

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH
BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta

Katedra obchodu a cestovního ruchu

Studijní program: N6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání – cestovní ruch

DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Projekt využití regionálního letiště pro cestovní
ruch**

Vedoucí diplomové práce

Mgr. Vladimír Dvořák

Autor

Libor Blatský

2014

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Jméno a příjmení: Libor Blatský

Studijní program: Ekonomika a management

Studijní obor: Obchodní podnikání

Název tématu: Projekt využití regionálního letiště pro cestovní ruch

Anglicky: The project uses a regional airport for tourism

Zásady pro vypracování:
(v zásadách pro vypracování uveďte cíl práce a metodický postup)

Cíl práce:

Prostřednictvím analýzy zhodnotit možnosti využití regionálního letiště pro cestovní ruch na příkladu projektu Letiště České Budějovice. Navrhnout opatření pro efektivní využití letiště.

Metodický postup:

1. Studium odborné literatury a pramenů
2. Provedení analýzy využití letiště
3. Hodnocení efektivnosti letiště
4. Návrhy a opatření
5. Projekt

Rámcová osnova:

1. Úvod. 2. Literární rešerše. 3. Cíle a metody. 4. Analýza a syntéza poznatků z vlastního zkoumání. 5. Vlastní návrhy. 6. Závěr. 7. Seznam literatury.

Rozsah grafických prací: dle potřeby

Rozsah průvodní zprávy: 60 - 80 stran

Seznam odborné literatury: *(abecedně seřadit dle autorů)*

Brinke, J. *Úvod do geografie dopravy*. Univerzita Karlova v Praze – nakladatelství Karolinum, 1999.

Eisler, J. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. Praha: Oeconomica, 2005.

Hesková, M. a kol. *Cestovní ruch*. Praha: Nakladatelství Fortuna, 2011.

Duval, D. T. *Tourism and transport: modes, networks and flows*. Clevedon: Channel View Publications, 2007.

Horáková, H. *Strategický marketing*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 2000.

Mirvald, S. *Geografie dopravy. III (Vodní a vzdušná doprava)*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2002.

Orieška, J. *Služby v cestovním ruchu*. Praha: Idea Servis, 2010.

Zelený, L. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, 2007.

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Vladimír Dvořák

Konzultant:

Datum zadání diplomové práce: 15. 2. 2012

Termín odevzdání diplomové práce: 16. 4. 2013


doc. Ing. Ladislav Rolínek, Ph.D.

děkan

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Sudovského 16 (28)
370 01 České Budějovice


Ing. Viktor Vojtko, Ph.D.

vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 15.3. 2012

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „**Projekt využití regionálního letiště pro cestovní ruch**“ vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 sb. v plném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské 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 dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly, v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb., zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

Ve Strakonici.....

.....

Libor Blatský

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat hlavně Mgr. Vladimíru Dvořákovi za odborné vedení, pomoc a trpělivost při psaní Diplomové práce. Dále děkuji všem, kteří byli nápomocni.

Obsah

1	ÚVOD	10
2	LITERÁRNÍ ŘEŠERŠE	12
2.1	Doprava	12
2.1.1	Význam dopravy	12
2.1.2	Funkce dopravy	13
2.1.3	Dopravní služby	13
2.2	Dopravní infrastruktura	14
2.2.1	Dopravní cesta	14
2.2.2	Komunikace	15
2.2.3	Dopravní síť	15
2.2.4	Dopravní komunikační linka	16
2.2.5	Frekvence přepravy	16
2.3	Trh dopravy	17
2.3.1	Struktura trhu dopravy	17
2.3.2	Podnikání v dopravě	17
2.3.3	Dopravní marketing	18
2.3.4	Management destinace	19
2.3.5	Destinace	19
2.3.6	Marketing destinace	20
2.3.7	Propagace destinace	20
2.4	Rozdělení dopravních služeb	20
2.4.1	Silniční doprava	21
2.4.2	Vodní doprava	21
2.4.3	Železniční doprava	21
2.5	Letecká doprava	21
2.5.1	Organizace v letecké dopravě	22

2.5.2	Letecké cesty.....	23
2.5.3	Letecká dopravní síť	24
2.5.4	Letecké linky.....	24
2.6	Letecká doprava v ČR	25
2.6.1	Úřad pro civilní letectví ČR.....	27
2.7	Dopravní politika EU	27
2.7.1	Financování projektů EU	29
2.7.2	Síť TEN-T	30
2.8	Dopravní politika ČR	31
2.8.1	Operační program Doprava	34
2.8.2	Dopravní politika ČR v letecké dopravě.....	35
3	CÍL PRÁCE A METODIKA.....	38
3.1	Cíl práce	38
3.2	Hypotézy	38
	• Hypotéza č. 1.....	38
	• Hypotéza č. 2.....	38
3.3	Metodika	38
4	SITUAČNÍ ANALÝZA	40
4.1	Jižní Čechy	40
4.1.1	Českobudějovicko.....	41
4.1.2	Českokrumolovsko	43
4.1.3	Jindřichohradecko	45
4.1.4	Lipensko.....	46
4.1.5	Písecko	47
4.1.6	Prachaticko.....	48
4.1.7	Strakonicko	49
4.1.8	Táborsko	51
4.1.9	Třeboňsko	52

5	CHARAKTERISTIKA LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE.....	54
5.1	Historie letiště	54
5.2	Letiště České Budějovice a.s.....	56
5.2.1	Základní údaje.....	56
5.2.2	Výkony Letiště České Budějovice v roce 2013.....	57
5.3	Konkurence	57
5.3.1	Letiště Karlovy Vary	57
5.3.2	Letiště Brno-Tuřany.....	61
5.3.3	Letiště Ostrava	62
5.3.4	Letiště Pardubice.....	64
5.3.5	Letiště Linec	65
6	ŘÍZENÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM CESTOVNÍ KANCELÁŘE	66
7	ANALÝZA A SYNTÉZA MARKETINGOVÉ STRATEGIE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE ZPRACOVANÁ SPOLEČNOSTÍ DELOITTE	67
7.1	Definování cílového segmentu.....	67
7.1.1	Segment „Dovolenkáři“	68
7.1.2	Segment Business	69
7.1.3	Segment Zahraniční turisté	69
8	VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ.....	72
9	NÁVRHY A OPATŘENÍ.....	72
9.1	Evropský Projekt Dunaj - Vltava	73
9.2	Spolupráce s letištem Linec	75
10	ZÁVĚR	78
11	SUMMARY	80
12	SEZNAM LITERATURY	82
12.1	Literatura	82
12.2	Internetové zdroje	83
	Seznam diagramů a grafů	85

Přílohy.....86

1 ÚVOD

Cestovní ruch chápe Hesková a kol (2011:4) jako významný společensko-ekonomický fenomén. Každý rok se velký počet lidí přesunuje z místa na místo, za účelem odpočinku a rekreace či poznávání. Je součástí spotřeby obyvatel zejména u ekonomicky vyspělých států. Cestovní ruch patří mezi největší tři exportní odvětví na světě, spolu s obchodem s ropou a automobilovým průmyslem. Je ovlivňován ekonomickým, politickým, sociálním, technicko-technologickým a v neposlední řadě ekologickým prostředím. Všechny tyto faktory cestovnímu ruchu prospívají, popřípadě škodí.

Protože každý rok přispěje cestovní ruch významnou měrou do státního rozpočtu České republiky, začal být vnímán jako důležité odvětví národního hospodářství. Vztah cestovního ruchu a dopravy je zřejmý, proto hlavním cílem dopravní politiky je: vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Jihočeský kraj patří k nejnavštěvovanějším regionům České republiky, vděčí za to hlavně svým přírodním, ale i kulturně-historickým památkám. Cestovní ruch dává práci asi 8% ekonomicky aktivního obyvatelstva v jižních Čechách, proto je mu také v rámci kraje věnována patřičná pozornost a je snaha v rámci politiky cestovního ruchu České republiky ho dále rozvíjet.

Jedním z velkých a finančně nákladných projektů je modernizace Letiště České Budějovice a.s., jehož vlastníky jsou právě Jihočeský kraj a město České Budějovice. Diplomová práce se zabývá hodnocením potenciálu a možností, které by zmodernizované letiště mohlo regionu nabídnout. V případě, že by získalo statut mezinárodního veřejného letiště a mohly by na něm přistávat letadla typu Boeing 737 či Airbus A320, středně velká letadla. Stalo by se letiště portálem, přes který

by v několika letech mohlo projít několik desítek tisíc turistů nebo momentální možnosti využití letiště jsou skromnější? Na tyto otázky se v práci odpovídá a také se v ní autor snaží nastínit možný směr dalšího postupu tak, aby se letiště mohlo stát dalším důležitým faktorem rozvoje cestovního ruchu v regionu, tím tedy i přílivu peněz do místní ekonomiky a rozvoje regionu jako takového.

2 LITERÁRNÍ ŘEŠERŠE

2.1 DOPRAVA

Zelený (2005:5) uvádí, že doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým přemísťováním osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií.

Podle Brinkeho (1999: 7) doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Je již od počátku existence lidstva nerozlučnou součástí činnosti člověka a s postupným vývojem lidské společnosti v ní hraje stále významnější úlohu.

„Pro současnou dopravu je charakteristické, že kromě vlastních dopravně-přepravních aktivit k ní patří řada dalších činností. Jsou to zastupitelské služby, legislativně-správní činnosti zabezpečující přepravu a upravující podmínky pohybu dopravních prostředků včetně rizik s tím spojených; patří sem dále i činnosti spjaté s výkonem státní správy a mezinárodními aktivitami ve sféře dopravy.“ (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený; 2005:25)

2.1.1 Význam dopravy

Peková, Pilný, Jetmar (2008:500) ve své knize uvádí, že každý moderní stát potřebuje dopravní soustavu, která je dostatečně hustá, rychlá, bezpečná a flexibilní. Dobře vybavená dopravní síť je jedním ze základních předpokladů pro ekonomický a sociální rozvoj společnosti, neboť:

- zajišťuje přesun surovin, výrobků a obyvatel,
- zajišťuje zásobování obyvatel předměty denní potřeby, hlavně potravinami, a ovlivňuje tak jejich cenu,
- přispívá k rozvoji lidských sídel a zvyšuje kvalitu života jejich obyvatel,
- umožňuje využívání surovin v odlehlých oblastech,
- významně ovlivňuje ceny surovin a výrobků na různých místech,
- posiluje úroveň obrany státu aj.

2.1.2 Funkce dopravy

Doprava plní několik funkcí. Kromě své dominantní funkce, která spočívá v přemísťování zboží a osob, má doprava jako součást infrastruktury další funkce.

K nim patří např. funkce:

- stimulační (investice do dopravní infrastruktury iniciují oživení ekonomiky),
- sociálně stabilizační (před racionalizací dopravní soustavy je dáována přednost zachování sociálního smíru, neboť doprava má značnou sociálně politickou dimenzi, poruchy v dopravním systému významně porušují stabilitu i vývoj celé ekonomiky a společnosti),
- substituční (doprava je využívána k substituci činností, např. v nákladní dopravě práce v režimu JIT substituuje skladování, v osobní dopravě, v osobní dopravě lze regulovat soustředování obyvatel do měst apod.). Lze uvést další významné substituční funkce. Dopravy se využívá k ovlivňování struktury spotřeby i její velikosti, např. v souvislosti s nabídkou dalších služeb – zájezdy, rekreace. Současná komunikační technika naopak záporně ovlivňuje dopravu,
- komplementární, která je převážně její dominantní funkcí. (Eisler; 2005:27)

2.1.3 Dopravní služby

Ryglová (2005:27) dopravními službami v cestovním ruchu rozumí služby, které jsou spojeny se zajištěním vlastní přepravy účastníků cestovního ruchu a jejich zavazadel včetně informací o dopravním spojení, rezervování míst v dopravních prostředcích, prodejem dopravních cenin, vyřizováním reklamací apod.

Hlavní znaky dopravních služeb:

- plán přepravy (jízdni, letový, lodni řád),
- služba placená (tarifní systém podle vzdálenosti, rychlosti, komfortu, slevy),
- pro dopravu je nutná cenina (letenka, jízdenka, místenka)

Indrová a kol. uvádí, že dopravní služby představují nezbytnou podmínku realizace cestovního ruchu. Můžeme je charakterizovat jako služby spojené s přemístěním účastníků cestovního ruchu z místa bydliště do místa realizace cestovního ruchu. Na jejich kvalitě do značné míry závisí spokojenost účastníka cestovního ruchu a splnění jeho představ, přání a vlastních cílů v místě cestovního ruchu. Dopravní infrastruktura má pro rozvoj cestovního ruchu zásadní význam.

2.2 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Dopravní infrastruktura je jedním z nejvýznamnějších faktorů rozvoje regionu či státu, neboť zajišťuje spojení mezi lidmi a hospodářskými subjekty v prostoru a čase, čímž umožňuje územní dělbu práce, a tudíž přispívá k ekonomickému rozvoji.

Dopravní infrastrukturou rozumíme například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení

Eisler (2005:30) říká, že infrastruktura je skupina národohospodářských odvětví, které vytvářejí a zajišťují předpoklady pro celkový rozvoj ekonomiky. Infrastrukturu lze rozdělit na ekonomickou a sociální. K ekonomické infrastruktuře patří dopravní a spojový systém energetika, vodohospodářská zařízení.

2.2.1 Dopravní cesta

Dopravní cestu definuje Zelený (2004:14) jako pás terénu, spojující dva koncové body (a bezpočet dalších mezilehlých), na němž se uskutečňuje doprava. Tato část terénu bývá obvykle tomuto účelu uzpůsobena, tzn. upravena a technicky vybavena. V tomto pojetí tedy dopravní cesta náleží do tzv. technické infrastruktury. Místo termínu dopravní cesta se někdy užívá termínu trasa, nejčastěji jako označení pro námořní a letecké dopravní cesty.

Dopravní cesta tedy zahrnuje kromě vlastní trasy pro dopravu také soubor zařízení a opatření potřebných k zajištění provozu cesty.

PŘÍRODNÍ

- řeky, jezera, moře

UMĚLE VYTVOŘENÉ

- dopravní stavby a dopravní koridory (např. biokoridor)

- silnice, dálnice, železniční tratě, stezky, vnitrozemské vodní cesty (kanál, přehrada), potrubní cesty

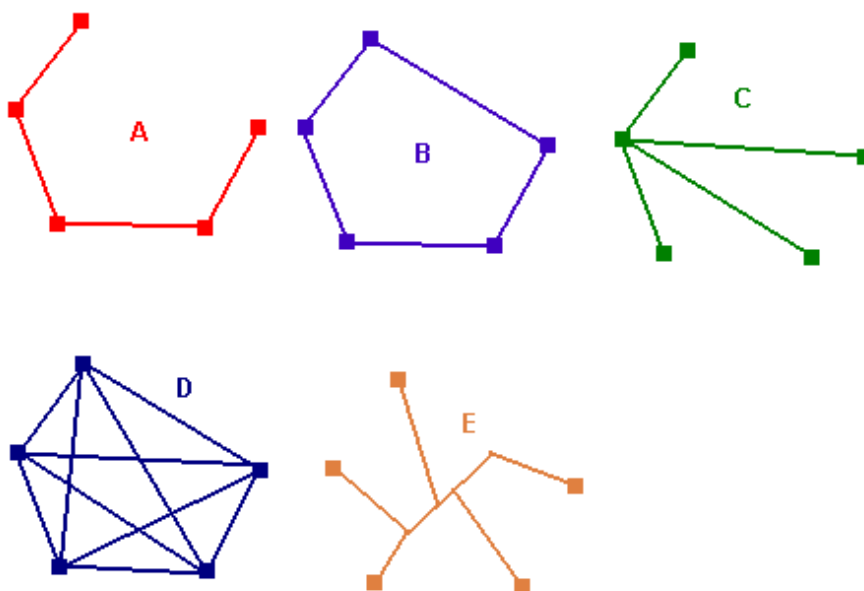
2.2.2 Komunikace

Zelený (2004:14) si vysvětluje pojem komunikace jako výraz, jímž se v užším smyslu rozumí dopravní cesty včetně pevných zařízení, toto pojetí se uplatňuje především v silničním hospodářství (event.. v dopravní kartografii). Pojem komunikace lze rovněž chápat jako veškeré dopravní cesty včetně spojů telekomunikačních.

2.2.3 Dopravní síť

Soubor vzájemně propojených dopravních cest a uzlů nazýváme dopravní sítí. V širším uvažujeme dopravní body a uzly na určitém území, v užším významu uvažujeme jen síť pravidelných dopravních prostředků.

Obrázek č 1: Varianty možného spojení dopravní sítě:



Zdroj: vlastní zpracování

- A-postupné spojení
- B-spojení obchodního cestujícího
- C-hierarchické spojení (centrálně orientované)
- D-spojení všech uzlů navzájem
- E-modifikované spojení

2.2.4 Dopravní komunikační linka

Brinke (1999:18) dopravní komunikační linkou označuje dopravní (komunikační) spojení, které se uskutečňuje konkrétním dopravním prostředkem (druhem spojení) mezi dvěma či více místy, v jednom či obou směrech, pravidelně většinou podle stanoveného časového řádu, na existující dopravní cestě (trase).

Soubor (svazek) dopravních linek probíhajících přibližně ve stejném směru a spojujících dva nebo více protilehlých bodů (míst), budeme nazývat dopravní nebo komunikační tah.

Tah neúplný

- se skládá z linky, na níž je doprava provozována různými druhy dopravy, které se v její obsluze vzájemně doplňují.

