



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Diplomová práce

Vliv letecké dopravy na regionální rozvoj

Vypracoval: Bc. Martin Novotný

Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina Ph.D.

České Budějovice 2017

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Akademický rok: 2015/2016

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Martin NOVOTNÝ**
Osobní číslo: **E15521**
Studijní program: **N6208 Ekonomika a management**
Studijní obor: **Obchodní podnikání**
Název tématu: **Vliv letecké dopravy na regionální rozvoj**
Zadávací katedra: **Katedra ekonomiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Primárním cílem diplomové práce je, na základě výzkumu, zhodnotit dopady letecké dopravy na regionální rozvoj ve vybraném regionu České republiky. Dílčím cílem práce je návrh kvantifikace dopadů na regionální rozvoj.

Osnova:

Teoretická část

1. Letecká doprava

2. Hospodářská krize

Praktická část

3. Analýza letecké dopravy ve vybraném regionu

4. Letecká doprava jako faktor ovlivňující regionální rozvoj

5. Návrh kvantifikace dopadů na regionální rozvoj

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**

Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

Foltýnová, H., Horyna, M. (2009). *Doprava a společnost: Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum.

Kohout, P. (2010). *Finance po krizi: Důsledky hospodářské recese a co bude dál*. Praha: Grada Publishing a. s.

McCarthy, P. (2001). *Transportation economics: Theory and Practice*. Oxford: Blackwell.

Norwood, J., Casey, J. (2002). *Key transportation indicators: Summary of a Workshop*. Washington, DC: The National Academies Press.

Pruša, J. (2002). *Letecká doprava*. (1. vyd., 90 s.) Hradec Králové: Gaudeamus.

Zelený, L., Peřina, L. (2000). *Doprava: Dopravní infrastruktura*. Praha: Vysoká škola ekonomická Praha.

Wandelt, S., & Sun, X. (2015). *Evolution of the International Air Transportation Country Network from 2002 to 2013*. *Transportation Research: Part E: Logistics And Transportation Review*.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Jiří ALINA, Ph.D.**
Katedra ekonomiky

Datum zadání diplomové práce: **16. ledna 2016**

Termín odevzdání diplomové práce: **30. dubna 2017**


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.
děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
STUDENTSKÁ 13 262 02
ČESKÉ BUDĚJOVICE


doc. Ing. Ivana Faltová Leitmanová, CSc.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 22. března 2016

PROHLÁŠENÍ

„Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Vliv letecké dopravy na regionální rozvoj“ vypracoval samostatně na základě vlastních zjištění a materiálů, které uvádím v seznamu použité literatury.“

„Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č.111/1998 Sb. V platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalení plagiátů.“

V Českých Budějovicích dne 12.4.2017

.....

Martin Novotný

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji svému vedoucímu diplomové práce Ing. Jiřímu Alinovi, Ph.D. za odborné rady, vedení a pomoc při zpracování této diplomové práce, dále děkuji zaměstnancům Krajského úřadu oboru regionálního rozvoje za poskytnutí potřebných dokumentů. Velmi důležitá byla pro mne i pomoc pana Františka Heziny za anglickou korekci textu. V neposlední řadě jsem velmi vděčný své přítelkyni Dominice za její trpělivost a podporu.

Obsah

1	Úvod	4
2	Cíl práce a metodika.....	5
2.1	Cíl práce	5
2.2	Metodika	5
3	Literární rešerše.....	7
3.1	Letecká doprava	7
3.1.1	Historie letecké dopravy	7
3.1.2	Druhy letecké dopravy a leteckých společností.....	8
3.1.3	Letiště.....	11
3.1.4	Konkurence v oblasti letecké dopravy.....	12
3.1.5	Dopady letecké dopravy	14
3.1.6	Hospodářské krize a letecká doprava.....	18
3.2	Regionální rozvoj	20
3.2.1	Definice regionu	20
3.2.2	Teorie regionálního rozvoje.....	21
3.2.3	Indikátory regionálního rozvoje.....	23
3.2.4	Regionální politika.....	25
3.2.5	Nástroje regionální politiky	26
3.2.6	Způsoby financování veřejných statků	27
3.2.7	Způsoby zajišťování veřejných statků	28
3.2.8	Význam cestovního ruchu v regionálním rozvoji.....	28
4	Význam letecké dopravy pro Jihočeský kraj	32
4.1	Základní informace o letišti v Českých Budějovicích	32
4.2	Poloha.....	32
4.3	Historie letiště v Českých Budějovicích	33
4.4	Jihočeské letiště České Budějovice a.s.	34

4.5	Modernizace letiště v Českých Budějovicích	34
4.6	Pohyby na letišti v Českých Budějovicích.....	36
4.6.1	Pohyby na letišti – vnitrostátní	36
4.6.2	Pohyby na letišti – mezinárodní.....	38
5	Letiště obdobného významu	39
5.1	Letiště Pardubice.....	39
5.1.1	Provoz letiště.....	39
5.1.2	Vliv letiště na regionální rozvoj.....	40
5.2	Letiště Olsztyn-Mazury.....	41
5.2.1	Financování.....	41
5.2.2	Faktory vybudování mezinárodního letiště.....	41
6	Studie zaměřující se na leteckou dopravu a její vliv na regionální rozvoj.....	43
6.1	Osobní letecká doprava a regionální rozvoj: Příčiny a důsledky v Evropě	43
6.1.1	Výsledky studie.....	43
6.2	Dopady letišť na regionální dostupnost a sociální rozvoj	44
6.2.1	Druhy vlivů letiště na regionální rozvoj	44
6.2.2	Výsledky studie.....	45
7	Program rozvoje Jihočeského kraje.....	47
7.1	Priority pro rozvoj Jihočeského kraje 2014–2020	47
7.2	Vlivy letecké dopravy ovlivňující regionální rozvoj Jihočeského kraje	50
8	Vliv letiště v Českých Budějovicích na regionální rozvoj	51
8.1	Vliv letiště na zaměstnanost.....	51
8.1.1	Analýza vlivu letišť na zaměstnanost v regionech	51
8.1.1	Vliv letiště v Českých Budějovicích na zaměstnanost v regionu	52
8.2	Vliv letiště na cestovní ruch.....	54
8.2.1	Analýza vlivu letiště na cestovní ruch	54
8.2.2	Vliv letiště v Českých Budějovicích na cestovní ruch v regionu	54

8.3	Vliv letiště na intenzitu dopravy	60
8.3.1	Analýza vlivu letiště na intenzitu dopravy	60
8.3.2	Vliv letiště v Českých Budějovicích intenzitu dopravy v regionu	60
8.4	Financování letiště v Českých Budějovicích	63
8.4.1	Soukromý subjekt investorem letiště České Budějovice	63
8.4.2	Jihočeský kraj investorem letiště České Budějovice	63
8.4.3	Kombinace Jihočeského kraje a soukromého investora	64
9	Závěr	65
10	Summary.....	67
	Seznam literatury.....	70
	Seznam tabulek, grafů a obrázků.....	73

1 Úvod

Letecká doprava je bezesporu v dnešní době jednou z nejdůležitějších forem dopravy. Vyniká zejména svou rychlostí, komfortem a zároveň i bezpečností. V mnoha regionech je letecká doprava nejen stěžejním motorem regionálního rozvoje, ale často i jediným druhem dopravy, který spojuje region se zbytkem světa. Používá se jak pro přepravu osob, tak pro přepravu nákladů. Přináší rozsáhlé investice do míst, kde by to bez přítomnosti letiště nebylo možné a umožňuje cestovat v krátkém čase po celém světě. Letecká doprava tedy cestovní ruch změnila od základu. Jaký však vliv má letecká doprava na Jihočeský kraj, region v srdci Evropy? Má smysl investovat do Letiště České Budějovice v době, kdy v dojezdové vzdálenosti Jihočeského kraje je mezinárodních letišť hned několik a případně jaké budou mít tyto investice výsledky? Na tyto otázky se snaží diplomová práce odpovědět.

Hlavním cílem je analyzovat a kvantifikovat vliv letecké dopravy na regionální rozvoj. Jak moc a v jakých oblastech může letiště přispět k regionálnímu rozvoji? Vliv letecké dopravy nespočívá pouze v ekonomických přínosech, jako je nižší nezaměstnanost, zvyšování investic do regionu a dalších, ale má velký vliv i v sociální oblasti, v enviromentální sféře, a i ve zdravotnictví.

Výstupem této práce bude určení důležitých faktorů pro regionální rozvoj a analýza vlivů letiště právě na tyto faktory. Práce má za úkol tyto výsledky, pokud je to možné, kvantifikovat a v případě že to možné není, tak alespoň vysvětlit, jakým způsobem se dají tyto vlivy pozorovat.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem je na základě výzkumu zhodnotit dopady letecké dopavy na regionální rozvoj ve vybraném regionu na území České republiky. Do jaké míry a v jakých oblastech může letiště přispět k regionálnímu rozvoji? Vliv letecké dopavy nespočívá pouze v ekonomických přínosech, jako je například nižší nezaměstnanost, ale má velký vliv v sociální oblasti, v environmentálním směru, a i ve zdravotnictví. Výstupem této práce je určení důležitých faktorů pro regionální rozvoj a analýza vlivů letiště právě na tyto faktory. Práce má za úkol tyto výsledky, pokud je to možné, kvantifikovat a v případě, že to možné není vysvětlit, jakým způsobem se dají tyto vlivy pozorovat.

2.2 Metodika

Základní metodou pro vypracování práce je studium odborné literatury k dané problematice, a to zejména studium odborné literatury zaměřující se na leteckou dopravu a na regionální rozvoj. V části zabývající se leteckou dopravou je stěžejní porozumět problematice letectví, jeho historii a následně vlivům letecké dopavy na své okolí a jak naopak okolí ovlivňuje leteckou dopravu. Vlivy letecké dopavy nejsou pouze ekonomické, jelikož tato doprava ovlivňuje do značné míry i životní prostředí a společenský život. Část věnovaná regionálnímu rozvoji seznamuje čtenáře s regionálním rozvojem jako takovým, vymezuje jeho základy, definuje oblast jako region a seznamuje čtenáře se základními ekonomickými teoriemi, ze kterých regionální rozvoj vychází. V neposlední řadě informuje o historii, způsobech měření regionálního rozvoje a přístupech k regionální politice a popisuje nástroje pro zajištění trvalé udržitelnosti regionálního rozvoje.

Praktická část práce analyzuje význam letecké dopavy pro vybraný region. Popisuje její význam historicky a v současnosti, seznamuje čtenáře s plánovanou modernizací letiště a jejími dopady a analyzuje současnou výkonnost letiště. Další bod pojednává o letištích obdobného významu a analyzuje studie zabývající se vybranými vlivy letiště. Právě tato část je důležitá k pochopení a dotvoření představy, v jakých oblastech a jak mnoho letiště může ovlivnit region a jeho rozvoj. Aby bylo možné správně určit důležité

vlivy a priority pro rozvoj Jihočeského kraje, je nutná důkladná znalost programu rozvoje tohoto regionu. Na základě tohoto dokumentu jsou určeny priority pro regionální rozvoj Jihočeského kraje, kterými se dále práce zabývá. Posledním krokem praktické části je analýza vybraných priorit a zhodnocení vlivů letecké dopravy na tyto priority. Vyjádření vlivů probíhá tak, že v první části je vždy provedena obecná analýza vlivu letiště na vybrané priority v regionu je doplněna o nástin, jak bude analýza probíhat. V druhé části tohoto bodu probíhá už samotné vyjádření vybraného vlivu letecké dopravy na vybraný region. Tímto způsobem je postupováno u všech vybraných vlivů.

3 Literární rešerše

3.1 Letecká doprava

„Letecká doprava je jedním z nejdynamičtěji rostoucích odvětví dopravy, a to téměř ve všech jeho segmentech; je nedílnou součástí moderní světové ekonomiky, působí na její růst a je jím také zpětně ovlivňována.“ (Zelený, 2007, s. 229)

Dle Zeleného (2007) se letecká doprava orientuje zejména na rychlá spojení v mezikontinentálních vzdálenostech a nabízí také rychlá a přímá spojení mezi Evropskými regiony. Za století své existence má za sebou tento způsob dopravy nemalý progres právě díky vysoké rychlosti, pohodlí, kvalitě přepravy a v neposlední řadě také relativní bezpečnosti a spolehlivosti (Zelený, 2007).

Dle Pruši (2002) je letecká doprava nejrychlejší, nejbezpečnější a nejpohodlnější způsob přepravy osob i zboží. Dále uvádí, že letecká doprava je silně závislá na mezinárodní politické a ekonomické situaci. Jako příklad uvádí období mezi roky 1990 a 1994, kdy se zkombinoval dopad hrozby terorismu, válka v Perském zálivu a zhoršující se světová ekonomická situace. Za toto období letecké společnosti ztratily více peněz, než vydělaly za celou svou existenci od počátku existence letecké obchodní dopravy (Pruša, 2002).

Toušek (2009) charakterizuje leteckou přepravu jako rychlou přepravu na velké vzdálenosti. Uvádí, že letecká doprava zaznamenala velký nárůst poptávky zejména v kontinentální a mezikontinentální přepravě osob, ale přeprava nákladů je rovněž velice důležitou součástí (Toušek, 2009).

3.1.1 Historie letecké dopravy

Zelený (2007) uvádí, že první historický let provedli bratři Wrightové 17. prosince 1903 ve Spojených státech Amerických. Ve stejné zemi 1. ledna 1914 bylo zavedeno první pravidelné letecké spojení mezi floridskými městy St. Petersburg a Tampou. Toto spojení bylo obsluhováno hydroplánem Benoist XIV, který přepravil jednoho cestujícího za cenu 5 dolarů. První mezistátní lety na pravidelné lince Paříž – Londýn byly zahájeny 8. února 1919 (Zelený, 2007).

Ohledně data vzniku první pravidelně linky panuje nesoulad, jelikož Pruša (2002) uvádí, že tato floridský linka byla uvedena do provozu již v roce 1912. Dále doplňuje, že ke skutečnému rozmachu letecké dopravy došlo až po první světové válce, kdy začaly v Evropě vznikat letecké společnosti. Nejstarší a stále aktivní, leteckou společností je společnost KLM, která vznikla již v roce 1920. Mezi průkopníky letectví se dají počítat i ČSA, které vznikly v roce 1923 (Pruša, 2002).

3.1.2 Druhy letecké dopravy a leteckých společností

Pruša (2002) dělí leteckou přepravu mnoha způsoby. Jedním z nich je rozdělení na pravidelnou a nepravidelnou (charterovou) přepravu. Pravidelná přeprava je prováděna na základě pravidelného leteckého řádu, kdežto nepravidelná přeprava je prováděna na základě přímé objednávky, kde jsou zpravidla pronajímány celé kapacity letadel. Dále uvádí, že je možné leteckou dopravu dělit na vnitrostátní a mezinárodní. Mezinárodní se dá dále dělit dle délky letu na krátkou, střední a dlouhou (Pruša, 2002).

Zelený (2007) klasifikuje letectví do třech oblastí: komerční letectví (za účelem komerční přepravy pasažérů a nákladu), vojenské letectví (vlastní bojové aktivity a lety, které bojové aktivity podporují) a všeobecné letectví (provoz soukromě vlastněných strojů, letadla vlastněná neleteckými společnostmi a sportovní létání (Zelený, 2007).

Ryglová, Burian & Vajčnerová (2011) uvádí dělení letecké dopravy dle služeb leteckých společností následovně:

- Podle počtu míst k přepravě cestujících:
 - Aerotaxi (3-10 cestujících)
 - Malá dopravní letadla (11-30 cestujících)
 - Střední dopravní letadla (31-100 cestujících)
 - Velká dopravní letadla (101-250 cestujících)
 - Velkokapacitní airbusy (více než 250 cestujících)
- Podle doletu:
 - Krátké tratě (150-1000 km)
 - Střední tratě (1001–3000 km)
 - Dálkové tratě (více než 3000 km) (Ryglová, Burian & Vajčnerová, 2011)

Pruša (2002) dělí letecké společnosti na 4 základní kategorie – pravidelné, charterové, osobní a cargo:

- Pravidelné – společnosti poskytují pravidelnou přepravu pro veřejnost dle letového řádu (ČSA, KLM, British Airways apod.)
- Charterové – společnosti poskytují lety na objednávku, charterové lety jsou značně sezonní záležitostí, obvykle využívána například cestovními kanceláři (Fischer air, Condor apod.)
- Osobní – letecké společnosti nabízejí především přepravu osob, přeprava zboží a pošty je obvykle jen doplňkovým produktem, který představuje 10-15 % výkonu letecké společnosti (ČSA, KLM, Fisher Air)
- Cargo dopravci – dopravci nabízející lety na objednávku nebo pravidelné lety pouze pro přepravu zboží. Často se jedná o dceřiné společnosti velkých leteckých společností (Lufthansa Cargo, Maersk)

Další způsob dělení je podle rozsahu sítě na regionální dopravce (přeprava z jednoho většího centra do jednotlivých menších destinací), mezinárodní dopravce (přeprava do více států), dálkové dopravce (nabízejí přepravní služby ve velkém objemu do jiných destinací) a národní dopravce (přeprava obvykle z hlavního města do hlavních ekonomických center v dané zemi). Posledními druhy dělení jsou dle vlastnictví (soukromé a státní) a dle typu služeb/cen (klasické a nízkonákladové dopravce) (Pruša, 2002).

Toušek (2009) se věnuje především letecké nákladní dopravě a rozděluje subjekty v letecké dopravě na letecké dopravce, zasílatele a aliance leteckých dopravců

Letecký dopravce

„Letecký dopravce provozuje letadla za účelem přepravy cestujících a nákladu.“ (Toušek, 2009)

Autor uvádí, že hlavní činnosti, které musí letecký dopravce zajistit, jsou následující:

- Letecké provozní činnost – plánování a provozování letů, letový řád
- Technická provozuschopnost letadel a jejich hlavních komponentů – inspekce údržba a generální opravy
- Obchodní služby – marketing, prodej přepravních kapacit, odbavení cestujících a nákladu

- Pozemní obsluha – zásobování a plnění leteckých pohonných hmot, čištění, catering, nakládání a vykládání leteckých zásilek
- Management podniku – strategická rozhodnutí jako jsou investice, strukturou linek, outsourcingem a podobně

Zasílatelé

Zasílatelé jsou společnosti, které nabízejí letecké služby dopravců, shromažďují zásilky od odesílatelů, a i zajišťují předání příjemci. Zajišťují dále i řadu logistických služeb od shromažďování zásilek, přes paletizaci, kontejnerizaci či celní projednání nebo vyrozumění příjemců. Mohou zároveň působit jako virtuální letecký dopravce, který pod svým jménem organizuje regionální letecké přípoje.

Aliance leteckých dopravců

Aliance leteckých dopravců je stále se rozšiřující forma spolupráce mezi dvěma i více leteckými společnostmi, kteří uzavírají takzvané strategické aliance, což jsou dohody o například společném provozování linek, rozdělení teritorií či společném nákupu letadel. Cílem těchto dohod je posílení ekonomické váhy a konkurenceschopnosti leteckých společností sdružených v alianci. Mezi nejvýznamnější v dnešní době patří například Star Alliance, Oneworld Alliance nebo Wings Alliance (Toušek, 2009).

O aliancích se zmiňuje i Zelený (2007), který uvádí, že v rámci těchto aliancí je spolupráce na horizontální úrovni a liší se v každé alianci. Především se jedná o nabídku kvalitních služeb, maximálního rozsahu spojení a zejména minimalizaci nákladů. V zásadě se činnost aliancí týká následujících oblastí:

- koordinace letových řádů aliančních partnerů a harmonizace kapacit nabízených na linkách do hlavních destinací
- kompatibilita rezervačních a odbavovacích systémů
- nabídka výhodných cen do destinací aliance při kombinaci dvou či více aliančních společností v rámci jedné cesty
- vznik atraktivního aliančního Frequent Flyer Programu
- široké spektrum doplňkových služeb pro cestující v rámci aliance
- unifikace letadlového parku a opravárenských kapacit
- integrace a sdílení dalších činností (marketing, catering, handling atd.)

