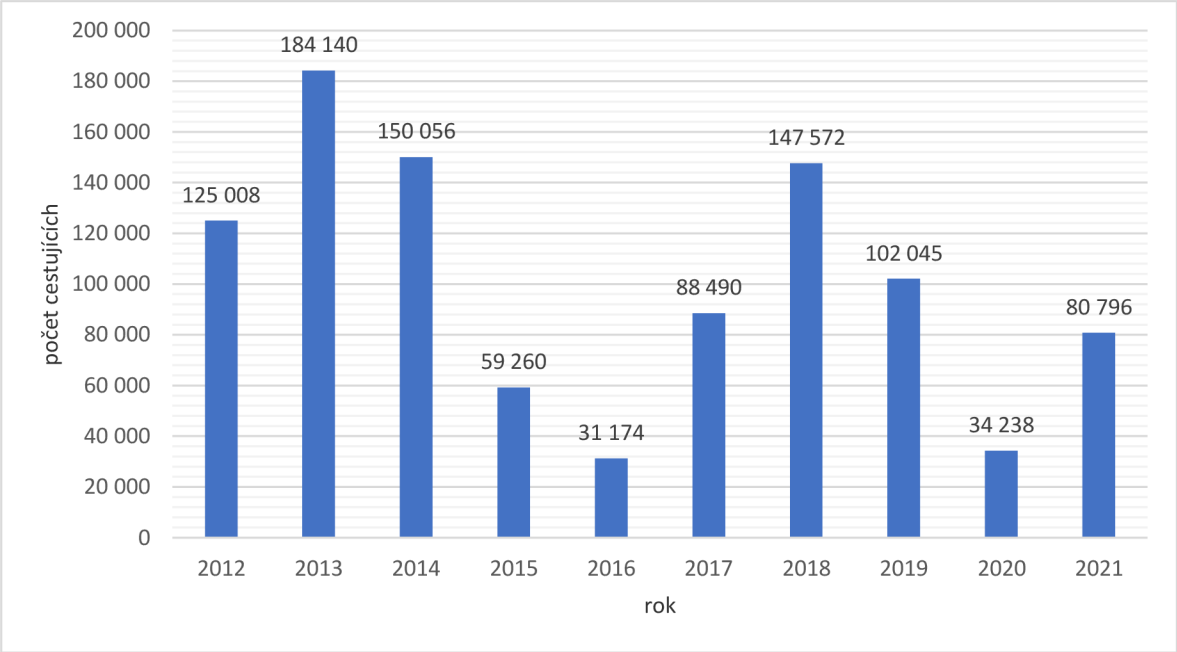
Rossiya Airlines, Vim Airlines, Kras Air a mnohé další, ale linky měly většinou statut charterových letů. Poslední provozovatelem linky Pardubice-Moskva byla společnost Red Wings Airlines. V dalších letech byly přidány další destinace a to konkrétně Petrohrad a Jekatěrinburg. Společnost pro tyto spoje nejčastěji používala letadla Boeing 737. (http://www.planes.cz/cs/article/1932/novinky-z-planes-cz)

Frekvence spojů se postupně snižovala až do jara 2015, kdy byl provoz převeden na letiště do Prahy. Na základě mezivládní dohody mezi Českou republikou a Ruskem bylo umožněno na linku Praha-Moskva přidat z každé strany, tedy k ČSA a Aeroflotu, druhého dopravce, který však získal právo pouze na jeden let denně. V ČR se druhým dopravcem stal tehdejší Travel Service, z ruské strany Transaero, které tak přesunulo svou každodenní linku z Pardubic do Prahy. Linka Transaera do Petrohradu zůstala v Pardubicích. Společnost Transaero byla úspěšná v obsazování svých letadel, která do Pardubic létala plná a to i v roce 2014, kdy po ruské invazi na Krym a do Donbasu poptávka po dopravě celkově klesla. (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/od-brezna-2015-skonci-monopol-csa-a-aeroflotu-na-lety-do-moskvy.A140909_153433_eko-doprava_nio)

Mezi lety 2017 a 2019 byla významným spojením linka společnosti Ryanair na londýnské letiště ve Stanstedu. Společnost odůvodnila ukončení spolupráce tím, že má nedostatek vlastních letounů a problémy s letadly typu Boeing 737 MAX, které byly na této lince používány. Nejprve se uvažovalo o omezení letů, ale nakonec byla linka zcela zrušena. Pardubické letiště tím přišlo o svoji nejvytíženější pravidelnou linku, jejíž podíl na celkovém počtu odbavených cestujících byl až 40 %. (https://zdopravy.cz/rana-pro-letiste-pardubice-ryanair-rusi-lety-do-londyna-zduvodnuje-to-maxy-26535/)

4.4.3 Výkonnostní ukazatele

Graf 8: počet přepravených cestujících – letiště Pardubice (2012-2021)

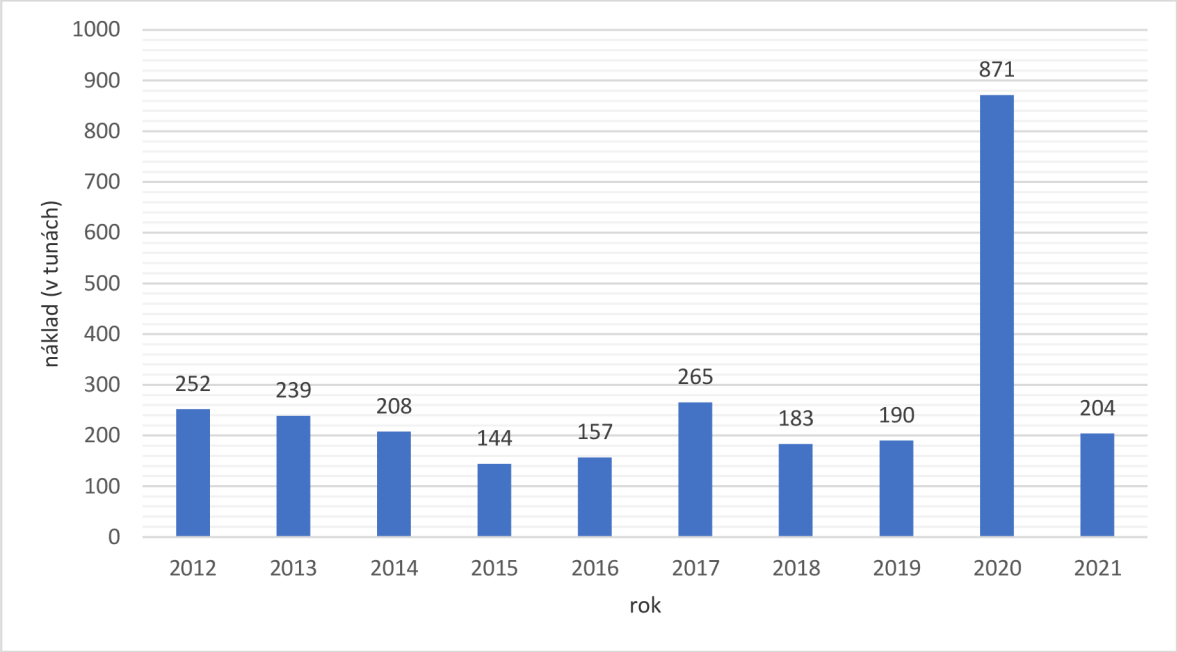


Zdroj: https://airport-pardubice.cz/o-letisti/ , vlastní zpracování

Z výše uvedeného grafu můžeme vidět, že nejvyšší počet odbavených cestujících za uplynulé desetiletí byl v roce 2013, kdy letištěm prošlo více než 184 tisíc pasažérů. Což bylo i nejvyšší číslo v historii provozu letiště. V této době zde bylo provozováno několik pravidelných leteckých spojů do Ruské federace. Zejména do Moskvy a Petrohradu. V následujících letech počet cestujících postupně klesal, neboť v průběhu roku 2015 byly zrušeny veškeré spoje z Pardubic do Ruska.

Následující rok 2016 byl nejhorším rokem sledovaného období, kdy na letiště zavítalo pouze něco málo přes 31 tisíc cestujících. V dalších letech počet cestujících opět rostl, kdy byla v roce 2017 zavedena nová pravidelná linka do Londýna, která ale v provozu zůstala pouhé dva roky a v roce 2019 byla nakonec zrušena. Poslední dva uplynulé roky 2020 a 2021 byly ovlivněny pandemií, kdy byl provoz letišť pro komerční lety od března 2020 ze dne na den zastaven a poté částečně obnoven pro letní sezónu a charterové lety do přímořských destinací. V roce 2021 počet cestujících opět vzrostl díky zavedení nové pravidelné linky na Ukrajinu. Konkrétně do Kyjeva a Lvova a posléze byly přidány i další destinace Oděsa a Charkov.