Tah komplexní

- se vyznačuje souborem dopravních linek, obsluhovaných v daných podmínkách všemi existujícími odvětvími dopravy a umožňujícím výběr jak konkrétní linky, tak i konkrétního dopravního prostředku

2.2.5 Frekvence přepravy

„Frekvence dopravy je frekvence dopravních prostředků v určitém úseku dopravní cesty (linky) za určitou časovou jednotku a zpravidla se zjišťuje pro každý druh dopravy zvlášť. Frekvence přepravy pak charakterizuje v nákladní dopravě množství zboží odesílané z jednotlivých stanic a množství zboží do nich docházející. V dopravě osobní jde analogicky o počet osob do těchto stanic přijíždějících a z nich odjíždějících.“ Zelený (2004:17)

2.3 TRH DOPRAVY

„Velikost (objem) přepravy je důsledkem potřeby přemístit zboží nebo sebe samého. Rozsah a podmínky dopravní obsluhy naznačují okolnosti, za nichž se potřeba přemístění uskutečňuje.

Výkony jednotlivých druhů doprav nejsou celkovým vyjádřením přepravních požadavků, neboť z hlediska dopravní obsluhy daného území státu jde o rozdělení přepravních výkonů na tři části:

- přeprava realizovaná pro cizí potřeby (podnikatelé v dopravě),
- přeprava pro vlastní potřebu (závodová doprava osobní i nákladní),
- individuální motorismus.“(Eisler 2005:32)

2.3.1 Struktura trhu dopravy

Gurtlich (1993:9) uvádí, že trhy jsou místa, kde se setkává nabídka s poptávkou. To platí s určitou změnou také pro trhy dopravy; neboť výkony dopravy se neustále produkují a konsumují v prostoru mezi místem zdroje a cíle. „Setkání“ v nabídce doprava y poptávce po ní neznamena setkání v jednom bodě prostoru, které je obvyklé například při koupi věcného statku (odtud také označení „Point of sales“!) Mimo to vyžaduje poskytování výkonu v dopravě – analogicky k situaci u mnoha jiných druhů služeb – zpravidla také čas. De facto tedy probíhá mnohokrát citované setkání nabídky a poptávky v dopravním sektoru v prostorově časové dimenzi. Setkávají se partneři nabídky a poptávky po dopravě, protože zájmy obou stran se zaměřují na služby se zcela určitým prostorově časovým komponentem.

Poptávka je konečně nejkonkrétnější podobou přání cestovat/přání dopravy. Zde je zájemce vůči dopravnímu závodu objednávajícím; doposud ještě nezávazné přání se stává účinnou kupní silou.

2.3.2 Podnikání v dopravě

Podle Eislera (2005:28) měl rozvoj dělby práce za následek také osamostatnění činností, které souvisejí s dopravou, kterou do té doby zajišťovali výrobci či obchodníci. Tak vznikají dopravní podniky – dopravci.

Požadavky a přání zákazníků (přepravců, cestujících), dopravních podniků (dopraců), státu a obyvatel vůbec jsou velmi protichůdné. Požadavky přepravců a cestujících spočívají v přání platit za přemístění co nejméně, přičemž zájem dopravců je opačný. Stát se naopak snaží minimalizovat svoje výdaje na dopravu, stanovit je optimálním způsobem, obyvatelé obecně dávají přednost zdravému životnímu prostředí, které doprava negativně ovlivňuje. Tyto rozpory lze zjistit i v jiných odvětvích národního hospodářství.

Jedním z významných faktorů, které mají vliv na chování dopravních podniků je odlišná charakteristika oproti jiným podnikatelským aktivitám, která spočívá v možnosti vzájemné zastupitelnosti jednotlivých druhů dopravy (silniční, železniční, letecké, vodní, příp. nekonvenční), bez možnosti zvětšit poptávku.

Zelený (2007:95) definuje podnikání v dopravě jako provozování dopravy, respektive zajištění procesu přemístění osob nebo věcí, přičemž doprava může být provozována veřejně nebo neveřejně.

Veřejná doprava je taková doprava, kterou provozuje dopravce za účelem uspokojování obecných přepravních potřeb podle předem vyhlášených přepravních podmínek.

2.3.3 Dopravní marketing

Při realizaci marketingového přístupu v dopravním podniku je dobré si uvědomit, že nabízí službu, která je neskladovatelná. Znamená to, že každá příležitost, kdy byl zájem o přemístění, které jsme našimi prostředky neuskutečnili, je prakticky jednou pro vždy ztracena. To koresponduje s orientací podniku na maximalizaci tržeb jako základního cíle. Nabízejí se různé marketingové koncepce dopravních podniků. měly by vycházet z toho, že přepravce či cestující dobře zná nabízené služby na přepravním trhu a je si vědom vazby mezi cenou služeb a jejich technickými parametry (kvalitou přepravy.) Zvolená marketingová koncepce vytváří rámce pro tvorbu vhodné marketingové strategie. Často jich lze uplatnit i více, podle toho, jakou povahu má daný segment přepravního trhu, resp. nabízená či poptávaná služba. Především se bude opírat o strategii integračního růstu, která znamená pevnější spojení s přepravci jako odběrateli přemístění (dopředná integrace). Konkurence mezi dopravci téhož druhu

dopravy znamená, že existuje nabídka přemístění několika dopravci stejného druhu dopravy (např. autobusová doprava), zatímco konkurence nabídkou mezi dopravci různých druhů dopravy je více možností přemístění, což je konkurence mezi dopravci různých druhů dopravy i navzájem. Marketing samozřejmě lze v dopravě uplatnit v jeho obecné podobě, ale s právě uvedenou výhradou, že totiž přemístění nelze zákazníkovi vnutit navíc, což u spotřebního zboží možné je. (Eisler 2005:123, 124)

2.3.4 Management destinace

Je označován jako proces vytváření a řízení silných, tržně orientovaných a systémově řízených jednotek – destinací. Destinační management je souborem řídicích opatření a nástrojů, které jsou využívány pro oblasti plánování, organizování, promotion a rozhodovací procesy. (Hesková a kol 2006:155)

2.3.5 Destinace

Je představována svazkem různých služeb, koncentrovaných v určitém místě nebo oblasti, které jsou poskytovány v návaznosti na potenciál cestovního ruchu (atraktivitu místa nebo oblasti. Atraktivita destinace tak představují podstatu destinace a hlavní motivační stimul návštěvnosti destinace. Podle Biegera i definice WTO je destinace chápána jako „geografický prostor (stát, místo, region), který si návštěvník (segment) vybírá jako svůj cíl cesty“. Destinace nabízí služby jako ubytování, stravování, sportovní aktivity a zábava. Za nejmenší možnou destinační jednotku je považován rezort.(Palatková 2006: 16)

- je geografický prostor, který host volí jako cíl účasti na cestovním ruchu. Destinace zahrnuje komplex služeb pro potřeby cestovního ruchu. Obecně je chápána jako směrování, cíl cesty, místo navštívené účastníkem cestovního ruchu. Termín je využíván v různém pojetí a nemusí souviset pouze s cestovním ruchem. Destinace cestovního ruchu je podle World Tourism Organisation je definována „jako místo s vhodnými atraktivitami ve spojitosti se zařízeními a službami cestovního ruchu, které si účastník cestovního ruchu nebo skupina zvolil pro návštěvu“. Z této definice vyplývá, že pojem destinace cestovního ruchu může představovat cílové místo

cestovního ruchu, ale i produkt cestovního ruchu spojený s daným místem (Hesková a kol 2006:153)

2.3.6 Marketing destinace

Coltman hovoří o dvou definicích marketingu destinace cestovního ruchu. Za první je to marketing destinace jako filozofie řízení destinace, stanovující na základě spotřebitelské poptávky zjištěné výzkumem a předpověďmi umístění produktu destinace na trh s cílem realizace maximálního zisku (prodeje). Za druhé je to marketing destinace jako řízený a cílený souhrn aktivit, vyvažujících cíle destinace s potřebami klientů (Palatková 2006:81)

2.3.7 Propagace destinace

Komunikace představuje podle Seatona základ propagace destinace a vychází ze skutečnosti, že produkt cestovního ruchu destinace je nehmotný a jako takový nemůže být viděn, ohmatán, ochutnán, či jiným způsobem otestován nebo předveden ve fázi předprodejní ani při jeho prodeji. Povědomí klienta o destinaci a její výběr z větší části závisí na jeho informačních zdrojích. Z hlediska klienta jde o kvalitu a kvantitu rizika spojeného s přísliby destinace, obsaženými v informaci, která se stává „poslem“ a iniciátorem dalšího rozhodování klienta. Informace (informační zdroj) označuje řada autorů (např. Fodness, Murray, McIntosh, Goeldner) za vlastní strategický faktor úspěchu destinace, takže cílem je poskytnutí informací, spojených pro klienta s pozitivní zkušeností, již v první fázi sběru informací. (Palatková 2006:156)

2.4 ROZDĚLENÍ DOPRAVNÍCH SLUŽEB

Rozdělení dopravy má v různých zdrojích od různých autorů drobné nuance, nicméně asi jako nejsrozumitelnější a nejkomplexnější se může uvést dělení Heskové (2006:109):“Dopravní služby se člení dle několika hledisek. Podle druhu dopravy jde o služby silniční, železniční, letecké, vodní a ostatní dopravy, z teritoriálního hlediska o služby vnitrostátní a mezinárodní dopravy, z hlediska periodicity o služby v pravidelné a mimořádné dopravě. Pod ostatní dopravou rozumíme místní dopravu

v cílových místech cestovního ruchu, a to kolejovou (tramvaj) a nekolejovou (trolejbus, autobus).“

2.4.1 Silniční doprava

Silniční doprava představuje v současné době nejrozšířenější druh přepravy osob v cestovním ruchu. Její předností je schopnost přepravit účastníky cestovního ruchu do míst, která nejsou dosažitelná jinými druhy dopravy. Často je kombinovaná s leteckou, železniční či vodní dopravou. Vědecko-technický pokrok umožnil přizpůsobit autobusy potřebám účastníků cestovního ruchu a tím zvýšil nejen jejich pohodlí, ale i bezpečnost a rychlost přepravy, na kterou má podstatný vliv i vybudování rozsáhlé dálniční sítě. Kapacitu a frekvenci provozu lze přizpůsobovat dle poptávky, na kterou reagují i ceny. Pro přepravu do míst cestovního ruchu do značné míry využívány vlastní dopravní prostředky. V tomto směru pak hovoříme o využívání předmětů dlouhodobé potřeby. (Indrová, 2004:52)

2.4.2 Vodní doprava

Vodní doprava v cestovním ruchu představuje přepravu účastníků cestovního ruchu plavidly po vodních dopravních cestách a patří k nejstarším druhům přepravy osob. Nejrozvinutější doprava je v přímořských zemích a v zemích velkých splavných řek, kde je v rámci cestovního ruchu velmi vyhledávaná. (Ryglová, 2005:30)

2.4.3 Železniční doprava

Ve světovém dopravním systému se uplatňuje především v přepravě nákladů, zejména hromadných substrátů na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak mezistátní dopravě. (Brinke,1999:56)

2.5 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava v cestovním ruchu představuje nejrychlejší způsob přepravy. Běžně se ve vyspělých zemích Evropy používá tam, kde časový horizont pozemní přepravy je delší než 2-3 hodiny. Dříve byla letecká doprava symbolem určitého luxusu s prvotřídními službami, přesností a rychlostí. S postupem času, snahou uspět

v konkurenci, tedy snižování cen a snahou přepravit maximum klientů začala klesat úroveň kvality služeb, časté jsou i zpoždění letů, dlouhé čekání na odbavení zejména v sezóně.

Typické znaky:

- nejbezpečnější a nejrychlejší,
- částečně ovlivněna povětrnostními vlivy,
- cena relativně vysoká, ale v dnešní době již dostupná široké veřejnosti (slevy na poslední chvíli, studentské slevy, nízkonákladové letecké společnosti),
- spolupráce s ostatními subjekty v cestovním ruchu, fungování informačních a rezervačních systémů, spolupráce s jinými leteckými společnostmi a cestovními kancelářemi při prodeji letenek apod. (Ryglová, 2005:29)

Letecká doprava se orientuje především na rychlé spojení na transkontinentálních relacích, dále také na rychlé spojení evropských regionů a díky expanzi nízkonákladových leteckých společností narůstá počet přímých letů mezi menšími letišti. Určitou nevýhodou v řadě případů představuje velká vzdálenost letištních terminálů od center měst a ne vždy odpovídající a kvalitní návazná doprava. (Zelený 2007:229)

2.5.1 Organizace v letecké dopravě

K zajištění fungování letecké dopravy vznikla celá řada institucí na vládní i nevládní úrovni, které mají nezastupitelnou roli v civilním letectví, dvě nejvýznamnější jsou IATA a ICAO

2.5.1.1 IATA

Je nejvýznamnější nevládní organizací oboru civilního letectví, dobrovolnou organizací, jejímž prostřednictvím se letečtí dopravci snaží upravit leteckou síť pro potřeby mezinárodního leteckého provozu tak, aby na každém kilometru sítě byly obdobné podmínky přepravy, stejně vysoký standard bezpečnosti, obdobné ceny za jednotlivé druhy přepravy, stejné služby cestující veřejnosti atp.

Organizace vznikla v roce 1919 v Paříži na setkání šesti evropských leteckých dopravců. ČSA se staly členem v roce 1929.

Statut IATA určuje tyto hlavní cíle činnosti:

- zajišťovat bezpečnou pravidelnou a hospodárnou leteckou dopravu, která má u všech členů stejný standard a je prováděna za stejné ceny;
- podporovat všechny akce, směřující ke zlepšení hospodářských výsledků letecké dopravy;
- studovat problémy letecké dopravy a aplikovat výsledky v obchodně přepravním a ekonomickém zájmu členů;
- zajišťovat spolupráci mezi leteckými společnostmi;
- zajišťovat spolupráci s organizací ICAO

Základní podmínkou pro řádné členství v IATA je, že letecký dopravce musí provozovat pravidelnou leteckou přepravu cestujících, zboží nebo pošty pod vlajkou členského státu ICAO (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005:245)

Mimo jiné vydává IATA kódy letišť, které se používají v leteckých řádech aerolinií. Na rozdíl od kódů letišť, které vydává ICAO, nemají kódy IATA žádnou strukturu a jsou zpravidla zkratkou názvu letiště.

2.5.1.2 ICAO

Je vládní specializovaná agentura OSN se sídlem v Montrealu a pobočkami v několika dalších místech. Byla založena v Chicagu roku 1944, vyvíjí činnost od roku 1947. Zajišťuje bezpečnější a snadnější leteckou dopravu mezi jednotlivými státy.

Úkolem ICAO je určovat mezinárodní normy a pravidla letecké dopravy z hlediska standardizace, bezpečnosti, efektivnosti a pravidelnosti. ICAO za tím účelem vydává standardy (závazné) a doporučení.

Činnost ICAO je zaměřena do tří základních oblastí: technické, ekonomické a právní. (Novák, Pernica, Svoboda, Zelený, 2005:244)

2.5.2 Letecké cesty

Prostor, v němž se pohybují letadla, je rozdělen horizontálně a vertikálně. Horizontálně jsou vytýčeny letecké dráhy na povrchu Země, nad nimiž létají letadla v letových drahách v různých výškách (vertikální členění). Letové dráhy nazývané též letové koridory mají šíři 18,5km (10 námořních mil). Vertikálně jsou jednotlivé letové

hladiny rozděleny ve vzdálenosti 300m, tzn., že minimální výškový rozdíl činí 300m, avšak pouze v případě pohybu letadel proti sobě. Při souběžném letu je minimální rozdíl dvou letadel 600m. (Mirvald, 2002:37)

2.5.3 Letecká dopravní síť

Letecká dopravní síť se neustále vyvíjí a mění nejen svou délkou, ale i konfigurací. Geografickou osnovou světové letecké dopravy však není síť linek, ale síť letišť. V současné době je ve světě asi 5 tisíc dopravních letišť, z nichž více jak čtvrtina se nalézá v USA a osmina ve vyspělých státech Evropy. (Brinke, 1999:78)

2.5.4 Letecké linky

Rozšíření leteckých linek je ve světě značně nerovnoměrné. Linky můžeme rozdělit na linky kontinentální a mezikontinentální. Hustota sítě kontinentálních linek je ovlivněna rozmístěním velkých měst ekonomicky silných, velikostí kontinentů a postavení letecké dopravy v dopravním systému

Rozhodující podíl na kontinentální letecké dopravě má severoamerický kontinent. Významné pro kontinentální lety je letecká doprava také v rozlehlém Rusku, kde ostatní druhy dopravy jsou málo rozvinuty.

Největší intenzita mezikontinentálních letů je mezi geoeconomickými centry světa a jejich průběh ovlivňují také hlavní linie přesunu účastníků cestovního ruchu.

Největší frekvence osobní mezikontinentální letecké přepravy probíhá mezi Severní Amerikou a Evropou. (Mirvald, 2002L38)

Více než čtyři pětiny výkonu světové letecké přepravy se realizují ve třech oblastech s největší koncentrací letecké dopravy:

Severní Amerika (více než polovina světového výkonu)

Tři čtvrtiny výkonu se realizují na vnitrostátních linkách USA. Největší přepravní proudy přepravující 3 až 4mil cestujících ročně se nalézají v severovýchodním „koridoru“ (Boston – New York – Washington ad.)

Západoevropské státy (šestina světového výkonu)

Větší část výkonu připadá na mezistátní a mezikontinentální spoje, což je ovlivňováno i relativně malou rozlohou jednotlivých států a tradičními svazky bývalých koloniálních metropolí se zámořskými oblastmi

Bývalý SSSR (šestina světového výkonu)

Větší část výkonu se realizuje na vnitřních linkách, především mezi Moskvou a hospodářskými středisky evropské a asijské části bývalého Svazu. Letecká doprava má v bývalém SSSR mimořádný význam pro spojení s odlehlými oblastmi, v nichž pro obtížné přírodní podmínky neexistuje jiné dopravní spojení (polární a subpolární oblasti).