(Zelený, 2007)

3.1.3 Letiště

Pruša (2002) uvádí, že letiště mají v procesu letecké přepravy několik zásadních úloh. Na jednu stranu slouží pro letiště jako taková díky svému dráhovému systému pro obsluhu a stání letadel, na druhé straně slouží cestujícím v procesech odbavení, pasové a celní kontroly, nástupu do letadla a poskytují řadu doplňkových služeb (Pruša, 2002).

Zelený (2007) doplňuje o poznatek, že letadla jsou významnými shromažďovacími distribučními a spojovacími centry v rámci soudobého dopravního systému. Dnešní letiště jsou složitým provozně-technickým komplexem, který ovlivňuje život celé společnosti, a i strukturu území. Letiště poskytuje služby, které lze rozdělit do tří skupin – základní provozní služby, handlingové služby a komerční aktivity.

Základní služby zahrnují řízení letového provozu, meteorologické služby, telekomunikační služby, policii, bezpečnostní a celní služby, hasičské a zdravotnické služby, údržbu letištních ploch a budov.

Handlingové služby zahrnují široké spektrum služeb, které se dají rozdělit na 2 skupiny – ramp handling (technické ošetření, zásobování pohonnými hmotami či nakládání a vykládání zavazadel) a passenger handling (odbavení cestujících a jejich zavazadel v terminálech).

Komerční aktivity obvykle jsou poskytovány externími subjekty. Obvykle se jedná o restaurace, obchody, bary, autopůjčovny a jiné (Zelený, 2007).

Letiště dle Pruši (2007) v sobě zahrnuje několik celků o mnoha funkcích. Rozlišuje letiště jako:

- Provozní celek – jeho zásadní funkce – letový provoz
- Ekonomický celek – organizaci provozovatele letiště z hlediska komerčních aktivit
- Sociální celek – celek, kterým je zaměstnáno velké množství lidí ať již přímo v letištním provozu, tak doprovodných službách
- Součást životního prostředí – součást každé krajiny, která podstatně ovlivňuje život v přímém okolí, tak i v oblastech, přes které vedou letové koridory. Tyto vlivy jsou převážně negativní vinou hluku tak i emisí a někdy i úniku škodlivých kapalin (Pruša, 2007).

3.1.4 Konkurence v oblasti letecké dopravy

Pruša (2002) uvádí, že v době konce sedmdesátých let minulého století fungovaly téměř všechny letecké společnosti jako národní monopoly. Jedinou výjimkou byly Spojené státy, kde konkurence existovala již od začátku. Každá letecká společnost byla považována za součást identity každé země a byla i podporována ze strany státu. Byla to doba, kdy nebyly finanční výsledky vždy nejdůležitějším kritériem posuzování činnosti takových dopravců. Příkladem je likvidace belgické společnosti Sabena, která za celých 80 let existence vykazala pouze jednou kladný hospodářský výsledek. V případě téměř všech leteckých společností zasahoval v době finančních problémů stát formou subvencí. Liberalizace letecké dopravy začala koncem 70. let, kdy Spojené státy vyhlásily politiku Open Skies, která vedla k postupnému přehodnocování úlohy státu a umožňovala tržní chování v letecké dopravě.

Konkurenční boj v letecké dopravě je veden mnoha způsoby, kdy mezi nejdůležitější patří cenová politika, kvalita služeb a frequent flyer programme.

Cenová nabídka

Cenová nabídka je klasickým nástrojem konkurenčního boje. Regulace cen je v dnešní době mezi hlavními trhy značně omezená nebo prakticky neproveditelná. Podmínky nabízených cen jsou řízeny především marketingovými faktory

Kvalita služeb

Kvalita služeb je další formou konkurenčního boje. V dnešní době je již základní úroveň služeb na velmi podobné úrovni napříč leteckou dopravou. Doprava je nabízena převážně stroji pouze dvou výrobců – Boeing a Airbus. V oblasti kvality služeb leteckým společnostem zůstávají následující nástroje v konkurenčním boji:

- Rychlost a příjemnost odbavovacího procesu – odbavení je prvním kontaktem se zvolenou leteckou společností, a proto na něm velmi záleží. Společnosti mohou nabídnout například výběr místa v letadle, či využití jejich letištního salónku.
- Včasnost odletu/příletu – co nejbližší sladění letů s plánem je cílem každé letecké společnosti. Problémem je, že mimo vnitřních faktorů je pravidelnost ovlivněna vnějšími faktory, jako jsou například disponibilita letových cest, kapacity rozjezdových drah a podobně. Dodržování letových řádů je tedy z velké části mimo vliv leteckých společností, přesto tento faktor významně ovlivňuje názor

cestujících na leteckou společnost. Dalším takovým faktorem jsou například povětrnostní podmínky

- Služby na palubě – rozsah a kvalita těchto služeb se liší v závislosti na letecké společnosti, zaplacené cestovní třídě, délce cesty a konkurenci na trase. Při vysoké konkurenci se společnosti zaměřují zejména na kvalitu nabízených služeb. Mezi nabízené služby na palubách letadla patří výběr jídla, chování personálu, pohodlí sedaček, možnost připojení k internetu.
- Nabídka doplňkových služeb – mezi doplňkové služby patří například možnost parkování na letišti, doprava z/na letiště či drobné dárky a reklamní předměty.

Frequent Flyer Programme

Frequent Flyer Programme (FFP) je koncepce při získávání loajality zákazníků. V polovině 70. let minulého století přišla společnost American Airlines s tímto benefičním programem, kdy začala cestujícím poskytovat body v závislosti na ceně přepravy a délce cesty. Při dosažení určitého počtu bylo možné body vyměnit například za jiné letenky na linkách společnosti. Tento program získal celosvětovou popularitu. V dnešní době je FFP prakticky samostatnou činností v rámci leteckých společností (Pruša, 2002).

O vysoké konkurenci v letecké dopravě se zmiňuje i Zelený (2007). jako příčinu ostré konkurence vidí rozsáhlou liberalizaci. Jako odraz snahy o dosažení maximální efektivity využití techniky a snahy o dosažení optimálního, a přitom lukrativního rozdělení trhu vidí tvorbu větších uskupení leteckých společností – aliancí. Dalším důkazem ostré konkurence je dle autora vznik a rozvoj nízkonákladových leteckých společností, využívajících tzv. low-cost koncept. Vše, co takové společnosti činí, podřizují především nízké ceně (Zelený, 2007).

3.1.5 Dopady letecké dopravy

Wittmer (2011) rozlišuje tři druhy dopadů letecké dopravy a to: ekonomické, sociální a enviromentální. S tímto rozlišením pracuje většina autorů. Dále autor uvádí dvě kategorie vlivů, pozitivní a negativní. Pod pozitivní vlivy patří vlivy ekonomické a sociální, naopak vliv enviromentální je negativní.

Enviromentální dopady letecké dopravy

Whitelegg (2000) dělí enviromentální vlivy letecké dopravy na ty, které mají přímý vliv na život člověka (hluk, pozemní znečištění) a ty, které mají vliv na atmosféru.

Hluk

Hluk není pouze rušící element, nýbrž je i škodlivý. Zhoršuje zdraví, kvalitu života, znemožňuje obyvatelům v blízkosti letišť si užívat života na svých pozemcích, a dokonce i narušuje schopnost dětí ve školním věku se učit (Whitelegg, 2000). Mestre (2008) dodává, že zvuk z letecké dopravy může být slyšet na míle daleko a ovlivňuje například i život z národních parcích a ovlivňuje život a chování široké škály zvířat (Mestre, 2008). Tento element by se dal zařadit i do sociálních dopadů letecké dopravy.

Pozemní znečištění

Pozemní znečištění je dle Whitelega (2000) způsobeno zejména emisemi NO_x a VOC. V produkci NO_x a VOC zaujímá letecká doprava ve Spojených státech místo mezi čtyřmi největšími znečišťovateli ovzduší. Zbylí tři jsou elektrárny, chemický průmysl a ropné rafinérie. Tělavé organické látky (VOC) zahrnují množství toxických znečišťovatelů, včetně formaldehydu, benzenu a butadienu, které mají vliv na ozón v atmosféře, tak přímo na lidské zdraví, jako například vznik rakoviny. Mezi další znečišťující látky mající vliv na lidské zdraví řadíme: CO (bolest hlavy zpomalené reflexy, nevolnost), NO_x (dýchací problémy, poškození imunitního systému a mnoho dalšího), Ozone (náchyllost k infekcím, bolest hlavy, nevolnost), malé částice – PM (kašláním, zimnice, lapání po dechu, bolesti na hrudi), VOC (dráždění pokožky, obtíže s dýcháním, dlouhodobý vliv na funkci plic) a SO₂ (chronická bronchitida, astma) (Whitelegg, 2000).

Vliv na atmosféru a klima

Vliv na atmosféru a klima je dle Panel on Atmospheric Effects of Aviation et al., (1999) nezanedbatelný. Emise mohou způsobit radiační působení ve stratosféře změnou poměru

O₃ a zvýšení hladiny sulfátových částic a vodní páry (Panel on Atmospheric Effects of Aviation Board on Atmospheric Sciences and Climate Commission on Geosciences Environment, Resources & National Research Council, 1999). Toto je dle Whitelegga (2000) způsobeno především vlivem NO_x a CO₂. Nejen tyto emise jsou letadly vypouštěny přímo do horní části troposféry a nižší stratosféry. Právě vypouštění emisí do atmosféry způsobuje změnu koncentrací ozonu a methanu v atmosféře což vede ke klimatickým změnám (Whitelegg, 2000).

Kerner, Sýkora & Kulčák (2003) uvádí, že letecká doprava nepatří k rozhodujícím faktorům, které zatěžují životní prostředí, přesto nelze tento vliv na životní prostředí zanedbat, zvláště v místech s vysokou koncentrací, tedy v okolí letišť. Vlivy dle autorů lze rozdělit na základě rozdílného prostředí na životní prostředí na jednotlivé oblasti životního prostředí. Dělení je tedy následující: hlukové zatížení, ovzduší půda, voda, vegetaci a fauna.

Zdroje hluku jsou dle autorů rozděleny na hluk z letiště, letadla, hluk pohonných jednotek a aerodynamický hluk. Hluk z letiště nijak enormně nezatěžuje okolí. Někdy mohou vzniknout pouze problémy při přepravování cestujících mezi městem a letištem. Letadla zatěžují okolí hlukem o něco víc, a to při pojíždění, vzletu, přistání, nebo při zkouškách motorů. Hluk z pohonných jednotek je hluk z proudové pohonné jednotky a je vyvozován například díky vstupnímu ústrojí, obtékání lopatek kompresoru, spalovací komorou nebo turbínou a dalšími. Posledním zdrojem hluku je aerodynamický zvuk, který je způsoben prouděním plynného prostředí okolo letadla.

Letecká doprava patří k jednomu z významných lokálních znečišťovatelů ovzduší v oblasti letišť na okrajích měst. Zdrojem je spalování leteckých pohonných hmot. Letecké pohonné hmoty, které se momentálně používají jsou letecký benzín a letecký petrolej.

Letecká doprava se podílí také na znečišťování vod povrchových, tak i podzemních. Do povrchových a podzemních vod se dostávají emise z ovzduší a tím narušují flóru a faunu. Tento vliv však není výrazný. Nejzávažnějším problémem v této oblasti je únik leteckého paliva do těchto vod, ať již pomocí povrchového úniku nebo skladování. K ochraně fauny v okolí letišť slouží ornitologická pásma, které mají za úkol omezení střetů letadelských ptáky na letišti i v jeho okolí (Kerner, Sýkora & Kulčák, 2003).

Sociální dopady letecké dopravy

Wittmer (2011) letecká doprava přispívá k spíše pozitivně k lidskému životu. Přináší sebou pracovní příležitosti, které dále přecházejí ve všeobecnou spokojenost na okresních i krajských úrovních, přispívá k lepšímu životnímu standardu a životnímu stylu. Právě mobilita přispívá ke kvalitě života a nabízí možnost poznávání jiných zemí a jejich kultur, což dále podporuje vzájemného pochopení mezi národy. Negativním vlivem je produkovaný hluk (viz. kategorie enviromentální dopady), který naopak snižuje kvalitu života (Wittmer, 2011).

Dle "Improving the Sustainability of the Aviation Industry" (2013) má ještě jiné negativní vlivy na zdraví. Jedná se o zdraví pasažérů, kteří jsou ovlivněni například přelety skrz časové zóny, což zmate organismus, který se musí po přistání přizpůsobovat na jiný čas. Dalšími negativními vlivy na část pasažérů jsou stres, a nedostatek spánku. Tyto dopady způsobují snížení schopnosti úsudku a rozhodování, komunikace a paměti. Dalším negativním vlivem je zvýšení rizika infekce od ostatních pasažérů, díky méně vlhkému vzduchu uvnitř letadla. Zmiňováno je ještě riziko terorismu, jelikož letadla jsou častým cílem teroristických útoků a chyby leteckého managementu, který v minulosti vedly k velkému množství úmrtí. Nakonec je opět zmiňován vliv hluku, který je také negativní ("Improving the Sustainability of the Aviation Industry", 2013).

Ekonomické dopady letecké dopravy

"Improving the Sustainability of the Aviation Industry" (2013) tvrdí, že letecká doprava má klíčovou roli v celosvětové ekonomice. Přispívá k obchodní operacím, zaměstnanosti, produktivitě i exportu. Konkrétně ve Spojených státech je letecká doprava zodpovědná za 4,9 – 5,2 % HDP, dále pomohla vygenerovat ročně 1,2 trilionu dolarů a vytvořila 9,7 – 10,5 milionu pracovních míst (data z roku 2011). Zaměstnanec v letecké dopravě 105 300 dolarů hrubé přidané hodnoty (o 6 % více než průměrný americký zaměstnanec). Odvětví podporuje ekonomickou efektivitu a ekonomický růst ("Improving the Sustainability of the Aviation Industry", 2013).

Wittmer (2011) dělí ekonomické dopady letecké dopravy na čtyři základní kategorie: přímé, nepřímé, vyvolané a katalytické.

- Přímé efekty jsou spojeny převážně s vytvořením pracovních míst všeho druhu a všech náročností (od inženýrů až po uklízečky).
- Nepřímé efekty jsou spojeny zejména s poskytováním služeb pro letiště a jejich cestující (prodej zboží na letišti, dodavatelé pohonných hmot, účetní apod.).
- Mezi vyvolané účinky se řadí například multiplikační efekt pro ekonomiku vzniklá na základě zvýšení efektivní poptávky v regionu.
- Díky katalytickému efektu dochází například k celkovému zvýšení konkurenceschopnosti regionu, zvýšení turismu či zlepšení dopravní dostupnosti nebo zvýšení kvality života. Katalytický efekt je nejdůležitější a zároveň nejobtížněji měřitelný (Wittmer, 2011).

Whitelegg (2000) zmiňuje přínos k zaměstnanosti. Dle autora přínos letecké dopravy k zaměstnanosti se váže rovnou ke třem výše zmíněných kategorií. Přímé efekty jsou splněny vytvořením pracovních míst přímo na letišti, které jsou spojeny přímo s letectvím. Nepřímé efekty na zaměstnanost jsou ty pracovní pozice, které například zásobují letiště a celkově se věnují letišti, včetně obchodů, restaurací a jiných služeb, které nejsou přímo spojené s leteckou dopravou. Naopak spotřeba pracovníků, kterých pracovní pozice byly vytvořeny díky přímým a nepřímým efektům, tvoří zaměstnanost, která je považovaná za vyvolané (indukované) efekty (Whitelegg, 2000).

Článek „Improving the Sustainability of the Aviation Industry” (2013) zmiňuje, že letecká doprava nemá pouze pozitivní vliv. Mezi ekonomické problémy letecké dopravy se řadí její citlivost na vývoj cen ropy ve spojitosti s vysokým konkurenčním prostředím. V roce 2011 tvořily náklady na pohonné hmoty 33 % nákladů leteckých společností a vzhledem ke spotřebám paliva je každá změna ceny na celkových nákladech hodně znát. Například v roce 2011 zdražení galonu o jeden americký cent vedl k navýšení nákladů amerických aerolinií o 40 milionů dolarů za rok. Ceny pohonných hmot se pak promítají jak na zaměstnance aerolinií, tak na cestující, protože aerolinie ruší například část svých letů a jsou tedy menší možností pro cestující a zároveň není tolik pracovních příležitostí. S menším množstvím linek stoupá i cena letenek. Důkazem vysoce konkurenčního prostředí je například množství bankrotů leteckých společností a propuštěných pilotů kdy od roku 2001 do roku 2013 zbankrotovalo celkem 33 aerolinií a na 8500 pilotů přišlo o svou práci ("Improving the Sustainability of the Aviation Industry", 2013).

3.1.6 Hospodářské krize a letecká doprava

Dle Brčáka, Sekerky a Staré (2014) je recese jednou z částí ekonomického cyklu. Fáze recese je odborně označována také jako kontrakce a je to období, kdy výkon ekonomiky zpomaluje. Definován bývá jako období, kdy reálný produkt po dobu minimálně dvou po sobě jdoucích čtvrtletí klesá. Znaky recese jsou například odbytové potíže, pokles zisků firem, růst nezaměstnanosti, omezení investic, reálný produkt klesá směrem k potenciálnímu a je znatelný pokles zahraničního kapitálu. Pokud je recese dlouhá a hluboká, bývá nazývána jako krize. Ekonomové se dosud jednoznačně neshodli, jaká je hlavní příčina vzniku hospodářských cyklů a jaká je jejich průměrná délka. Těchto příčin je několik a je možné říci, že vznikají v důsledku nerovnoměrného vývoje agregátní nabídky a agregátní poptávky, ale i v jednotlivých odvětvích (Brčák, Sekerka & Stará, 2014).

Dle Kohouta (2010) jsou historické předěly, které dělí tok času na „předtím“ a „potom“. Jedním z těchto předělů byla i Velká deprese ve třicátých letech minulého století. Již začátkem roku 2009 bylo jasné, že finanční krize z let 2007–2008 bude podobným historickým momentem. Ačkoliv její mechanismus byl odlišný a škody znatelně menší, vliv na lidské uvažování bude podobně silný i trvalý (Kohout, 2010).

Dle Dubské (2011) hrubý domácí produkt České republiky rostl v letech 2006 a 2007 přibližně 2x rychleji, než tomu bylo v zemích Evropské unie. Ačkoliv následný pokles v roce 2009 byl téměř stejný jako v Evropské unii, dopad to mělo na českou ekonomiku výrazně tvrdší právě díky předchozím vysokým růstům hrubého domácího produktu (Dubská, 2011).

Dle Ruchiho (2014) dopad světové hospodářské krize z roku 2007 na civilní letectví byl vyčíslen na 3,5 bilionu dolarů, což pro představu činí 7,5 % světového HDP. Dle autora existuje pevné spojení mezi světovou ekonomikou a poptávkou po letecké přepravě. Při jakékoliv ekonomické krizi bude právě letecký průmysl ten, který utrpí největší škody. Krizí byl zasažen nejvíce asijsko-pacifický region, který v období mezi červnem roku 2008 a červnem 2009 zaznamenal ztrátu ve výši 14,5 %.

Jak se vyvíjela poptávka po civilních a nákladních letech je možné pozorovat na následujícím grafu. Je zde patrný výrazný propad jak v civilní, tak i v nákladní dopravě. U přepravy cestujících je viditelný propad mezi roky 2008 a 2009 a poté je možné pozorovat trvalý růst. U nákladní dopravy je situace trochu odlišná, kdy pokles začal

v roce 2008 a trval až do roku 2010, kdy se poptávka postupně vrátila na původní úroveň a poté se další tři roky držela na stejných objemech (Ruchi, 2014).

Graf 1 poptávka po letecké civilní a nákladní přepravě



Zdroj: Ruchi (2014)

Jak již bylo zmíněno, Pruša (2002) uvádí jako příkladu citlivosti letecké dopravy na hospodářské krize období mezi lety 1990 a 1994, kdy se zkombinoval dopad hrozby terorismu, válka v Perském zálivu a zhoršující se ekonomická situace a letecké společnosti za toho období prodělaly více peněz, než byly schopny za existenci obchodní letecké dopravy vydělat (Pruša, 2002).