Graf 9: přepravený náklad (cargo) – letiště Pardubice (2012-2021)

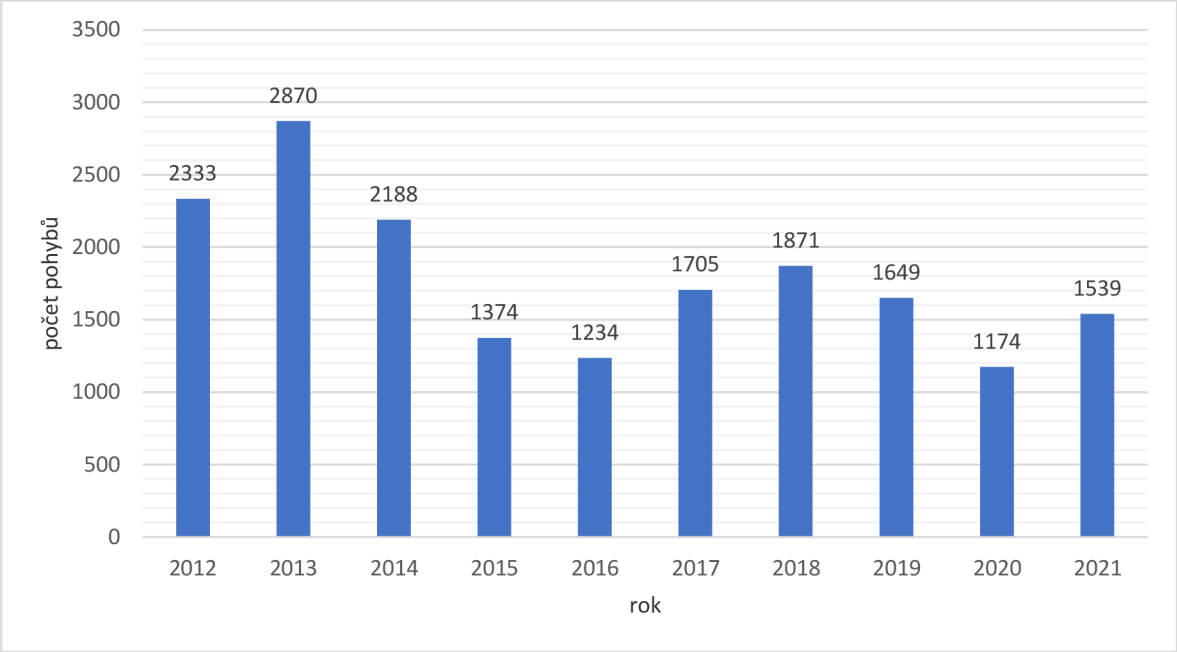


Zdroj: https://airport-pardubice.cz/o-letisti/ , vlastní zpracování

Nákladní doprava na letišti v Pardubicích se pohybuje v řádu stovek tun za kalendářní rok. Nejvíce nákladu se přepravilo v roce 2020, konkrétně 871 tun, což bylo 3-6 krát více než v jiných letech sledovaného období. Bylo to dáno začátkem pandemie Covidu-19, kdy byly nákladními letadly přepravovány dodávky zdravotnických pomůcek k ochraně dýchacích cest a dalších částí těla.

Letiště v Pardubicích má dobrou geografickou polohu, nejblíže středu republiky ze všech dalších zkoumaných letišť a tak je odsuď uskutečňována např. rychlá přeprava chybějících komponentů (aby nedošlo k zastavení výroby) do různých výrobních závodů automobilového průmyslu v rámci regionu (Škoda Auto Kvasiny, Toyota Kolín, Iveco Vysoké Mýto apod.)

Graf 10: pohyby letadel – letiště Pardubice (2012-2021)



Zdroj: https://airport-pardubice.cz/pro-akcionare/ z výročních zpráv, vlastní zpracování

Nejvyšší počet vzletů a přistání na pardubickém letišti proběhl v roce 2013, který se blížil hranici 3000 pohybů letadel. V tomto roce na letišti byly v provozu pravidelné linky do několika destinací v rámci Ruské federace poskytované vícero leteckými společnostmi. Naopak špatnými roky z pohledu počtu letadel byly roky 2015 a 2016, během kterých na letišti nebyly žádné celoročně fungující pravidelné linky. Nejnižší počet pohybů letadel byl v roce 2020 v důsledku virové pandemie a několikaměsíčnímu utlumení letového provozu na minimum.

4.4.4 Spádová oblast

Město Pardubice se nachází v centru republiky a v relativním dosahu hlavního města Praha (jízda expresním vlakem z nádraží Praha-Libeň do Pardubic trvá zhruba 50 minut). V Pardubicích a Hradci Králové (cca. 20 kilometrů od Pardubic) se nachází velké univerzity a vědecko-výzkumná centra. V následující tabulce bude autorem nejprve vytyčena primární spádová oblast s dobou dojezdu na letiště do cca. jedné hodiny.

Do spádové vzdálenosti s dobou jízdy automobilem přibližně 60 ti minut k areálu letiště patří následující kraje a okresy: všechny okresy Pardubického a Královéhradeckého kraje, dále ze Středočeského kraje okresy Kutná Hora, Kolín, Nymburk a z kraje Vysočina okresy Havlíčkův Brod a Žďár nad Sázavou.

Tabulka 4: výpočet spádové oblasti pro letiště Pardubice

Název oblasti	Počet obyvatel (zaokrouhlen na desetitisíce)
Pardubický kraj	520 000 obyvatel
Královéhradecký kraj	550 000 obyvatel
okresy Středočeského kraje	280 000 obyvatel
okresy kraje Vysočina	210 000 obyvatel
CELKEM	1 560 000 obyvatel

Zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021 , vlastní zpracování

V hodinové vzdálenosti od pardubického letiště tedy žije přes 1,5 miliónu obyvatel. Letecká společnost SkyUp, která v minulosti provozovala leteckou linku Pardubice-Kyjev zavedla přípojné autobusové spojení z východního okraje Prahy (Černý Most) na letiště v Pardubicích.(https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/6057-autobusem-z-pardubickeho-letiste-do-prahy.html)

Pokud by se v budoucích letech situace opakovala, tak by do širší spádové oblasti patřily i obyvatelé východních okrajových částí Prahy, pro které by v určitých případech bylo lepší cestovat na letiště v Pardubicích než přes celou Prahu na její západní okraj, kde se nachází pražské letiště.

Do širší spádové oblasti by patřily i lidé žijící v příhraniční území polského okresu Kladsko. Vzdálenost ze správního města Kladsko na pardubické letiště je po silnici přibližně 110 kilometrů a cesta vozidlem by měla trvat něco přes hodinu a půl. V tomto případě je však konkurentem letiště ve Vratislavi (Wroclaw) na které je pro polské občany lepší dostupnost než do Pardubic a je zde nabízeno i mnohem více destinací.

4.4.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje

Zástupci pardubického letiště se chtějí v příštích letech více zaměřit na rozvoj nákladní přepravy. Jedná se s čínskou společností China Cargo Airlines, která má své sídlo v Šanghaji. V posledních letech byla nákladní doprava tvořena z většiny dodávkou zdravotnických ochranných pomůcek a součástek pro automobilový průmysl v blízkém regionu. Podepsáním dohody s čínskou společností by očekávaný příjem letiště z carga mohl dělat i více než 50 procent. (https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letiste-pardubice-cargo.A210929_155339_pardubice-zpravy_lati)

V Pardubicích mají velký zájem poskytovat servis aeroliniím při údržbě letadel. Do dvou let by měl vzniknout nový hangár, ve kterém by se opravy uskutečňovaly. V plánu je vyhradit tomuto účelu prostory o výměře 5 000 m^2. Hangár by měl být disponován tak, aby se do něj vešli malé soukromé tryskáče i velké dopravní letouny. (https://pardubice.rozhlas.cz/na-pardubickem-letisti-vznikne-hangar-pro-servis-soukromych-tryskacu-i-velkych-8672934)

V dokumentu Strategie rozvoje Pardubického kraje na roky 2021-2027 se můžeme dočíst, že pardubické letiště by v rámci letecké dopravy chtělo využít blízkosti a dobrého železničního spojení s Prahou a sloužit jako její záložní letiště, které by bylo vhodné pro regionální lety po Evropě.
(https://portal.cenia.cz/eiasea/download/U0VBX1BBSzAwN0tfbmF2cmhfMjQ3OTE3MTQwMzczNjIyOTg4Ni5wZGY/PAK007K_navrh.pdf)

Z pohledu cestovního ruchu se v Pardubickém kraji nacházejí dvě památky UNESCO a to konkrétně zámek v Litomyšli s přilehlými zahradami a Národní hřebčín Kladruby nad Labem, který je na seznamu teprve od roku 2019.

4.5 Letiště Karlovy Vary

Letiště Karlovy Vary se nachází přibližně 4 kilometry jihovýchodně od tohoto vyhlášeného lázeňského města. Areál letiště z většiny spadá do katastru obce Olšová Vrata. Z minoritní části se také dotýká obcí Kolová a Pila. Na letiště se můžeme nejlépe dopravit autem po státní silnici první třídy s označením I/6 anebo podle značení evropské silnice E48. Z ní odbočit směrem na obec Olšová Vrata a po cca. 3 kilometrech jízdy dorazit před brány letiště. Je možné se sem dopravit i autobusovou linkou číslo 8, která jezdí na trase Karlovy Vary, tržnice - Letiště v intervalu pětkrát denně během všedních dnů a třikrát denně o víkendu a svátcích. Celková trasa linky trvá 24 minut.