2.6 LETECKÁ DOPRAVA V ČR

Pravidelná letecká spojení obstarávaly francouzské, německé aj. společnosti již od roku 1920, tedy rok, po zahájení pravidelné letecké přepravy osob ve světě. Československé aerolinie (ČSA) patřily k nejstarším leteckým společnostem ve světě. První letecké spojení Praha – Bratislava bylo provozováno od roku 1923 a v roce 1924 bylo prodlouženo do Košic. Jedním z prvních míst, které mělo spojení s Prahou byly M. Lázně v roce 1925. (Mirvald, 2002: 40)

Vnitrostátní letecká přeprava osob ztratila na významu po rozdělení státu a vzniku ČR. V ČR je 90 civilních letišť. V souladu se zákonem o civilním letectví (49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů) se civilní letiště dělí:

- podle charakteru

- 1. veřejné (přijímající v mezích své technické způsobilosti všechna letadla),
- 2. neveřejné (přijímající na základě předchozí dohody s provozovatelem

letiště);

- podle určení letiště na:

- 1. vnitrostátní (určená a vybavená k uskutečňování letů, při nichž není překročena státní hranice ČR, a letů při nichž není překročena hranice schengenského prostoru,

- 2. mezinárodní (určená a vybavená k uskutečňování letů vnitrostátních i letů, při nichž je překročena státní hranice).

Výčet všech letišť a jejich technické parametry zveřejňuje Ministerstvo dopravy v Letecké informační příručce (AIP), která v dílu I a II uvádí letiště způsobilá přijetí letu podle přístrojů (IFR letiště) a v dílu III letiště nepřístrojová (VFR).

V poslední době si začaly kraje a obce uvědomovat důležitost regionálních letišť a začaly je podporovat v činnosti a rozvoji. Tato podpora stála majitele nemalé náklady v souvislosti s udržením kroku s rychlým tempem růstu pohybů a přepravených osob, a s přibýváním požadavků kladených zejména na bezpečnost a technické vybavení těchto letišť. Nemalým zatížením byly i přípravy letišť na plné zapojení ČR do schengenského prostoru. Toto připojení přineslo provozovatelům řadu nových povinností, s nimiž souvisela nutnost realizovat opatření ve smyslu technických, stavebních a administrativních změn spojených se značnými finančními náklady. Bylo zapotřebí budovy terminálů architektonicky upravit a zabezpečit v první řadě oddělené toky schengenských a neschengenských cestujících na příletu i na odletu a dále upravit prostory pro pasovou a celní kontrolu. U všech regionálních letišť byl tento úkol řešený formou výstavby nových budov a terminálů, kde došlo k funkčnímu propojení se stávající dopravní infrastrukturou. (<http://www.mdcz.cz>)

Tabulka1: Letiště v ČR

	2005	2008	2009	2010	2011	2012
letiště celkem	88	91	88	91	91	91
letiště veřejné mezinárodní	9	7	7	7	6	6
letiště veřejné vnitrostátní	57	58	57	57	58	59
letiště neveřejné mezinárodní	5	8	7	6	5	5
letiště neveřejné vnitrostátní	13	12	11	12	15	14
letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní	4	6	6	9	7	7

Zdroj: mdcz.cz

2.6.1 Úřad pro civilní letectví ČR

Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím (§ 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Letiště je z pohledu dopravní infrastruktury chápáno jako veřejnou dopravní infrastrukturou (§ 2 odst. 1 písm. k) bod 1. zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů).

2.7 DOPRAVNÍ POLITIKA EU

Doprava má pro evropské hospodářství zásadní význam, bez dobrého spojení nebude Evropa růst ani prosperovat. Nová politika EU v oblasti infrastruktury povede ke vzniku efektivní evropské dopravní sítě spojující 28 členských států, která bude znamenat podporu pro jejich růst a konkurenceschopnost. Tato síť propojí východní část Evropy se západní a současný nesourodý dopravní systém nahradí síť skutečně evropská.

V důsledku nové politiky EU v oblasti infrastruktury se v období 2014–2020 ztrojnásobí výdaje EU na dopravu až na 26 miliard EUR. Zároveň budou finanční prostředky určené na dopravu soustředěny na financování úzce vymezené nové hlavní sítě. Hlavní síť se stane páteří dopravy na jednotném evropském trhu. V jejím rámci se odstraní problémová místa se sníženou průchodností, dojde k modernizaci infrastruktury a zoptimalizuje se přeshraniční doprava pro cestující i podniky po celé EU. Její realizace se bude opírat o zřízení devíti hlavních dopravních koridorů, na jejichž vytvoření se budou společně podílet členské státy a zúčastněné strany. To umožní soustředit omezené zdroje a dosáhnout hmatatelných výsledků.

Novou hlavní transevropskou dopravní síť (TEN-T) podpoří komplexní síť tras, které na ni budou navazovat na úrovni regionů a členských států. Cílem je zajistit, aby se do roku 2050 převážná většina evropských občanů a podniků nacházela ve vzdálenosti maximálně 30 minut cesty od této komplexní dopravní sítě.

Jako celek nová síť umožní:

- bezpečnější a méně přetíženou dopravu,
- snadnější a rychlejší cestování.

Proč Evropa potřebuje novou politiku v oblasti infrastruktury?

- Doprava má pro výkonné evropské hospodářství zásadní význam.

-Do roku 2050 se u nákladní dopravy očekává růst o 80 % a u osobní dopravy o více než 50 %.

-Pro růst je potřebný obchod a obchod potřebuje dopravu; oblasti v Evropě, které nedisponují dobrým spojením, nebudou prosperovat.

- V zásadě existuje pět hlavních problémů, které je třeba řešit na úrovni EU:

- Chybějící spojení, zejména v přeshraničních úsecích, jež jsou hlavní překážkou volného pohybu zboží a osob v členských státech i mezi nimi a ve vztahu s jejich sousedy.

-Výrazné rozdíly v kvalitě a dostupnosti infrastruktury mezi jednotlivými členskými státy i uvnitř členských států (místa s nedostatečnou propustností). Zde je zejména zapotřebí zlepšit spojení mezi východní a západní částí Evropy, a to vytvořením nové dopravní infrastruktury a/nebo za pomoci údržby, rekonstrukce či modernizace infrastruktury stávající.

-Roztříštěnost dopravní infrastruktury mezi jednotlivými druhy dopravy. Pokud jde o vytváření multimodálních spojení, řada evropských nákladních terminálů, stanic s osobní dopravou, vnitrozemských přístavů, námořních přístavů, letišť a městských uzlů není s to plnit svou úlohu. Jelikož tyto uzly postrádají multimodální kapacitu, potenciál multimodální dopravy a její schopnost odstranit v rámci infrastruktury místa s nedostatečnou propustností a překlenout chybějící spojení jsou nedostatečně využívány.

- Investice do dopravních infrastruktur by měly přispět k dosažení cílového snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % do roku 2050.

- Členské státy stále uplatňují rozdílná provozní pravidla a požadavky, zejména v oblasti interoperability, což je problém, který významně přispívá k překážkám a

místům s nedostatečnou propustností v rámci dopravní infrastruktury.
(<http://europa.eu>)

2.7.1 Financování projektů EU

Z nástroje pro propojení Evropy bude na příští finanční období 2014–2020 na dopravní infrastrukturu k dispozici 26 miliard EUR, což oproti současnosti představuje trojnásobek finančních prostředků. 80 až 85 % těchto peněz bude použito na financování:

- **prioritních projektů** spojených s devíti prováděcími koridory hlavní sítě. Prostředky budou k dispozici pro určitý počet dalších dílčích projektů s velkým evropským přínosem pro hlavní síť,

- **horizontálních projektů** – tyto projekty souvisí většinou s informačními technologiemi – jde například o financování projektu SESAR (systém řízení leteckého provozu v rámci jednotného evropského nebe) nebo ERTMS (evropský systém řízení železničního provozu), které musí být používány ve všech hlavních dopravních koridorech. Toto je zvláště důležitá priorita, neboť další inovací nové hlavní sítě je přísnější povinnost dopravních systémů připojit se, tj. investovat do splnění převážně stávajících norem EU, např. pokud jde o jednotný železniční signalizační systém ERTMS. Námořní dálnice — coby námořní rozměr transevropské dopravní sítě — spadají rovněž pod tuto prioritu.

Zbývající financování lze použít na projekty ad hoc, včetně projektů komplexní sítě.

Odhaduje se, že výše finančních prostředků, kterých bude na investice do hlavní sítě v období 2014-2020 zapotřebí, bude činit 250 miliard EUR. Komise bude zveřejňovat pravidelné výzvy k podávání návrhů s cílem zaručit, aby pouze nejlepší projekty s nejvyšší přidanou hodnotou EU získaly finanční prostředky z EU. Z nástroje pro propojení Evropy půjdou v období 2014–2020 na dopravu trojnásobně vyšší výdaje EU, konkrétně 26 miliard EUR, a zároveň budou v jeho rámci finanční prostředky určené na dopravu vyčleněny na financování úzce vymezené nové hlavní sítě.

Nástroj pro propojení Evropy ve svém celku poslouží k financování prioritní infrastruktury EU v oblasti dopravy, energetiky a digitálních širokopásmových sítí.

Tento nástroj podpoří klíčové infrastruktury, a posílí tak jednotný trh. Nástroj pro propojení Evropy bude v období 2014–2020 disponovat jednotným fondem ve výši 33,242 miliardy EUR, z nichž 11,305 miliardy EUR bude vyhrazeno na investice do dopravních infrastruktur v členských státech, které jsou způsobilé pro financování z Fondu soudržnosti. (<http://europa.eu>)

2.7.2 Síť TEN-T

Síť TEN-T je nově definována jako dvouvrstvá síť:

-globální síť (comprehensive network) – zajišťuje multimodální propojení všech evropských regionů na úrovni NUTS 2. Jejím základem je současná síť TEN-T, přičemž ve státech EU-15 došlo k mírné redukci a naopak ve státech EU-12 k mírnému zvýšení rozsahu. Podle nařízení TEN-T by globální síť měla být dokončena do roku 2050;

-hlavní síť (core network) – představuje podmnožinu globální sítě a obsahuje nejdůležitější transevropské tahy (multimodálně). Hlavní síť byla stanovena na základě jednotné evropské metodiky vypracované EK. Podle nařízení TEN-T by měla být dokončena do roku 2030.

Nařízení TEN-T (čl. 4) definuje čtyři obecné kategorie cílů politiky TEN-T a pro každý z nich stanoví výčet specifických cílů:

1. posílení hospodářské soudržnosti mezi jednotlivými evropskými zeměmi a regiony

- zajištění dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie,
- snižování rozdílů v kvalitě infrastruktury mezi členskými státy
- propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu na jedné straně a regionální a místní dopravou na straně druhé

2. zlepšení účinnosti dopravy

- odstranění úzkých míst, doplnění chybějících spojení v dopravních infrastrukturách v rámci členských států i mezi nimi
- zajištění interoperability vnitrostátních dopravních sítí

- podpora ekonomicky efektivní účinné a vysoce kvalitní dopravy
- optimální integrace a propojení všech druhů dopravy
- efektivní uplatnění inovačních technologických

3. zlepšení udržitelnosti dopravy

- příspěvek k dosažení cílů čisté dopravy, bezpečnosti zásobování pohonnými hmotami a snížení externích nákladů
- podpora dopravy s nízkými emisemi uhlíku s cílem výrazně snížit do roku 2050 emise CO₂

4. zvýšení přínosů pro uživatele dopravy

- naplnění potřeb jejích uživatelů v oblasti mobility a dopravy v rámci Unie a ve vztazích se třetími zeměmi;
- zajištění standardů bezpečnosti, ochrany a vysoké kvality pro osobní i nákladní dopravu;
- podpora mobility i v případě přírodních nebo člověkem způsobených katastrof, a zajištění dostupnosti pohotovostních a záchranných služeb (www.mdcr.cz)

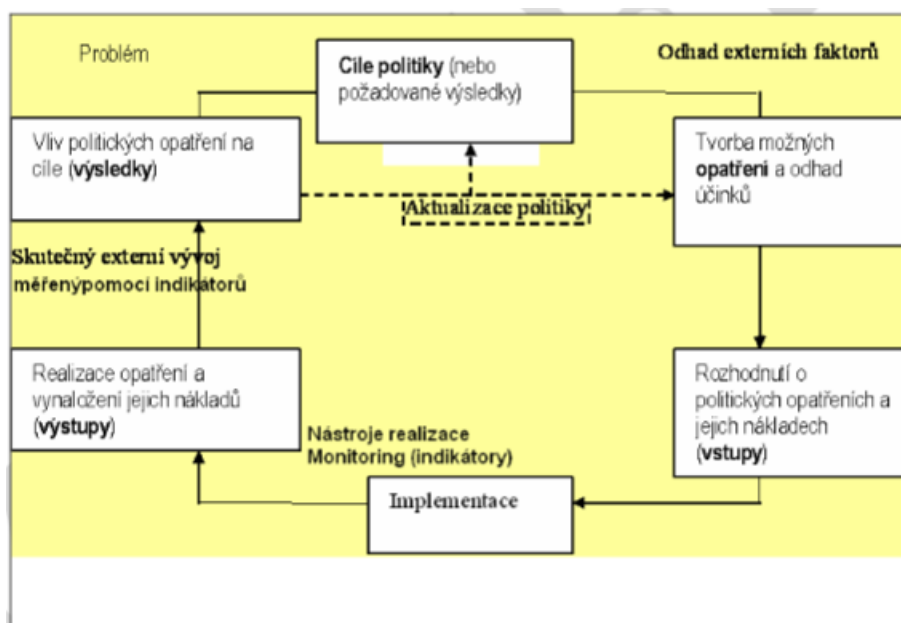
2.8 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR

Sektor doprava je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která ovlivňuje prakticky všechny oblasti veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Jedná se o sektor finančně velmi náročný, na druhou stranu jde o sektor, který výrazně přispívá do příjmové stránky veřejných rozpočtů. Jde o sektor, který je nutnou podmínkou pro zvyšování konkurenceschopnosti České republiky. Neřešení problémů v dopravě proto může vyústit ve velké přímé i nepřímé celospolečenské ztráty. V období hospodářské recese se výrazná úsporná opatření týkají i sektoru doprava. Opatření v dopravě ale musí být vnímána tak, že jednotlivé segmenty dopravy tvoří nedílný celek – tzn. oblasti, které vyžadují podporu z veřejných zdrojů, jsou nezbytné pro fungování celého systému dopravy, a nelze je oddělovat od sektorů, které jsou z hlediska veřejných rozpočtů tzv. „čistým plátcem“. Rozpad systému dopravní obslužnosti v důsledku plošných škrtů by se negativně projevil jednak v problémech

ve „fungujících“ oblastech dopravy (kongesce, nehodovost a celkové navýšení externalit), jednak v ostatních celospolečenských oblastech.

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (dále jen Dopravní politika) je stejně jako Dopravní politika pro léta 2005 – 2013 postavena na tzv. dopravně politickém cyklu. Jedná se tedy o nekončící proces, který vystihuje následující schéma:

Schéma č 1: Dopravní politika



Zdroj: mdcz.cz

Hlavním cílem Dopravní politiky je: vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Na hlavní cíl navazují specifické priority sektorového a průřezového charakteru. Ve středu pozornosti dopravní politiky je konečný uživatel – ať už konkrétní zákazník dopravy, tak celá společnost na úrovni státu nebo regionů, pro které doprava uspokojuje potřeby pro uspokojení přepravních potřeb občanů a podnikatelské sféry. To je předmětem priority **Uživatelé**. Potřeby společnosti v dopravě se realizují prostřednictvím dopravního provozu. V této prioritě jsou řešeny obdobné problémy jako v prioritě předchozí, avšak z úhlu pohledu dopravců a poskytovatelů služeb. Na tuto oblast je

proto zaměřena prioritou **Provoz**. Samotný provoz je závislý na zdrojích, bez nichž nelze dopravu provozovat. Jde zejména o zdroje finanční a se zajištěním finančních zdrojů úzce souvisí i otázka zpoplatnění provozu. To vše je předmětem priority **Zdroje pro dopravu**. Nezbytnou podmínkou pro provozování dopravy je **dopravní infrastruktura**, která je předmětem další samostatné priority. Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury je náročné jak z hlediska investičních potřeb, tak z hlediska časové náročnosti procesů přípravy a realizace staveb. Kvalitní veřejné služby v přepravě cestujících a kvalitní systém veřejné dopravy jsou znakem vyspělého evropského státu. Spojení mezi jednotlivými centry osídlení musí být zajištěno sítí páteřní (zejména železniční) dopravy, na kterou budou navázány dopravní služby nižších přepravních segmentů. V plošné obsluze nižších přepravních segmentů má hlavní úlohu autobusová doprava, v budoucím období i specifické formy dopravní obslužnosti, jako jsou autobusy na zavolání a jiné integrované formy místní dopravní obslužnosti (doprava nemotorová, individuální P+R atd.). Integrální součástí rozvoje dopravy se musí stát využití a zavádění moderních systémů řízení a regulace dopravy, informačních systémů, systémů ITS a globálních navigačních družicových systémů. Problematika bude podrobněji rozpracována v návazném strategickém dokumentu zaměřeném na inovační technologie. Tímto úkolem se zabývá prioritou **Moderní technologie, výzkum, vývoj a inovace, kosmické technologie**. Dopravní provoz přináší velké celospolečenské přínosy, ale zároveň i negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví. Tyto dopady musí být minimalizovány na nezbytně nutnou míru. Touto problematikou se zabývá prioritou **Snížení dopadu na zdraví a životní prostředí**. Doprava je dále rovněž závislá na kvalitní pracovní síle a musí být dostupná všem sociálním vrstvám. Těmto aspektům dopravy se věnuje prioritou **Sociální otázky, zaměstnanost, vzdělávání a kvalifikace**. Dopravně politický cyklus by neměl být přerušen ani na konci platnosti dokumentu Dopravní politika v roce 2020, a proto jsou předmětem další priority **další dlouhodobé vize**, a to v souladu s evropskou dopravní politikou až k roku 2050. Dopravní politika je dokumentem Vlády ČR a má neoddělitelný dopad i na dopravní problematiku na úrovni krajů a obcí, kde jsou otázky dopravy v kompetenci samostatné působnosti samosprávy. Mnohá opatření se týkají regionů a mají pro ně doporučující charakter. Nicméně provázanost

cílů celostátní a regionálních politik je velmi důležitá. Touto otázkou se zabývá poslední priorita nazvaná **Subsidiarita, odpovědnost jednotlivých úrovní**. V následující části Dopravní politiky jsou cíle rozpracovány a jsou k nim definována jednotlivá opatření. Implementační část Dopravní politiky se dále zabývá dalšími aspekty zaměřenými na plnění shora uvedených cílů Dopravní politiky. Podrobněji jsou pak jednotlivé důležité oblasti Dopravní politiky rozpracovány v návazných strategických dokumentech. (www.mdcz.cz)

2.8.1 Operační program Doprava

Příprava Operačního programu Doprava byla reakcí České republiky na doporučení Evropské komise týkající se potřeby a nedostatečnosti dopravní infrastruktury ČR, a to zejména v rámci sítě TEN-T a v oblasti městské dopravy. ČR bylo doporučeno zařadit mezi priority k financování v rámci Dohody o partnerství rozvoj infrastruktury pro růst a konkurenceschopnost a zlepšování dostupnosti a udržitelných druhů dopravy. OP Doprava svým zaměřením navazuje na OP Doprava 2007-2013.