3.2 Regionální rozvoj

Blažek a Uhlíř (2011) uvádějí, že teorií regionálního rozvoje existuje velké množství, přičemž jsou tyto teorie koncepčně hybridní, tudíž i jejich výchozí principy jsou často protikladné. Tradičně však bývají děleny do dvou velkých skupin – teorie regionální rovnováhy a teorie regionální nerovnováhy. Autoři teorie regionální rovnováhy se přiklánějí k názoru, že základní a přirozenou tendencí je vyrovnávání mezi regiony. Autoři teorie nerovnováhy (tzv. divergenční teorie) naopak tvrdí, že v průběhu vývoje dochází spíše k dalšímu zvětšování meziregionálních rozdílů (Blažek & Uhlíř, 2011).

Maier (2012) doplňuje, že pro regionální rozvoj jsou důležité charakteristiky, které se především týkají ekonomických, sociálních vlastností, nebo administrativních hledisek regionu. Regionální rozvoj zahrnuje složky jako je hospodářský rozvoj, sociální rozvoj a rozvoj jednotlivých dílčích složek (např. podnikání, doprava atd.). Všechny složky regionálního rozvoje jsou spolu propojeny, tudíž není možné se zabývat pouze jedním a konkrétním odvětvím (Maier, 2012).

3.2.1 Definice regionu

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

Leitmanová et al. (2012) uvádí, že jakákoliv úvaha vztahující se k regionálnímu rozvoji vyžaduje primárně vymezení a definování konkrétního regionu ke kterému se vztahuje. Autorka používá následující kritéria k definování regionu:

- Region je relativně homogenní území, vymezené podle relevantních kritérií, které jej vymezují od sousedů
- Region vykazuje víc vnitřních než přeshraničních transakcí
- Region vykazuje víc interních než přeshraničních externalit (Ivana Faltová Leitmanová ... [et al.], 2012).

Lacina (2007) definuje region na dvou klíčových úrovních, a to na rovině státu jak ocelku a na úrovni samotného regionu. Dělení na úrovni státu se vyznačuje dělením prostřednictvím ústředních orgánů státní správy. Uvedené zaměření má selektivní povahu

a je soustředěno na vymezené regiony. Kdežto dělení na úrovni samotného regionu je prováděno prostřednictvím orgánů regionální samosprávy (Lacina, 2007).

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

3.2.2 Teorie regionálního rozvoje

Blažek a Uhlíř (2002) zmiňují dohromady přes čtyřicet teorií regionálního rozvoje (Blažek & Uhlíř, 2002).

Dle Blažka a Uhlíře (2011) je nutné znát alespoň krátký přehled ekonomických směrů, aby čtenář pochopil množství teorií regionálního rozvoje, které jsou ekonomickými teoriemi inspirovány, nebo z nich přímo vycházejí. Jedná se o následující teorie:

- Neoklasická teorie – základním předpokladem jsou trhy, které se samy čistí k rovnováze. Neoklasičtí ekonomové jsou odpůrci státních zásahů. Teorie předpokládá existenci o rovnováze trhu a maximalizační úsilí aktérů.
- Keynesiánská ekonomie – oproti neoklasické teorii se vyznačuje menší mírou všeobecnosti a nepředpokládá existenci rovnováhy na trhu a maximalizaci aktérů. Snaží se ekonomiku usměrňovat, aby nedocházelo k nežádoucím ekonomickým jevům.
- Neomarxismus – snaží se o výraznou reformu ekonomických struktur a lze jej charakterizovat jako krajní formu sociálně reformistických přístupů. Je zde snaha nezabývat se ekonomickými otázkami izolovaně, ale řešit je v rámci obecnější teorie fungování celé společnosti.
- Neoliberalní ekonomie – na rozdíl od marxismu jsou neoliberální teorie výrazem vyhraněného metodologického individualismu. Neoliberální směry bývají označovány jako makroekonomické rozšíření neoklasické teorie. Tato ekonomie má představovat alternativu ke keynesiánství.
- Institucionální ekonomie – Tato teorie, na rozdíl od všech předchozích, nikdy nedosáhla v srovnatelně velkého uplatnění v praxi. Institucionální ekonomie je

přínosná při objasňování vzniku a vývoje ekonomických rozdílů mezi zeměmi a regiony, ale i při objasňování evolučních změn v ekonomice. Na rozdíl od neoklasického modelu ekvilibria a marxistického paradigmatu, které vidí ekonomické procesy jako výsledek předem známých strukturálních omezení, institucionální ekonomie vidí tyto procesy jako dynamické změny s předem neznámým výsledkem (Blažek & Uhlíř, 2011).

Leitmanová et al. (2012) tvrdí, že teorii regionálního rozvoje lze klasifikovat mnoha způsoby v závislosti na přijetí různých kritérií. Tradičně bývají děleny do dvou velkých skupin – konvergenční a divergenční. Základní rozdíl je v přiřazování většího významu mechanismům a procesům vedoucím k nivelaci nebo naopak považují za silnější procesy a mechanismy diferenciační. Hlavní tendence dle autorky jsou: lokalizační teorie, teorie regionálního růstu a teorie regionálního rozvoje

- Regionální rozvoj bývá chápán pouze v kontextu materiálních determinant, které jsou výsledkem hospodářského růstu.
- U regionálního růstu byl primární záměr snižovat regionální rozdíly (Ivana Faltová Leitmanová ... [et al.], 2012).
- Blažek a Uhlíř (2011) tvrdí, že lokalizační teorie je považována za předchůdce teorií regionálního rozvoje. Je výrazně neoklasicky založená a jejím cílem bylo nalezení faktorů ovlivňujících lokalizaci ekonomických aktivit a vysvětlení prostorového rozdělení ekonomiky (Blažek & Uhlíř, 2011).

Současné období

Současné období datují Blažek a Uhlíř (2002) od druhé poloviny 70 let do současnosti. Toto období označují za třetí období regionální politiky a konstatují, že je do značné míry eklektické s výrazným zastoupením institucionálních a neoliberálních přístupů. Současné přístupy k řešení regionálních problémů zdůrazňují zejména podporu vznikajícím malým a středním firmám a podporu šíření technických inovací. Dále se snaží o decentralizační opatření ve veřejné správě (Blažek & Uhlíř, 2002).

Dle Wokouna (2008) se tradičně teorie regionálního rozvoje dělí na 2 základní skupiny – konvergenční teorie a divergenční teorie.

- Konvergenční teorie – předpokládají, že přirozenou základní tendencí regionálního rozvoje je tendence ke snižování rozdílů mezi regiony
- Divergenční teorie – za základní tendenci regionálního rozvoje je považována zvyšování regionálních rozdílů.

Základní rozdíl mezi teoriemi je rozdílná váha přiřazovaná k diferencčním a nivelačním mechanismům u role fiskální politiky (Wokoun, 2008).

3.2.3 Indikátory regionálního rozvoje

Hrabánková (2011) vysvětluje indikátor jako kvantitativní nebo kvalitativní proměnou, která poskytuje prostředky k posouzení regionálního rozvoje. Indikátory slouží o míře udržitelnosti nebo naopak neudržitelnosti rozvoje.

Píšová et al., (2006) uvádí, že indikátor má stejný význam jako jeho český překlad – ukazatel. Pro účely programování, monitorování a evaluace lze pojem indikátor chápat jako způsob měření daného cíle, mobilizovaných zdrojů, dosaženého efektu, kvalitu programu nebo kontextových proměnných. Dále autor uvádí, že indikátory kontextové zabezpečují kvantifikaci informací o sociálních, ekonomických a ekologických situacích a mohou je identifikovat v určitém čase (Píšová, Grolig, Straková, Souček, Ježdík & Chladil, 2006).

Požadavky na indikátory

Dle Hrabánkové (2011) pokud mají být indikátory použitelné, musí být splňovat řadu kritérií. Musí být např.: významné, jedinečné, měřitelné, spolehlivé, srovnatelné, pochopitelné, reprezentativní, průhledné, musí mít vypovídající schopnost, musí být správně načasované, transparentní a nesmí být zatíženy významnými chybami.

Typy indikátorů

Strukturální indikátory jsou závazné pro hodnocení strukturálních aktivit uznávané Evropskou unií. Jsou rozděleny do šesti oblastí posuzování a je jich celkem 14. Jedná se o následující indikátory:

- Ekonomická úroveň:
 - HDP na obyvatele
 - HDP na aktivní pracovní sílu
 - Parita kupní síly obyvatele
- Zaměstnanost
 - Zaměstnanost v kategorii 15-64 let v poměru k počtu obyvatel této skupiny
 - Zaměstnanost v kategorii 55-64 let v poměru k počtu obyvatel této skupiny
 - Podíl dlouhodobě nezaměstnaných v regionu z celkového počtu nezaměstnaných
 - Variační koeficient nižších územních jednotek uvnitř regionu
- Vzdělanost
 - Podíl obyvatel 20-24 let s ukončeným všeobecným nebo odborným vzděláním v poměru k celkovému počtu obyvatel tohoto věku
 - Podíl prostředků na vědu a výzkum
- Podnikatelské investice
 - Objem investic do privátního sektoru
- Chudoba podle sociálních transferů
 - Počet obyvatel s příjmovou úrovní pod hranicí chudoby
- Životní prostředí
 - Procentuální změny emisí CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PFC a SF₆ proti stanovenému bazickému období
 - Spotřeba energie
 - Index objemu přepravy

Český statistický úřad použil ve své publikaci Regionální rozdíly v demografickém, sociálním a ekonomickém vývoji Jihočeského kraje v letech 2000-2005 následující oblasti ukazatelů:

- Demografické prostředí, sídelní infrastruktura
- Sociální prostředí
- Ekonomické prostředí
- Infrastruktura, poloha, dostupnost, životní prostředí (Hrabánková, 2011)

Leitmanová et al. (2012) volí pro hodnocení regionálních rozdílů následující indikátory:

- Míra nezaměstnanosti – počet nezaměstnaných v procentech
- Kriminalita – počet trestných činů na 10 tisíc obyvatel
- Průměrné procento pracovní neschopnosti – jak velký podíl tvoří dny pracovní neschopnosti na celkovém počtu dnů, které by byly odpracovány, kdyby byli všichni pojištěnci práce schopni
- Index stáří – podíl obyvatel nad 65 let na počtu obyvatel pod 15 let
- Podíl obyvatel v produktivním věku – podíl obyvatel ve věku 15 až 64 let na celkovém počtu obyvatel (Ivana Faltová Leitmanová ... [et al.], 2012)

3.2.4 Regionální politika

Dle Wokouna (2008) byly regionální problémy odjakživa vnímány jak obyvatelstvem, tak i odborníky, vládami i samosprávou. Vlastní regionální politika ale není až tak stará. Počátky regionální politiky sahají do třicátých let dvacátého století, do období velké hospodářské krize, kdy byla Velká Británie postavena před problém, jak řešit dopady krize v průmyslových regionech. Od těchto dob se regionální politika ve Velké Británii rozvíjela neustále (Wokoun, 2008). Stejskal a Kovárník (2009) doplňují, že za posledních 20 let mnohé země vyspělého světa a Evropské unie reformovali její ponětí a zaměřili se podrobněji na definované cíle. Byly změněny i cílové segmenty, kterými se staly nově vytvořené regiony, mikroregiony a spádové oblasti spravované municipalitami (Stejskal & Kovárník, 2009).

Wokoun (2008) uvádí, že hlavním dokumentem Evropské unie v této problematice se stala Evropská charta regionálního plánování z roku 1983, která se zaměřuje na následující cíle:

- Vyvážený socioekonomický rozvoj regionů
- Zlepšování životních podmínek
- Zodpovědné zacházení s přírodními zdroji a ochrana životního prostředí
- Racionální využívání území

Evropská charta regionálního plánování také obsahovala poprvé dohodu o důležitých prostorových cílech v Evropě (Wokoun, 2008).

Dle Laciny (2007) lze konstatovat, že regionální politika státu v první řadě představuje soubor opatření a nástrojů, pomocí kterých by mělo dojít ke zmírnění nebo odstranění v ekonomickém rozvoji regionů. Prioritami přitom jsou celkový hospodářský růst ústící ve zlepšování životních podmínek obyvatel, růst počtu pracovních míst, zvyšování kvalifikace občanů a dostupnost nejdůležitějších služeb (Lacina, 2007).

3.2.5 Nástroje regionální politiky

Dle Stejskala a Kovárníka (2009) je pro zajištění trvale udržitelného rozvoje daného regionu uplatňování určitých přístupů a předem definované veřejné politiky. Tyto přístupy, respektive nástroje se dělí na makroekonomické nástroje a mikroekonomické nástroje.

Makroekonomické nástroje

Použití těchto nástrojů je limitované dalšími cíli národohospodářské politiky. Mezi tyto nástroje patří:

- Fiskální politika – regionalizace daní a odvodů, snížená sazba daní v podporovaných regionech
- Monetární politika – usnadnění přístupu k úvěrům v určitých regionech
- Protekcionismus – uvalení cel nebo například limitů na dovoz (Stejskal & Kovárník, 2009).

Lacina (2007) doplňuje k fiskální politice, že je založena na meziregionálním přerozdělování finančních prostředků a dochází zde k tzv. principu solidarity, kdy vysoce příjmové regiony odvádějí do státního rozpočtu více finančních prostředků, než kolik jich zpětně získají. Dále uvádí, že použití makroekonomických instrumentů je v regionální politice značně omezené, právě díky střetu s národohospodářskými cíli (Lacina, 2007).

Mikroekonomické nástroje

Většinou se jedná o cílené ovlivňování ekonomických subjektů při jejich rozhodování. Jedná se o:

- Relokaci pracovních sil – úplná nebo částečná úhrada nákladů na stěhování, výkup nemovitostí nebo podpora při nákupu nového domu či bytu.
- Relokaci kapitálu – podpora přímých zahraničních investic, daňové zvýhodnění či subvence (Stejskal & Kovárník, 2009).

Lacina (2007) k tématu uvádí, že subvencemi bývají časově omezeny na období několika let. Subvence může mít různé formy. Rozeznáváme kapitálové subvence, subvence na pracovní sílu, subvence na hotovou produkci, subvence na dopravu, subvence na poskytování levných půjček, prodej pozemků za snížené ceny a snížení daní (Lacina, 2007).

3.2.6 Způsoby financování veřejných statků

Dle Petkové (2004) způsob financování veřejných statků ovlivňuje především charakter těchto statků a je určen tím, zda jde o čistě veřejný statek nebo o smíšené veřejné statky a poté zda jde o lokální, regionální nebo národní statky. Autorka rozděluje způsoby získávání financí pro veřejné statky na dvě kategorie, kterými jsou daňová cena a uživatelské poplatky.

Daňový způsob financování

Daňový způsob financování je hlavním zdrojem financování čistých veřejných statků. U těchto statků není možné změřit podíl jednotlivce na spotřebě, tudíž není možné stanovit cenu za jednotku spotřeby čistého veřejného statku. Daňové příjmy obcí by měly být hlavním zdrojem financování čistých lokálních veřejných statků. Daňové příjmy regionů by měly být hlavním zdrojem financování regionálních veřejných statků.

Uživatelský poplatek

Uživatelský poplatek jako cena za spotřebu lokálních nebo regionálních veřejných statků se využívá u tzv. smíšených veřejných statků. Užívání těchto poplatků je považována teorií místních financí za efektivnější, spravedlivější a slušnější. Uživatelský poplatek představuje cenu za spotřebu měrné jednotky veřejných statků, které užívá občan (Peková, 2004).

3.2.7 Způsoby zajišťování veřejných statků

Dle Pekové (2004) je zabezpečování veřejných statků klíčovou úlohou územní samosprávy. Tyto veřejné statky mohou být dle autorky zabezpečovány třemi možnými způsoby:

- Ve veřejném sektoru – prostřednictvím vládních neziskových organizací, které jsou k tomuto účelu zřízeny
- Veřejnou zakázkou – zadání zakázky soukromému sektoru
- Partnerstvím – společnou participací soukromého a veřejného sektoru například pomocí založení nových společných podniků (Peková, 2004).

3.2.8 Význam cestovního ruchu v regionálním rozvoji

Cestovní ruch se stal v posledních desetiletích významným celosvětovým fenoménem, zejména jako důležitá součást tzv. průmyslu volného času. Jeho ekonomické, ekologické, sociální, politické, kulturní a mnohé další dopady jsou neoddiskutovatelnou součástí proměn dnešního světa. Zkušenosti z českých i slovenských měst, obcí i regionů ukazují, že místní obyvatelé i vedení radnic vkládají velké naděje do využití cestovního ruchu. Vidí v něm zdroj příjmů pro obec i možnost vytváření nových pracovních příležitostí. Foret (2013)

Ekonomický aspekt

Navrátil (2012) zmiňuje nezanedbatelné ekonomické rozměry cestovního ruchu. Cestovní ruch přispívá přímými (výdaje domácích a zahraničních turistů) a nepřímými zdroji (vytvoření pracovních míst, výdaje turistů zvyšující příjmy i mimo oblast cestovního ruchu, díky daním poplatkům atd.). Cestovní ruch v destinaci přispívá i

k zviditelnění cílového místa a může přispět k propagaci za jinými účely. V případě cestovního ruchu je nejčastěji zdůrazňován význam multiplikačního efektu investic do cestovního ruchu. Tento efekt má dle autora tři stádia:

- Přímé výdaje – výdaje vynaložené turisty v dané destinaci za zboží, hotely, služby, dále z exportu a investic vyvolaných cestovním ruchem
- Nepřímé výdaje – zahrnují mnoho mezipodnikových transakcí, které vyplývají z přímých nákladů, jako je např. nákup zboží hoteliéry od místních dodavatelů a nákup těchto dodavatelů od velkoobchodníků
- Vyvolané výdaje – zvyšující se spotřební výdaje vyplývající z osobních přímých výdajů. Např. nákupy zaměstnanců v cestovním ruchu (Navrátil, 2012).

Palatková (2011) rozebírá hlavní typy mezinárodních ekonomických vztahů v turismu. Řadí mezi ně mezinárodní pohyb služeb, mezinárodní pohyb zboží, mezinárodní pohyb kapitálu, mezinárodní pohyb vědecko-technických poznatků a mezinárodní pohyb pracovních sil.

Mezinárodní pohyb služeb

Mezinárodní pohyb služeb významně ovlivňuje každý region. Za službu jsou z hlediska mezinárodního obchodu považované výkony určené pro trh nemající materiální podobu hmotných statků.

Mezinárodní pohyb zboží

Mezinárodní pohyb zboží ovlivňuje turismus v několika směrech. Země, které jsou významnými vývozci zboží bývají zároveň i hlavními zdrojovými trhy pro turismus. Za druhé řada rozvojových zemí je závislá při budování infrastruktury turismu právě na zbožových importech.

Mezinárodní pohyb kapitálu

Mezinárodní pohyb kapitálu zahrnuje hlavní dvě součásti: pohyb přímých zahraničních investic a pohyb portfoliových investic. Přímé zahraniční investice zahrnují základní kapitál, reinvestovaný zisk i ostatní kapitál. Portfoliové investice označují čistý příliv plynoucí z cenných papírů. Jsou to podíly, akcie, fondy či přímé nákupy podílů na místních trzích.

Mezinárodní pohyb vědecko-technických poznatků

Mezinárodní pohyb vědecko-technických poznatků lze chápat jako platformu pro výměnu poznatků a zkušeností v rámci segmentu turismu. Dále je turismus ovlivňován díky využití licencí, patentů a ochranných známek.

Mezinárodní pohyb pracovních sil

Mezinárodní pohyb pracovních sil označuje pohyb jednoho ze základních výrobních faktorů. Tento faktor má velký význam jak na trzích rozvojových, tak na trzích rozvinutých (Palatková, 2011).

Sociokulturní vlivy

Dle Navrátila (2012) tvrdí, že cestovní ruch svou podstatou fyzického cestování z místa na místo konfrontuje vzdálené kultury a přispívá ke snižování kulturní rozdílnosti. Cestovní ruch působí na cílovou kulturu tlakem na komodifikaci kulturních prvků a standardizací jejich nabídky. Výsledkem toho je ztráta autenticity a scénizace vlastní kultury, což vede i k destrukci sociálního řádu cílové společnosti a ztrátě identity (Navrátil, 2012).