4.5.1 Historie a vývoj letiště

Historie létání se v Karlovarském kraji datuje již do počátku 20. let 20. století, od roku 1921, tedy více než sto let, když se začalo létat z nedalekých Mariánských Lázní na letišti na Panských polích. V roce 1927 bylo otevřeno letiště v obci Skláře a započala provoz první pravidelné linky Mariánské Lázně – Praha. V témže roce se rozhodlo o stavbě letiště pro Karlovy Vary u obce jménem Olšová Vrata.

Letecký provoz v dočasných podmínkách byl zahájen v květnu roku 1931 na trati Praha – Mariánské Lázně – Karlovy Vary. Od následujícího roku 1932 bylo rozhodnuto že letiště bude mít větší prioritu než to v Mariánských Lázních a byla sem přesunuta celní a pasová kontrola. Od roku 1935 mělo karlovarské letiště spojení do jedenácti měst v celém Československu a bylo zařazeno do evropské sítě letišť, takže se cestující mohli navazujícími lety dostat např. do Berlína, Vídně, Paříže, Londýna, Budapešti a dalších evropských metropolí. V roce 1938 byla spoji Karlovy Vary – Praha pozastavena činnost z důvodu součásti Sudetské oblasti a blízkosti hranic s Německou říší.

Během druhé světové války byl civilní provoz na letišti zcela zrušen a byl zde zřízen školní pluk Luftwaffe. Na konci války, v roce 1945 bylo letiště ostřelováno americkými bombardéry, ale naštěstí nebyly zasaženy budovy důležité k funkčnímu provozu. Od roku 1946 byl opět obnoven letecký provoz na lince Karlovy Vary – Praha.

V roce 1952 byla zahájena stavba vzletové a přistávací dráhy s betonovým povrchem o délce 2150 metrů a šířce 30 metrů. Zároveň byla provedena celková modernizace letiště. V 50. letech 20. století byl načas znovu přerušen pravidelný provoz z důvodu nerentability. Na začátku 60. let 20. století byla dokončena rekonstrukce letiště a v jejich průběhu, díky stavbě nového radiomajáku, byl spuštěn celoroční provoz. Na konci 70. let 20. století vstoupila v platnost nová státní nařízení směřující k úspoře pohonných hmot a to zapříčinilo rapidní zdražení letenek, takže tím byl způsoben pokles zájmu o létání a letiště postupně v průběhu 80. let bylo na pokraji konce svojí existence.

Po změně režimu v roce 1989 letiště znovu získalo mezinárodní statut a dostalo se pod kontrolu České správy letišť. Po další fázi rekonstrukcí odbavovací haly byla v roce 1998 zahájena pravidelná linka společnosti ČSA do Moskvy. V polovině roku 2004 došlo opět ke změně vlastnictví do rukou Karlovarského kraje a provozovatelem se stala společnost s ručením omezením Letiště Karlovy Vary, s.r.o. ve stoprocentním vlastnictví kraje. V letech 2005-2008 bylo provedeno opět několik etap modernizace letiště. (https://www.airport-k-vary.cz/cs/historie-letiste/)

V současné době je v plánu rekonstrukce a rozšíření letištní plochy o 15 metrů a prodloužení o 360 metrů na nové rozměry 2600 x 45 metrů. Začít by se mělo v roce 2024 a cena by se měla pohybovat mezi 750 miliony až 1 miliardou korun českých. Výsledkem má být možnost provozu větších a silnějších letadel, které budou převážet větší počet cestujících.(https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/letiste-mezinarodni-rozsireni-draha-doprava-cestujici.A220107_644599_vary-zpravy_ba)

4.5.2 Letecké linky

V letovém harmonogramu na léto 2022 prozatím figuruje jediná pravidelná sezónní linka a to od cestovní kanceláře Čedok na palubě strojů společnosti Smartwings do turecké Antalye. Charterové lety z karlovarského letiště jsou v plánu v četnosti jednou týdne od poloviny června do konce září. Let bude obsluhován stroji Boeing 737-800 pro 189 cestujících, má trvat přibližně tři hodiny a při plné obsazenosti může být přepraveno až 2800 cestujících. (https://www.airport-k-vary.cz/cs/tiskove-zpravy/578-z-karlovych-varu-se-bude-letat-primo-do-turecka.html)

V minulosti bylo po dlouhou dobu hlavní letecké spojení s Moskvou. V roce 2019 ukončil svou činnost i poslední provozovatel této linky ČSA a v rámci České republiky letecké spojení po 22 letech působení skončilo. Důvody byly čistě ekonomické, jelikož provoz linky byl již delší dobu ztrátový. Pravidelné spojení s Ruskem bylo velmi časté i v režii dalších leteckých společností: Aeroflot (2000-2015 do Moskvy), Ural Airlines (2011-2014: Jekatěrinburg a Ťumeň), Czech Connect Airlines (2011-2012: Jekatěrinburg a Rostov na Donu) a Rossiya Airlines (2011-2013 a 2014: Petrohrad). https://zdopravy.cz/csa-prestanou-letat-do-karlovych-varu-na-letisti-zustane-jedina-linka-21472/

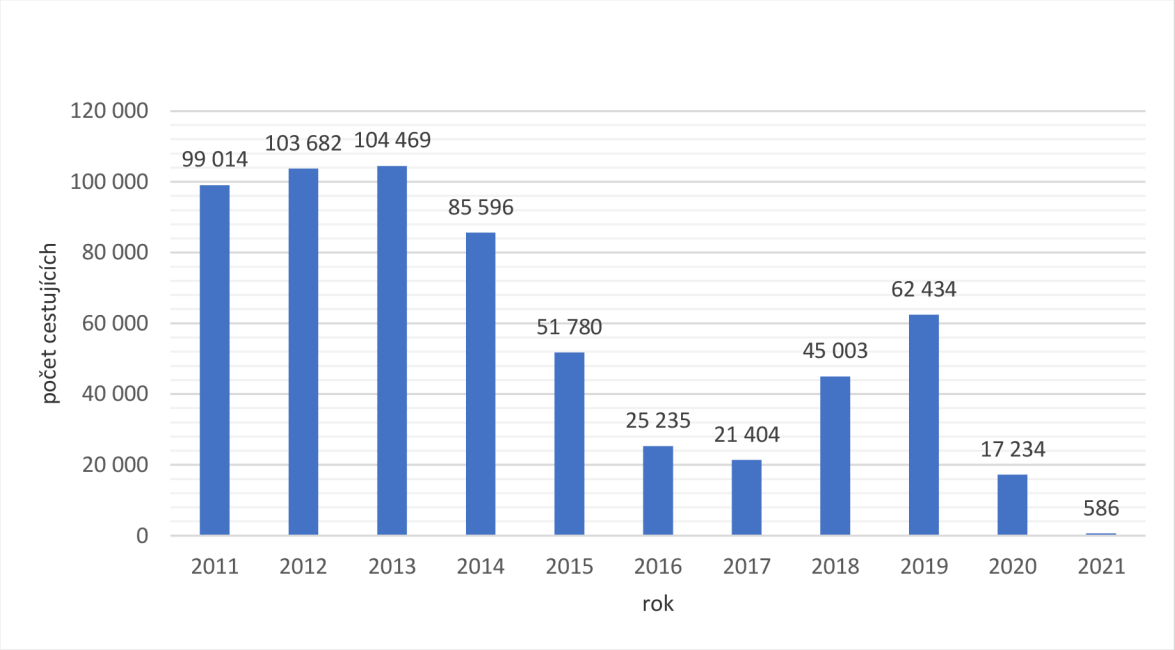
Dalšími pokusy o nové linky a destinace bylo v roce 2015 spojení do Baku přes Azerbaijan Airlines, v roce 2017 společnost Germania provozovala lety do Düsseldorfu, Travel Service zavedl linku pro lázeňskou klientelu z izraelského Tel-Avivu a vůbec nejdelší letecké spojení, které kdy na karlovarském letišti bylo, létalo se společností Uzbekistan Airways z Taškentu. Cesta trvala 5,5 hodiny a letadlo za tu dobu urazilo 4 300 kilometrů. Všechny letecké linky bohužel vydržely jen pár měsíců a posléze byly zrušeny pro nedostatek zájmu. (http://www.letistecr.cz/aktuality/z-taskentu-do-varu.aspx)

Obrázek 6: letecký pohled na letiště Karlovy Vary

Zdroj: https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/2076-karlovarske-letiste-hlasi-obrat-k-lepsimu.html