Přípravou a řízením Operačního programu Doprava na léta 2014-2020 bylo Usnesením vlády ČR č. 867 ze dne 28. listopadu 2012 pověřeno Ministerstvo dopravy. OP Doprava je připravován v gesci MD souběžně s přípravou Dohody o partnerství a dalších operačních programů. Jeho zpracování bylo zahájeno v návaznosti na přijetí usnesení vlády ČR č. 867/2012 a jeho zpracování probíhá v těchto fázích:

- v březnu 2013 byl zpracován první návrh programu a předložen k připomínkám Platformě OPD, tyto připomínky byly následně vypořádány,
- ke konci března 2013 byl první návrh programu předložen MMR v souladu s usnesením vlády ČR č. 867/2012,
- následně předložilo MMR vládě ČR informaci o stavu přípravy operačních programů,
- dále (od června do října 2013) v závislosti na stavu vyjednávání příslušné legislativy a v závislosti na stavu přípravy a vyjednávání Dohody o partnerství bude program kompletně dopracován a postoupen vládě ČR k projednání,

- následně bude program předložen a oficiálně projednán s EK, upraven a poté bude konečná verze programu předložena EK ke schválení.

Souběžně s přípravou OP Doprava je v souladu s čl. 48 návrhu obecného nařízení realizován proces ex-ante hodnocení programu. Zajišťováno je také vyhodnocení SEA, tedy vyhodnocení souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky těchto procesů budou zohledněny v konečné verzi dokumentu. Příprava je realizována v souladu s principem partnerství. Příslušní partneři byli přizváni k přípravě dokumentu v rámci tzv. Platformy pro přípravu OPD 2014-2020, kterou ustavilo MD a její první zasedání proběhlo v prosinci 2012, další jednání byla pak ve vazbě na zpracování textu OPD svolána v prvním pololetí roku 2013. V souladu s principem partnerství jsou v platformě zastoupeni kromě zástupců MD ČR, MMR-NOK, MF a gestorů jednotlivých prioritních os rovněž zástupci neziskové sféry, hospodářští a sociální partneři včetně zástupců pro rovné příležitosti, nediskriminaci a pro životní prostředí. Členové platformy by měli průběžně dohlížet na přípravu nového operačního programu a zajišťovat zohlednění zájmů relevantních zájmových skupin. Zapojení partnerů do tvorby programového dokumentu je rovněž realizováno prostřednictvím pracovních skupin ustanovených MMR v rámci jeho koordinační působnosti v přípravě a realizaci politiky hospodářské a sociální soudržnosti v ČR. (www.mdcz.cz)

2.8.2 Dopravní politika ČR v letecké dopravě

Pro oblast letecké dopravy Na rozdíl o jiných druhů dopravy letecká doprava neměla nikdy vlastní koncepci rozvoje. Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o vytvoření návrhu Koncepce letecké dopravy pro následující období 2014 - 2020 v gesci Ministerstva dopravy. Infrastruktura letišť je dnes (s výjimkou letiště Praha) ve vlastnictví krajů nebo soukromých subjektů. Pokud má být letecká infrastruktura podpořena z evropských fondů, je nezbytné koncepci vypracovat. Koncepce letecké dopravy bude rovněž důležitým zdrojem dat pro oblast územního plánování.

Zásady rozvoje letecké infrastruktury

- Vytvářet podmínky pro modernizaci technické letištní infrastruktury veřejných letišť směřující ke zvýšení kapacity a kvality a zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.

- Vytvářet podmínky pro funkční systém ochrany, zachování, rozvoje a modernizace stávající letištní infrastruktury ve veřejném zájmu na poskytování služeb leteckým dopravcům a ostatním uživatelům letišť.

- Rozvoj regionálních letišť řešit tak, aby se zabránilo vytváření nevyužívaných nebo neúčinně využívaných stávajících letištních infrastruktur, jež by se tak mohly stát ekonomickou zátěží (doporučení pro kraje, dále rozpracováno v Koncepci letecké dopravy pro období 2014 - 2020)

- Podporovat postupný přechod od konvenčního způsobu navigace k navigaci pomocí globálních navigačních družicových systémů (GNSS)

- S ohledem na plnění požadavků procesu EIA pokračovat v přípravě výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy na letišti Václava Havla Praha.

- Napojit letiště Václava Havla Praha na železniční dopravu, a to jak pro přímé napojení dálkové dopravy, tak pro potřeby napojení centra města. V přípravě projektů napojení letišť TEN-T na železniční infrastrukturu pokračovat i v případě letišť Brno a Ostrava.

Tabulka č. 1: Obchodní letecká přeprava cestujících

*Obchodní letecká přeprava cestujících (pouze čeští obchodní letečtí dopravci)
Commercial passenger air transport (Czech commercial airlines only)*

	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Přeprava cestujících celkem (tis.)	6 329,9	7 158,0	7 354,2	7 466,1	7 524,6	6 419,6
<i>v tom:</i>						
mezinárodní	6 248,6	7 040,0	7 246,4	7 386,1	7 496,7	6 396,0
vnitrostátní	81,3	118,0	107,8	80,0	27,9	23,6
pravidelné	4 709,9	5 031,0	5 071,8	5 145,2	4 974,4	3 596,0
nepravidelné	1 619,9	2 127,0	2 282,4	2 320,9	2 550,2	2 823,6
Převážní výkon celkem (mil. oskm)	9 735,7	10 749,0	11 330,9	10 902,0	11 585,6	10 611,6
<i>v tom:</i>						
mezinárodní	9 713,3	10 718,0	11 303,7	10 881,4	11 577,8	10 604,1
vnitrostátní	22,5	30,0	27,2	20,6	7,8	7,5
pravidelné	6 613,3	6 346,0	6 350,3	5 998,1	6 076,7	4 755,5
nepravidelné	3 122,4	4 403,0	4 980,6	4 903,9	5 508,9	5 856,1

zdroj: mdcr

Tabulka č. 2: Výkony letišť v osobní letecké dopravě

*Výkony letišť v osobní letecké dopravě
Airport traffic - Passenger air transport*

	2005	2008	2009	2010	2011	2012
Cestující celkem	11 433 269	13 629 278	12 487 394	12 352 097	12 766 360	11 835 014
<i>z toho: odlety</i>	5 671 715	6 752 596	6 170 423	6 103 790	6 315 203	5 872 101
přiletí	5 679 374	6 760 558	6 197 020	6 138 596	6 335 329	5 870 247
přímý tranzit	82 180	116 124	119 951	109 711	115 828	92 666
<i>Mezinárodní provoz</i>						
Cestující celkem	11 241 526	13 468 711	12 109 454	12 036 885	12 528 551	11 651 791
<i>z toho: odlety</i>	5 578 507	6 673 195	6 043 689	6 001 692	6 255 839	5 827 443
přiletí	5 581 987	6 680 813	6 065 765	6 035 193	6 272 712	5 824 348
<i>Vnitrostátní provoz</i>						
Cestující celkem	191 743	160 567	257 989	205 501	121 981	90 557
<i>z toho: odlety</i>	93 208	79 401	126 734	102 098	59 364	44 658
přiletí	97 387	79 745	131 255	103 403	62 617	45 899

Poznámka: Počty cestujících uvedené v mezinárodním a vnitrostátním provozu jsou bez přímého tranzitu

zdroj: mdcr

3 CÍL PRÁCE A METODIKA

3.1 CÍL PRÁCE

Prostřednictvím analýzy zhodnotit možnosti využití regionálního letiště pro cestovní ruch na příkladu projektu Letiště České Budějovice. Navrhnout opatření pro efektivní využití letiště.

3.2 HYPOTÉZY

Hypotéza podle Kutnohorské (2009:50) je vědecký předpoklad, který splňuje určité metodologické požadavky. Vyžaduje potvrzení prostřednictvím příslušných výzkumů. Úkolem hypotézy není usměrňovat myšlenkový proces, ale umožnit verifikaci teorie.

Po diplomovou práci byly zvoleny následující hypotézy:

- **Hypotéza č. 1:** Letiště ČB odbaví letech 2015/2016 a v každém dalším roce 50 tisíc a více turistů.
- **Hypotéza č. 2:** Cestovní kanceláře budou mít eminentní zájem o spolupráci s letištem České Budějovice.

3.3 METODIKA

Práce se skládá ze tří částí. Z části analytické, do které je zahrnuto:

První částí metodiky je část **analytická**, ta se týká hlavně sběru informací, tj. primárních a sekundárních dat. Dělí se na tři části:

1. Studium odborné literatury a pramenů (studium a četba dat sekundárních externích i interních, tzn. publikace vydané v oblasti cestovního ruchu, marketingu, různé zprávy cestovních kanceláří a agentur, data informačních center)

2. Provedení situační analýzy Jihočeského kraje a Jihočeské letiště České Budějovice a.s. (odhalit potenciál cestovního ruchu dané destinace, tj. primární a sekundární nabídku.)
3. Příprava a realizace terénního šetření (metody získávání primárních informací je řízený rozhovor. Forma rozhovoru se použije při získávání informací od pracovníků cestovních kanceláří a agentur, turistických informačních center, zástupců kraje a zástupců letiště).

Druhou částí je část **syntetická**, kde se budou vyhodnocovat a zpracovávat údaje zjištěné při terénním šetření. Výstupem je zhodnocení projektu a výstavby Jihočeského letiště České Budějovice a.s. a přínosu pro cestovní ruch. Dále jsou v této fázi vyhodnoceny hypotézy.

Třetí a závěrečnou částí je část **aplikační**. V aplikační části se představují návrhy a opatření ke zlepšení stávajícího stavu. Nový produkt cestovního ruchu by měl napomoci zvýšit návštěvnost zkoumané oblasti.

4 SITUAČNÍ ANALÝZA

Obrázek č 2: Mapa kraje



Zdroj: <http://www.jiznicechy.cz/cs-CZ/jizni-cechy/o-kraji/vybrana-fakta.html>,

4.1 JIŽNÍ ČECHY

Kraj po staletí spravovaný lidmi v souladu s nároky přírody, svou krásou překvapí každého návštěvníka. Kdo přijede za historickými památkami, pochopí, jak osvědčené a bohaté musely být šlechtické rody a jak vynikající umělci a řemeslníci zde žili. Zanechali zde totiž budoucím generacím nespočet kulturně historických památek jako doklad bohaté a mnohotvárné historie - starobylá města, plná života a kultury, majestátné gotické kostely, zasněné renesanční zámky, kláštery, památky lidového stavitelství, zajímavé technické stavby včetně důmyslných rybníčních systémů.

Jižní Čechy mají však díky absenci velkých průmyslových podniků i vysokou krajinnou hodnotu. Jejím důkazem je množství vyhlášených chráněných území. Jižní Čechy jsou krajem nesčetných rybníků, borových lesů i rozsáhlých rašelinišť, oživeným siluetami měst i venkovských kostelů, které skvěle harmonují s bělostnými blatskými statky. To je obraz typické jihočeské krajiny v okolí Českých Budějovic, Třeboně či Veselí nad Lužnicí. Jižní Čechy jsou však i drsná horská krajina majestátné

Šumavy, Novohradských hor a Blanského lesa. Bezpočet krás skrývá však i kraj jihovýchodně od Jindřichova Hradce – díky málo narušené přírodě, hojným volně roztroušeným žulovým blokům, vysokým vrchům i velkým rybníkům bývá právem nazýván Českou Kanadou.

Na severu je region ohraničen malebným Píseckem v povodí řek Vltavy a Otavy a Táborskem, které je známé zejména díky svému husitskému období. Současné hranice mezi jižními Čechami, Rakouskem a Německem rozdělují krajinu, jejíž historie byla mnohdy svázána s jedním šlechtickým rodem a se stejnými mocenskými zájmy. Poloha kraje předurčuje i jeho kulturní bohatství – kulturní vlivy drsného germánského a anglosaského severu se zde střetávaly s vytříbeným uměním italských renesančních mistrů. Města však nejsou jakýmisi historickými skanzeny, ale naopak – tepe v nich každodenní život v neopakovatelné atmosféře.

(<http://www.jiznicechy.cz/cs-CZ/jizni-cechy/o-kraji.html>)

4.1.1 Českobudějovicko

V chráněné krajinné oblasti Blanský les leží jedna z nejnavštěvovanějších jihočeských vesniček, Holašovice. Zdejší celek selských stavení láká svou ojedinělostí mnoho tuzemských i zahraničních turistů. Okolní krajinu i značnou část jižních Čech si můžete prohlédnout z nejvyššího vrcholu Blanského lesa, Kletě (1084 m n. m.). Rozhledna, nejstarší kamenná v Čechách, zde stojí už od roku 1825. Zajímavé informace i podívanou nabízí také místní hvězdárna a observatoř. Monumentální romantický zámek v Hluboké nad Vltavou patří k nejznámějším v České republice. Z výšky jako by dohlížel na hladinu druhého největšího rybníka u nás, Bezdreva, a kolorit selských stavení vesnic nedalekých Zbudovských Blat. Pro České Budějovice je příznačné těsné sepětí s okolní krajinou. Kotlinu, v níž je metropole jižních Čech situována, rámuje téměř ze všech stran pásma vrchů. Na jihovýchodě ji uzavírá Rudolfovský práh a na jihozápadě se zdvihají hustě zalesněné masivy Kluku a Kleti. Jen severozápadním směrem přechází budějovická kotlina do rovinatých Hlubockých a Vodňanských Blat posetých četnými rybníky. Západní pohled na město je omezen

Lišovským prahem, na kterém jsou zřetelné kostely a kopce nad nivou Vltavy a Malše. (jiznicechy.cz)

4.1.1.1 České Budějovice

Ve stotisícové metropoli jižních Čech zažijete a poznáte něco nového, ať jste milovníci památek, kulturních zážitků, sportovních aktivit nebo gastronomie. Každoročně se České Budějovice stávají hlavně v létě živým centrem kultury. Bezpočet unikátních vystoupení v rámci hudebních a divadelních festivalů, kdy jako jeviště slouží historické centrum města, přitahuje návštěvníky z Čech i zahraničí. Nechte se příjemně překvapit nejen kulturními lahůdkami, ale také historickými památkami, kvalitními službami, pohostinností a příjemnou atmosférou, kterou vám město nabízí. Velké množství značených turistických a cyklistických tras a dobré spojení umožňují vydat se z Českých Budějovic po zajímavých trasách a památkách v okolí. V blízkosti města je to novogotický zámek Hluboká s bohatými sbírkami uměleckých předmětů v interiéru. Za návštěvu určitě stojí Holašovice, vesnice s architekturou selského baroka zapsaná na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. (jiznicechy.cz)

4.1.1.2 Hluboká nad Vltavou

Hluboká nad Vltavou je proslavená především svým novogotickým zámekem, zasazeným v rozlehlém anglickém parku. Hluboká nad Vltavou má se svými pěti tisíci obyvateli ideální polohu – nachází se asi 10 kilometrů od Českých Budějovic na řece Vltavě. Město samotné je obklopeno malebnou jihočeskou krajinou s desítkami rybníků a bohatými lesy se zámeckými oborami a statky, kde romantickou atmosféru dokreslují jezdci na koních či zadumaní rybáři. V současnosti je Hluboká nad Vltavou rychle se rozvíjícím městem, podporujícím místní podnikatelské aktivity se širokou nabídkou kulturních a sportovních příležitostí, se zázemím, které uspokojí každého návštěvníka - hotely, pensiony, kempy, chaty, ubytování v soukromí, restaurace, letní plovárna s tobogánem, krytý bazén se saunou, moderní kino, otevřené i kryté tenisové kurty, zimní stadion, baseballový areál, jízdárna, golfové hřiště, hustá síť cyklotras v

okolí a cyklostezka do Českých Budějovic, vodní doprava, vodní lyžování, blízké letiště Hosín. (jiznicechy.cz)

4.1.1.3 *Holašovice*

Přesné datum založení vesnice neznáme, ale první písemná zmínka pochází z roku 1292. Holašovice představují unikátní ukázkou architektonického stylu Selské baroko, proto byly v roce 1998 zapsány na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Zpestřete si výlet do jižních Čech návštěvou této unikátní vesničky. Historické jádro Holašovic tvoří 23 památkově chráněných usedlostí s celkovým počtem 120 budov, které dohromady tvoří ucelený památkový soubor. V Holašovicích je možnost navštívit v čísle popisném 6 také muzeum Selský dvůr, které nabízí ubytování, je zde i hippostanice. Výletní trasy vás dovedou na Dívčí Kámen, Klet', do kláštera Zlatá Koruna, Českého Krumlova nebo i do okolních vesnic s mimořádně cennou lidovou architekturou. Mezi nejhezčí jihočeské trasy patří například 24 kilometrů dlouhá stezka, která spojuje jihočeské unikáty - vesnici Holašovice s městem Český Krumlov. V budově někdejší české školy sídlí místní informační centrum (otevřeno v sezóně). Každým rokem se v Holašovicích konají Selské slavnosti - staročeský jarmark s ukázkou dobové lidové tvořivosti a pestrým dvoudenním kulturním programem. Příjemná příroda, zajímavá místa, bezpočet historických a přírodních památek. (jiznicechy.cz)

4.1.2 **Českokrumolovsko**

Stuhu s navlečenými perlami připomíná tok řeky Vltavy pod Lipenskou přehradou. Hned první z nich, Vyšší Brod, patří k největším a nejcennějším klášterním komplexům v Čechách. Pochází odtud cyklus gotických obrazů oltáře Mistra vyšebrodského. Následuje jeden z nejstarších jihočeských hradů - Rožmberk. Založili jej Vítkovci v první polovině 13. století a hrad dal jméno mocné větvi jihočeských feudálů, Rožmberkům.