Palatková (2011) uvádí následující pozitivní sociálně kulturní vlivy:

- Zvýšená podpora tradiční kultury a projevů etnické sounáležitosti
- Revitalizace tradičního umění, festivalů a jazyka
- Přerušení negativních stereotypů
- Nárůst sociálních příležitostí
- Nové sociální a ekonomické příležitosti potlačující sociální nerovnosti
- Více možností trávení volného času k relaxaci, sportovním a kulturním aktivitám pro obyvatele
- Podpora vzdělávání, kulturních, sportovních a dalších zařízení zvyšujících kvalitu života obyvatel

Mezi negativní sociálně kulturní vlivy autorka řadí:

- Změny tradičních řemesel v zájmu vyhovět poptávce návštěvníků
- Znehodnocení tradičních aktivit, degenerace místního jazyka a zásahy do soukromí

- Posílení negativních stereotypů a růst komercializace, zavlečení cizorodých prvků
- Demonstrační efekt
- Napětí mezi obyvateli a návštěvníky i mezi obyvateli samotnými
- Ztráta přístupu rezidentů k místům a zařízením určeným k trávení volného času a odpočinku
- Přelidnění, dopravní kolaps, zvýšená kriminalita

Dále tvrdí, že je možné vymezit vliv turismu na okolní prostředí pomocí zkoumání vztahů globálních problémů světové ekonomiky. Jde o problémy přírodně-sociální, antroposociální a intersociální (Palatková, 2011).

Enviromentální vlivy

K nejdůležitějším enviromentálním vlivům dle Navrátila (2012) patří:

- Spotřebovávání přírodních zdrojů – především sladká a pitná voda, ostatní lokální energetické a potravinové zdroje a zábory půdy a degradace krajiny
- Znečišťování ovzduší – tuhé odpady a skládkováním, produkce odpadních vod
- Stavební činnost narušující ráz krajiny
- Degradace přírodního prostředí narušováním ekologické rovnováhy často citlivých ekosystému turisticky atraktivních míst

Dále dle autora do skupiny enviromentálních vlivů patří:

- Ovlivnění využití země a zdrojů
- Vliv na vegetaci
- Vliv na divokou zvěř
- Vliv na horské prostředí
- Vliv na mořské a pobřežní oblasti
- Vliv na vodní zdroje
- Odpadkové hospodaření
- Vliv cestování (Navrátil, 2012)

4 Význam letecké dopravy pro Jihočeský kraj

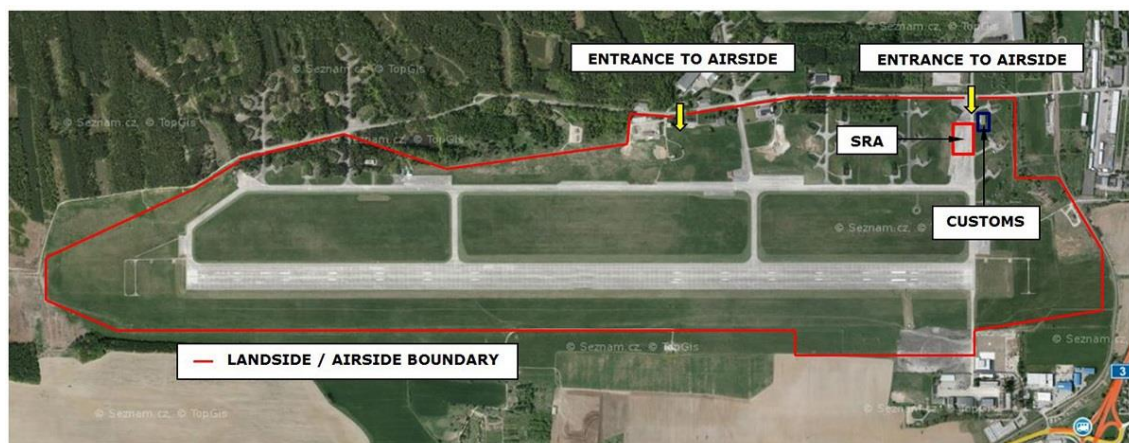
4.1 Základní informace o letišti v Českých Budějovicích

Letiště má charakter vnitrostátního neveřejného mezinárodního letiště. Letiště začalo vznikat v první třetině 20. století. Většina minulosti letiště je spojena s vojenským provozem. Od roku 2005 je v rukou společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s., jejíž vlastníci jsou Jihočeský kraj a město České Budějovice. Jihočeský kraj usiluje o zavedení mezinárodního veřejného leteckého provozu.

4.2 Poloha

Letiště má výhodnou polohu přibližně uprostřed jihočeského kraje. Nachází se přibližně 6,5 kilometrů od centra jihočeské metropole Českých Budějovic v areálu bývalého vojenského letiště v Plané u Českých Budějovic. Letiště se rozkládá na více než 300 hektarech. Dostupnost letiště zajišťuje mezinárodní silnice E55, která zajišťuje spojení mezi Českými Budějovicemi a Rakouskem (směr Linec). Nejbližší mezinárodní letiště se nachází v Praze (Letiště Václava Havla) a letiště v Linci. Obě letiště jsou vzdálena přibližně 2 hodiny jízdy automobilem.

Obrázek 1 Situační plán letiště v Českých Budějovicích



Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

4.3 Historie letiště v Českých Budějovicích

Vznik letiště je datován do první třetiny 20. století, kdy letectví zažívalo veliký rozvoj. Aeroklub České Budějovice se proto rozhodlo k výstavbě letiště nedaleko Českých Budějovic. Byly vybrány pozemky u Plané. Garantem stavby se stalo město České Budějovice. Výstavba začala 6. prosince roku 1932. Stavbu financoval Českobudějovický Pomocný Sbor a dále veřejnou sbírkou, do které přispěla například Českobudějovický spořitelna, Ministerstvo veřejných prací, Ministerstvo národní obrany, či firma bratří Petříků. Stavba letiště byla dokončena 13. prosince 1937, kdy také mohl být zahájen provoz.

V roce 1935 zde byly zřízeny takzvané četnické letecké hlídky jako důsledek nárůstu fašismu. Zrušeny byly 15. března 1939. Četnická letecká hlídka měla před svým zrušením několik úspěšných zásahů.

Čistě vojenské letiště se z budějovického letiště stalo až s nástupem nacistického režimu, když zde Luftwaffe umístilo svou leteckou školu a letiště sloužilo jako záložní letiště pro útvar 4. letecké armády. Aktivita Luftwaffe zde skončila 4. května 1945, kdy se zbytky letuschopných letadel přemístily do Pasova.

V květnu 1945 přechází letiště opět pod české velení. V červnu 1945 je zřízená 2. Letištní peruč, jejíž hlavním úkolem je odminování pozemků a budov letiště, ochrana před rabováním a inventarizace leteckého materiálu. Jedním z úkolů 2. Letištní peručě je i provádění a organizace oprav a odtud se začíná datovat historie leteckých oprav, která trvá po celou vojenskou historii letiště.

Konec vojenského letectví se datuje k 31. prosince 2005. Po tomto datu přebírá správu areálu společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. a začíná éra civilního letectví.

4.4 Jihočeské letiště České Budějovice a.s.

Společnost byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Českých Budějovicích – oddíl B, vložka 1450 dne 17. srpna 2005. Zakladateli a zároveň majiteli společnosti jsou Jihočeský kraj a Statutární město České Budějovice.

Základní údaje o společnosti:

Název:	Jihočeské letiště České Budějovice a.s.
Právní forma:	Akciová společnost
Adresa:	U Zimního stadionu 1952/2, České Budějovice 7, 370 01 České Budějovice
IČO:	260 93 545
Základní kapitál:	2 000 000 Kč

Společnost úspěšně prošla v roce 2005 auditem Úřadu pro civilní letectví a získala licenci pro vnitrostátní letecký provoz. Dne 15. dubna oficiálně zahájila letecký provoz. V roce 2007 Vláda České republiky rozhodla o převodu areálu do vlastnictví Jihočeského kraje. Kraj poté podepsal smlouvu se společností Jihočeské letiště České Budějovice a.s. smlouvu o nájmu, provozování a správě Letiště České Budějovice. Právě zde vznikly první kroky vedoucí k modernizaci a rekonstrukci letiště.

4.5 Modernizace letiště v Českých Budějovicích

Letiště chce být otevřeným mezinárodním leteckým přístavem, kam budou létat s rozpětím křídel do 36 metrů. Taková letadla využívají například společnosti ČSA nebo Travel service. Tyto společnosti využívají převážně letadla typu Boeing 737, Airbus 319, Airbus 320 a Airbus 321. Letadla tohoto typu dopravují cestující převážně na dovolené po evropském kontinentu. Aby sem mohla létat, je třeba provést modernizaci letiště. Modernizace byla rozdělena do 2 etap.

První etapa byla zahájena v prosinci roku 2009. Do této první etapy spadá například zasíťování areálu, rekonstrukci jednu z bývalých vojenských budov na administrativní budovu a rekonstrukci řídicí věže. První etapu modernizace financoval Jihočeský kraj a město České Budějovice. První část modernizace stála 60 milionů korun a dokončena byla v červnu 2010.

Obrázek 2 zrekonstruovaná řídicí věž-první etapa druhé fáze modernizace



Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

Druhá etapa modernizace je rozdělena na 2 fáze. První fáze byla zahájena v červnu 2015 a obsahuje opravu vzletové a přistávací dráhy, výstavbu vrátnice, inženýrských sítí a vnitroareálové komunikace. Náklady na tuto část jsou 115,2 milionu korun a investorem je Jihočeský kraj. V druhé fázi se počítá s pořízením světelného vybavení, navigačních zařízení, výstavbou terminálu a dalších přístupových komunikací a parkovišť pro cestující a veřejné osvětlení. Práce by měly začít v první polovině roku 2017. Investorem stavby je opět Jihočeský kraj a náklady by neměly přesáhnout 500 milionů korun. Tato část by měla být dokončena v roce 2018.

Po dokončení stavby přijde na řadu proces certifikace pro veřejný mezinárodní provoz.

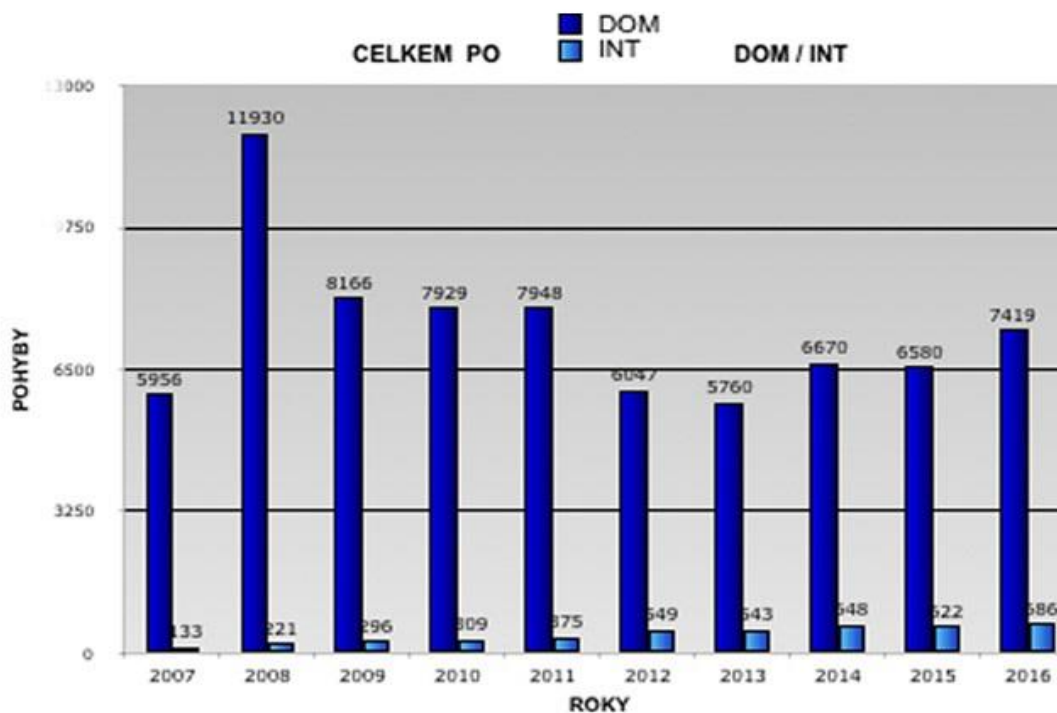
4.6 Pohyby na letišti v Českých Budějovicích

Letiště v Českých Budějovicích je závislé do velké míry na klimatických podmínkách, které výrazně ovlivňují počet pohybů na letišti. Důvodem je absence světelného a radionavigačního vybavení. Na letišti jsou povolena přistání pouze za dne a za dobrých světelných i povětrnostních podmínek.

4.6.1 Pohyby na letišti – vnitrostátní

Vnitrostátní lety jsou silně převažující pohyby na letišti v Českých Budějovicích. Co se četnosti týká, je z dat vidět silná závislost na ekonomické krizi. Letišti ve vnitrostátních letech meziročně mezi lety 2008 a 2009 poklesly domácí pohyby z 11 930 na 8 166, tedy přibližně o 30 %. V dalších 2 letech až do roku 2011 (včetně) pohyby na letišti byly na přibližně stejné úrovni jako v roce 2009. Další pokles je zřejmý po krizi v roce 2011, kdy vnitrostátní lety poklesly ze 7 948 na 6 047. Tento pokles je opět připisován na vrub ekonomické krize, kdy poklesly především sportovní a zájmové lety. Od roku 2012 se ještě počet pohybů na letišti nevrátil na čísla před krizí v roce 2011.

Graf 2 domácí a mezinárodní pohyby

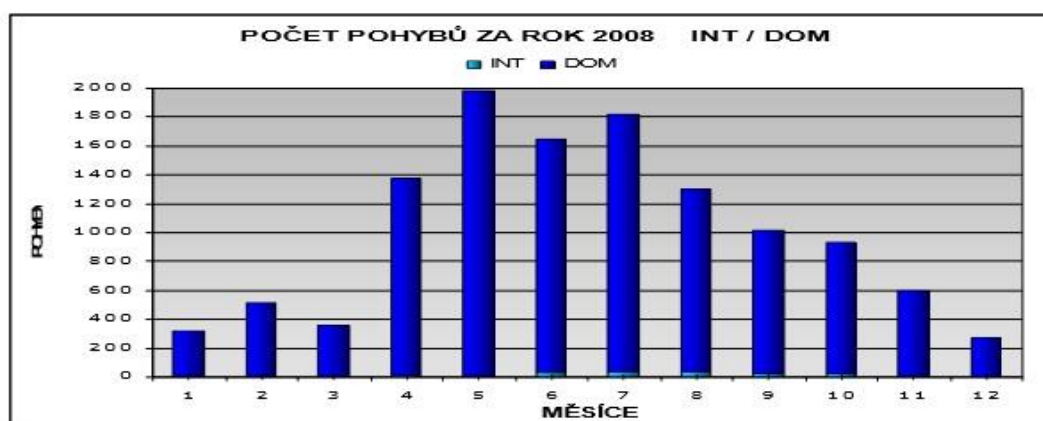


Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

Co se složení vnitrostátních letů týká, tak zde převažují malá letadla. O velkou část provozu se starají letecké školy, dále se jedná o turistické lety a lety obchodního charakteru. Pozitivním trendem je zvyšující se ziskovost provozu (zisk z jednoho odletu a přistání), jelikož letiště v Českých Budějovicích rok od roku využívají více větší letadla, ze kterých je i větší zisk než z letadel malých.

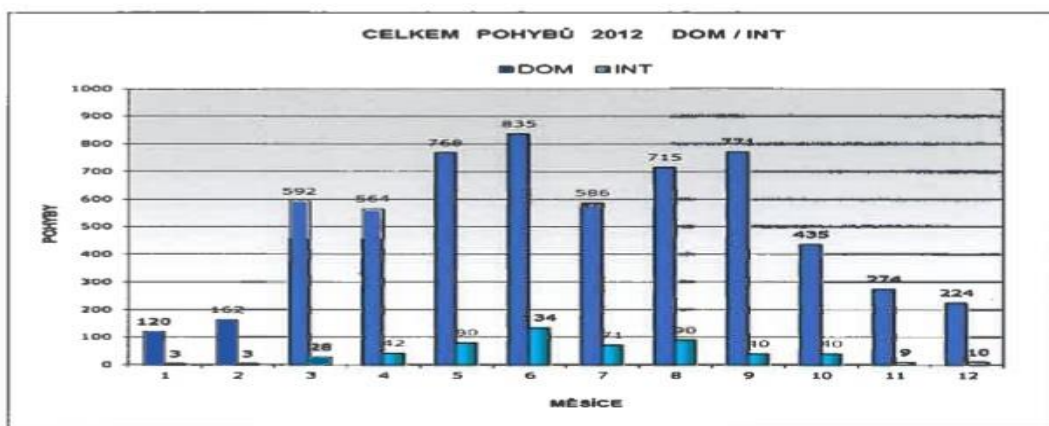
Provoz na letišti je celoroční, ovšem je zde vidět výrazná sezónnost. Vše závisí především na počasí. Nejslabší provoz je na letišti v zimních měsících. Při silných zimách je znatelný výrazný nárůst až v dubnu, pokud je zima slabší, pohyby se výrazně zvedají již v březnu. Hlavní sezóna tedy začíná v březnu (dubnu) a končí na přelomu září a října. Nárůsty pohybů mezi nejslabšími měsíci a hlavní sezónou jsou 5 až 8násobné. Tento trend je každý rok téměř stejný, viz tabulky a data z let 2008 a 2012.

Graf 3 počty pohybů v jednotlivých měsících za rok 2008



Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

Graf 4 počty pohybů v jednotlivých měsících za rok 2012

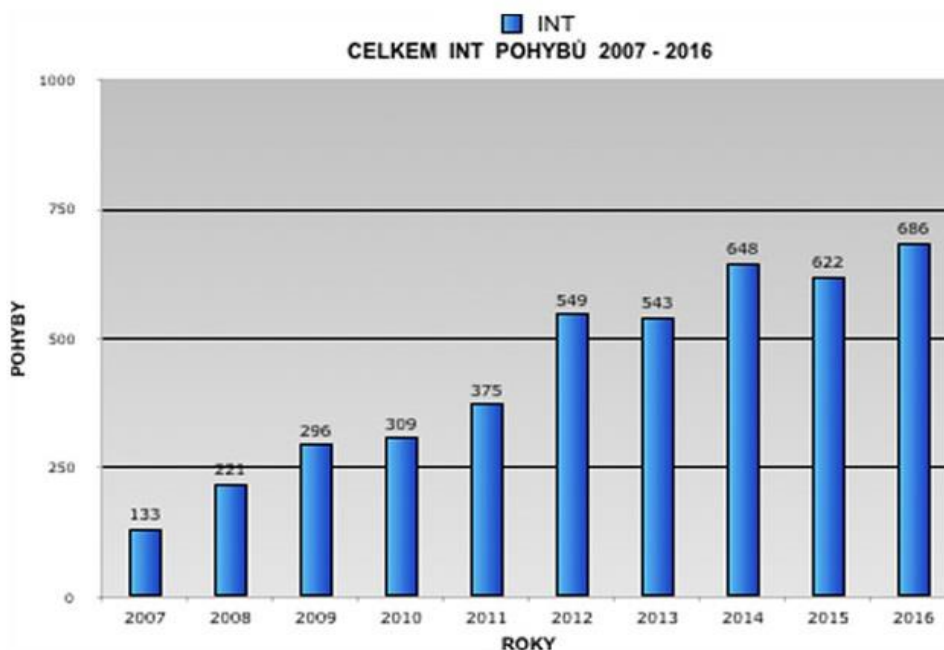


Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

4.6.2 Pohyby na letišti – mezinárodní

Mezinárodní lety vykazují podstatně pozitivnější trend. Za sledované desetileté období ukazují čísla o pohybech neustálý nárůst (až na rok 2015, kdy byl lehký propad.) jejich počet narostl více než 5krát.