4.5.3 Výkonnostní ukazatele

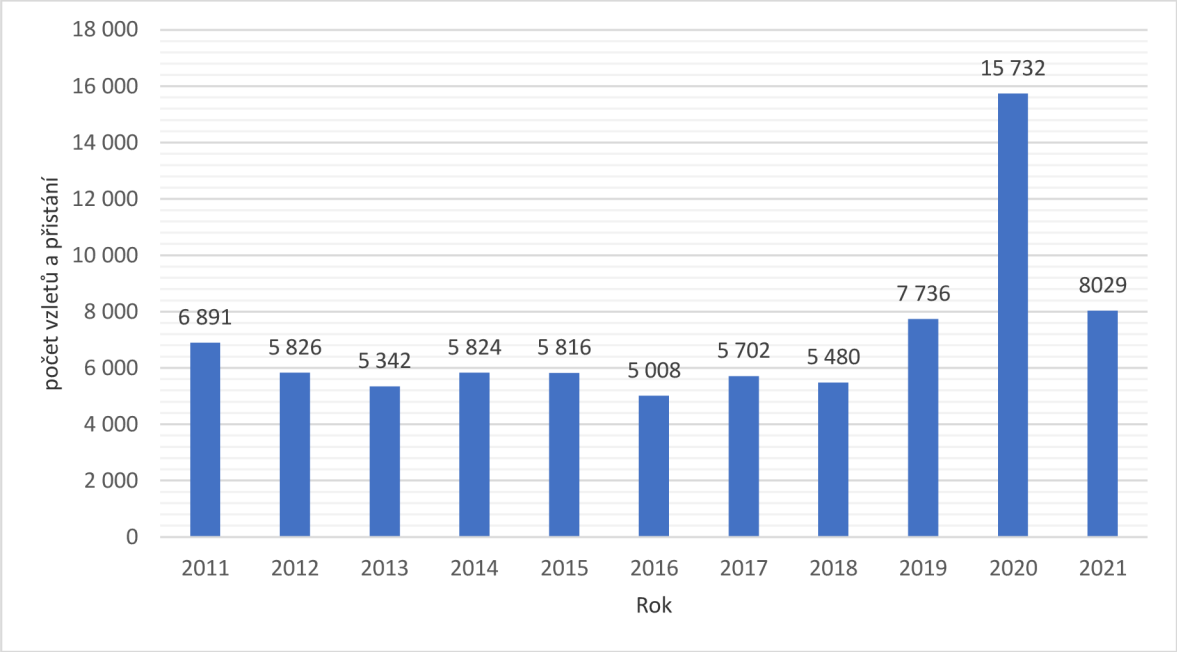
Graf 11: přepravení cestující – letiště Karlovy Vary (2011-2021)



Zdroj: https://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/ , vlastní zpracování

Nejvíce odbavených cestujících bylo zaregistrováno v letech 2011-2013, kdy letiště zaznamenalo rekord v osobní přepravě a jejich počet se dostal přes 100 tisíc za rok. V těchto letech fungovalo několik pravidelných linek do Ruska, které odsud byly operovány. Po roce 2015 zůstala již jediná pravidelná linka a to když společnost ČSA létala do roku 2019 na moskevské letiště Šeremeťjevo. V průběhu roku 2020 byl v důsledku pandemie letecký provoz pro civilní přepravu prakticky přerušen a letiště v roce 2021 přepravilo pouze několik stovek pasažérů v soukromých letech převážně spojených s návštěvou karlovarského filmového festivalu.

Graf 12: pohyby letadel – letiště Karlovy Vary (2011-2021)



Zdroj: https://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/ , vlastní zpracování

Počet vzletů a přistání letadel mezi lety 2011-2021 kolísal mezi úrovní 5-8 tisíců pohybů za rok. Jediným rokem, který se vymyká celé statistice za poslední desetiletí je rok 2020, který i přes omezení letecké přepravy zaznamenal téměř 16 tisíc pohybů, což jsou prakticky dvojnásobné hodnoty oproti roku předcházejícímu a následujícímu.

Vysvětlení najdeme ve výroční zprávě o činnosti letiště, kde se můžeme dozvědět, že hlavní nárůst byl generován provozem letecké školy F Air, která má svoji základnu v prostorách letiště, jelikož vydaná omezení v souvislosti s pandemií se nevztahovala na možnost jejího fungování. (https://www.airport-k-vary.cz/download/file/375-Zprava_o_cinnosti_spolecnosti_2020.pdf)

Statistiky o přepraveném nákladu bohužel nebyly součástí výročních a tiskových zpráv letiště ani nebyly k nalezení z jiných zdrojů a tak nejsou součástí diplomové práce.

4.5.4 Spádová oblast

Primární spádová oblast pro karlovarské letiště je, vzhledem k jeho poloze, velice malá. Do hodiny jízdy automobilem se vejde celý Karlovarský kraj a jednotlivé okresy sousedních krajů. Za Ústecký kraj to je okres Chomutov a část okresu Louny, za Plzeňský kraj pouze okres Plzeň-sever a ve Středočeském kraji okres Rakovník.

Tabulka 5: výpočet spádové oblasti pro letiště Karlovy Vary

Název oblasti	Počet obyvatel (zaokrouhlen na desetitisíce)
Karlovarský kraj	290 000 obyvatel
okresy Ústeckého kraje	170 000 obyvatel
okres Plzeň-sever	80 000 obyvatel
okres Rakovník	60 000 obyvatel
CELKEM	600 000 obyvatel

Zdroj: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021 , vlastní zpracování

Po výpočtu primární spádové oblasti bylo zjištěno, že její potenciál dosahuje pouze na 600 tisíc lidí. Do užší spádové oblasti by z hlediska dojezdu patřily i některá příhraniční německá města v Sasku a Bavorsku (jako např. Klingenthal a Selb), ale spíše by se pro obyvatele těchto měst vyplatilo cestovat na menší regionální letiště u města Hof (Flughafen Hof-Plauen) anebo na velká uzlová letiště. V případě obyvatel Bavorska se více vyplatí cestovat do Norimberku a v Sasku do Drážďan či Lipska.

4.5.5 Perspektiva letiště a prognóza rozvoje

Letiště v Karlových Varech se bude muset stále spoléhat na lety s lázeňskými hosty. Je pravděpodobné, že se do letového řádu opět vrátí nějaká pravidelná linka z Ruska, jehož občani mají k městu a jeho okolí silný vztah. Společně s plánovaným rozšířením a prodloužením letecké dráhy se dá předpokládat, že zde budou přistávat větší a výkonnější letadla s možností přepravy vyššího počtu pasažérů.

Lákadlem pro místní obyvatele by mohla být nějaká zajímavá nabídka charterových letu do přímořských oblastí přes letní sezónu, což by německé obyvatelstvo ze sousedních obcí také mohlo využít .

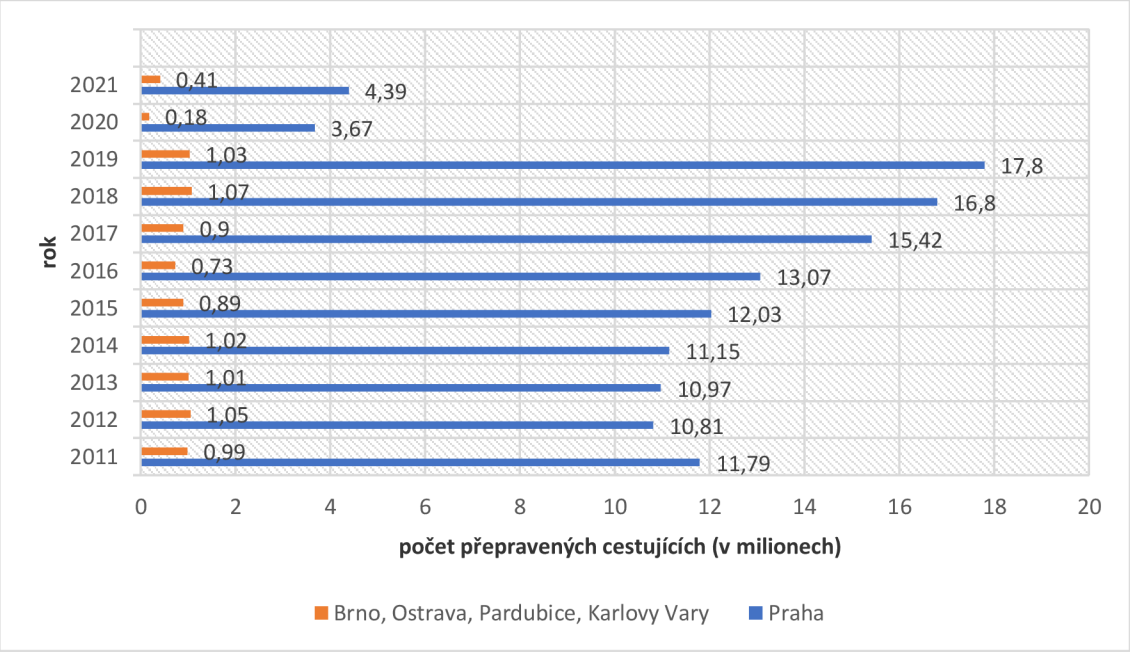
Letiště by se mohlo zaměřit na rozšíření provozu letecké školy, která má své sídlo na letišti a v době útlumu osobní letecké dopravy na letišti v posledních dvou letech se výraznou měrou podílela na letištním provozu.

Z pohledu cestovního ruchu má Karlovarský kraj velký potenciál, jelikož se zde nacházejí dvě památky UNESCO, které byly na seznam světového kulturního dědictví přidány teprve nedávno. V roce 2019 byla na seznam zapsána Hornická krajina Erzgebirge/Krušnohoří, což jsou staré průmyslové oblasti o vlivu těžby rudy. A od července 2021 jsou na hromadném seznamu Slavná lázeňská města Evropy zapsána 3 česká lázeňská města, tzv. lázeňský trojúhelník (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně).