Nejznámějším a nejpůsobivějším klenotem je však zcela právem Český Krumlov. Patří mezi první tři česká města, která se ocitla na Seznamu světového přírodního a

kulturního dědictví UNESCO. Dále po proudu Vltavy leží klášter Zlatá Koruna, dřívější opora královské moci. Za pozornost stojí i zřícenina středověkého hradu Dívčí Kámen. Českokrumlovsko patří mezi turisticky nejatraktivnější regiony České republiky. Nabízí širokou škálu turistických zajímavostí od přírodních krás Novohradských hor a Šumavy přes oblíbené možnosti vodáctví na řece Vltavě až po řadu nádherných stavebních památek. Velké množství turistů se také každoročně rekreuje na březích naší největší vodní nádrže Lipno. (jiznicechy.cz)

4.1.2.1 Český Krumlov

Křivolaké uličky, romantická zákoutí a unikátní komplex měšťanských domů, koncerty, divadelní představení, hospůdky, kavárny i středověké krčmy, to vše je Český Krumlov - město s jedinečnou atmosférou obklopené krásnou přírodou. Od roku 1992 je zapsáno na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Nabídka pro turisty je zde skutečně pestrá. Dvě prohlídkové trasy Státního hradu a zámku Český Krumlov vás seznámí s jeho jedinečnou atmosférou, mimořádným zážitkem je prohlídka unikátního barokního divadla či zámecké zahrady. Významná galerie Egon Schiele Art Centrum vám vedle života a tvorby Egona Schieleho představí uměleckou tvorbou zejména klasického umění 20. století a řady současných umělců. Zavítejte také do jedinečného Musea Fotoateliér Seidel. Kromě fotografií z ateliéru se zde dochovala i řada fotografií mapujících život prostých lidí a významná část původního technického vybavení. Během prohlídky města, pivovaru nebo grafitového dolu se dozvíte řadu zajímavých a překvapivých informací. Jedinečnost Českého Krumlova podtrhuje během celého roku řada městských slavností, významných hudebních festivalů a kulturních akcí. Oficiální webové stránky města Český Krumlov (jiznicechy.cz)

4.1.2.2 Vyšší Brod

Vyšší Brod se nachází v jižních Čechách přibližně 4 kilometry od hranic s Rakouskem, je nejj jižnějším městem České republiky. Nachází se v nadmořské výšce okolo 600 m n. m. (horní část náměstí 581 m n.m.) a žije v něm cca 2.500 obyvatel.

První písemná zmínka o osadě Vyšší Brod pochází z roku 1259. Statut města získal roku 1870, po jeho odebrání v 50. letech 20. století mu byl navrácen v roce 1994. Nejvýznamnější a nejcennější historickou památkou města je jednoznačně klášter Cisterciáků. Pozoruhodná je zde zejména výzdoba kapitulní síně, dále rozsáhlá knihovna a obrazárna. Vznik kláštera byl popudem králi Přemyslu Otakarovi II. k založení „konkurenčního“ kláštera ve Zlaté Koruně. Významným turistickým cílem je též Poštovní muzeum, které najdete v klášterním areálu. V blízkosti kláštera se též můžete projít po naučných stezkách, Opatská stezka I a II. Pokud máte rádi umění, můžete navštívit místní galerii, která se nachází v budově historické radnice na náměstí, v současnosti zde najdete také městské infocentrum. Výstavy v této galerii probíhají zpravidla během sezóny, tzn. od června do konce srpna. Pivaři mohou ochutnat pivo z vyšebrodského minipivovaru Jakub, a to světlou 10° a 12° a tmavou 14°. (jiznicechy.cz)

4.1.3 Jindřichohradecko

Krajina Jindřichohradecka přímo vybízí k romantickému snění. V okolí se rozkládají husté lesy České Kanady, dnes přírodního parku mezi Slavonicemi, Kunžakem a Novou Bystřicí. V posledních několika letech byla vyznačena rozsáhlá síť cyklostezek. Celou oblast navíc protíná dálková cykloturistická mezinárodní trasa Greenway Praha - Vídeň. Půvabný zámek červená Lhota cca 20 kilometrů od Jindřichova Hradce stojí na skále obklopené rybníkem. Je vyhledávanou památkou pro tisíce turistů i mnoho filmových štábů. Hrad Landštejn po úderu blesku v roce 1771 zcela vyhořel. Od té doby nebyl opravován a měnil se ve zříceninu. Rozsáhlé záchranné práce začaly v roce 1972. Nyní je přístupný v letní sezóně. Letecké muzeum v Deštné představuje čsl. letce i rozvoj civilní a vojenské aviatiky především na jihu Čech. Východně od obce Klášter II na Novobystřicku se nachází Muzeum čs. opevnění. K vidění je 9 železobetonových objektů, z nichž 2 jsou přístupné veřejnosti. (jiznicechy.cz)

4.1.3.1 Jindřichův Hradec

Hrad na místě staršího slovanského hradiště nechal postavit Jindřich I., po němž také hrad i město dostaly jméno. Město vzniklo v polovině 13. století, bohatlo z rušného obchodního a řemeslnického života, zejména z výroby a prodeje sukna. Díky tomu, že zde nedošlo k většímu rozvoji průmyslu, má Jindřichův Hradec velmi zachované historické jádro, a je tak turisticky atraktivní. Státní hrad a zámek je zcela ojedinělou památkou a rozsáhlý komplex se řadí rozlohou na třetí místo v České republice. Za shlédnutí stojí kromě renesančního zámku také zahradní altán - Rondel, Černá věž, hladomorna či pozůstatky nejstarší hradní kuchyně. Muzeum Jindřichohradecka sídlí dnes v renesanční budově bývalého jezuitského semináře. Areál minoritského kláštera s kostelem sv. Jana Křtitele je jednou z nejpozoruhodnějších pamětihodností města. Věž vysoká 65 metrů je v letních měsících přístupná veřejnosti. Úzkorozchodná železnice v jižních Čechách je unikátní technickou památkou, dokumentující vývoj železniční dopravy v České republice. Jedná se o tratě, které procházejí romantickou krajinou České Kanady a Českomoravské vrchoviny. Z kulturních akcí připomeňme zejména Jihočeský hudební festival Concertino Praga či festival Folková růže. (jiznicechy.cz)

4.1.4 Lipensko

Lipensko je jedním z neznámějších letovisek střední Evropy, vyhledávaným koutem nabízejícím na jedné straně nespoutané přírodní scenérie Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumavy a komfort vospělé turistické destinace se širokou nabídkou trávení volného času na obou březích Lipenské nádrže na straně druhé. Nabídka ubytování v regionu Lipenska je široká a uspokojí jakoukoli skupinu návštěvníků, od těch nejnáročnějších až třeba po vyznavače campingu, pro které je především v blízkosti vodní nádrže Lipno výběr kempů bez nadsázky obrovský. Letní čas nabízí mnoho aktivit na poli sportovním i kulturně-společenském. Na své si přijdou jak příznivci klidné relaxace, tak i vyznavači aktivního trávení volného času. Množství nových, kvalitních a udržovaných cyklostezek přímo vybízí k výletům na kolech,

malebná lipenská příroda skýtá nepřehlednou zásobu zajímavých scenérií pro příznivce pěší turistiky, samotná údolní nádrž Lipno je potom v letním období vhodná pro koupání a nejobzornější druhy vodních sportů. (jiznicechy.cz)

4.1.5 Písecko

Kopcovité krajině Písecka dominují řeky Vltava a Otava, které jsou obklopeny rozsáhlými lesy. Ty se střídají s loukami a romantickými rybníky, zejména na jihu, kam zasahuje výběžek českobudějovické pánve. Příroda, množství historických památek, malebné vesnice se zachovalými staveními vesnické architektury typické pro jižní Čechy a v neposlední řadě bohatý kulturní kalendář jsou hlavní důvody proč do tohoto kraje zavítat. Písecko je také bohaté na unikátní mostní stavby, se kterými se můžete setkat na svých cestách. Pokud toužíte trávit čas aktivním pohybem, jste tady také správně. Zejména milovníci pěší a cykloturistiky si zde přijdou na své. Příznivcům nevšedních zážitků nabízí Písecko také širokou nabídku včetně motokárové trati mezinárodních parametrů nebo bungee-jumpingu. Písecké hory slouží k aktivnímu odpočinku a relaxaci. Pro turisty i cyklisty jsou zde vybudovány lavičky a přístřešky. Návštěvníky čeká více než 60 kilometrů značených cest a cyklotras, naučná stezka, obora s mufloní zvěří či železná rozhledna Jarník na Kraví hoře. Zkrátka Písecko vám poskytne velkou a pestrou řadu míst pro vaše výlety a s nimi spojené zážitky. (jiznicechy.cz)

4.1.5.1 Písek

Město Písek bylo na řece Otavě založeno českými králi ve 13. století. Dnešní Písek sice historií stále dýchá, ale žije veskrz moderně. Naleznete tu kvalitní gastronomická i hotelová zařízení, po celý rok se konají zajímavé akce. Město nabízí také rozsáhlé sportovní zázemí a možnosti pro různá zájmová setkání. Kromě toho můžete z Písku podnikat zajímavé výlety do blízkého i širšího okolí. Písek je proslulý především nejstarším dochovaným mostem v Čechách. Od této stavby se po tzv. nové „Europromenádě“ můžete vydat na příjemnou procházku podél řeky Otavy. Povede vás pod bývalým královským hradem, dnes sídlem regionálního Prácheňského muzea,

opravenou budovou Sladovny kolem dodnes funkční Křížkové vodní elektrárny s muzeem osvětlování města, až do obnoveného gotického příkopu s vyhlídkou na další symbol města - velkou věž píseckého děkanského kostela, obklopeného rekonstruovaným prostranstvím Bakalářů s nedávnými archeologickými nálezy. Z cílů výletů do okolí jmenujme lesnatý areál Píseckých hor, lázně Vráž, golfové hřiště v Kestřanech či Orlickou přehradní nádrži s jejími dominantami – hradem Zvíkov a zámekem Orlick. (jiznicechy.cz)

4.1.5.2 Zvíkovské podhradí

Zvíkovské Podhradí je turisty vyhledávaná obec, původním jménem Karlov, který vznikl na počest Karla Filipa ze Schwarzenberga. Původní Podhradí leželo pod zvíkovským hradem směrem k řece Otavě. Obec tvořilo několik stavení, hřbitov a mlýn, kde se mlelo ještě počátkem 20. století. Tvrdý život spjatý s lesy a řekou byl propojen v minulých stoletích s vorařským řemeslem. Dnes jsou zbytky původního Podhradí pod vodami řek Vltavy a Otavy, které zde vystoupily díky Orlické přehradě až o 30 metrů. Karlov, dnešní Zvíkovské Podhradí, vznikl tak, že vrchnost uvolnila nad hradem půdu pro domky vorařů a lesních dělníků. Dnes Zvíkovské Podhradí nabízí turistům koupání a sportování v nově upraveném areálu, hotelové a pohostinné služby, ubytování v soukromí, půjčovnu lodiček, jízdních kol i zakoupení rybářských lístků. Výhodná poloha blízko dalších památek skýtá nesčetné možnosti poznávání. K dominantám patří mosty přes Otavu a Vltavu, postavené na přelomu 50. a 60. let tzv. betonáží. Půvab starých řek nenávratně zmizel, ale jejich nová podoba umožňuje lodní dopravu. Pravidelné linky Zvíkov – Orlick přepravují i jízdní kola. (jiznicechy.cz)

4.1.6 Prachaticko

Prachatický region se nachází v jižní části naší republiky a hraničí se dvěma státy - Rakouskem a Německem. Šumava je krajem Klostermana či Stiftera, je spjatá s majetkem rodů Rožmberků či Schwarzenbergů, kteří zde nechali vybudovat mnohé dnešní památky. V kraji je možné nalézt pozůstatky Zlaté stezky, po které se z Pasova vozila sůl, obilí, víno apod., u Prachatic a Kubovy Hutě, u Chlístova na kopci Stráň uvidíte sejpy po dolování drahých kovů, v obci Stachy najdete lidové stavby či

mykologickou rezervaci na náměstí. V horách nelze minout nejvýše položenou obec České republiky Kvilda, sklářskou osadu Lenora s výstavou skla a dřevěným mostem, Churáňov s rekreačním střediskem Zadov. Rozhledny jsou na Javorníku, na Mařském vrchu či na Libíně. Je těžké se rozhodnout, kterým směrem se má člověk vydat, když zatouží po přírodě. Prachatice a jejich nejbližší okolí, hlavně území Národního parku Šumava, nabízí celou řadu možností seznámit se s přírodními úkazy, mnohdy ojedinělými. Mezi ně patří stezky, které provází svého návštěvníka po vyznačených cestách, pěšinách nebo chodnicích, krásnými přírodními a inspirativními historickými zákoutími. Na nich se vždy návštěvník shledá s informačními tabulemi, vysvětlujícími vznik, vývoj a význam daného území. (jiznicechy.cz)

4.1.6.1 Prachatice

Město Prachatice, nazývané též „Bránou Šumavy“, je významnou kulturní, historickou a turistickou destinací. Cestovní ruch města a okolí je plný nabídek a zážitků. Mezi perly kulturního dění patří Slavnosti solné Zlaté stezky, Dny duchovní hudby, Letní škola staré hudby, Mezinárodní výtvarný workshop Salve, kulturní Letní večery, Bohemia Jazzfest . Vyhlídková panoramata nabízí pohled z věže kostela sv. Jakuba a z rozhledny Libín. Příznivci historie ocení ucelené jádro města, které je památkovou rezervací s vnější hradbou a významnými renesančními domy. Za návštěvu stojí Prachatické muzeum, Muzeum české loutky a cirkusu, Muzeum paličkováné krajky, Galerii Dolní brána nebo Galerie Otto Herberta Hajka. Prachatice jsou turistickým rájem pro putování na Zlaté stezce, po naučných a nordic walking stezkách, pro cyklo, pěší a zimní turistiku do okolí i dále na Šumavu. To vše propojeno na autobusy a vlaky. Sportovní a relaxační vyžití nabízí bazény, koupaliště s atrakcemi, in-line dráha, tenisové kurty, skate-areál, fotbalové zázemí a lanové centrum, největší v České republice. (jiznicechy.cz)

4.1.7 Strakonicko

Malebná kopcovitá krajina Strakonicka je předhůřím Šumavy. Napříč krajinou protéká řeka Otava, která nabízí příležitost všem vodákům. Krajině Strakonicka vévodí mohutný strakonický hrad a vodní zámek Blatná rozkládající se uprostřed anglického

parku. Návštěvníky také láká pozoruhodný zámek Horažďovice připomínající romantiku starých časů. Lidové domky v Chánovicích nebo Mlýny v Bavorově určitě zaujmou každého milovníka lidové architektury. K turisticky vyhledávané oblasti na Strakonicku patří Vodňansko, které je charakteristické dlouhými alejemi a dubovými hrázemi rybníků. Rozhledna u Volyně nabízí krásný pohled na zdejší kraj. Strakonicko ve vás určitě zanechá nezapomenutelné zážitky a nezklame žádného návštěvníka, protože se zde snoubí nádherná příroda, velkolepá historie a sport snad ve všech podobách. Strakonické okolí má mnoho kulturních, ale i přírodních památek, všechny nabízí desítky turistických tras, které vedou po strakonické krajině. Trasy lze zkombinovat jak dopravou MHD, tak i autobusovou nebo vlakovou přepravou. Samotné město Strakonice je známé Mezinárodním dudáckým festivalem, který se koná každé dva roky vždy na konci srpna a účastní se ho dudáci z více než desítky států. (jiznicechy.cz)

4.1.7.1 Strakonice

Na soutoku řek Volyňky a zlatonosné Otavy vzniklo ze čtyř osad město Strakonice, pošumavské město dudáků. Do našeho národního povědomí se zapsalo hned několikrát a to divadelní báchorkou J. K. Tyla Strakonický dudák, produkcí zvláštní pokrývky hlavy nazvanou fez, a konečně výrobou motocyklů značky ČZ. Četné archeologické nálezy svědčí o osídlení podél řek již v době prehistorické. Od té doby se zde vystřídalo mnoho kultur. Vzpomínkou na poslední slovanská osídlení jsou dnes již jen dochované zbytky hradišť a sejpů po rýžovnicích zlata. Důležitým městským právem bylo vždy právo vařit pivo. Ve Strakonících můžeme vystopovat jeho počátky již kolem roku 1367, kdy město získalo právo várečné. Měšťanský pivovar přetrval až do dnešní doby a svým věrným nabízí pivo značky Švanda a Dudák. Pýchou města je národní kulturní památka strakonický hrad kde se nyní nachází Muzeum středního Pootaví. Díky dudácké tradici je město Strakonice proslaveno po celém světě. Dudáctví je připomínáno jedenkrát za dva roky na mezinárodním dudáckém festivalu. Strakonice jsou ideálním místem a východiskem pro výlety do okolí. Po celém Strakonicku je značeno mnoho cykloturistických a turistických tras. (jiznicechy.cz)