Graf 5 počty mezinárodních pohybů na letišti za období let 2007 - 2016



Zdroj: <http://www.airport-cb.cz/>

Co do složení, do příletů převažují zejména malá sportovní letadla z Rakouska a Německa, jejichž majitelé si chtějí prohlédnout krásu jižních Čech. Nezřídka přiletí letadla ze Švýcarska, Polska či dokonce z Anglie. Pro majitele letadel, která naopak odlétají, jsou stále populárnější destinace, jako jsou Itálie či Chorvatsko.

5 Letiště obdobného významu

Tato kapitola se zabývá představením letišť podobných letišti v Českých Budějovicích. Na základě znalostí o těchto letištích je možné blíže odhadnout, jaký by mělo letiště v Českých Budějovicích vliv na ekonomický, ekologický i sociální rozvoj v regionu.

5.1 Letiště Pardubice

Nejbližší a zároveň nejvíce podobné letiště k budějovickému letišti je letiště v Pardubicích.

Poslání pardubického letiště zní: „*Cílem je vytvořit regionální plně moderní letiště, které se stane klíčovým prvkem ekonomického růstu a rozvoje celého regionu.*“ ("Letiště Pardubice", 2017). V tomto mottu můžeme spatřit velice jasný cíl, který se nápadně podobá profilu letiště České Budějovice. Stejně jako budějovické letiště má i to pardubické dlouhou vojenskou historii. Podobnost můžeme najít i ve velikosti, či rozvinutosti regionu a v neposlední řadě v dojezdové vzdálenosti k nejbližšímu mezinárodnímu letišti.

5.1.1 Provoz letiště

Civilní provoz byl zahájen v roce 1995 a zejména v novém tisíciletí zaznamenal strmý nárůst. V roce 2002 letiště odbavilo 3 862 cestujících, rok poté již 28 397. Rekordní čísla letiště zaznamenalo v roce 2013, kdy služby letiště využilo dokonce 184 140 cestujících. Jak je vidět z níže přiložené tabulky, počet cestujících se od roku 2013 dlouhodobě a výrazně snižuje. Tento pokles je zapříčiněn hlavně pádem rublu a protiruskými sankcemi ze strany Evropské unie k Rusku, jako reakce na Ukrajinskou krizi. Dalším důvodem je krize z roku 2007, která se začala projevovat mezi lety 2008 a 2009.

Tabulka 1 Počty odbavených cestujících na letišti Pardubice za období 2002 – 2015

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Počet cestujících	3862	28397	46999	49165	71500	86863	93700	62302	65246	125008	184140	155056	57830

Zdroj: www.airport-pardubice.cz/ (vlastní zpracování)

5.1.2 Vliv letiště na regionální rozvoj

Jak uvádí letiště Pardubice ve svém poslání, aby celý systém spolupráce mezi letištěm a regionálním rozvojem fungoval, je nutným požadavkem propojení činností a cílů turistických organizací, regionálních orgánů, veřejných i soukromých organizací s letištěm ("Letiště Pardubice", 2017).

Vytvoření pracovních míst

Letiště zajistilo a dále zajistí vytvoření pracovních míst jak ve své firmě, tak i díky jejich aktivitám na letiště navázané.

Infrastruktura

Dalším nedílným benefitem je dotvoření kompletní infrastruktury, jelikož nyní na území pardubického kraje funguje jak silniční, železniční a vodní doprava, ale i letecká ("e-vsudybyl", 2007).

Turismus

Nejen díky své poloze a dobrému spojení na Prahu se zvedl zájem turistů o letiště Pardubice. Letiště může nabídnout výhodnou cenu pro dopravce, kteří se dostanou na dojezdovou vzdálenost Praze – automobilem je možné se dostat do Prahy za 55 minut, vlakem pak do centra za 50 minut ("e-vsudybyl", 2007). To vše je ale možné jen díky dokončenému dálničnímu spojení na Prahu, které však na jihu Čech stále chybí.

Vhodný investiční cíl

Dle náměstka hejtmana Pardubického kraje je velice atraktivní investiční nástroj. Uvádí, že za dobu existence letiště nebyl nikdy problém sehnat peníze na rozvoj letiště a potenciálních investorů měli více než dost. Mnoho z nich by rádo získalo podíl v akciové společnosti East Bohemian Airport (provozovatel letiště). To vše svědčí atraktivitě pro investory ("e-vsudybyl", 2007).

5.2 Letiště Olsztyn-Mazury

Letiště Olsztyn-Mazury (dříve známé jako letiště Szymany) je veřejné mezinárodní letiště nacházející se v polském regionu Varminsko-mazurského. Stejně jako letiště v Českých Budějovicích bylo letiště Olsztyn-Mazury přebudováno z vojenského letiště. Region Varminsko-mazurský patří mezi nejméně rozvinuté regiony v Polsku. Hlavním důvodem vybudování mezinárodního letiště byl socio-ekonomický rozvoj regionu.

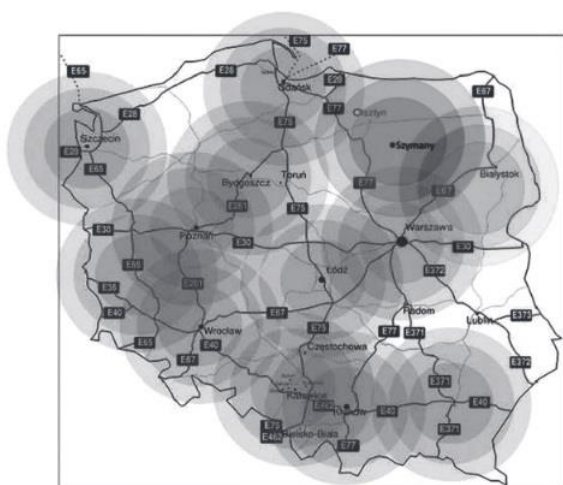
5.2.1 Financování

Modernizace letiště stála 200 milionů polských zlotých (1,438 miliardy korun dle kurzu z roku 2007). Velkým rozdílem oproti budějovickému letišti je fakt, že 76 % této částky pokryly evropské dotace, se kterými letiště v Českých Budějovicích počítat nemůže, protože tato dotace byla v roce 2012 ze strany Evropské unie zamítnuta.

5.2.2 Faktory vybudování mezinárodního letiště

Jedním ze základních faktorů při zvažování, zda letiště přebudovávat nebo ne, byla dojezdová vzdálenost na jiná letiště. Dle Evropské unie dojezdová vzdálenost k nejbližšímu regionálnímu letišti by měla být maximálně 90 minut (některé zdroje uvádějí 120 minut). Jak je vidět na obrázku, tuto podmínku letiště Olsztyn-Mazury splňuje (kruhy rozděleny dle dojezdové vzdálenosti 60, 90 a 120 minut). Letiště pokrývá většinu Varmijsko-mazurského okresu a také části okresů Podleské a Mazovské.

Obrázek 3 Dojezdové vzdálenosti letišť v Polsku



Zdroj: (Bogdański, 2014)

Mírně negativní vliv pro potenciální cestující je fakt, že silniční infrastruktura je v okrese Varminsko v podprůměrném stavu a nejsou plány do budoucna, které by vedly k velkému zlepšení. Dalším důvodem proti vybudování je relativně malá hustota zalidnění regionu oproti ostatním regionům Polska.

Hlavním argumentem ve prospěch modernizace letiště byl fakt, že letiště se stane významným prvkem regionální infrastruktury, která stimuluje rychlejší socio-ekonomický rozvoj regionu a povede ke zmenšení mezery mezi regionem Varminsko-mazurským a nejvíce rozvinutými regiony Polska. Letiště také částečně vyřeší omezený přístup ke kvalitní zdravotní péči, zlepšit možnosti kultury a vzdělávání. Obyvatelé regionu budou mít lepší spojení se svými příbuznými a dalšími osobami mimo region a tím pádem by například index spokojenosti a kvality života mohl vzrůst.

V neprospěch modernizace stojí mnoho studií poukazujících na situaci, že letiště jsou nejpřírodnější v regionech, které již mají vlastní potenciál, a letiště ho pomáhá naplno rozvinout. Pokud potenciál není dostatečný, pak ani efekt vyplývající z letiště nebude takový, jaká budou očekávání od projektu.

Závěry:

- Ze sociálního hlediska se jedná jistě o prospěšný projekt.
- Z dlouhodobého ekonomického hlediska by projekt opodstatnění nepřinesl – nízká dostupnost letiště má vliv na počet cestujících, zároveň region není tak hustě osídlen. To přináší i problém s obsazeností letiště dopravními společnostmi, pro které takové letiště není ekonomicky zajímavé.

(Bogdański, 2014)

6 Studie zaměřující se na leteckou dopravu a její vliv na regionální rozvoj

Existuje mnoho studií zaměřujících se na vliv letecké dopravy na různé aspekty regionálního rozvoje. V této jsou představeny studie 2, které se zaměřují na vliv letiště na regionální rozvoj, jako změnu nezaměstnanosti, a druhá na dopady letiště na regionální dostupnost a sociální rozvoj.

6.1 Osobní letecká doprava a regionální rozvoj: Příčiny a důsledky v Evropě

Tato studie měří regionální rozvoj jako změnu zaměstnanosti. Rozlišuje zaměstnanost ve službách a zaměstnanost ve výrobě.

Dle Evropské komise je osobní letecká doprava strategicky významný sektor přispívající k nižší nezaměstnanosti a vyšší ekonomické výkonnosti. Regionální letiště jsou dle studie vyhledávaným cílem především nízkonákladových aerolinií. Důvodem proto jsou zejména nízké poplatky, dostupnost více „airport slots“ a v neposlední řadě i absence dopravního zahltění.

Studie dále připomíná, že letecká přeprava má pozitivní vliv na turismus. V mnoha případech se se zvýšením počtu cestujících zvýšil i cestovní ruch v dané oblasti.

6.1.1 Výsledky studie

Ve vztahu osobní letecké dopravy a celkové zaměstnanosti vycházejí ze studie následující závěry:

- Na základě výzkumu je dopravní dostupnost nezbytná, ne však dostačující pro regionální růst.
- Absence propojení ve vysoce rozvinutých a dostupných regionech může ukázat na fakt, že dodatečné nárůsty dostupnosti mohou přinést pouze zanedbatelné nárůsty zaměstnanosti.

Ve vztahu osobní letecké dopravy a zaměstnanosti ve výrobě a službách vycházejí ze studie následující závěry:

- Výsledky ukazují, že existuje spojitost mezi osobní leteckou dopravou a sektorem služeb, nikoli však mezi osobní leteckou dopravou a výrobním sektorem.
- Výsledky jsou úzce spjaty právě s cestovním ruchem. Většina cestujících příjíždějících do jihoevropských oblastí jsou turisté stimulující zde právě cestovní ruch. Tito cestující preferují nízkonákladové letecké společnosti.
- Pro region, z hlediska výrobního, má letiště pozitivní dopad v oblasti rozhodování o investicích spíše než přímým efektem na zaměstnanost.

Závěry ze studie

- Investice do infrastruktury mohou být riskantní, jelikož se výsledky nemusí promítnout v požadované míře do zaměstnanosti
- Investice do letišť mohou více stimulovat zaměstnanost v okrajových státech a oblastech, a tudíž přinést i větší benefity

(Van de Vijver, Derudder & Witlox, 2016)

6.2 Dopady letišť na regionální dostupnost a sociální rozvoj

Studie srovnává dvě norská letiště. Jedno je malé letiště sloužící vzdálenému regionu a poskytuje přímá letecká spojení s ostatními regiony v Norsku mimo hlavního města Osla a neposkytuje žádné zahraniční spoje. Druhé letiště je středně velké, v relativně dostupném regionu a poskytuje přímé spoje do Osla i vybraných zahraničních destinací. Tato studie se zaměřuje na názory obyvatel (Halpern & Bråthen, 2011).

6.2.1 Druhy vlivů letišť na regionální rozvoj

V dokumentu jsou zmiňovány 4 druhy efektů, působících na okolí letišť: přímé, nepřímé, vyvolané, katalytické.

- Přímé efekty jsou spojeny převážně s vytvořením pracovních míst všeho druhu a všech náročností (od inženýrů až po uklízečky) v areálu letiště.
- Nepřímé efekty jsou spojeny zejména s poskytováním služeb pro letiště a jejich cestující (prodej zboží na letišti, dodavatelé pohonných hmot, účetní apod.).

- Mezi vyvolané účinky se řadí například multiplikační efekt pro ekonomiku vzniklá na základě zvýšení efektivní poptávky v regionu.
- Díky katalytickému efektu dochází například k celkovému zvýšení konkurenceschopnosti regionu, zvýšení turismu či zlepšení dopravní dostupnosti nebo zvýšení kvality života. Dokument zmiňuje, že katalytický efekt je nejdůležitější a zároveň nejobtížněji měřitelný. Studie vymezuje hlavní 2 druhy katalytických efektů.

Prvním druh katalytického efektu je spojen s ekonomickou konkurenceschopností regionu, jakož výsledku schopnosti letiště zpropagovat vývozní aktivity (turismus, investiční rozhodování, podpora pro obchodní operace a produktivitu).

Druhý druh dopadu katalytického efektu je spojený s dostupností regionu a sociálním rozvojem. Řeší schopnost letiště zabezpečit obyvatelům příležitost k cestování (jak dovolená, tak i za prací), udržení kontaktu s přáteli a příbuznými nebo přístup ke zdravotní péči a vzdělávání.

6.2.2 Výsledky studie

Z výzkumu mezi 113 obyvateli regionu bylo zjištěno následující:

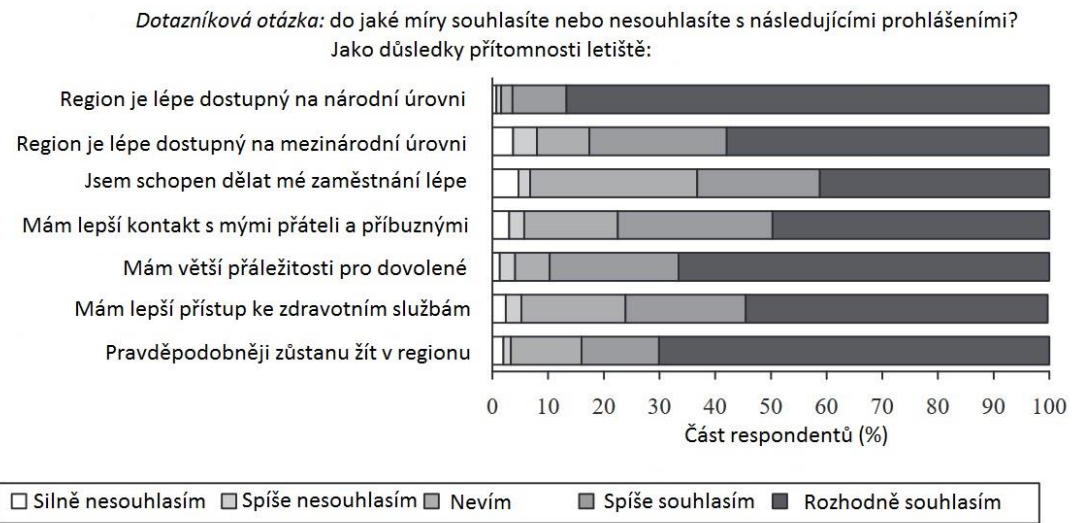
- 75 % souhlasilo, že letiště zlepšilo dostupnost regionu
- 66 % uvedlo, že jim letiště pomáhá udržet kontakt s příbuznými a známými
- 50 % souhlasilo, že je region lepší místo k žití
- 98 % respondentů uvedlo, že již minimálně jednou cestovali z lokálního letiště

Z výzkumu o kvalitě života v těchto 2 oblastech (More a Romsdal) mimo jiné vyšlo najevo, že pro obyvatele je přístup k letišti druhý nejdůležitější faktor pro dobrou kvalitu života (po přírodě + možnostech odpočinku).

Bylo také prokázáno, že se snižující se vzdáleností k letišti také roste populační nárůst v Norsku.

Další výsledky je možné vyčíst z následujícího grafu:

Graf 6 výsledky dotazníkového šetření (vlastní překlad)



Zdroj: Halpern & Bråthen, 2011

(Halpern & Bråthen, 2011)

7 Program rozvoje Jihočeského kraje

Aby bylo možné určit, jak může pomoci letecká doprava regionálnímu rozvoji v Jihočeském kraji, je nutno se nejprve seznámit s prioritami pro rozvoj tohoto regionu. Tato kapitola rozebírá hlavní rozvojové priority pro Jihočeský kraj, a dává je do spojitosti s vlivem, jaký má na ně letecká doprava, potažmo letiště v Českých Budějovicích.

7.1 Priority pro rozvoj Jihočeského kraje 2014–2020

Jihočeský kraj si stanovoval hlavních 5 prioritních os pro rozvoj kraje:

- konkurenceschopnost regionální ekonomiky a trhu práce
- doprava a mobilita
- kvalitní infrastruktura, služby, prostředí a spolupráce pro posilování územní soudržnosti
- environmentální udržitelnost a soudržnost regionu
- využití potenciálu přírodního, kulturního a historického dědictví pro rozvoj cestovního ruchu

Letecká doprava a letiště v Českých Budějovicích má na všechny výše uvedené osy větší či menší, pozitivní či negativní vliv. Nyní si rozebereme postupně všechny z nich.

Konkurenceschopnost regionální ekonomiky a trhu práce

Mezi hlavní odvětví jihočeské ekonomiky patří potravinářství, dřevařství, strojírenství, stavebnictví a zpracovatelský průmysl. Neustále vzrůstající tendenci má i cestovní ruch, doprava a primární sektor. Mezi hlavní cíle pro Jihočeský kraj patří udržení velkých investorů. Hlavní motiv podpory podnikání by měl být zaměřen na tvorbu nových pracovních míst. Rozvoj by měl nadále směřovat k podpoře odvětví s vyšší přidanou hodnotou.

Jako limitující prvek je často zmiňováno chybějící napojení regionu na sousední kraje a země.

Dle názoru autora práce může letecká doprava přispět ke konkurenceschopnosti regionální ekonomiky. Letiště může mít velký význam při rozhodování o směřování investic, tak i pro vytvoření nových pracovních míst. Není však jisté, zda v dnešní době,

kdy nezaměstnanost v Jihočeském kraji jsou pouhá 4,28 %, je prioritní tvorba nových pracovních míst. Dále letiště potřebuje rozvinutou infrastrukturu a dobré napojení s ostatními regiony – zde by mohl být účinek letiště nižší, vzhledem k aktuální úrovni infrastruktury v Jihočeském kraji.

Doprava a mobilita

Priorita je urychlení dokončení všech investičních záměrů, týkajících se vnějšího dopravního napojení. Tento bod se týká i vnitřní dopravní sítě.

Tuto prioritní osu modernizace letiště nijak neovlivní. Je ovšem potřeba na dopravním napojení zapracovat, aby budoucí funkce letiště a jeho vliv na regionální rozvoj byl efektivní, protože bez kvalitní infrastruktury ztrácí i vliv letiště na regionální rozvoj na efektivitě.

Kvalitní infrastruktura, služby, prostředí a spolupráce pro posilování územní soudržnosti

Osa postihuje širokou škálu služeb od vzdělávání, sociálních služeb, zdravotnictví, až po bezpečnost regionu. Všechny tyto služby se podílejí na kvalitě života v kraji. Cílem je rozšiřovat nabídku, zlepšovat kvalitu a posilovat všechny formy rozvojové spolupráce na místní, regionální i přeshraniční úrovni. Tato osa je velice důležitá i z hlediska multiplikačních efektů těchto služeb.

K tomuto bodu může letecká doprava pomoci výrazně. Ne třeba přímo k tvorbě nabídky a zlepšení kvality (ačkoliv může přinést investice do těchto bodů), ale spíše podstatně zlepšit dostupnost této nabídky pro místní obyvatelstvo z jiných regionů a států, jelikož spojení bude podstatně jednodušší. Lidem poskytnete dostupnější spojení s okolními státy a regiony, a budou moci například studenti jednodušeji studovat v cizině či kvalitnější zdravotní péče se stane rázem dostupnější.

Environmentální udržitelnost a soudržnost regionu

Obsahem této kapitoly jsou opatření potřebná k zachování kvality životního prostředí. Osa se zabývá především ochranou a udržitelností větších celků jako jsou CHKO.