Každý rok o prázdninách se v Karlových Varech koná Mezinárodní filmový festival, patřící do nejvyšší kategorie A, společně s festivaly v Cannes, Benátkách, Berlíně a Tokiu. První festival se konal v roce 1946 a v loňském roce proběhl již 55. ročník. Festival se těší velké divácké přízni a sjíždějí se sem filmaři a herci z celého světa.

4.6 Porovnání počtu odbavených cestujících s letištěm Praha

Graf 13: porovnání počtu cestujících zkoumaných letišť s letištěm Praha (2011-2021)



Zdroj: https://www.prg.aero/vyrocni-zpravy , vlastní zpracování

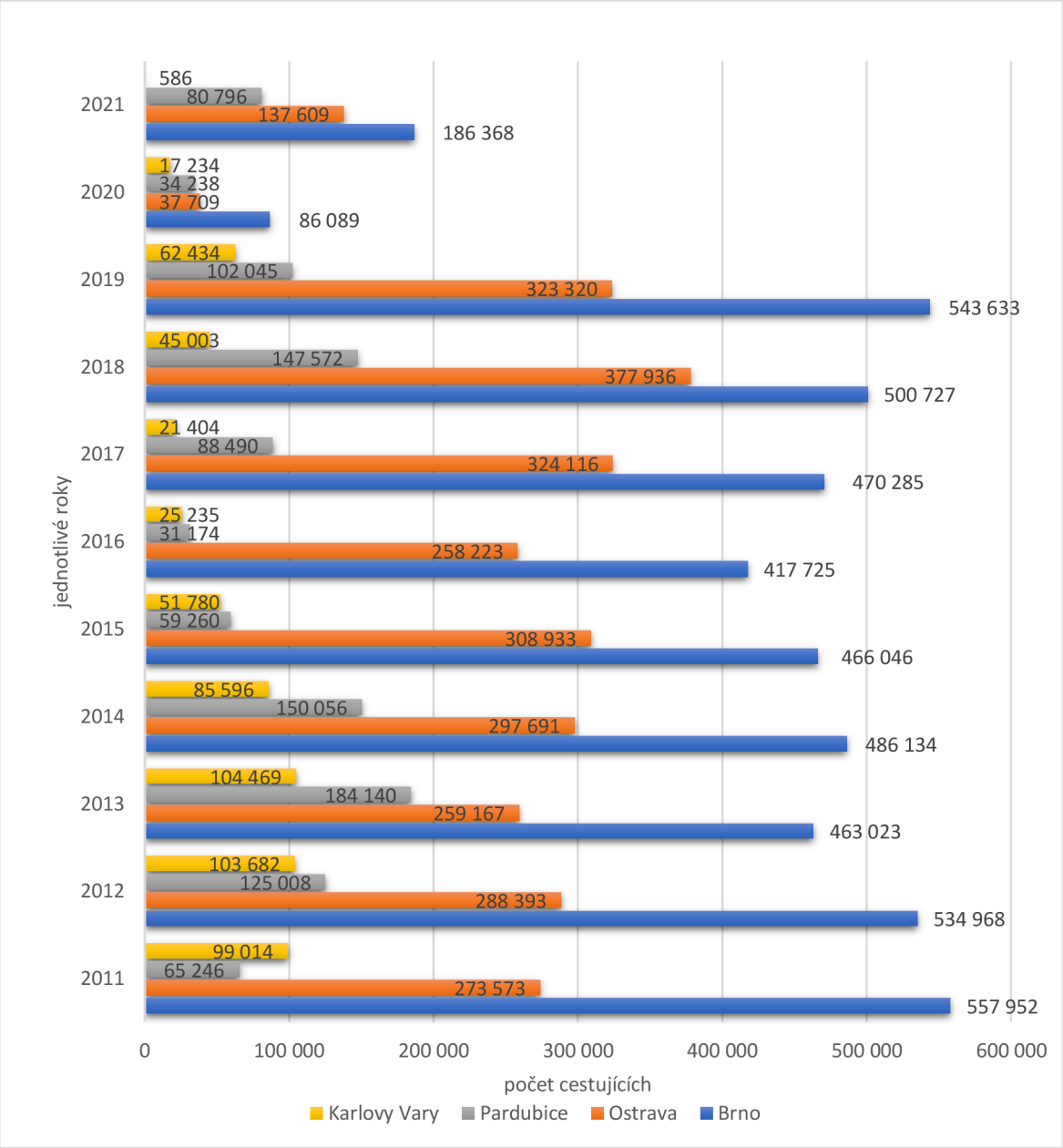
Z výše uvedeného grafu můžeme vyčíst, že počet odbavených cestujících na všech zkoumaných regionálních letištích (Brno, Ostrava, Pardubice a Karlovy Vary) ani zdaleka nedosahuje čísel, která byla zaznamenána na pražském letišti. Pouze pětkrát za uplynulé desetiletí (konkrétně v letech 2012-2014 a 2018-2019) se počet odbavených osob na regionálních letištích dostal přes hranici jednoho miliónu.

Naopak za rok 2020 a 2021, ovlivněné koronavirovou pandemií, se počet odbavených cestujících nevyrovnal ani nejhoršímu roku 2016, kdy bylo na regionálních letištích přepraveno 730 tisíc pasažérů, zatímco za poslední dva roky pouze 590 tisíc .

5 Výsledky a diskuse

V této kapitole budou shrnuty získané výsledky ze zkoumaných letišť a potvrzeny či zamítnuty jednotlivé hypotézy, které byly autorem stanoveny na začátku práce.

Hypotéza č.1: Celosvětová pandemie Covidu-19 ovlivnila provoz všech zkoumaných letišť v počtu odbavených cestujících za roky 2020 a 2021 oproti roku předcházejícímu (2019) o více než 50 %.



Graf 14: porovnání odbavených cestujících všech zkoumaných letišť (2011-2021) , vlastní zpracování

Brněnské letiště přepravilo za rok 2019 více než 543 tisíc cestujících, což byl druhý nejlepší výsledek za uplynulé desetiletí, pouze v roce 2011 byl celoroční výsledek ještě o 15 tisíc lepší. Naopak za poslední dva roky 2020 a 2021 jejich počet dosáhnul pouze 86 a 186 tisíc pasažérů, což znamená propad oproti sledovanému roku o více než 84 a 66 %

Letiště Leoše Janáčka Ostrava zaznamenalo v roce 2019 přes 323 tisíc odbavených cestujících, což byl třetí nejvyšší počet za minulé desetiletí po letech 2018 a 2017. Na druhém konci této škály jsou roky 2020 a 2021, kdy bylo na letišti odbaveno pouze přes 37 a 137 tisíc pasažérů. To odpovídá ztrátě ve srovnání s rokem 2019 přes 88 a 57 %.

Letištěm v Pardubicích v roce 2019 prošlo něco málo přes 102 tisíc cestujících, to byl pátý nejlepší výsledek za sledované období. V roce 2020 a 2021 letiště odbavilo pouze přes 34 a 80 tisíc pasažérů, znamenající ztrátu přesahující 66 % a necelých 21 % vůči roku 2019.

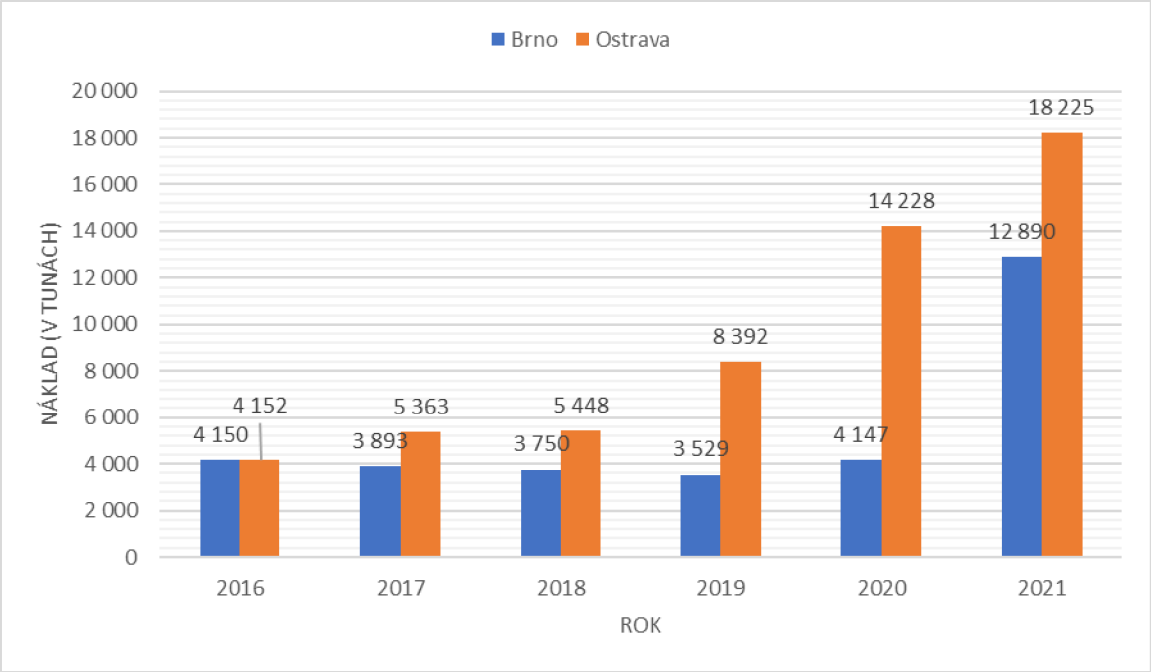
Karlovarské letiště zaregistrovalo za rok 2019 přes 62 tisíc cestujících, což bylo nejvyšší číslo od období mezi roky 2011-2014. V následujících letech 2020 a 2021 branami letiště prošlo pouze 17 234 a 586 pasažérů. Meziroční pokles v porovnání s rokem 2019 tedy činil přes 72 a 99 %.