4.1.8 Tábořsko

Tábořsko je oblastí velmi bohatou na historické památky. Svědčí o tom stejnojmenné město Tábor, které vybudovali husité v roce 1420 a nazvali ho podle biblické hory. K nejnavštěvovanějším památkám Tábora patří gotická budova radnice s Husitským muzeem a poutní kostel Panny Marie na okraji Tábora v Klokotech. Velmi jedinečná je oblast Borkovických blat ležící v jižní části Tábořska. Nacházejí se zde typická rašeliniště a ojedinělá lidová architektura jihočeského baroka. K turisticky oblíbeným místům patří pozůstatky středověkých hradů Borotín, Choustník a Dobronice. Převážně zalesněná je severní část Tábořska, kde se nachází Chýnovská jeskyně, největší podzemní labyrint v Čechách. V severní části také najdeme velké množství rybníků, které jsou rájem pro rybáře a milovníky zimních sportů. Z památek technického rázu upoutá v Táboře jedna z prvních údolních nádrží ve střední Evropě s názvem Jordán, řetězový most přes Lužnici u Stádlce (přenesený z Podolí na Písecku), první elektrifikovaná trať u nás z Tábora do Bechyně z roku 1903 nebo obloukový most v Bechyni z roku 1928. (jiznicechy.cz)

4.1.8.1 Tábor

Tábor se rozprostírá na řece Lužnici. Se svými 37 000 obyvateli je po Českých Budějovicích druhým největším městem v Jihočeském kraji. Leží na křižovatce významných dopravních tahů a vytváří tak největší koncentraci obyvatel i hospodářských aktivit v regionu. Město, jehož centrum je památkovou rezervací, je významnou turistickou destinací. Lákadlem pro návštěvníky je zejména historie husitského hnutí. Husité v čele s Janem Žižkou z Trocnova založili roku 1420 vojenské ležení. Významnou tábořskou památkou je gotický hrad Kotnov s Bechyňskou bránou. Navštívit můžete také botanickou zahradu nebo rozhlednu Hýlačka nad osadou Větrovy nedaleko Tábora. Na náměstí je k vidění gotická radnice, která vždy představovala vážnost a prestiž města. Každoročně se zde koná mezinárodní festival Tábořská setkání vycházející z historických tradic města. V průběhu turistické sezóny probíhá celá řada dalších akcí, při kterých ožívá historie

města - Husitské dny, Dobývání Tábora Švédy, Středověké večery aj. Ke koloritu města patří neodmyslitelně Jordán - nejstarší údolní nádrž ve střední Evropě. (jiznicechy.cz)

4.1.9 Třeboňsko

Okolní krajina s unikátní sítí rybníků a umělých kanálů a zachovalou unikátní architekturou historických měst a vesnic řadí Třeboňsko mezi nejkrásnější oblasti jižních Čech a celé České republiky. Na Třeboňsku se do současnosti díky důmyslným krajinářským a vodohospodářským úpravám našich předků zachovaly výjimečné přírodní i technické památky. Pod názvem Třeboňské rybníkářské dědictví je od roku 2003 usilováno o zápis těchto unikátních památek do seznamu světového dědictví UNESCO. Mimořádné přírodní hodnoty vedly v roce 1977 k zařazení Třeboňska do sítě biosférických rezervací a v roce 1979 pak k vyhlášení CHKO Třeboňsko. Návštěvníci mají možnost navštívit významné historické památky, nejvýznamnější jsou k nalezení ve městě Třeboni, centrum města je dokonce městskou památkovou rezervací. Třeboňsko je přímo stvořené pro aktivní rodinnou dovolenou. Na své si přijdou milovníci rybaření, vyznavači cykloturistiky, oblast protínají vodácké trasy přístupné i méně zdatným vodákům. (jiznicechy.cz)

4.1.9.1 Třeboň

Počátky města Třeboně sahají do poloviny 13. století, kdy ji spolu s rozsáhlým pohraničním územím dostal od krále Vítek z Prčice. V roce 1366 se vlastníky Třeboně a přilehlého panství stali Rožmberkové, kteří zde založili klášter. Po smrti posledního Rožmberka se roku 1660 stali novými vlastníky panství Schwarzenbergové, v jejichž držení zůstalo až do 20. století. Koncem 19. století vznikly v Třeboni první lázně, využívající jako léčivý zdroj rašelinu, těženou v blízkých lesích. V současnosti je Třeboň významným lázeňským městem s bohatou nabídkou kulturních i sportovních akcí. Třeboňský zámek je jedním z největších zámeckých komplexů v České republice. Život na zámku dokumentují tři prohlídkové trasy. Schwarzenberská hrobka byla postavena v druhé polovině 19. století v novogotickém stylu. Nachází se v parku při jihovýchodní straně rybníka Svět. Vyhlídková věž staré radnice nabízí krásné

pohledy na romantická městská zákoutí a kruhový výhled do Třeboňské pánve. V květnu probíhá AniFest - mezinárodní festival animovaného filmu. Můžete navštívit také Třeboňské slavnosti Jakuba Krčína nebo podzimní výlovy třeboňských rybníků. (jiznicechy.cz)

5 CHARAKTERISTIKA LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

5.1 HISTORIE LETIŠTĚ

V první třetině 20. století zažívalo letectví bouřlivý rozvoj, báječným mužům už zdaleka nevyhovovalo, že mohou své báječné létající stroje využívat jen na několik týdnů po žních a to jen když majitelé pozemků dovolí.

Vedení Aeroklubu České Budějovice se proto rozhodlo pro výstavbu nového letiště nedaleko města. Počátkem 30.let byly vybrány pozemky v katastru obce Planá. Garantem výstavby letiště se stalo město České Budějovice, které pozemky bezodkladně pronajímá československému státu. (<http://www.airport-cb.cz>)

Už během roku 1935 architekt Sláma z Prahy vypracoval projekt hangáru, s jehož výstavbou bylo započato v roce 1936. Finanční prostředky byly shromážděny cestou sbírky, kdy Českobudějovická spořitelna přispěla částkou 20 000 Kč, obdobnou částku přislíbilo Ministerstvo veřejných prací a Ministerstvo národní obrany, firma bratří Petrášů dodala zdarma 2 000 cihel a podobně. Souběžně se budovaly hangár Aeroklubu České Budějovice a hangár Masarykovy letecké ligy. Ten byl dokončen 12. ledna 1937, byl dřevěné konstrukce a vešlo se do něj 10 sestavených letadel. Doplňme, že v roce 1952 byl hangár rozebrán a znovu postaven na Hosíně. Téměř současně byl dohotoven i státní hangár železné konstrukce. (<http://www.airport-cb.cz>)

26. a 27. června 1937 se konalo slavnostní otevření 3. hangáru Aeroklubu České Budějovice. Hangár byl spojen s jednopatrovou budovou s dílnou, kanceláří, společenskou místností a bytem mechanika. Součástí oslav byl letecký den a soutěž sportovních letadel „Nad jihočeskými hrady a zámky“. Závěrečná kolaudace se uskutečnila 13. prosince 1937 a letiště mohlo být konečně plně provozováno.

V roce 1938 byla na letiště převelena 2. průzkumná a lehká bombardovací letka perutě I/1 Leteckého pluku 1 „TGM“ z Prahy, tím pádem se stalo letišťem vojenským. (<http://www.airport-cb.cz>)

V době okupace letiště využíváno jako výcvikové pro piloty Luftwaffe a také jako letiště záložní pro 4. leteckou armádu.

V květnu 1945 letiště přechází letiště opět pod české velení. Dne 13. 8. 1945 Čs. Wing ve složení 310., 312., 313. sqn přistál na Ruzyni. 312. sqn pak zaujala 22. 9. 1945 letiště Planá u Českých Budějovic. Z jejích příslušníků byla dne 28. 10. 1945 vytvořena 2. letecká divize pod velením pplk. Jaroslava Hlad'a ve složení Letecký pluk 4 a 5. Od října 1952 jsou do 1. letecké divize začleněny 1., 9. a 19. pluk, všechny dislokované v Plané. V roce 1955 je 19. slp přeložen na dokončené letiště v Bechyni. O dva roky později ho následuje i 9. slp. Na letišti zůstává pouze 1. stíhací letecký pluk a to až do svého zrušení 31. 12. 1994.

Vojenská letadla opouštěla českobudějovické letiště postupně tak, jak se měnila strategie obrany státu. První velké změny nastaly v první polovině devadesátých let, které byly ve znamení postupného přechodu na profesionální armádu. Přestavba ozbrojených sil se samozřejmě dotýká i letectva a ovlivňuje život i práci příslušníků letecké vojskové opravny.

1. června 1994 přilétají první letouny MiG-23 BN od zrušeného 28. sbolp. Do října je v opravně celkem 22 letounů MiG-23 BN a 1 letoun MiG-23 UB, které jsou určeny na zrušení. Po zrušení 1.slp přebírá opravna také 8 letounů MiG-23 MF se stejným určením.

V létě 1996 byla na letiště dislokována 2. letka Vojenského technického ústavu letectva a PVO zvaná „stresová“.

V květnu 1998 jsou vyřazeny z leteckého provozu a předány k 31. LOZ letouny MiG-23 ML, v provozu zůstává jediný letoun MiG-23 ML. V letech 2000 až 2005 se letiště vedle opravárenské činnosti zaměřuje zabezpečení záletů po opravách, rotaci zahraničních misí, výsadky v Boleticích, výcvik osádek ostatních základen a nácviky NATINEADS. Zároveň ale letiště nabídlo svou přistávací plochu několika významným zahraničním návštěvám, mezi nimiž byla řada prezidentů (presidenti Moldávie, Chorvatska, Slovenska), včetně příslušníků královských rodin. Významnou úlohu sehrálo letiště jako koordinační středisko a základna vrtulníků v době katastrofálních povodní roku 2002. Za pomoc civilnímu obyvatelstvu Opravárenská základna letectva obdržela plaketu ministra obrany. Vojenské aktivity na letišti byly

ale postupně tlumeny. Ve dnech 20. až 22. 10. 2003 bylo provedeno poslední shromáždění leteckých opravárenských základen. Opravárenská základna letectva je pak definitivně zrušena k 31. 12. 2005. Tímto okamžikem končí éra vojenského letectví na jihu Čech, aby vznikem společnosti Jihočeské letiště České Budějovice byla zahájena éra letectví civilního. (<http://www.airport-cb.cz>)

5.2 LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE A.S.

5.2.1 Základní údaje

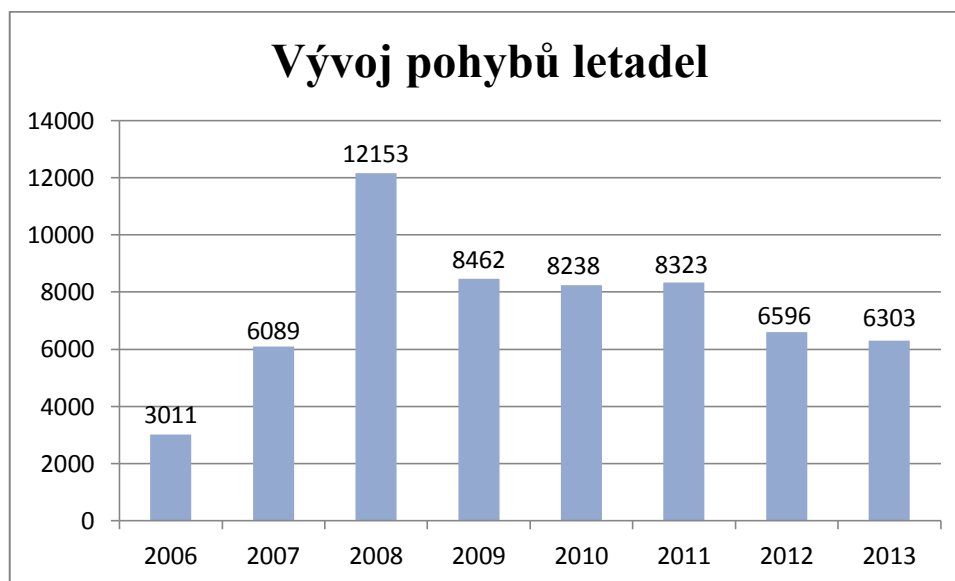
Společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. byla zapsána do obchodního rejstříku vedeného Krajským soudem v Českých Budějovicích, oddíl B, vložka 1450, dne 17. 8. 2005. Společnost nemá v zahraničí organizační složku. V oblasti ochrany životního prostředí se řídí platnými zákony, nemá žádné zvláštní aktivity v oblasti výzkumu a vývoje. Společnost měla ke konci roku 2012 42 zaměstnanců a další nárůst pracovních míst je odvislý od postupu rozvoje letiště.

Obchodní jméno:	Jihočeské letiště České Budějovice a.s.
Sídlo:	U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice
IČ:	260 93 545
DIČ:	CZ260 93 545
Právní forma:	akciová společnost
Akcionáři:	Statutární město České Budějovice a Jihočeský kraj
Základní kapitál:	2 000 000,- Kč

(výroční zpráva společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s. 2012)

5.2.2 Výkony Letiště České Budějovice v roce 2013

Graf č. 1: Vývoj pohybů letadel



zdroj: Vlastní zpracování

Statistika přepravy osob se zatím nevede, protože jsou velmi malé. Pohyby letadel tvoří hlavně malá sportovní letadla.

5.3 KONKURENCE

5.3.1 Letiště Karlovy Vary

Obchodní jméno: Letiště Karlovy Vary s.r.o.
Sídlo: Letiště Karlovy Vary s.r.o., K Letišti 132, 360 01
Karlovy Vary
IČ: 26367858
DIČ: CZ26367858
Právní forma: společnost s ručením omezeným
Vlastník: Karlovarský kraj

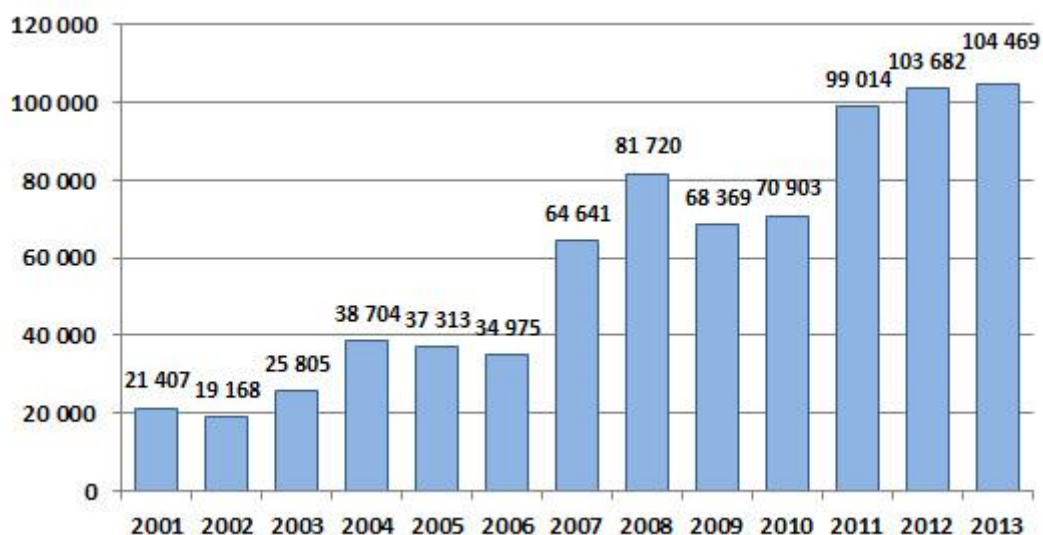
Tabulka č 3: Výkony letiště Karlovy Vary 1991-2013

Rok	Pohyby letadel	PAX celkem	PAX terminál	PAX tranzit
1991	2000	1328	1328	-
1992	2130	1468	1468	-
1993	2918	1573	1573	-
1994	3967	1243	1243	-
1995	3222	1186	1186	-
1996	5069	4233	4233	-
1997	5713	7435	7435	-
1998	4829	12623	12623	-
1999	5568	17885	17885	-
2000	4285	19919	18160	1759
2001	3398	21748	20423	984
2002	3630	19168	18756	412
2003	5428	25805	25687	118
2004	6617	38704	33720	4984
2005	7865	37313	35853	1460
2006	5111	34975	33093	1882
2007	6801	64641	60445	4196
2008	5575	81720	70620	11100
2009	7632	68369	63231	5138
2010	6936	70903	68533	2370
2011	6891	99014	96246	2768
2012	5826	103682	100810	2872
2013	5342	104469	101123	3346

PAX - počet odbavených cestujících (pokud cestující přicestuje a odcestuje ze stejného letiště, počítá se dvakrát)

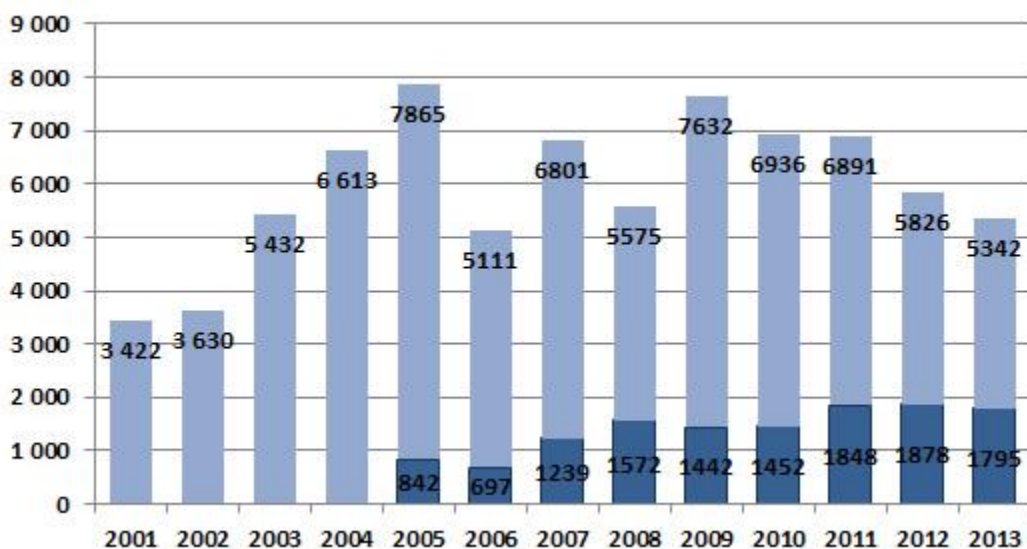
Zdroj: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>