Tato osa se letiště přímo netýká, ačkoliv ji letiště samo o sobě do jisté míry ohrožuje. Jak je známo, letiště jsou do velké míry riziko pro ochranu přírody díky vypouštění emisí a zejména produkci velkého hluku.

Využití potenciálu přírodního, kulturního a historického dědictví pro rozvoj cestovního ruchu

Cestovní ruch je tradiční odvětví jihočeské ekonomiky, jehož význam i nadále roste. V některých částech regionu jde dokonce o jediný směr umožňující rozvoj podnikatelských aktivit. Dlouhodobým cílem kraje je zlepšování všech jeho oblastí, od zkvalitňování ubytování, přes zvýšení nabídky služeb pro turisty. Jeden z největších potenciálů kraje z hlediska turistického ruchu se nachází v jeho přírodním, historickém a kulturním bohatství.

Letecké doprava sebou přináší jeden nezpochybnitelný fakt – příliv turistů. Díky letišti se mohou dostat do regionu turisté, kteří by se sem za jiných okolností nedostali, a letiště tedy otevírá úplně novou základnu pro turistický ruch. Výhoda, kterou přináší naopak letišti turistický potenciál kraje je ta, že bude jednodušší přilákat dopravce na letiště právě z důvodu zvýšeného zájmu turistů o region.

Z hlediska turistického ruchu autor shledává smysl ve zbudování letiště a jeho mezinárodním provozu. Jak již bylo uvedeno, jedná se zde o symbiózu, jelikož nejen letiště pomůže kraji v rozvoji, ale i kraj, díky turismu, pomůže letišti s vytížeností.

7.2 Vlivy letecké dopravy ovlivňující regionální rozvoj Jihočeského kraje

V této podkapitole jsou určeny faktory, které jsou v práci rozebírány v následujících kapitolách při zkoumání vlivu letecké dopravy na regionální rozvoj. Faktory jsou rozděleny na 3 základní skupiny vlivu: ekonomické faktory a sociální faktory a přírodní faktory. Dalším zásadním faktorem, který je nutno rozlišovat je, zda se jedná o přepravu převážně zboží nebo osob.

Ekonomické faktory:

- Závislost zaměstnanosti v regionu na změně počtu cestujících
- Počet pracovních míst přímo vytvořených ve spojitosti s provozem letiště
- Zvýšení investic v regionu v závislosti na provozu letiště
- Závislost cestovního ruchu na počtu pasažérů
- Vývoj cen nemovitostí v okolí letiště

Sociální faktory:

- Dopravní intenzita
- Dopravní obslužnost regionu
- Hustota obyvatel

Přírodní faktory:

- Hluková zátěž okolí letiště
- Znečištění okolí letiště

Na základě porovnání možných vlivů letiště na regionální rozvoj a cílů jihočeského kraje v oblasti regionálního rozvoje byly jako klíčové faktory, kterým se práce věnuje, určeny vliv letiště na cestovní ruch, vliv letiště na zaměstnanost a dopravní intenzitu v regionu.

8 Vliv letiště v Českých Budějovicích na regionální rozvoj

V této kapitole je rozpracován vliv letiště na rozvoj regionu v oblastech, které byly stanoveny v předchozí kapitole. Je zde postupně rozebírán vliv letiště na: zaměstnanost, dopravní intenzitu, cestovní ruch.

8.1 Vliv letiště na zaměstnanost

Na základě zkušeností z jiných letiště je analyzován počet nově vytvořených pracovních míst na Budějovickém letišti a následně kvantifikován jeho vliv na celkový vývoj nezaměstnanosti v kraji.

8.1.1 Analýza vlivu letišť na zaměstnanost v regionech

Z mnoha studií je známo, že zvýšení počtu pasažérů o 10 % má vliv na zvýšení zaměstnanosti o cca 1 %. Záleží tedy na celkových výkonech letiště a jeho sezónnosti. Ze studií je dále známo, že každých 1000 míst vytvořených přímo na letišti je spojeno s tvorbou přibližně 2100 míst na národní úrovni, v průměru 1100 na regionální úrovni (kraj) a 500 na „pod regionální“ úrovni (okres).

Dalšími důležitými parametry pro srovnání jsou údaje o počtu zaměstnanců z jiných Českých letišť. Letiště v Pardubicích (společnost EBA a.s.) přímo zaměstnávalo v roce 2014 celkem 35 zaměstnanců, dalších přibližně 270 pracovníků zaměstnávají další společnosti na letišti či v spojitosti s provozem letiště. Podobný poměr zaměstnanců vykazuje i letiště v pražské Ruzyni, kde přímo letištem je zaměstnáno 1700 osob a dalších 14000 pracuje v návaznosti na letiště. Letiště v Brně disponuje následujícími personálními čísly: 158 přímých zaměstnanců a dalších 790 zaměstnaných lidí okolo provozu letiště nebo přímo na letišti.

Vycházíme-li z těchto čísel a studií na regionální úrovni vzniklo v Pardubickém kraji dalších přibližně 336 ($305 \times 1,1$) pracovních míst a v okrese Pardubice dalších 152 ($305 \times 0,5$) pracovních míst. Celkem tedy Letiště Pardubice přispělo v regionu k vytvoření 793 ($305 + 336 + 152$) nových pracovních míst. V září 2016 činila nezaměstnanost v Pardubickém kraji 3,8 %, což odpovídalo počtu přibližně 13500 lidí v evidenci úřadu práce. Po rychlém výpočtu můžeme zjistit ze 1 pracovní místo odpovídá 0,00028147 % pracovního trhu. Abychom zjistili, jak velkou část trhu práce v Pardubickém kraji

pracovní místa spojená s letištěm poskytují, stačí vynásobit číslo 793 (počet vytvořených pracovních míst na letišti, na úrovni okresu a na úrovni kraje) číslem 0,00028147 %. Výsledkem je 0,2232 % pracovního trhu pardubického kraje.

Pomocí stejných výpočtů zjistíme, že letiště v Brně přispělo na regionální a okresní úrovni celkem 2465 pracovními místy a letiště v Praze 40 820 pracovními pozicemi.

8.1.1 Vliv letiště v Českých Budějovicích na zaměstnanost v regionu

Letiště České Budějovice má jasnou vizi, jak chce v budoucnu vypadat. Chce být standardním, přiměřeně velkým regionálním leteckým přístavem, který bude denně schopen odbavit i deset středně velkých letadel typu Airbus 320, nebo Boeing 737. Letištěm zařazeným do mezinárodní sítě veřejných letišť, které bude využíváno jak k dopravě cestujících, tak dopravě zboží a materiálu. Tento popis se nápadně podobá letišti v Pardubicích a z tohoto letiště budeme při predikcích vycházet.

Pro mezinárodní letiště jsou zároveň klíčové i jiné komerční aktivity než jen ty spojené s létáním. V evropském průměru tvoří výnosy z neleteckých aktivit 47 % celkových výnosů. Pracovní místa budou vytvořena ve službách, které tvoří takzvané nutné minimum služeb, které by mělo letiště poskytovat. Mezi toto nutné minimum patří například: restaurace, rychlé občerstvení, turistické informační centrum, autopůjčovna, taxi, MHD, parkování, průvodcovské služby, duty free shop či směnárna.

Následující tabulka ukazuje poměr počtu přepravených osob ku počtu zaměstnanců na letišti. Mezi tyto zaměstnance se řadí i ti, kteří mají na starosti i již zmíněné „nutné minimum služeb“. Tento poměr vyjadřuje, kolik pasažérů obslouží v průměru jeden zaměstnanec pracující v areálu letiště. Zároveň je vidět jistá závislost, která se nám pomůže při odhadu, kolik může být v budoucnu vytvořeno pracovních míst na letišti v Českých Budějovicích.

Tabulka 2 počet přepravených osob na 1 zaměstnance:

	Počet zaměstnanců na letišti	Počet přepravených osob	Počet přepravených osob na 1 zaměstnance
Letiště Pardubice	305	150 056	492
Letiště Brno	948	486 134	513
Letiště Praha	15 700	11 149 926	710

Zdroj: vlastní zpracování

Na základě „Marketingové studie letiště České Budějovice“, která bere v úvahu šíři a hloubku sortimentu letů a služeb letiště Praha Ruzyně, nabídky letů dalších konkurentů a služeb, špatnou dopravní dostupnost letiště České Budějovice a jazykové bariéry zákazníků, lze spočítat předpokládaný počet vytvořených pracovních míst. Dle těchto předpokladů využije služby letiště každá 8. zákazník ze spádové oblasti, v pátém roce pak dokonce každý čtvrtý. Předpokládaný počet odbavených cestujících je tedy pro první rok téměř 150 000 a pro pátý rok přes 308 000 cestujících.

Bude-li předpokládán stejný poměr zaměstnanců vůči odbaveným cestujícím jako například na letišti v Pardubicích, vyjde počet cca 500 odbavených cestujících na zaměstnance letiště. Počet pracovních míst lze získat jednoduchým vydělením počtu všech odbavených cestujících počtem odbavených cestujících jedním zaměstnancem. Tedy: $150\,000 / 500$ pro první rok a $308\,000 / 500$ pro pátý rok. Dle výpočtu z údajů „Marketingové studie Letiště České Budějovice“ mělo v prvním roce vzniknout na letišti 300 pracovních míst a v pátém roce by se na letišti nacházelo celkem 616 pracovních míst. Na regionální a okresní úrovni by to pak bylo v prvním roce 780 pracovních míst a po pěti letech 1602.

„Studie využitelnosti – II. Část, Letiště České Budějovice - “ pracuje s podstatně střídmejšími údaji co se počtu odbavených cestujících týká. Studie uvádí ze začátku provozu předpoklad cca 40 000 odbavených cestujících ročně. Na základě stejných výpočtů by vzniklo tedy cca 80 pracovních míst přímo na letišti. Toto číslo by ale ve skutečnosti bylo vyšší, aby bylo možno zajistit základní funkčnost služeb ze zmíněného nutného minima. Odhadem by bylo vytvořeno cca 150 pracovních míst spojených s provozem letiště. Na okresní a regionální úrovni by pak bylo dohromady vytvořeno celkem 390 nových pracovních míst.

K 26.2.2016 bylo v Jihočeské kraji evidováno 7609 volných pracovních míst, pokud by bylo počítáno s 390 novými pracovními místy v Jihočeském kraji vytvořenými díky letišti, zvedla by se nabídka volných pracovních míst o 5,13 %. Je otázkou, zda v době, kdy je rekordně nízká nezaměstnanost a historicky Jihočeský kraj je krajem s jednou z nejnižších nezaměstnaností, je nutné vynakládat takové prostředky na modernizaci letiště, aby bylo vytvořeno takové množství pracovních míst.

8.2 Vliv letiště na cestovní ruch

Jedno z hlavních odvětví, na které má letiště vliv, je cestovní ruch. Právě o způsobech analýzy dopadů letiště na cestovní ruch je tato kapitola.

8.2.1 Analýza vlivu letiště na cestovní ruch

Vliv letiště na cestovní ruch je v diplomové práci měřen na základě statistik z hromadných ubytovacích zařízení. Tyto statistiky jsou dlouhodobě vydávány Českých statistickým úřadem. Tyto údaje jsou dostupné jak na národní úrovni, na úrovni krajů, tak i přímo pro jednotlivá města (v tomto případě pro České Budějovice). Na základě těchto dat je možné udělat srovnání v trendech z jednotlivých úrovní. Je tedy dobře vidět, jaký je například celorepublikový trend v porovnání s návštěvami Českých Budějovic.

Co se zkoumání týká, tak je nutné se zaměřit při spojení cestovního ruchu a letiště zejména na nerezidenti, tedy zahraniční turisty. Důvod je prostý, letiště v Českých Budějovicích je regionální letiště, nepředpokládáme tedy, že by lidé z jiných částí České republiky používali ubytovací kapacity v Českých Budějovicích (resp. Jihočeském kraji) před odletem na dovolenou, nebo by cestovali na dovolenou do Jihočeského kraje letadlem.

Data o hromadných ubytovacích kapacitách pro město České Budějovice jsou momentálně dostupná za roky 2000 až 2014. Data za rok 2012 byla revidována na základě projektu Ministerstva pro místní rozvoj ČR "Zkvalitnění informací o vybraných sektorech cestovního ruchu", údaje z předchozích let tedy nejsou plně srovnatelné, tudíž práce se zabývá zejména s obdobím mezi roky 2000-2012. Pro budoucí srovnání ale nic nebrání v použití stejné metody pro data novější.

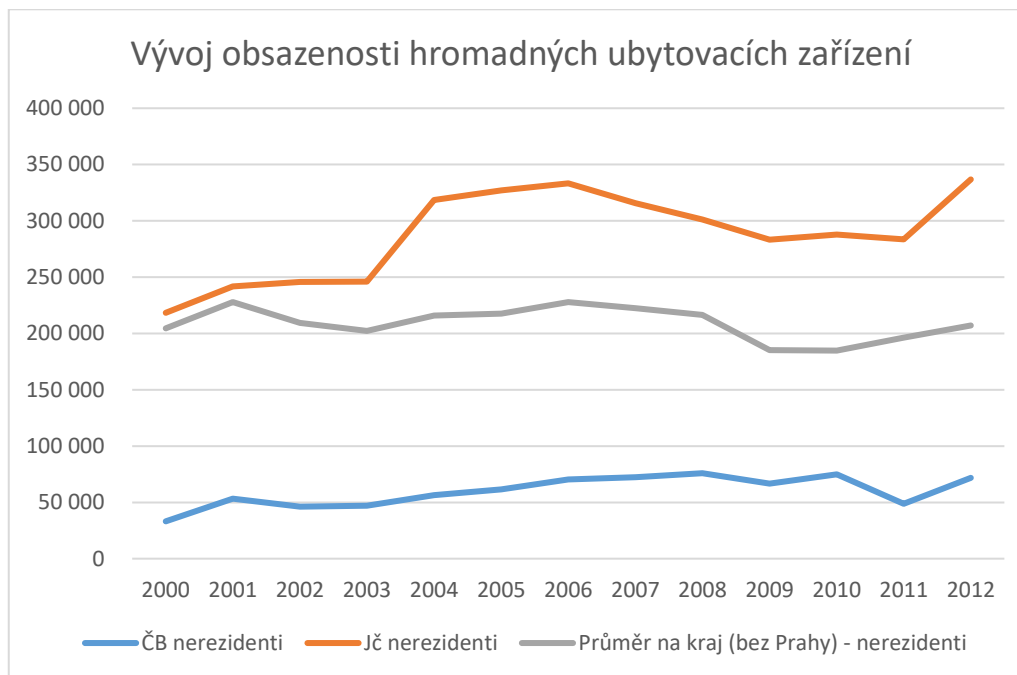
8.2.2 Vliv letiště v Českých Budějovicích na cestovní ruch v regionu

Jak již bylo v minulé části napsáno, vliv letiště na cestovní ruch lze pozorovat pomocí vývoje a absolutních čísel z hromadných ubytovacích zařízení, ale to není rozhodně jediná možnost. Druhou možností, kterou použijeme pro predikci vlivu letiště na cestovní ruch bude odhad na základě výkonů letiště.

Pozorování pomoci vlivu letiště na obsazenost Hromadných ubytovacích zařízení

V grafu níže lze pozorovat, jaký byl vývoj v obsazenosti hromadných ubytovacích zařízení nerezidenty v Českých Budějovicích, v Jihočeské kraji a jaký byl republikový průměr (průměr je očištěn o data z Prahy, která tato čísla dost ovlivňuje).

Graf 7 vývoj obsazenosti kapacit HUZ v ČB, JČ a průměrem ČR:



Zdroj: vlastní zpracování

Další tabulka reprezentuje procentuální změnu v obsazenosti hromadných ubytovacích zařízení. Tato tabulka je užitečná pro vytvoření představy, jaká volatilita se vyskytuje v tomto odvětví. Při dlouhodobém srovnání je možné odhadnout, jaký vliv má letiště na změnu v obsazenosti hromadných ubytovacích kapacit.

Tabulka 3 Procentuální změna v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)

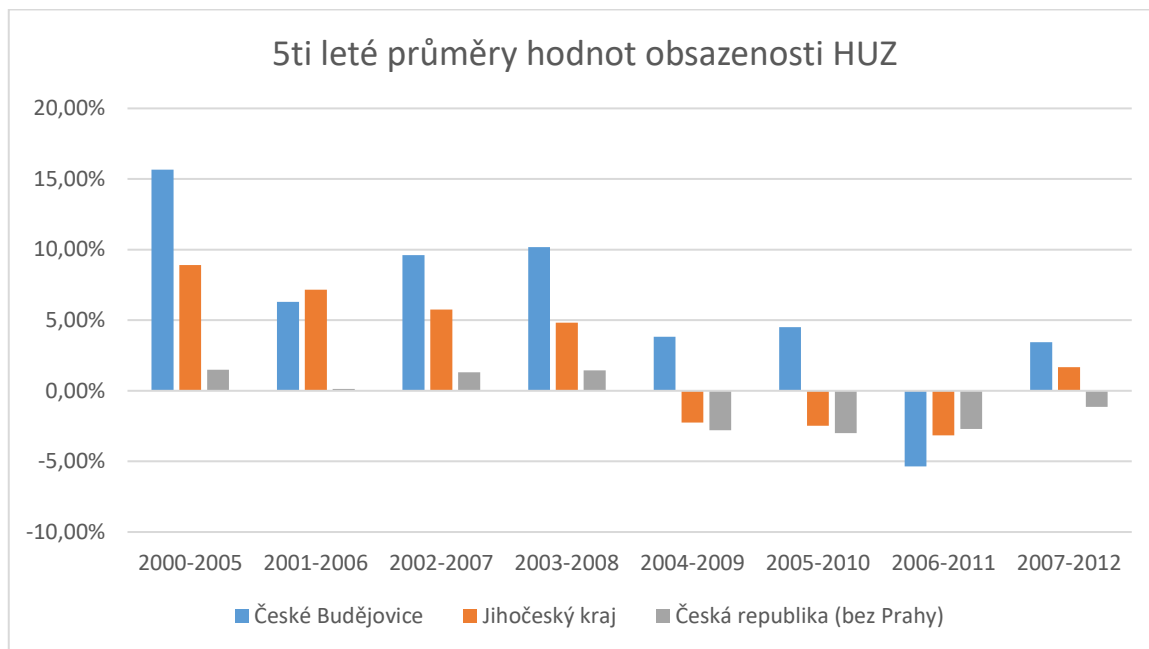
Trend ve využití HUZ nerezidenty	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
České Budějovice	61,14 %	-13,70 %	2,24 %	19,76 %	8,82 %	14,39 %
Jihočeský kraj	10,74 %	1,68 %	0,11 %	29,39 %	2,66 %	1,97 %
Čr (bez Prahy)	11,45 %	-8,17 %	-3,35 %	6,76 %	0,77 %	4,69 %

Trend ve využití HUZ nerezidenty	2006/2007	2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012
České Budějovice	2,88 %	5,03 %	-12,02 %	12,28 %	-34,91 %	46,81 %
Jihočeský kraj	-5,33 %	-4,60 %	-5,95 %	1,59 %	-1,45 %	18,79 %
Čr (bez Prahy)	-2,31 %	-2,70 %	-14,43 %	-0,28 %	6,20 %	5,48 %

Zdroj: vlastní zpracování

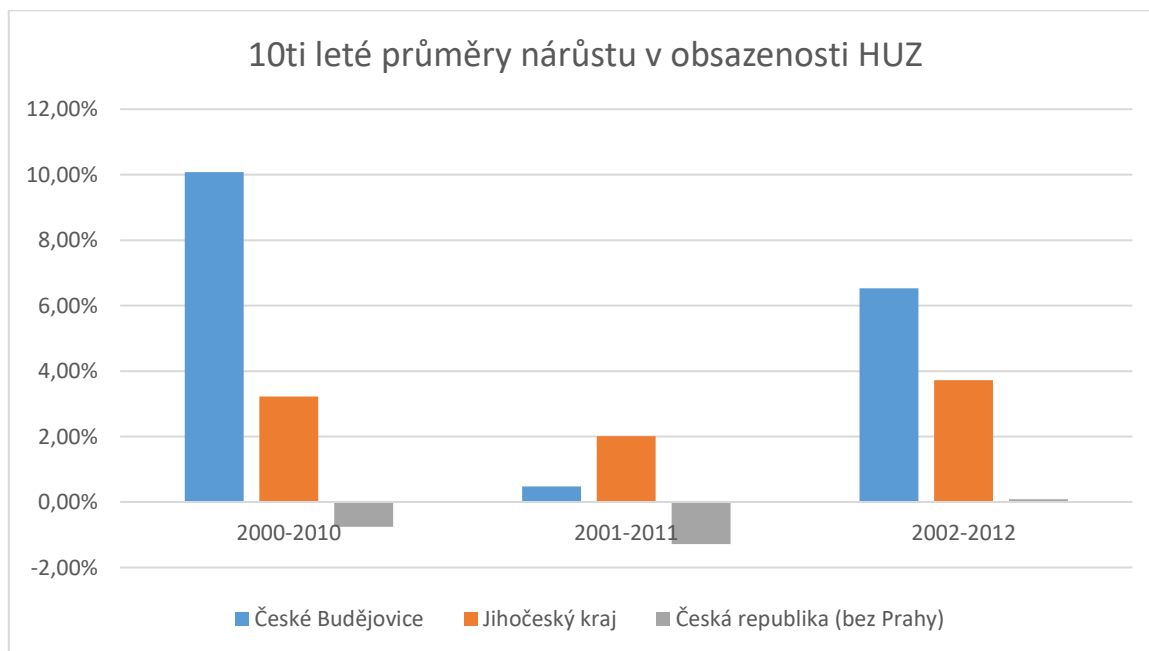
Pro lepší přehlednost a odstranění volatility byl autorem vytvořen graf 5 a 10letých průměrů těchto hodnot.