Ze zjištěných výsledků je možné konstatovat, že hypotéza byla splněna ve všech případech, až na jeden, kdy se letiště v Pardubicích za rok 2021 poměrně dobře vzpamatovalo z ochromení letecké dopravy v důsledku pandemie koronaviru a meziroční propad oproti základnímu roku 2019 nebyl tak značný, jak bylo autorem stanoveno pro její potvrzení. **Hypotéza č.1 se tedy nakonec zamítá.**

Hypotéza č.2: Letiště se mají do dalších let převážně soustředit na osobní přepravu, aby zachovala svůj funkční provoz.

Dle získaných poznatků o provozech letiště v Brně a Ostravě bylo zjištěno, že se již několik roků soustředí na nákladní přepravu, která je upřednostňována před dopravou osobní. V důsledku pandemie a rušení leteckých linek se na těchto letištích začaly zavádět nové nákladní linky a byly investovány finanční prostředky na rozšíření logistických budov a skladů nacházejících se v přímé blízkosti letišť.

Graf 15: porovnání objemu nákladní přepravy letiště Brno a Ostrava za roky 2016-2021



Zdroj: vlastní zpracování

Objem přepraveného nákladu se na brněnském letišti za poslední rok více než ztrojnásobil. Stejné znásobení se na ostravském letišti podařilo za uplynulé čtyři roky. Celkově vyšší počet tun carga je stále operován na letiště v Ostravě, ale vzhledem k neustálému rozšiřování logistického parku u brněnského letiště, který je největší v české republice, tak se dá očekávat, že v následujících letech Brno v tomto ohledu Ostravu předežene.

Na ostravském letišti se také soustředí na opravu a servis letadel, sídlí zde společnost Job Air Technic, která zde provozuje své služby. Jejich hangáry patří mezi ty největší v celé střední a východní Evropě a tak si tu mohou dovolit spravovat i velké typy letadel společností Airbus a Boeing.

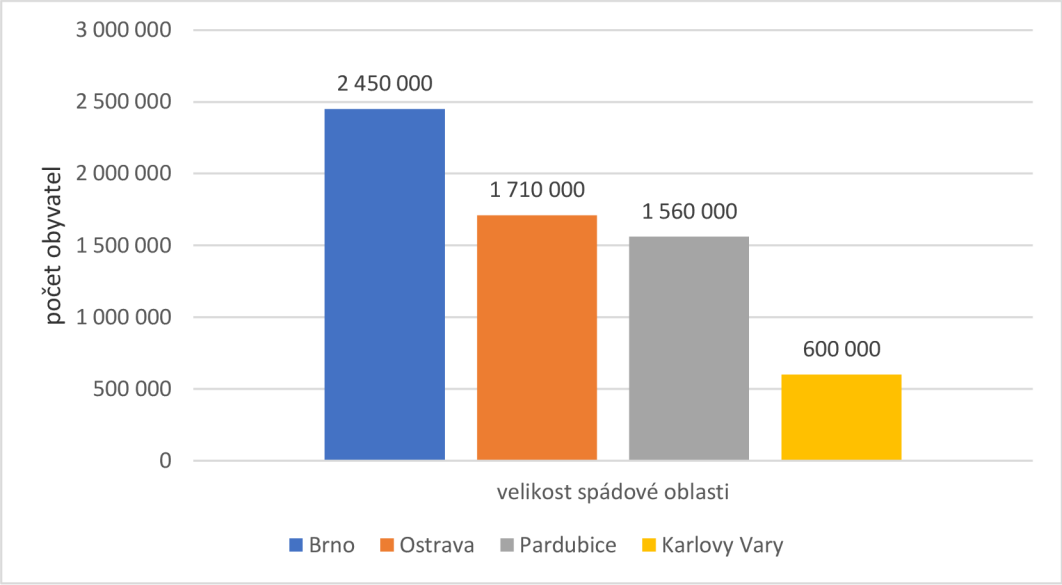
V Pardubicích by se chtěli v příštích letech více zaměřit na nákladní dopravu. V plánu je spolupráce s čínským dopravcem, který by sem začal pravidelně létat. V areálu letiště je také k dispozici hangár, ve kterém by měl do dvou let začít servis a údržba letadel. Pro tyto účely mají být k dispozici prostory až do velikosti 5000 m^2 , které budou upraveny tak, aby zde mohly být upravovány jak malé soukromé tryskáče, tak větší dopravní letouny.

Na letišti v Karlových Varech od vypuknutí pandemie prakticky přestala komerční přeprava cestujících. Za poslední rok zde bylo odbaveno jen několik stovek cestujících, ale počet pohybů letadel naopak narůstal oproti minulým rokům. Důvodem byl rozmach místní letecké školy, na jejíž provoz neplatily celostátní restrikce. Toto může být jedním ze směrů, kterým by se letiště mohlo ubírat, jelikož v současné době rusko-ukrajinské krize se nedá očekávat obnovení leteckých linek do ruských destinací, které byly páteřními linkami pro provoz letiště.

Zdá se tedy nepravděpodobné, že by provozy letišť dosahovaly zisků převážně z osobní přepravy a je tedy nutné k zachování jejich funkčnosti se zaměřit i na jiné oblasti letecké dopravy. **Hypotéza č. 2 se zamítá.**

Hypotéza č.3: Velikost primární spádové oblasti všech zkoumaných letišť s dobou dojezdu automobilem do jedné hodiny je větší než půl milionu obyvatel.

Graf 16: porovnání velikostí spádových oblastí zkoumaných letišť



Zdroj: vlastní zpracování

V předcházejících kapitolách diplomové práce byla u každého jednotlivého zkoumaného letiště nejprve vypočítána primární spádová oblast s dobou dojezdu automobilem do jedné hodiny. Pokud by byla dojezdová vzdálenost od ostatních letišť více než 90-100 minut, byla by počítána i sekundární spádová oblast. Dle výpočtu vycházejícího z podkladů Českého statistického úřadu o počtu obyvatel v obcích byly autorem vypočítány spádové oblasti. Nejvyšší počet byl zjištěn v brněnské oblasti, která je silně zalidněná a v jejím bližším okolí žije téměř 2,5 miliónu obyvatel. Naopak nejnižší počet byl zjištěn v okolí karlovarského letiště, 600 tisíc obyvatel, jelikož jeho poloha se nachází v blízkosti německých hranic a samotný region není příliš hojně osídlen. Nicméně všechny spádové oblasti splňují stanovenou podmínku a tím pádem se **Hypotéza č. 3 potvrzuje.**

6 Závěr

Autor se v diplomové práci zabýval problematikou hlavních a největších regionálních letišť v České republice a to konkrétně v Brně, Ostravě, Pardubicích a Karlových Varech. Byl zjišťován jejich historický vývoj, současný stav s ohledem na dopad koronavirové krize a nastínění možnosti ubírání se jejich směru do budoucna, aby zachovala svůj funkční provoz.

V teoretické části byla stručně charakterizována doprava a její význam pro lidstvo. Následně byly vyjmenovány druhy dopravy a jak je můžeme dělit dle různých definic. Poté se již téma zájmu začalo soustředit výhradně na leteckou dopravu. Bylo vysvětleno její základní názvosloví a legislativní ukotvení. Dále přišly na řadu dvě nejvýznamnější mezinárodní letecké organizace a společenství sdružující letiště a letecké společnosti z celého světa. Posléze byla probrána historie vývoje letecké dopravy u nás i ve světě. Rozdělení bylo provedeno na 3 etapy: období první republiky, od konce války po revoluci a od počátku devadesátých let dvacátého století do nynější doby. Nakonec byly jmenovány typické atributy, které musí obsahovat letiště a byly vyjmenovány výkonnostní ukazatele spojené s provozem letišť, jelikož v další části jim byla věnována hlavní pozornost.

Na začátku analytické části byl autorem vypočítán podíl letecké dopravy za poslední roky v rámci osobní přepravy v ČR. Bylo zjištěno, že mezi roky 2019 a 2020 se vnitrostátní letecká přeprava více než čtyřnásobně zmenšila. To bylo z drtivé části zapříčiněno pandemií, kdy se v průběhu března předloňského roku prakticky ze dne na den zastavila osobní letecká doprava, v důvodu opatření proti šíření nemoci, a její úplný původní provoz se neobnovil do dnešního dne. Poté již byla věnována pozornost jednotlivým regionálním letištím a jejich specifikám provozu. Byla stručně shrnuta jejich historie a dosavadní vývoj, dále byly zjištěny pravidelné i nepravidelné linky současnosti a minulosti, poté byly rozebrány jejich výkonnostní ukazatelé za uplynulé desetiletí, vytyčena spádová oblast letiště podle doby trvání jízdy automobilem a nakonec byla představena možnost jejich perspektivy do dalších let.