Graf č 2: Vývoj počtu odbavených cestujících celkem



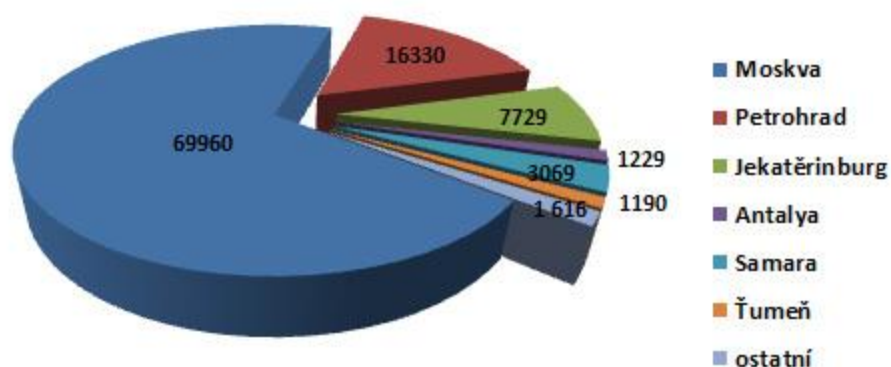
Zdroj: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>

Graf č.3: Vývoj počtu pohybů letadel celkem, z toho komerčních



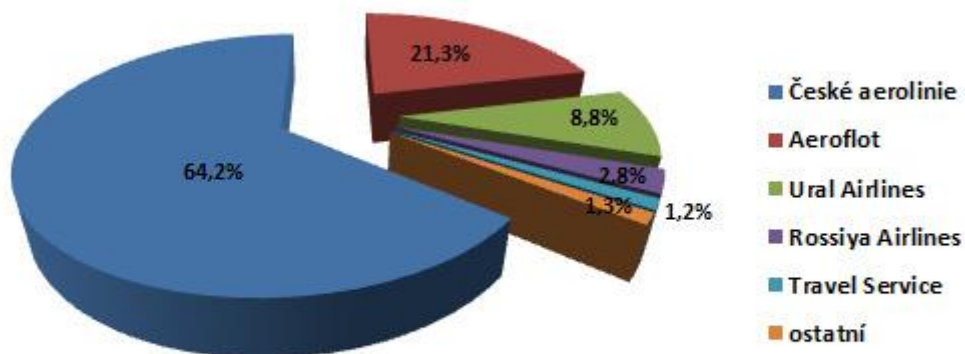
Zdroj: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>

Diagram č. 1: Počet odbavených cestujících v roce 2013 podle destinací



Zdroj: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>

Diagram č. 2: Podíl dopravců na odbavených cestujících v roce 2013

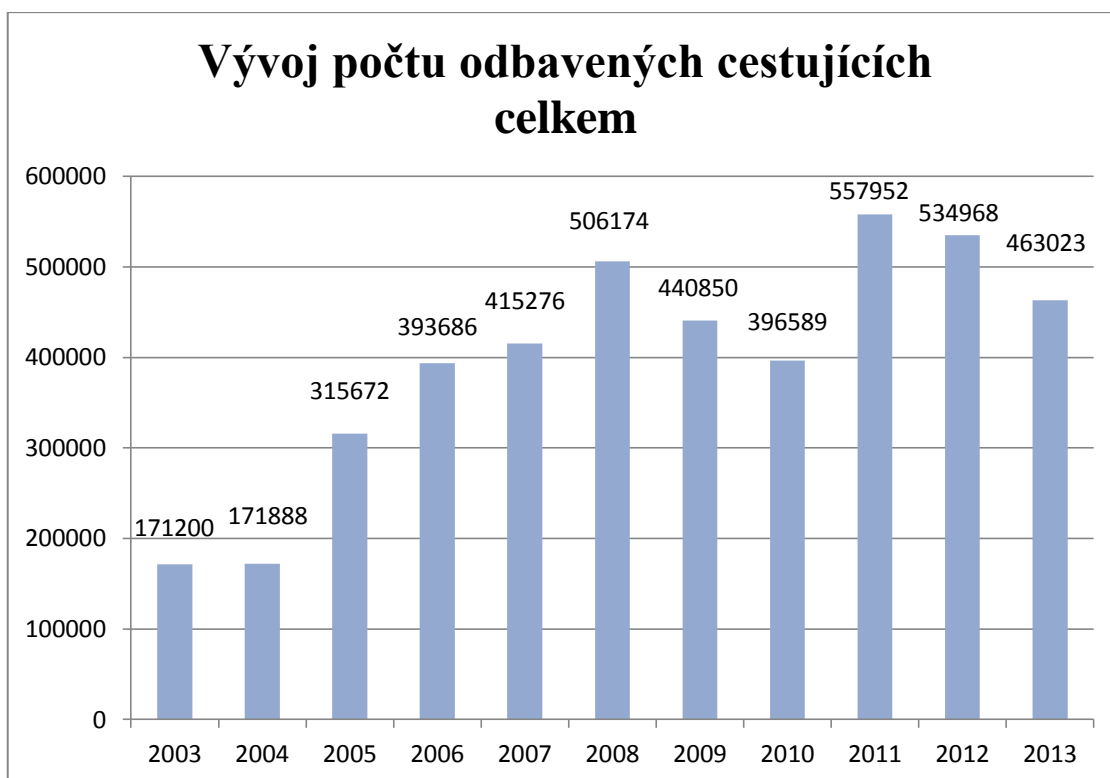


Zdroj: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>

5.3.2 Letiště Brno-Tuřany

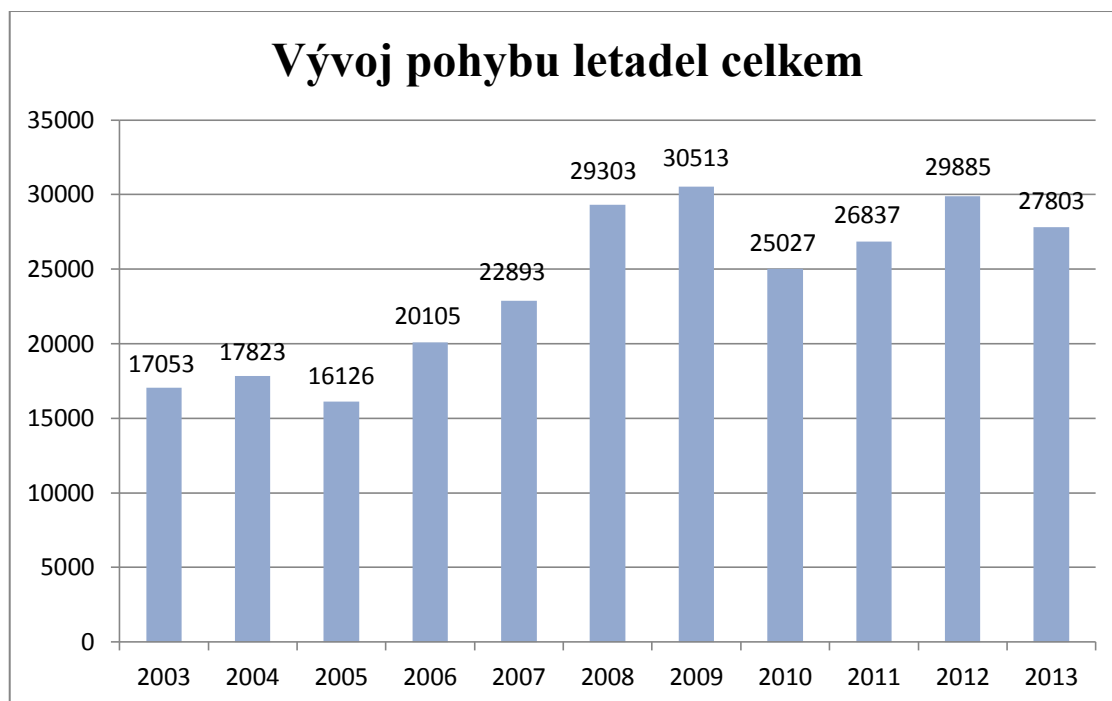
Obchodní jméno:	LETIŠTĚ BRNO a.s.
Sídlo:	Letiště Brno-Tuřany 904/1, Tuřany 627 00 Brno
IČ:	26237920
DIČ:	CZ26237920
Právní forma:	akciová společnost
Akcionáři:	Jihomoravský kraj

Graf č. 4:



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf č. 5:

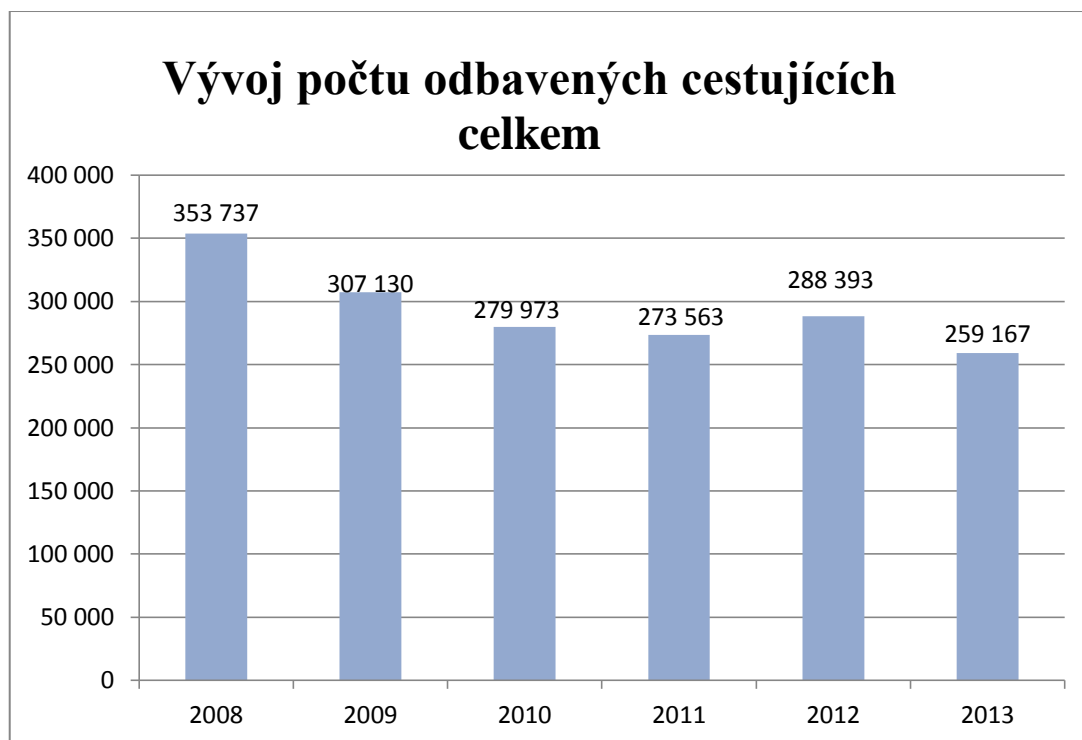


Zdroj: Vlastní zpracování

5.3.3 Letiště Ostrava

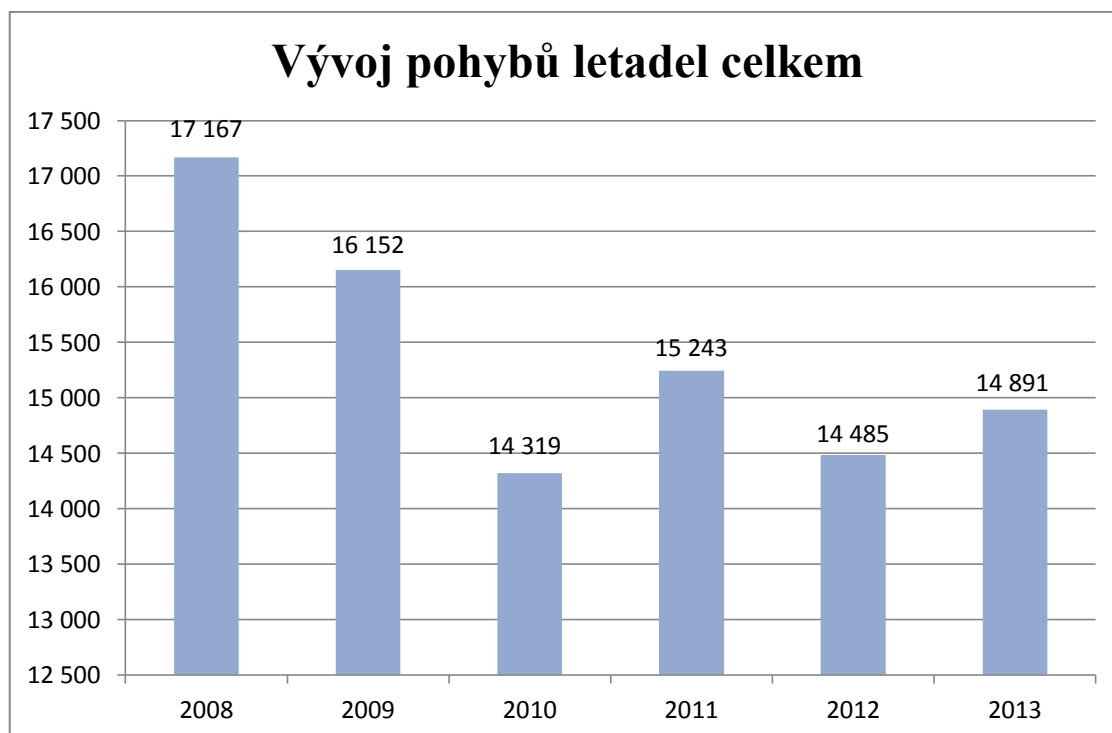
Obchodní jméno: Letiště Ostrava, a.s
Sídlo: Letiště Ostrava č.p. 401, 742 51 Mošnov
IČ: 26827719
DIČ: CZ26827719
Právní forma: akciová společnost
Akcionáři: Moravskoslezský kraj

Graf č. 6



Vlastní zpracování

Graf č. 7



Vlastní zpracování

5.3.4 Letiště Pardubice

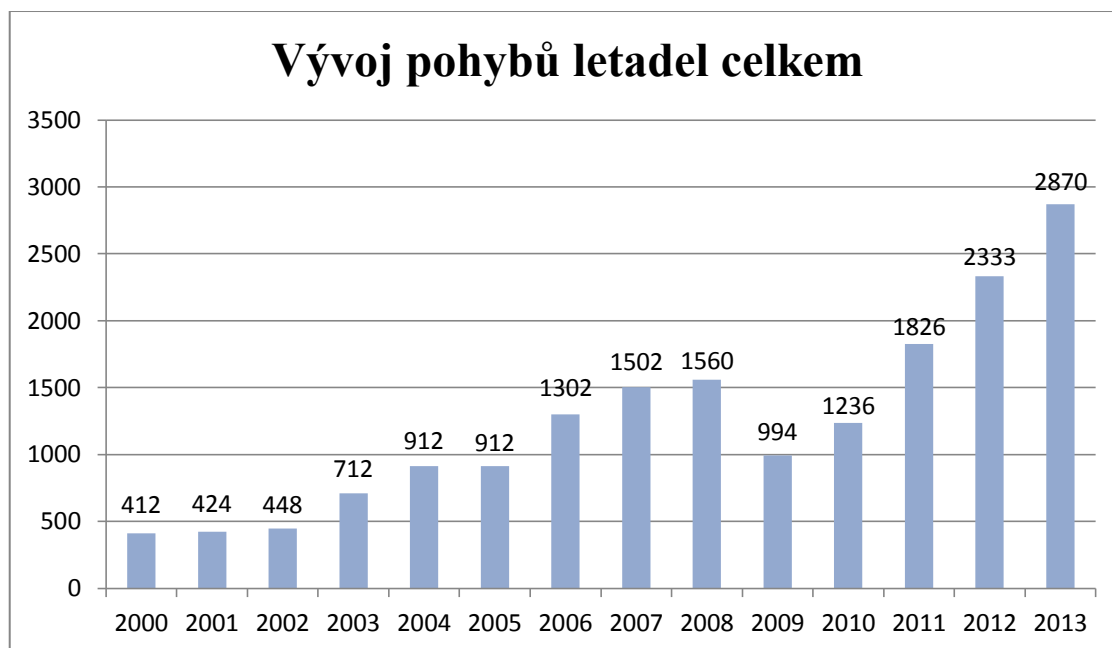
Obchodní jméno:	East Bohemian Airport a.s.
Sídlo:	Pražská 179, Popkovice, 530 06
IČ:	48154938
DIČ:	CZ 48154938
Právní forma:	akciová společnost
Akcionáři:	Město Pardubice – Magistrát města Pardubice

Graf č 8



Zdroj: Vlastní zpracování

Graf č. 9



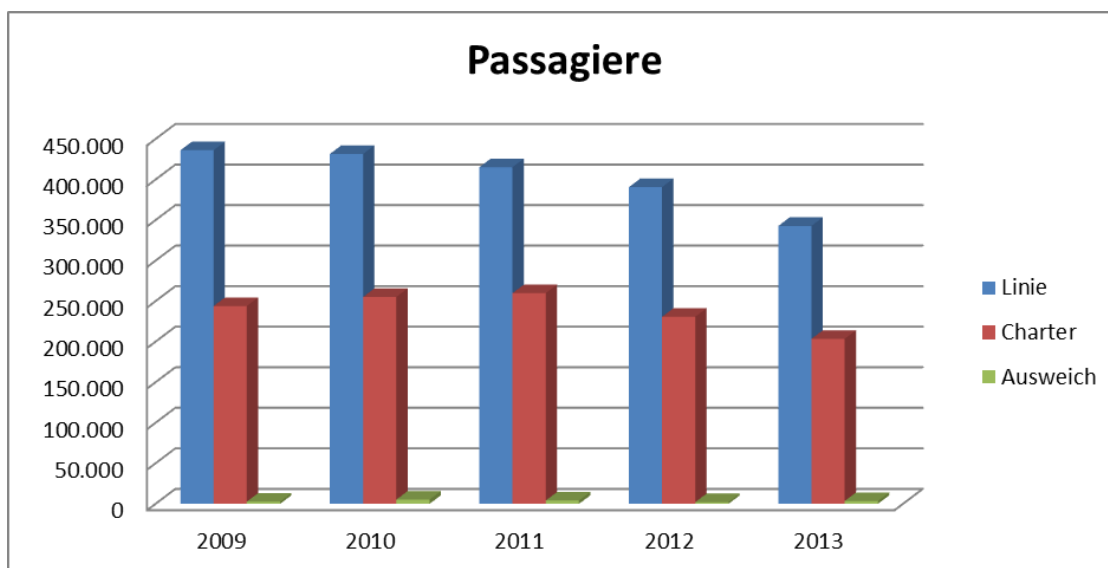
Vlastní zpracování

5.3.5 Letiště Linec

Ačkoliv letiště v hornorakouském Linzi není letiště české, je třeba s ním počítat jako s konkurencí nebo případným partnerem. Leží asi 95 km od Českých Budějic a dokonce část turistů směřujících do jižních Čech přilétá právě na letiště v Linci a cestuje dále.