Graf 8 5letý průměr procentuálních změn v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)



Zdroj: vlastní zpracování

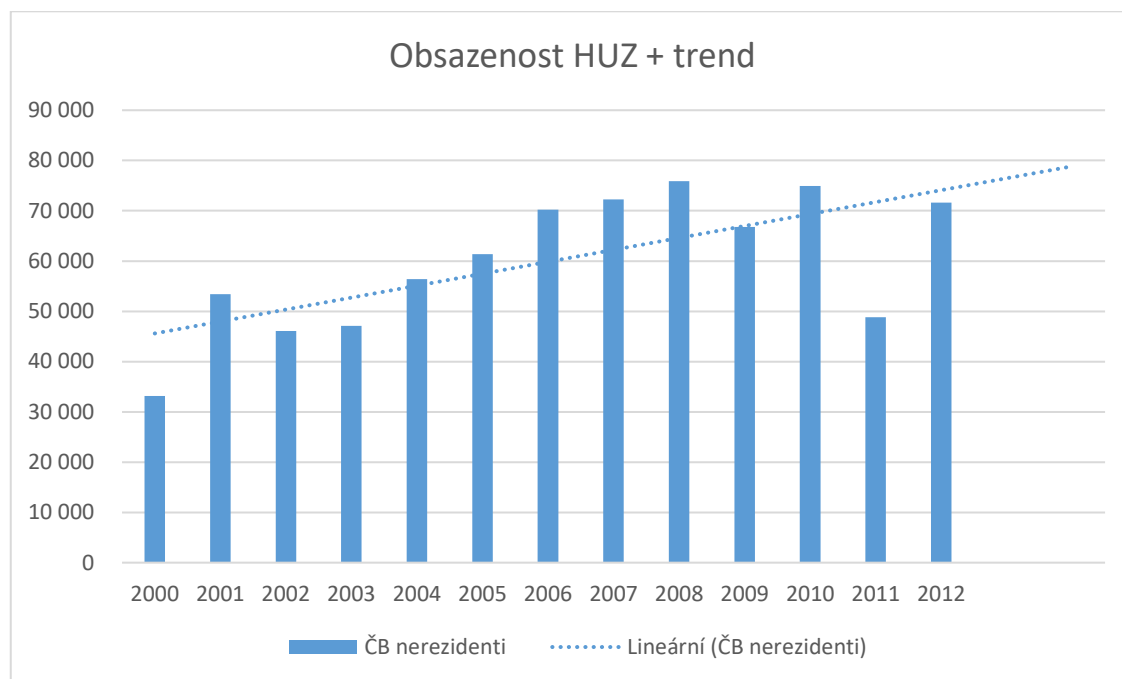
Graf 9 10letý průměr procentuálních změn v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)



Zdroj: vlastní zpracování

Dá se předpokládat, že největší vliv na obsazenost hromadných ubytovacích kapacit bude mít letiště ve svém bezprostředním okolí, tedy ve městě Českých Budějovicích. Pro představu je níže přidán graf obsazenosti ubytovacích kapacit v Českých Budějovicích, včetně vyjádření trendu do budoucna (bez přítomnosti letiště).

Graf 10 obsazenost HUZ v Českých Budějovicích včetně předpokládaného trendu do budoucna



Zdroj: vlastní zpracování

Je tedy možné pokračovat v metodě pozorování nárůstu a změn pětiletých průměrů a následně je a porovnávat trendy v obsazenosti hromadných ubytovacích zařízení. Největší změny v nárůstech by měly nastat přímo v Českých Budějovicích, je tedy nejjednodušší se zaměřit přímo na hotely a ubytovací kapacity v regionální metropoli.

Pro výpočet přesných čísel touto metodou se na trhu bohužel nenachází dostatek dat, která by umožňovala vyjádřit nárůsty v obsazenosti HUZ. Do případné komplexní analýzy by bylo nutno zapojit data typu: přesný vývoj měnového kurzu, vývoj bezpečnostního rizika a celkové politické situace ve zdrojových destinacích a dalších. Pro konkrétnější výsledky budeme muset použít jinou metodu výzkumu.

Odhad vlivu letiště na cestovní ruch pomocí celkových výkonů letiště

Druhou možností, jak vyjádřit vliv letiště v Českých Budějovicích na cestovní ruch, je na základě přepravních výkonů letiště. Na výkony, jak bylo v minulých kapitolách zmíněno, existuje několik analýz s odhady absolutních čísel v počtu cestujících a zároveň analýza ohledně rozdělení cestujících do jednotlivých segmentů.

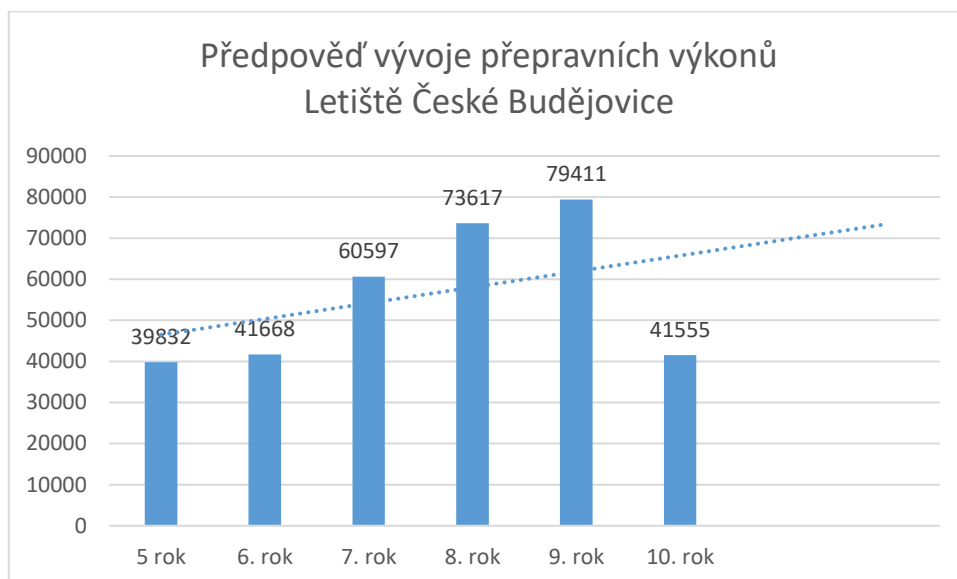
„Marketingová strategie Letiště České Budějovice“ na základě analýz určila strukturu cestujících následovně:

- 34 % dovolenkáři
- 7 % business klientela
- 51 % zahraniční turisté
- 8 % „general aviation“ neboli soukromá přeprava cestujících

Z těchto segmentů je pro práci zajímavá především klientela „zahraniční turisté“. Důvod je prostý, dovolenkáři jsou Češi, kteří využijí letiště pouze k odletu na dovolenou, tudíž na cestovní ruch v Jihočeském kraji nemají dopad, business klientela ani general aviation nijak dramaticky neovlivní čísla cestovního ruchu, jelikož general aviation klientela létá na letiště v Českých Budějovicích i nyní, kdy ještě není letiště otevřeno pro mezinárodní civilní provoz a business klientela by zaznamenala nárůst pro cestovní ruch pouze v případě, pokud by se jednalo o nové projekty, které by byly realizovány právě za pomoci letiště, jakožto významného vlivu ovlivňující realizaci investic.

Dle predikcí se práce drží spíše odhadů přepravních výkonů ze studie proveditelnosti než z výše zmíněné marketingové strategie. Důvodem je dle autorova názoru podstatně realističtější odhad přepravních výkonů, který se i podobá přepravním výkonům prvních let na letišti v Pardubicích, které je zároveň i letišťem vhodným ke srovnání. Následující graf ukazuje vývoj v celkových přepravních výkonech Letiště České Budějovice na základě vývoje přepravních výkonů na letišti Pardubice od 5 do 10 roku provozu letiště.

Graf 11 vývoj celkových přepravních výkonů Letiště České Budějovice dle reálných čísel z Letiště Pardubice



Zdroj: vlastní zpracování

Na základě těchto čísel a dat ze segmentace klientely lze určit, že počet zahraničních turistů bude následující:

Tabulka 4 počet zahraničních turistů využívajících letiště v Českých Budějovicích:

	Počet zahraničních turistů využívajících letiště
5. rok	20314
6. rok	21251
7. rok	30904
8. rok	37545
9. rok	40500
10. rok	21193

Zdroj: vlastní zpracování

Dle statistik a studií vychází, že většina turistů, kteří navštíví Jižní Čechy je ze sousedních zemí a tito turisté ve většině využijí pro přepravu vlastní dopravní prostředky. Tito turisté ve většině letiště nevyužijí. Z toho vychází, že většina těchto zahraničních turistů, jsou turisté, kteří by pravděpodobně region nenavštívili nebýt letiště. Ze studie vychází, že toto číslo je přibližně 70 %.

Po jednoduchém výpočtu lze zjistit, že vliv letiště na zvýšení počtu turistů v regionu je následující (vývoj je odvozen dle historického vývoje pardubického letiště): v 5. roce to je 14 220 turistů, v 6. roce 14 875, v 7. roce 21 633, v 8. roce 26 281, v 9. roce 28 350 a v 10. roce existence letiště přivede do regionu 14 835 nových turistů. V roce 2016 navštívilo Jihočeský kraj 1 449 863 hostů, 1 % z tohoto počtu činí 14 499 hostů. Očekávaný nárůst by tedy byl v řádu procent – v průměru od 1 do maximálně 2 %.

8.3 Vliv letiště na intenzitu dopravy

Dalším faktorem, který je nedílně ovlivněn letištěm, je intenzita dopravy a celkové dopravní výkony. Zvýšení dopravní intenzity projeví nepochybně na mnoha faktorech, jako jsou podnikatelské příležitosti v okolí komunikací (restaurace, zvýšení obsazenosti HUZ, čerpací stanice atd.), ale negativně se to projeví i na komunikacích, kde bude nutno více investovat jak na stavbu nových, tak na údržbu již existujících komunikací. Z těchto důvodů je intenzita dopravy důležitým faktorem.

8.3.1 Analýza vlivu letiště na intenzitu dopravy

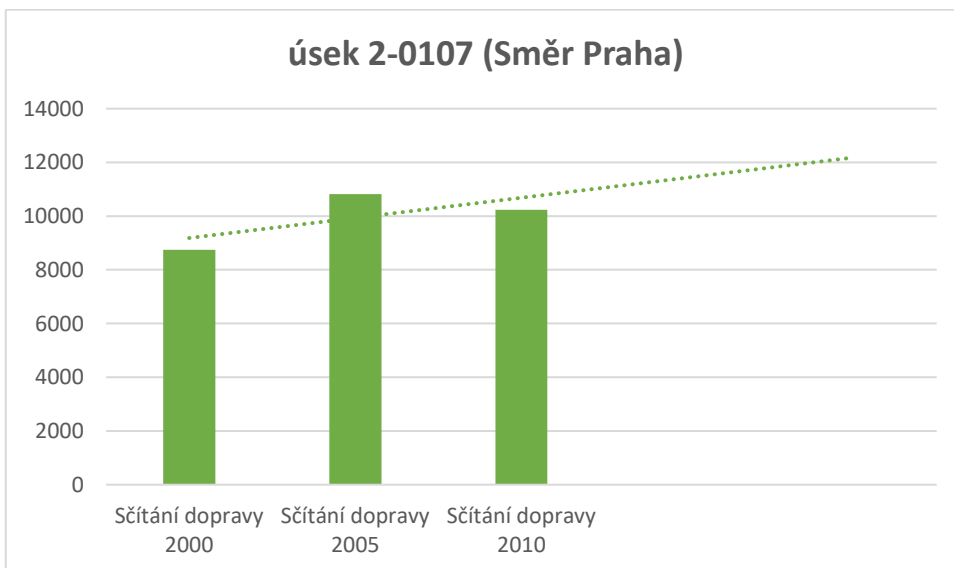
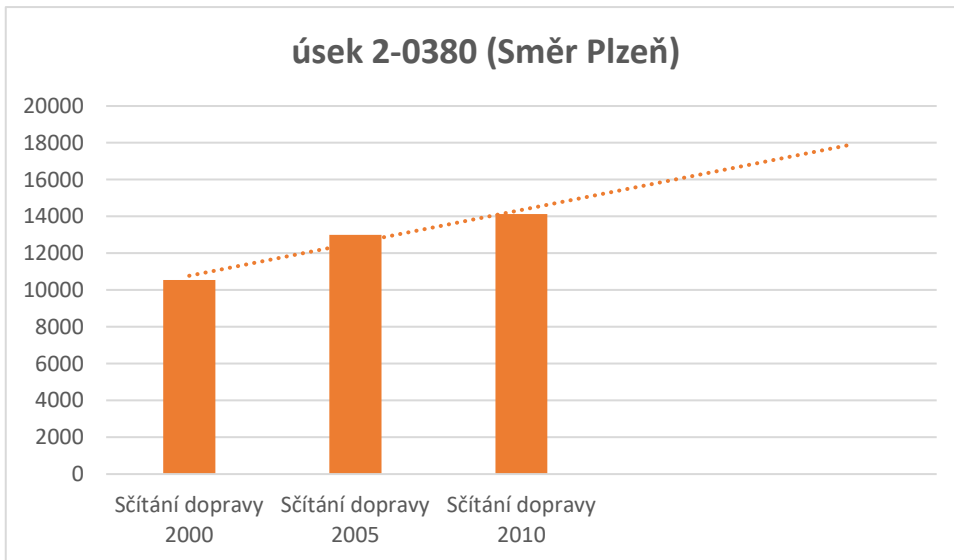
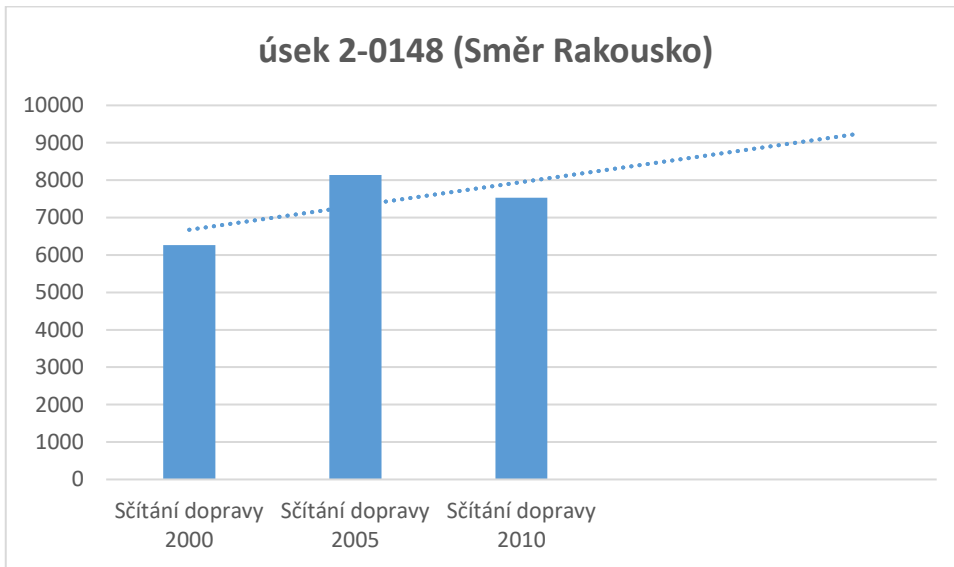
Základními daty, pomocí kterých je vyjádřen vliv letiště na intenzitu dopravy, jsou data ze sčítání dopravy z let 2000, 2005 a 2010. Data ze sčítání dopravy v roce 2016 bohužel nejsou v době psaní práce dostupná. Intenzitu dopravy ovlivňují bez výjimky všechny segmenty klientely letiště.

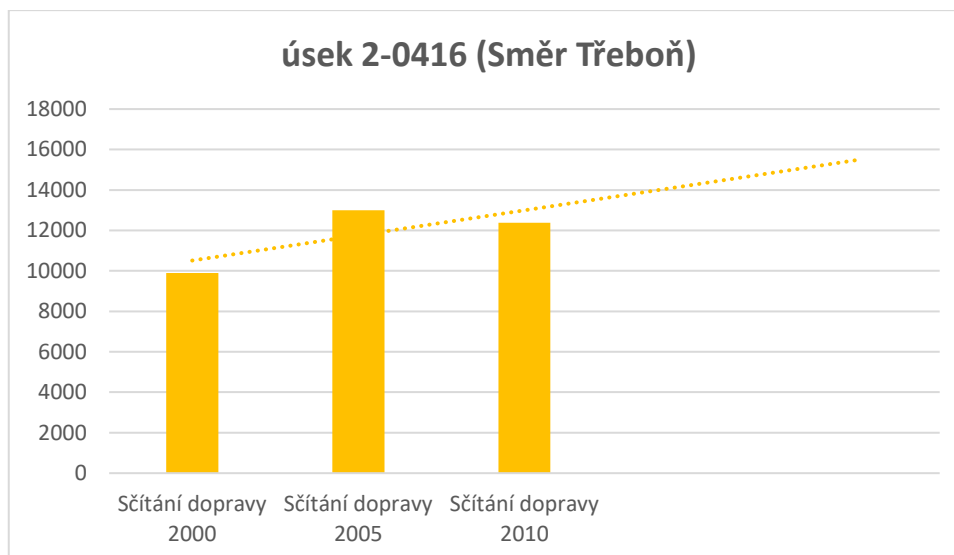
Pro pozorování byly zvoleny 4 hlavní tahy do Českých Budějovic – úsek označený 2-0148, který vede do Českých Budějovic ze směru od hraničního přechodu Dolní Dvořiště, dále úsek 2-0380 vedoucí do Českých Budějovic ze směru Plzeň, úsek 02-0107 je hlavní výpadovka na Prahu a nakonec úsek 02-0416 od Jindřichova Hradce.

8.3.2 Vliv letiště v Českých Budějovicích intenzitu dopravy v regionu

V grafech níže jsou uvedeny výsledky intenzity dopravy z měřených let ve všech úsecích a vyznačeny trendy do budoucna. Pro zpřesnění výsledků, a zejména trendů, by bylo třeba doplnit výsledky všech intenzit dopravy ze všech sčítání dopravy do doby, než začne fungovat letiště pro mezinárodní veřejný civilní provoz.