Bylo zjištěno, že prakticky všechna letiště zaznamenala za uplynulé dva roky 2020 a 2021 více než poloviční ztrátu odbavených cestujících. Musely být dočasně rušeny pravidelné linky na dobu neurčitou, jejichž opětovný provoz se obnovuje velmi pomalu. Částečnou útěchou pro letiště může být nastávající letní sezóna (duben-říjen), kdy letiště uvádějí do provozu charterové linky ve spolupráci s cestovními kancelářemi a lákají turisty na rychlou dopravu do přímořských destinací v blízkosti jejich domovů, bez nutnosti cesty do Prahy.

Jelikož predikce návratu cestujících na letiště je značně nejistá, letiště se zaměřila na alternativní rozvoj v oblasti nákladní dopravy. V uplynulých dvou letech zaznamenali v Brně a Ostravě výrazný narůst objemu přepraveného carga a dle prohlášení zástupců letišť do médií v tom hodlají pokračovat i nadále. V Ostravském areálu letiště navíc působí opravárenská společnost, která v místních hangárech servisuje a opravuje letadla, což produkuje další značný vedlejší příjem. V Pardubicích chtějí také rozjet nákladní přepravu a zároveň chtějí do dvou let zrekonstruovat své hangáry a také poskytovat servisní činnost. V Karlových Varech zase v posledních dvou letech vzrostl zájem o leteckou školu, která se nachází přímo na pozemku jejich letiště a dokonce díky jejímu fungování téměř zdvojnásobila počet pohybů letadel za rok 2020 oproti letům předcházejícím.

Je tedy zřejmé, že letiště mají i svá jiná využití, než pouze v osobní dopravě, ale chtělo by to už vidět to pomyslné světlo na konci tunelu, kdy tahle temná doba v oblasti aviatiky skončí a konečně si opět užijeme létání bez jakýchkoliv restrikcí a opatření.

7 Seznam použitých zdrojů

7.1 Literární

KULČÁK, Ludvík. *Air traffic management.* Brno : Akademické nakladatelství CERM, 2002. 314 s. ISBN 80-7024-229-7

LAMBERT, Douglas. *Logistika : příkladové studie, řízení zásob, přeprava a skladování, balení zboží.* 2. vyd. Brno : CP Books, 2005. 589 s. ISBN 80-251-0504-0:497.00.

PRUŠA, Jiří, a kolektiv. 2015. *Svět letecké dopravy. II.* II., rozšířené vydání. Praha : Galileo Training, 2015. 647 s. ISBN 978-80-260-8309-2.

SCHULTE, Christof. *Logistika*. 1. vyd. Praha : Victoria publishing, 1994. 301 s. ISBN 80-85605-87-2.

ŠOFFER, Jiří. *Civilní letecká doprava Československa : léta 1918 – 1948.* Praha : Naše vojsko, 2019. 317 s. ISBN 978-80-206-1794-1

TOUŠEK, Radek. *Management dopravy*. Vyd. 1. České Budějovice : Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta, 2009. 125 s. ISBN 978-80-7394-172-7.

ZELENÝ, Lubomír a Luboš PEŘINA. *Doprava : dopravní infrastruktura*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola ekonomická, 2000. 106 s. ISBN 80-245-0110-4

ŽIHLA, Zdeněk a Jindřich PLOCH. *Úvod do letectví a letecké dopravy: základy letectví*. Praha : Vysoká škola obchodní v Praze, 2016. ISBN 978-80-86841-59-5.

ŽIHLA, Zdeněk, a KOL. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť.* Brno : Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-677-5.

7.2 Internetové

Airhistory.net. *Douglas DC-2.* [online] © 2018-2022 [cit.2022-03-26]. Dostupné z: https://www.airhistory.net/photo/419190/OK-AIB

Aviatická pouť. *Letiště Pardubice.* [online] © 2010 [cit.2022-02-25]. Dostupné z: https://aviatickapout.cz/cs/historie/letiste-pardubice/

Český statistický úřad. *Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2021.* [online] © 2021 [cit.2022-02-03]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112021

Ekonomický deník. *Letiště Brno.* [online] © 2018 [cit.2022-03-24]. Dostupné z: https://ekonomickydenik.cz/letiste-brno-chce-postavit-nedaleko-drah-dopravni-centrum-kamiony/

Eprogram.cz. *Letiště Leoše Janáčka Ostrava.* [online] © 2010-2022 [cit.2022-03-27]. Dostupné z: https://www.eprogram.cz/mista/1102-letiste-leose-janacka-ostrava-mosnov

IATA. *Clearing house.* [online] © 2022 [cit.2022-03-21]. Dostupné z: https://www.iata.org/en/services/finance/clearinghouse/

IATA. *Founding of IATA* [online] © 2022 [cit.2021-10-18]. Dostupné z: https://www.iata.org/en/about/history/

IATA. *Vision and Mission.* [online] © 2022 [cit.2021-10-18]. Dostupné z: https://www.iata.org/en/about/mission/

ICAO. *About ICAO.* [online] © 2022 [cit.2021-09-25]. Dostupné z: https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx

ICAO. *Historie ICAO a Chicagské úmluvy.* [online] © 2022 [cit.2021-10-22]. Dostupné z: https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx

ICAO. *Pět základních svobod.* [online] © 2022 [cit.2022-03-22]. Dostupné z: https://www.icao.int/pages/freedomsair.aspx

ICAO. *Rada ICAO.* [online] © 2022 [cit.2021-02-01]. Dostupné z: https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/Council.aspx

Idnes.cz. *Cargo a VIP přeprava na letišti Pardubice.* [online] © 2022 [cit.2022-03-12]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letiste-pardubice-cargo.A210929_155339_pardubice-zpravy_lati

Idnes.cz. *Rozšíření a prodloužení ranveje letiště Karlovy Vary.* [online] © 2022 [cit.2022-03-14]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/letiste-mezinarodni-rozsireni-draha-doprava-cestujici.A220107_644599_vary-zpravy_ba

Idnes.cz. *Ukončení monopolu ČSA a Aeroflotu na lety do Moskvy.* [online] © 2022 [cit.2022-02-24]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/od-brezna-2015-skonci-monopol-csa-a-aeroflotu-na-lety-do-moskvy.A140909_153433_eko-doprava_nio

Integrovaný dopravní systém jihomoravského kraje. *Dopravní spojení hl. nádraží Brno – Letiště Brno.* [online] © 2020 [cit.2021-12-18]. Dostupné z: https://www.idsjmk.cz/jaknalet.aspx

Katowice airport. *Roční statistiky.* [online] © 2022 [cit.2022-02-28]. Dostupné z: https://www.katowice-airport.com/cs/nase-letiste/statistiky/rocni-statistiky

Kraków airport. *Statistics.* © 2021 [cit.2022-02-28]. Dostupné z:https://www.krakowairport.pl/en/company/business/aviation-business/statistics

Kultura.cz. *Letiště Pardubice.* [online] © 2022 [cit.2022-01-18]. Dostupné z: http://www.kultura.cz/profile/39191-letiste-pardubice

Letiště Brno. *Historie letiště Brno.* [online] © 2012 [cit.2022-03-12]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/letiste/o-letisti/

Letiště Brno. *Hospodaření letiště Brno.* [online] © 2012 [[cit.2022-03-12]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/letiste/tiskove-zpravy/brnenske-letiste-bude-hospodarit-se-ztratou-5-10-milionu-korun/

Letiště Brno. *Pravidelné lety.* [online] © 2012 [cit.2022-01-12]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/pravidelne-lety/

Letiště Brno. *Sezonní pravidelné lety.* [online] © 2012 [cit.2022-01-12]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/sezonni-pravidelne-lety/

Letiště Brno. *Statistiky.* [online] © 2012 [cit.2022-01-10]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/

Letiště Brno. *Všeobecné údaje.* [online] © 2012 [cit.2022-01-05]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/b2b/vseobecne-udaje/

Letiště Brno. *Vyhledávání letů.* [online] © 2012 [cit.2022-01-07]. Dostupné z: http://www.brno-airport.cz/informace-o-letech/vyhledani-letu/

Letiště ČR. *Linky z Karlových Varů do Baku, Tel Avivu a Taškentu.* [online] © 2022 [cit.2022-01-19] Dostupné z: http://www.letistecr.cz/aktuality/z-taskentu-do-varu.aspx

Letiště Karlovy Vary. *Charterové lety z letiště Karlovy Vary do Antalye.* [online] © 2022 [cit.2022-02-05]. Dostupné z: https://www.airport-k-vary.cz/cs/tiskove-zpravy/578-z-karlovych-varu-se-bude-letat-primo-do-turecka.html

Letiště Karlovy Vary. *Historie letiště.* [online] © 2022 [cit.2022-02-12]. Dostupné z: https://www.airport-k-vary.cz/cs/historie-letiste/

Letiště Karlovy Vary. *Provozní výkony letiště.* [online] © 2022 [cit.2022-02-12]. Dostupné z: https://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/

Letiště Karlovy Vary. *Zpráva o činnosti společnosti.* [online] © 2022 [cit.2022-02-12]. Dostupné z: https://www.airport-k-vary.cz/download/file/375-Zprava_o_cinnosti_spolecnosti_2020.pdf

Letiště Ostrava. *Mapa destinací.* [online] © 2022 [cit.2022-03-13]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/destinace

Letiště Ostrava. *Historie letiště.* [online] © 2022 [cit.2022-03-13]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/historie-letiste

Letiště Ostrava. *Obnovení linky Ostrava – Praha.* [online] © 2022 [cit.2022-02-21]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/docasne-obnoveni-linky-z-ostravy-do-prahy

Letiště Ostrava. *Obnovení linky Ostrava – Varšava.* [online] © 2022 [cit.2022-03-04]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/letecka-linka-ostrava-varsava-obnovuje-provoz

Letiště Ostrava. *Růst cargo přepravy na letišti Ostrava.* [online] © 2022 [cit.2022-02-25]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/cargo-na-ostravskem-letisti-i-nadale-roste

Letiště Ostrava. *Výroční zprávy.* [online] © 2022 [cit.2022-01-30]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/vyrocni-zpravy

Letiště Ostrava. *Seznam letů.* [online] © 2022 [cit.2022-01-30]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/seznam-letu-2

Letiště Ostrava. *Základní informace.* [online] © 2022 [cit.2022-01-24]. Dostupné z: https://www.airport-ostrava.cz/p/zakladni-info

Letiště Pardubice. *Doprava na letiště.* [online] © 2021 [cit.2022-02-20]. Dostupné z: https://airport-pardubice.cz/doprava-na-letiste/

Letiště Pardubice. *Fotogalerie.* [online] © 2021 [cit.2022-03-29]. Dostupné z: https://airport-pardubice.cz/fotogalerie/

Letiště Pardubice. *Letové informace.* [online] © 2021 [cit.2022-02-27]. Dostupné z: https://airport-pardubice.cz/letove-informace/

Letiště Pardubice. *Výroční zprávy.* [online] © 2021 [cit.2022-02-25]. Dostupné z: https://airport-pardubice.cz/pro-akcionare/

Letiště Pardubice. *Základní informace.* [online] © 2021 [cit.2022-02-25]. Dostupné z: https://airport-pardubice.cz/o-letisti/

Letiště Praha. *Pro média – výroční zprávy.* [online] © 2022 [cit.2022-03-27]. Dostupné z: https://www.prg.aero/vyrocni-zpravy

Magnet Press. *Autobusové spojení Pardubice – Letiště VH.* [online] © 2014-2016 [cit.2022-02-17]. Dostupné z: https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/6057-autobusem-z-pardubickeho-letiste-do-prahy.html

Magnet Press. *Karlovarské letiště hlásí obrat k lepšímu.* [online] © 2014-2016 [cit.2022-03-29]. Dostupné z: https://www.vydavatelstvo-mps.sk/letectvi-kosmonautika/2076-karlovarske-letiste-hlasi-obrat-k-lepsimu.html

Ministerstvo dopravy. *Ročenka dopravy České republiky 2020.* [online] © 2022 [cit.2022-01-07]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2020.pdf

Ministerstvo průmyslu a obchodu. *Vnitřní trh EU – základní principy.* [online] © 2005-2021 [cit.2022-01-07]. Dostupné z: https://www.mpo.cz/cz/zahranicni-obchod/podnikani-v-eu/vnitrni-trh-eu/vnitrni-trh-eu---zakladni-principy--3363/

Planes.cz. *Zavedení linky Pardubice – Moskva.* [online] © 1999-2022 [cit.2022-03-08]. Dostupné z: http://www.planes.cz/cs/article/1932/novinky-z-planes-cz

Rozhlas Pardubice. *Nový hangár pro servis letadel na letišti Pardubice.* [online] © 1997-2022 [cit.2022-02-11]. Dostupné z: https://pardubice.rozhlas.cz/na-pardubickem-letisti-vznikne-hangar-pro-servis-soukromych-tryskacu-i-velkych-8672934

Řízení letecké dopravy České republiky. *BRNO/Tuřany.* [online] © 2021 [cit.2022-01-13]. Dostupné z: https://aim.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a2-tb-txt2.pdf

Strategie rozvoje Pardubického kraje 2021-2027. *Letecká doprava.* [online] © 2020 [cit.2022-03-17]. Dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/U0VBX1BBSzAwN0tfbmF2cmhfMjQ3OTE3MTQwMzczNjIyOTg4Ni5wZGY/PAK007K_navrh.pdf

Z dopravy.cz. *Letecké spojení Ostrava, Brno - Kyjev.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-03-12]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/ostrava-a-brno-maji-ziskat-prime-letecke-spojeni-s-kyjevem-skyup-uz-ma-povoleni-70422/

Z dopravy.cz. *Pravidelné vlakové spojení Brno – letiště Vídeň.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-02-20]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/z-brna-poprve-vyjel-primy-vlak-na-videnske-letiste-propagacni-jizda-vyjde-mesto-na-200-tisic-korun-105294/

Z dopravy.cz. *Zrušení linek ČSA do Karlových Varů.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-03-17]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/csa-prestanou-letat-do-karlovych-varu-na-letisti-zustane-jedina-linka-21472/

Z dopravy.cz. *Zrušení linek Ostrava, Brno - Kyjev.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-03-10]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/skyup-potichu-zrusil-planovane-lety-z-ostravy-i-brna-81241/

Z dopravy.cz. *Zrušení linky do Bratislavy a Košic.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-03-10]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/csa-rusi-linku-do-bratislavy-zmizi-i-vnitrostatni-linka-do-kosic-21070/

Z dopravy.cz. *Zrušení linky Ostrava - Dubaj.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-02-22]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/smartwings-konci-s-linkou-ostrava-dubaj-kraj-resi-ukonceni-smlouvy-14509/

Z dopravy.cz. *Zrušení linky Pardubice - Londýn.* [online] © 2017-2022 [cit.2022-02-15]. Dostupné z: https://zdopravy.cz/rana-pro-letiste-pardubice-ryanair-rusi-lety-do-londyna-zduvodnuje-to-maxy-26535/

7.3 Zákonodárné

Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky. *Zákon č. 49/1997 Sb.* [online]. © 2022 [cit.2021-12-18]. Dostupné z: https://www.psp.cz/sqw/sbirka.sqw?r=1997&cz=49

Úřední věštník Evropské unie. *Nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č.1008/2008.* [online]. © 2008. [cit.2021-11-27]. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj

8 Seznam obrázků, tabulek, grafů a zkratek

8.1 Seznam obrázků

Obrázek 1: letoun Douglas DC-2 v barvách ČLS 22
Obrázek 2: letiště Brno – pohled z letištní plochy na budovu nového terminálu 32
Obrázek 3: zimní letový řád 2021/2022 na lince Brno-Londýn 33
Obrázek 4: pohled na letištní terminál Letiště Ostrava 40
Obrázek 5: letiště Pardubice – terminál Jana Kašpara 50
Obrázek 6: letecký pohled na letiště Karlovy Vary 59

8.2 Seznam tabulek

Graf 1: počet odbavených cestujících na letišti Brno (2011-2021) 34
Graf 2: přepravený náklad na letišti Brno (2011-2021) 35
Graf 3: pohyby letadel na letišti Brno (2011-2021) 36
Graf 4: počet přepravených cestujících letiště Ostrava (2011-2021) 42
Graf 5: přepravený náklad na letišti Ostrava v letech (2011-2021) 43
Graf 6: počet pohybů letadel na letišti Ostrava (2011-2020) 44
Graf 7: přepravení cestující Letiště Ostrava v porovnání s blízkými letišti 2017-2021 46
Graf 8: počet přepravených cestujících – letiště Pardubice (2012-2021) 52
Graf 9: přepravený náklad (cargo) – letiště Pardubice (2012-2021) 53
Graf 10: pohyby letadel – letiště Pardubice (2012-2021) 54
Graf 11: přepravení cestující – letiště Karlovy Vary (2011-2021) 60
Graf 12: pohyby letadel – letiště Karlovy Vary (2011-2021) 61
Graf 13: porovnání počtu cestujících zkoumaných letišť s letištěm Praha (2011-2021) 64
Graf 14: porovnání odbavených cestujících všech zkoumaných letišť (2011-2021). 64
Graf 15: porovnání nákladní přepravy letiště Brno a Ostrava za roky 2016-2021 67
Graf 16: porovnání velikostí spádových oblastí zkoumaných letišť 69

8.3 Seznam grafů

Tabulka 1: mezioborové srovnání osobní dopravy v ČR (2015-2020) 30
Tabulka 2: výpočet spádové oblasti pro letiště Brno 37
Tabulka 3: výpočet spádové oblasti pro letiště Ostrava 45
Tabulka 4: výpočet spádové oblasti pro letiště Pardubice 55
Tabulka 5: výpočet spádové oblasti pro letiště Karlovy Vary 62

8.4 Seznam zkratek

ACI	Airport Council International
AOC	Air Operation Certificate
ČLS	Československá letecká společnost
ČR	Česká republika
ČSA	České/Československé aerolinie
ČSR	Československá republika
EU	Evropská Unie
HDP	Hrubý domácí produkt
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICH	IATA Clearing House
MTOW	Maximum Takeoff Weight
OEW	Operation Empty Weight
OSN	Organizace spojených národů