Graf 12 výsledky sčítání dopravy pro vybrané silniční úseky včetně vyznačených trendů





Zdroj: vlastní zpracování

Z grafů sčítání dopravy pro vybrané úseky je možné vypočítat rostoucí trend, avšak je vidět, že v posledním sčítání dopravy (2010) celkové množství ubylo. Tato změna je do velké míry zapříčiněna změnou metodiky, kdy oproti minulým sčítáním byly nákladní vozidla s přívěsy a tahače s návěsy započítávány jako jedno vozidlo. V minulých sčítáních se každá návěs/přívěs počítal jako samostatné vozidlo. Celkově se dá ale říct, že intenzita dopravy bude do dalších let růst, vzhledem k pozici Českých Budějovic a celé České republiky, jakož transitní zemi uprostřed Evropy.

V momentě kdy letiště začne fungovat pro civilní veřejný mezinárodní provoz, stačí dodat čísla ze sčítání dopravy do grafu a bude vidět, jak se realita liší oproti trendu, který byl stanovený před spuštěním veřejného provozu na letišti.

Vývoj intenzity dopravy může do velké míry ovlivnit také plánovaná dálnice D3, která bude povede od Prahy do Rakouska. Abychom alespoň částečně očistili intenzity dopravy o tento faktor, bude třeba porovnat trend právě severojižního směru s trendem západovýchodním. Pracujeme s předpokladem, že plánovaná dálnice neovlivní dopravu právě ze směrů od Jindřichova Hradce a ani z Plzně, právě proto budou tyto dva směry více vypovídající ohledně vlivu letiště než směr, ve kterém má být dálnice. Očištění může být provedeno pomocí procentuálních změn v intenzitě dopravy na sledovaných úsecích a následné očištění hodnot na úseku, kde povede dálnice.

Další možností určení vlivu letiště na intenzitu dopravy v regionu jsou přímé výsledky u sčítání dopravy z komunikace vedoucí přímo na letiště. Tato komunikace ale

v dnešní době ještě není vybudována, a tudíž není možné uvést ani dílčí hodnoty sčítání dopravy.

Bohužel ani po prozkoumání všech dat a údajů není možné predikovat, jaký vliv bude mít letiště na intenzitu dopravy v regionu. Je jisté, že změna díky provozu na letišti nastane, ale není možné jí momentálně konkrétně kvantifikovat. Je však jisté, že bude záviset na celkové výkonnosti letiště, tedy na počtu odbavených cestujících, a i na intenzitě nákladní letecké dopravy.

8.4 Financování letiště v Českých Budějovicích

Uvádí se, že náklady na poslední část modernizace by neměly přesáhnout 500 milionů korun. Otázkou však je, jak bude tento projekt financován? Nabízí se tři varianty financování – Jihočeský kraj, soukromý investor a kombinace obou předešlých. V této kapitole jsou rozepsány právě tyto možnosti ve financování modernizace letiště.

8.4.1 Soukromý subjekt investorem letiště České Budějovice

Při investicích soukromému subjektu jde především o co nejrychlejší rentabilitu a celkovou výnosnost investice. Oba tyto parametry jsou ve spojení s investicí do Letiště České Budějovice velice problematické, až nepravděpodobné. Důvodů je hned několik:

- Jihočeský kraj není nijak dopravně nedostupným krajem a nachází se ve spádové oblasti dvou velkých letišť (Praha, Linec), která jsou obě dostupná do 2 hodin jízdy autem.
- Ani při nejoptimističtějších odhadech pravděpodobně nebude možné v prvních letech provozu letiště dosáhnout ekonomických zisků, a tudíž ani ekonomické samostatnosti. Vzhledem k vysokým počátečním nákladům je tedy účast soukromého investora téměř vyloučena.

Z investičního hlediska se tedy nejedná o zajímavý projekt.

8.4.2 Jihočeský kraj investorem letiště České Budějovice

Jihočeský kraj je vhodnějším investorem zejména proto, že jako veřejný subjekt nesleduje primárně ekonomickou ziskovost investic, ale spíše by měl sledovat „veřejné blaho“. Pod tímto pojmem si lze představit věci jako rozvoj regionu způsobený zvýšeným

cestovním ruchem, vyšší zaměstnanost, dopravní dostupnost a celkově kvalitu života v regionu. Z tohoto pohledu je letiště určitě zajímavým projektem, jehož dopad je pro regionální rozvoj určitě pozitivní.

Nastává otázka, zda je investice téměř půl miliardy korun do letiště vhodná, nebo jestli nemohou být tyto peníze investovány do jiných aktivit v regionu, jako je například přímá podpora cestovního ruchu nebo výstavba nových, či oprava stávajících silničních komunikací. Například rekonstrukce domova důchodců v městě Dačice stojí přibližně 60 milionů korun

8.4.3 Kombinace Jihočeského kraje a soukromého investora

Tato možnost je pro investice do modernizace letiště téměř vyloučená právě z důvodu neatraktivnosti pro soukromého investora (jak bylo vysvětleno v předchozí podkapitole). Nalezení strategického partnera by mohlo být zvaženo v momentě, kdy letiště již začne fungovat pro mezinárodní provoz. Tento partner by měl za úkol zajistit provoz a celkové fungování letiště, zvyšovat výkony a provádět investice.

9 Závěr

Diplomová práce si klade za cíl určit vliv letecké dopravy na regionální rozvoj. Jako cílový region je vybrán Jihočeský kraj a letiště v Českých Budějovicích, které čeká na modernizaci a následné povolení k mezinárodnímu provozu. První část – teoretická, je zaměřena na vymezení pojmů ohledně letecké dopravy, jejího ekonomického a ekologického vlivu na regionální rozvoj a regionální rozvoj jako takový. Bez porozumění těmto pojmům by nebylo možné se celé problematice dostatečně odborně věnovat.

Praktická část se věnuje již konkrétní analýze situace budějovického letiště. Zde jsou uvedeny základní informace o letišti jako jsou poloha, historie, informace o společnosti, která letiště provozuje a informace o plánované modernizaci.

Určení rozhodujících vlivů na regionální rozvoj je provedeno na základě dokumentu „Program rozvoje Jihočeského kraje 2014-2020“, kde jsou podrobně analyzovány priority pro regionální rozvoj Jihočeského kraje. Po prostudování tohoto dokumentu je vybrán vliv letecké dopravy na zaměstnanost v regionu, vliv letecké dopravy na cestovní ruch a vliv letecké dopravy na intenzitu dopravy v regionu.

Aby bylo možné se pokusit predikovat, jaký má vliv letiště na zaměstnanost v regionu, je třeba prozkoumat situaci v na jiných srovnatelných českých letištích a několik studií na základě kterých bylo možné určit následný vliv na zaměstnanost na úrovni regionu. Díky vypočítaným datům je možné přibližně určit, kolik pracovních míst bude nově vytvořeno díky modernizaci letiště a jeho akreditaci pro mezinárodní veřejný civilní provoz. Na základě výše zmíněného lze konstatovat, že první vliv se podařilo vyčíslit. Vzhledem k tomu že se ale jedná o budoucí vývoj a například množství odbavených pasažérů se může v budoucnu lišit, nemusí tyto čísla přímo odpovídat realitě. Díky postupu v bodě [8.1.1.](#) je možné predikovat vývoj vlivu letiště na zaměstnanost v regionu.

Vliv letiště na cestovní ruch je rozebírán v kapitole [8.2.](#) Tento vliv je v diplomové práci pozorován dvěma způsoby. Prvním způsobem je pozorování vlivu letiště na cestovní ruch pomocí obsazenosti hromadných ubytovacích kapacit. Obsazenost hromadných ubytovacích kapacit je pozorována na úrovni kraje, města České Budějovice a krajským republikovým průměrem očištěným o obsazenost kapacit na území Prahy. Z historických dat je sestaven trend, kde je možné pozorovat, jak se vyvíjí právě regionální obsazenost proti celorepublikové. Díky pětiletým a desetiletým průměrům

meziročních nárůstů těchto hodnot, je možné lépe pozorovat, vývoj. Po spuštění provozu na letišti je možné orientačně určit, jaký vliv má na obsazenost ubytovacích kapacit. Tato metoda je ale nepřesná, jelikož nezohledňuje například cenu letenek, měnový kurz, politická a další rizika, a tedy není vhodná ke kvantifikaci vlivu letiště na cestovní ruch v jihočeském regionu. Pro lepší určení vlivu je použita druhá metoda, která vychází zejména z výkonů letiště v oblasti odbavených pasažérů a segmentace pasažérů. Pomocí této druhé metody je možno kvantifikovat počet pasažérů, kteří navštíví jihočeský region. Stejně jako v kvantifikaci vlivu na zaměstnanost se jedná o predikci, reálné hodnoty se tedy nemusí přesně shodovat.

Byl předpoklad, že vliv letecké dopravy na intenzitu dopravy v regionu je možné vyjádřit pomocí dat ze sčítání dopravy. Sledovali se čtyři hlavní směry do/z Českých Budějovic (směry: Praha, Plzeň, Jindřichův Hradec, Rakousko) a vývoj výsledků intenzit dopravy z let 2000, 2005 a 2010. Na základě těchto dat je možné stanovit trend, ovšem díky malému množství vstupních dat, není možné vytvořit predikci, a tudíž ani kvantifikaci provést. Další významný vliv, který není možné do predikcí zahrnout, je změna intenzit dopravy zapříčiněná plánovanou dálnicí D3 z Prahy do Českých Budějovic a dále do Rakouska.

Na základě výzkumu bylo zjištěno, že počet pracovních míst v Jihočeském kraji by narostl o cca 390, což činí nárůst 5,13 % v nabídce volných pracovních míst. V cestovním ruchu by se vliv letiště na region projevil nárůstem turistů v rozmezí od 1 do 2 % mezi pátým a desátým rokem provozu.

10 Summary

This master thesis is aiming to define the impact of aviation on regional development. South Bohemia has been chosen as target region. The Airport České Budějovice is awaiting modernization and upcoming process of approval for public international transportation. First part – theoretical part is focused on defining terms about air transportation and it's economic and ecological influence on regional development and development overall. Without proper understanding of these terms, it wouldn't be possible to investigate this topic properly.

The practical part is aiming on analysis of current situation of the airport. In this part, the basic information about airport, such as it's position, history, information about company, which is taking care of the airport and information about future modernization is described. Definition of critical impacts on regional development is based on document "Program of development of South Bohemian region for 2014 – 2020" where priorities for regional development of South Bohemian region are described in detail. After reviewing this document, the impact of aviation on regional employment rate, impact of aviation on tourism and impact of aviation on regional car traffic were determined for further analysis.

For detailed prediction of impact on employment rate, it was also necessary to investigate situations in different, comparable Czech regional airports and to find other relevant studies about the topic. The impact of aviation on regional employment rate was then identified. Thanks to data obtained from various sources, it was possible to determine how many jobs could be created thanks to airport's modernization and it's accreditation for international public transport. Based on previously mentioned facts, it can be stated that this impact is possible to quantify. Given that this thesis is about future development, and some input data, such as number of passengers handled, may not necessary be accurate, the real impact of airport's modernization can be slightly different as well. By following steps in chapter [8.1.1.](#), it might be possible to predict impact of the airport's development on regional employment rate.

Chapter [8.2](#) talks about impact of the airport on tourism in investigated region. The impact is observed using two distinct approaches. First one analyzes impact of airport on tourism by studying the availability of collective accommodation capacities. Availability

of collective accommodation capacities is investigated at the regional level, at level of city of České Budějovice and at national level (regional average adjusted for availability of capacity in Prague). Where it was possible, data were interpreted using trend estimation to see how regional availability is changing in comparison with national level. By using 5 and 10 years' averages and annual change of their values, it's possible to observe the development of various impacts on south bohemian region over time. It is possible to examine what will be the impact on availability of collective accommodation capacities, when the airport will be accredited for international public transportation. Unfortunately, this method is quite inaccurate because it does not reflect some important information, such as price of the ticket, currency exchange rate, political (and other) risks and it isn't suitable for quantification of airport's influence on tourism in south bohemian region. Therefore the alternative method, described further in text, has been used. This method works mainly with performance of the airport based on number of checked passengers and passenger segmentation. Using this second method, it is possible to quantify the number of passengers who visit the South Bohemian region with acceptable accuracy. Because of the predictive nature of the quantification of impact on employment, the real world value is expected to not exactly match with the calculated one.

For purposes of this thesis, it was assumed that the impact of increased intensity of passenger air transport in the region will be expressed by using data from traffic censuses. The four main directions to / from the city of České Budějovice have been observed (directions to: Prague, Plzeň, Jindřichův Hradec and Austria). Data regarding development of traffic volumes in the years 2000, 2005 and 2010 were also included and analyzed. Based on these data, it is possible to determine future trends, but due to the long time intervals between censuses and overall relative scarcity of inputs, it is not possible to make reasonably accurate predictions. Therefore, regarding this issue, no quantification has been done. Another significant influence, which is not possible to include into predictions, is the change in traffic volumes induced by planned D3 highway from Prague to České Budějovice and on to Austria.

Based on research, it was found that the number of jobs in the South bohemian region would have increased by about 390, which is an increase of 5.13 % in job vacancies. With regards to tourism, the effect of planned airport would have increased number of visitors to the region only by 1 to 2 percent, between fifth and tenth year after airport's commissioning.

Keywords:

Aviation, airport, region, development, impacts, regional development, jobs, employment rate, tourism, traffic, transportation, crisis, South Bohemian region, České Budějovice, Pardubice, history

Seznam literatury

Blažek, J. & Uhlíř, D. (2002). *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum.

Blažek, J. & Uhlíř, D. (2011). *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, implikace*. Praha: Karolinum.

Bogdański, M. (2014). Airports as a factor of regional development on the example of the szymany airport [Online]. *Bulletin of Geography*, 25. <https://doi.org/10.2478/bog-2014-0027>

Brčák, J., Sekerka, B. & Stará, D. (2014). *Makroekonomie - teorie a praxe*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk.

Dubská, D. (2011). Dopady světové finanční a hospodářské krize na ekonomiku ČR [Online], 3. Retrieved from <https://www.czso.cz/documents/10180/20534938/11561013.pdf/1185daf4-bfd6-4477-bfa3-9c07ed97e657?version=1.0>

e-vsudybyl [Online]. (2007). *e-vsudybyl*. Retrieved from <http://www.e-vsudybyl.cz/clanky/mezinarodni-letiste-znamena-zvyseni-bonity-celeho-vychodoceskeho-regionu-1703.html>

Halpern, N. & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development [Online]. *Journal of Transport Geography*, 10. Retrieved from <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692310001882>

Hrabánková, M. (2011). *Faktory regionálního rozvoje a jejich vliv na sociálně-ekonomický potenciál regionu: vědecká monografie*. Brno: Akademické nakladatelství CERM.

Improving the Sustainability of the Aviation Industry [Online]. (2013). Retrieved from <https://sites.google.com/a/cornell.edu/sustainable-solutions-for-the-aviation-industry/airline-industry/social-impacts>

Ivana Faltová Leitmanová ... [et al.], . (2012). *Regionální rozvoj - přístupy a nástroje*. Praha: Alfa Nakladatelství.

Kerner, L., Sýkora, V. & Kulčák, L. (2003). *Provozní aspekty letišť*. Praha: Vydavatelství ČVUT.

- Kohout, P. (2010). *Finance po krizi: důsledky hospodářské recese a co bude dál*. Praha: Grada.
- Lacina, K. (2007). *Regionální rozvoj a veřejná správa*. Praha: Vysoká škola finanční a správní.
- Letiště Pardubice [Online]. (2017). *Letiště Pardubice*. Retrieved from <https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/nase-poslani>
- Maier, K. (2012). *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada.
- Mestre, V. (2008). *Effects of aircraft noise: research update on selected topics*. Washington, D.C.: Transportation Research Board.
- Navrátil, J. (2012). *Návštěvník jako rozvojový faktor navštíveného místa: aplikovaná geografie cestovního ruchu na příkladu vody v turistických regionech jižní Čechy a Šumava*. Praha: Alfa Nakladatelství.
- Palatková, M. (2011). *Mezinárodní cestovní ruch: analýza pozice turismu ve světové ekonomice, význam turismu v mezinárodních ekonomických vztazích, evropská integrace a mezinárodní turismus*. Praha: Grada.
- Panel on Atmospheric Effects of Aviation, .Board on Atmospheric Sciences and Climate, .Commission on Geosciences, .Environment, ., Resources, a. & National Research Council, . (1999). *A review of NASA's Atmospheric Effects of Stratospheric Aircraft Project*. Washington, D.C: National Academy Press.
- Peková, J. (2004). *Hospodaření a finance územní samosprávy*. Praha: Management Press.
- Píšová, E., Grolig, D., Straková, E., Souček, E., Ježdík, V. & Chladil, M. (2006). Zásady tvorby indikátorů pro monitoring a evaluaci [Online]. *Strukturální fondy, 2009*, 24. Retrieved from http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/925c0ea5-da42-49e0-99ca-87133cafbe52/1144059328-z-sady_tvorby_indik-tor_925c0ea5-da42-49e0-99ca-87133cafbe52.pdf?ext=.pdf
- Pruša, J. (2002). *Letecká doprava*. Hradec Králové: Gaudeamus.
- Pruša, J. (2007). *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo CEE Service ČR.
- Ruchi, G. (2014). Impact of Global Economic Crisis on Airline Industry [Online]. *International Journal of Commerce*, (3), 5. Retrieved from <http://www.iraacst.org/ijcbm/papers/vol3no22014/7vol3no2.pdf>

- Ryglová, K., Burian, M. & Vajčnerová, I. (2011). *Cestovní ruch - podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada.
- Stejskal, J. & Kovárník, J. (2009). *Regionální politika a její nástroje*. Praha: Portál.
- Toušek, R. (2009). *Management dopravy*. V Českých Budějovicích: Jihočeská univerzita, Ekonomická fakulta.
- Van de Vijver, E., Derudder, B. & Witlox, F. (2016). AIR PASSENGER TRANSPORT AND REGIONAL DEVELOPMENT: CAUSE AND EFFECT IN EUROPE [Online], 11. <https://doi.org/10.7307/ptt.v28i2.1756>
- Whitelegg, J. (2000). AVIATION: the social, economic and environmental impact of flying [Online], 2000, 28. Retrieved from <http://us-caw.org/pdf/air10.pdf>
- Wittmer, A. (2011). *Aviation Systems: Management of the Integrated Aviation Value Chain*. New York: Springer Heidelberg Dordrecht London New York.
- Wokoun, R. (2008). *Regionální rozvoj: (východiska regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde.
- Zelený, L. (2007). *Osobní přeprava*. Praha: ASPI.

Seznam tabulek, grafů a obrázků

Tabulky

Tabulka 1: Počty odbavených cestujících na letišti Pardubice za období 2002 - 2015 ..	39
Tabulka 2 počet přepravených osob na 1 zaměstnance:	52
Tabulka 3 Procentuální změna v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)	55
Tabulka 4 počet zahraničních turistů využívajících letiště v Českých Budějovicích:	59

Grafy

Graf 1 poptávka po letecké civilní a nákladní přepravě	19
Graf 2 domácí a mezinárodní pohyby	36
Graf 3 počty pohybů v jednotlivých měsících za rok 2008	37
Graf 4 počty pohybů v jednotlivých měsících za rok 2012	37
Graf 5 počty mezinárodních pohybů na letišti za období let 2007 - 2016.....	38
Graf 6 výsledky dotazníkového šetření (vlastní překlad)	46
Graf 7 vývoj obsazenost kapacit HUZ v ČB, JČ a průměrem ČR:	55
Graf 8 5letý průměr procentuálních změn v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)	56
Graf 9 10letý průměr procentuálních změn v obsazenosti HUZ v Českých Budějovicích, Jihočeském kraji České republiky (bez Prahy)	56
Graf 10 obsazenost HUZ v Českých Budějovicích včetně předpokládaného trendu do budoucna.....	57
Graf 11 vývoj celkových přepravních výkonů Letiště České Budějovice dle reálných čísel z Letiště Pardubice.....	59
Graf 12 výsledky sčítání dopravy pro vybrané silniční úseky včetně vyznačených trendů	61

Obrázky

Obrázek 1 Situační plán letiště v Českých Budějovicích	32
Obrázek 2 zrekonstruovaná řídicí věž-první etapa druhé fáze modernizace	35
Obrázek 3 Dojezdové vzdálenosti letišť v Polsku	41