Obchodní jméno:	Flughafen Linz GesmbH
Sídlo:	Flughafenstraße 1, A-4063 Hörsching
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
Vlastníci:	50% Horní Rakousko, 50% Linec

Graf č.10: Vývoj počtu cestujících letiště Linec



Zdroj: <http://www.linz-airport.at/www/cm/cz/company/facts/statistics.html>

6 ŘÍZENÝ ROZHOVOR SE ZÁSTUPCEM CESTOVNÍ KANCELÁŘE

Z řízených rozhovorů se zástupci cestovních kanceláří vyplynulo, že někteří ani nevěděli o tom, že letiště v Českých Budějovicích se snaží dosáhnout statusu mezinárodního letiště s otevřenými hranicemi. Nicméně i po nastínění projektu byly skeptičtí vzhledem k reálnému chodu a možnosti využití pro ně samotné. Vzhledem k tomu, že někteří z nich vypraví ročně na dovolenou letecky i několik tisíc zákazníků a jsou z regionu, bylo to poměrně překvapivé zjištění. Jako hlavní problém vidí demografické složení regionu a problémy s dopravní dostupností Českých Budějovic i z jiných krajů a v neposlední řadě úroveň služeb. Jako první volbu označili letiště v Praze, právě kvůli centrální poloze, relativně snadné dostupnosti pro obyvatele všech regionů, ale i naopak. Z Prahy se turisté, pokud mají zájem, dostanou do jednotlivých regionů v poměrně krátké době. Dále byly vysloveny pochybnosti, že se podaří získat letecké společnosti, které budou mít zájem létat právě na malé regionální letiště. Zároveň ale zástupci cestovní kanceláře připustili, že i v případě omezeného úspěchu

by letiště jistý přínos regionu přineslo. A to v podobě přílivu kapitálu zahraničních turistů a multiplikačního efektu těchto peněz. Zdůraznili ovšem, že očekávání přílivu klientů se nepohybuje v řádech desítek tisíc ale spíše tisíců.

7 ANALÝZA A SYNTÉZA MARKETINGOVÉ STRATEGIE LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE ZPRACOVANÁ SPOLEČNOSTÍ DELOITTE

V roce 2010 byla zpracována studie společností Deloitte, která si klade za cíl analyzovat tržní příležitosti Letiště České Budějovice a na základě analýzy definovat vhodný cílový trh. Popřípadě navrhnout strategii pro cílový segment trhu. Výstupy studie jsou relevantní vzhledem k zadání této práce.

7.1 DEFINOVÁNÍ CÍLOVÉHO SEGMENTU

Po poznání regionálních a relevantních celostátních trendů v cestování a dopravě byly stanoveny a blíže specifikovány společností Deloitte segmenty potenciálních uživatelů Letiště České Budějovice. Pomocí odhadů byla stanovena velikost segmentů a určeny klíčové body k naplnění odhadu. Takto byl stanoven potenciál letiště pro cestovní ruch v jihočeském kraji.

Tabulka č.4: Stanovení segmentu uživatelů

Segment	Specifika segmentu
Dovolenkáři	<ul style="list-style-type: none"> • rezident, využívající leteckou dopravu výhradně pro soukromé cesty (dovolená k moři) • cesta s cestovní kanceláří na každoroční dovolenou • sezonnost
Business	<ul style="list-style-type: none"> • cestování za účelem služebních cest • vyžadují vyšší standart služeb • cesty do Evropských metropolí
Zahraniční turisté	<ul style="list-style-type: none"> • nerezident cestující do regionu • vyžadují vyšší standart služeb
Ostatní	<ul style="list-style-type: none"> • malá letadla, nákladní letadla

zdroj: vlastní zpracován

7.1.1 Segment „Dovolenkáři“

Za účelem této marketingové studie jsou označováni občané, kteří leteckou dopravu využívají pro soukromé cesty. Létají jednou za rok a to hlavně na letní dovolenou u moře, zakoupenou u cestovní kanceláře. Vzhledem k dostupnosti regionu automobilovou dopravou představuje pro zákazníky z Jihočeského kraje cesta na letiště Ruzyně jeden z nejvíce negativních aspektů dovolené. Účelem jejich dovolené je primárně relaxace a odpočinek.

Na první pohled by se mohlo zdát, že tento segment není tak důležitý, protože jde o outgoingový cestovní ruch. Nicméně turisté zaplatí dovolené převážně cestovním kancelářím v regionu. Multiplikační efekt, ikdyž ne tak velký, jako v případě incomingu, se dostaví. Jako počáteční rok, provozu mezinárodního letiště se bere rok 2012/2013.

Tabulka č. 5: Predikce velikosti segmentu Dovolenkáři

Segment	PAX v letech	
	2012/2013	2015/2016
Dovolenkáři	50 000	100 000

Při predikci bylo použito dotazníkového šetření, z něhož vyplynulo, že cestovní kanceláře se setkávají s poptávkou po sezónních leteckých spojích z Českých Budějovic do tradičně populárních přímořských turistických destinací. Z výzkumu vyplývá, že 5 vybraných cestovních kanceláří ročně přepraví letecky na dovolenou 45 tisíc turistů. Vzhledem k tomu, že v regionu jsou registrovány i některé menší cestovní kanceláře a agentury, byla velikost trhu odhadem navýšena

Na základě předpokladu, že v roce 2012 začne letecké spoje z Českých Budějovic využívat pouze 50% z výše uvedených 45 tisíc turistů, byla velikost segmentu dovolenkáři stanovena na 50 tisíc PAX.

Pro cestovní kanceláře by rozvoj letiště znamenal změnu tržních podmínek. Dokonce by považovaly rozvoj letiště jako stimul ke zřízení nových poboček v regionu.

Velikost segmentu Dovolenkáři v roce 2015/2016 byl kvantifikován ve studii na 100 tisíc PAX.

7.1.2 Segment Business

Do tohoto segmentu jsou počítány osoby, které letecky cestují za účelem služebních cest. Tento typ cestujících létá několikrát ročně, přičemž délka pobytu nebývá delší než tři dny. Důležitým faktorem je být co nejdříve v cílové destinaci. Využívají létání pro přesun na jiné pracoviště a vyžadují vyšší standard služeb.

Tabulka č.6: Predikce segmentu Business

Segment	PAX v letech	
	2012/2013	2015/2016
Business	10 000	14 000

Zdroj: Vlastní zpracování

Hlavními faktory, které budou mít vliv na dosažení predikovaného počtu a jeho další růst bude poptávka po využití letišť i ze strany dalších firem sídlících v regionu. Tento segment není zanedbatelný, protože stejně jako výjezdy pracovníků se nechají čekat i příjezdy zahraničních pracovníků, případně organizace kongresů.

7.1.3 Segment Zahraniční turisté

Jako nejvýznamnější segment z pohledu využití letišť a cestovního ruchu se jeví segment zahraničních turistů.

Tabulka č. 7: Predikce segmentu Zahraniční turisté

Segment	PAX v letech	
	2012/2013	2015/2016
Zahraniční turisté	75 000	180 000

Zdroj: Vlastní zpracování

Jižní Čechy navštíví ročně asi 130 tisíc cizinců ze zemí, odkud se do ČR cestuje častěji letecky. Předpokládá-li se, že třetina z těchto turistů využije pro cestu do jižních Čech leteckou přepravu, byla velikost segmentu určena v roce 2012/2013 na 75 tisíc PAX.

V roce 2015/2016 je určen odhad na 180 tisíc PAX. A to za předpokladu, že leteckou přepravu využije asi 70% všech zahraničních turistů směřujících do jižních Čech ze zemí, odkud se do ČR cestuje převážně letecky. Důležitými faktory, které budou ovlivňovat dosažení predikovaného počtu PAX a jeho další vývoj, bude:

- efektivní a přesně cílená komunikace incomingových cestovních kanceláří a agentur

- komunikační podpora leteckých spojů do jižních Čech ze strany Jihočeského kraje

Jako nejvýznamnější klientela se jeví klientela z Ruska, Nizozemska, Asiaté a další národnosti cestující do jižních Čech z Prahy.

7.1.3.1 Rozdělení segmentu Zahraniční turisté podle národnosti

Rusové

Velmi perspektivní skupina zahraničních turistů, cestují zásadně letecky. Jsou velmi bohatí a proto velmi nároční, jsou silně konzervativní ve vztahu k navštívenému místu, vyhledávají specializované a exkluzivní služby, objevují nová místa (Karlovarsko již není tak atraktivní)

Nizozemci

Hojná skupina návštěvníků Jihočeského kraje. Často cestují individuálně, vyhledávají kemping, proto je pro ně nabídka jižních Čech ideální. Nezřídka kupují nemovitosti v turisticky atraktivních lokalitách. Častí návštěvníci Šumavy, hlavně Lipenska. Jejich délka pobytu bývá mnohem delší, než u jiných národností, v průměru 2-3 týdny.

Japonci

Rádi nakupují ucelené balíčky od cestovních kanceláří. Při výběru destinace dají na doporučení cestovní kanceláře. Zajímají se hlavně o památky, zajímavá historická místa, preferují poznávací turistiku s cílem vidět co nejvíce. Proto navštěvují nejčastěji tradiční turistická místa jižních Čech, jako jsou České Budějovice, Český Krumlov,

Hluboká nad Vltavou. Vrchol turistické sezony mají v červnu, září a říjnu. Ubytovávají se v hostelech nebo ubytovnách za přijatelnou cenu.

Korejci

V Evropě vyhledávají stejně jako Japonci především historické památky. Nicméně významný podíl přijíždí do Evropy obchodně (v souvislosti s rozšiřováním investičních příležitostí a průmyslových zón platí i pro ČR). Významnou skupinou je také mládež (podle jednoho z oslovených turistických průvodců mají „státem garantované prázdniny určené pro cestování a poznávání“).

Britové

Patří k movitějším a náročnějším turistům. Stále více vyhledávají možnosti relaxace, to je příležitost pro kombinaci lázeňských a poznávacích pobytů (existuje však poměrně velká konkurence u zavedených lázeňských destinací v ČR). S tím souvisí jejich obliba historických památek

Američané

Organizované skupiny mladých lidí do 16 let (příp. 19 let) přijíždějí za poznáním a zábavou, Jižní Čechy mohou těžit z dobrého zázemí pro poskytování některých oblíbených turistických produktů, tuto skupinu by mohla oslovit nabídka poznávací cesty např. na trase Praha -České Budějovice – Vídeň. Nezanedbatelnou skupinu tvoří také starší turisté - disponují obvykle dostatkem finančních prostředků a především dostatkem volného času, zajímá je poznávání, vyžadují propracované výletní trasy, v oblibě jsou také lázeňské a wellness pobyty (trend zdravého životního stylu, krátkodobé relaxační pobyty), problémem u dlouhodobějších lázeňských pobytů v zahraničí bývá jazyková bariéra a nedostatek anglicky hovořících hostů, což nevyhovuje americké družné povaze

Indové

Jsou podle oslovených expertů perspektivní skupinou, přijíždějí především obchodně nebo v rámci spolupráce v akademické oblasti. Cestovní ruch je u Indů dosud málo

rozšířený především kvůli nízké životní úrovni. Během „tradiční“ dovolené v zahraničí rádi navštěvují více míst, dalším důvodem zahraničních cest je návštěva příbuzných a přátel (nejfrekventovanější cílovou destinací v Evropě je Velká Británie) Optimálními zdrojovými oblastmi turistů jsou hlavní město Dillí a oblast Chennai na jihu, která je považována za nadprůměrně prosperující.

8 VYHODNOCENÍ HYPOTÉZ

Hypotéza: Letiště ČB odbaví v roce 2015/2016 a v každém dalším roce 50 tisíc a více turistů. - Nebyla potvrzena na základě řízených rozhovorů, ale i na základě analýzy konkurence a současného stavu realizace projektu potvrzena. Letiště totiž stále nemá statut mezinárodního letiště s otevřenými hranicemi a vzhledem k finančním možnostem kraje bude projekt opožděn oproti plánu, který počítal s finanční pomocí grantu EU.

Hypotéza: : Cestovní kanceláře budou mít eminentní zájem o spolupráci s letištem České Budějovice. – Nebyla také potvrzena. Ačkoliv řízené rozhovory nebyly provedeny v počtu, který by se dal označit za reprezentativní, byl očekáván od zástupců cestovních kanceláří určitý zájem o spolupráci s letištem, které by bylo v regionu. Tento zájem nicméně zaznamenaný nebyl a spíše se zástupci cestovních kanceláří k projektu staví skepticky z různých důvodů.

9 NÁVRHY A OPATŘENÍ

Dnešní mezinárodní cestovní ruch je mezinárodním (globálním). Destinace se pohybují na globálním trhu a navzájem si konkurují. Protože v dnešní prozákaznický orientované době je třeba si uvědomit, že destinaci určuje host. Aby se destinace dokázala prosadit, musí dostatečně poznat své hosty. Jak tedy zaujmout na globálním trhu. Jedna z možných cest je spojení částí a regionů nezávisle na státních hranicích. Proto bude v návrhové části dále rozpracován návrh hlubšího začlenění se do evropského projektu Dunaj – Vltava. Také vzhledem k tomu, že na rozvoj a dostavbu letiště nebyl poskytnut grant z Evropské Unie a další financování na rozvoj letiště a

získání statutu mezinárodního letiště, bude dle posledního vývoje financováno z rozpočtu kraje. Proto byly zvoleny postupné, ale udržitelné kroky k využití letiště.

9.1 EVROPSKÝ PROJEKT DUNAJ - VLTAVA

Hospodářský i všeobecný rozvoj Bavorska, Čech a Horního Rakouska již dlouhou dobu nezáleží na státních hranicích. Regiony se vzájemně přiblížili a spolupracují spolu v oblasti hospodářské, turistické, kulturní, sociální či akademické. Pro regiony nebo dokonce menší správní jednotky je velmi přínosné spolupracovat s příhraničními sousedy. Za předchozích pár let byly navázány vztahy přesahující hranice, které zvyšují atraktivitu regionů. Vypracované projekty svědčí o zájmu spolupracovat se sousedními regiony.

Proto by měla být dosavadní spolupráce dále rozvíjena. V rámci Evropského regionu se mohou společné projekty zpracovat efektivněji. Proto byl založen region z příhraničních regionů tří zemí – České republiky, Německa a Rakouska. Region byl založen 30. června 2012 jako „Evropský region Dunaj Vltava“.

Obr. č. 3: Evropský region Dunaj Vltava



Zdroj <http://www.evropskyregion.cz>

Evropský region Dunaj – Vltava se skládá ze sedmi regionů – Horní Rakousko, dolnorakouského Mostvietelu a Waldviertelu, Dolního Bavorska s Altottingem, Horní Falce, Plzeňského kraje, Jihočeského kraje a Kraje Vysočiny. Cílem je blahobyt obyvatelstva žijícího na území výše zmíněných regionů, zvýšení konkurenceschopnosti regionu oproti dalším regionům v Evropě a posílení evropské myšlenky. Spolupráce se týká těchto oblastí:

1. Výzkum a inovace
2. Kooperace vysokých škol
3. Kooperace podniků a vytváření klastrů
4. Kvalifikované pracovní síly a pracovní trh
5. Cestovní ruch
6. Obnovitelné zdroje energií a energetická efektivnost
7. Mobilita, dostupnost a doprava.

Společné znaky a silné stránky partnerských regionů tvoří základ pro trilaterální spolupráci v Evropském regionu Dunaj - Vltava. Celé území Evropského regionu se vyznačuje:

- polohou mezi metropolitními regiony Vídeň - Bratislava, Praha, Mnichov a Norimberk
- řekami Dunaj a Vltava
- pestrým kulturním prostředím a rozsáhlými chráněnými územími
- historickými městy
- společnou historií
- velkým významem malých a středně velkých firem jako formujícího prvku ve společném Evropském regionu Dunaj – Vltava
- velkým počtem inovativních středně velkých firem, které jsou věrné lokalitě a které vedou jejich majitelé
- celou řadou dobře fungujících klastrů, které již částečně působí přeshraničně a/nebo mají velký potenciál pro přeshraniční aktivity
- velkým počtem technologických a inovačních center v celém Evropském regionu Dunaj – Vltava

- silnou výrobní sférou se zdravým mixem předních společností a malých specializovaných firem
- několika globálními hráči a jedničkami na trhu, zejména v oblasti malých a středních podniků
- silným růstem sektoru služeb

Partnerské regiony chtějí svou trilaterální spoluprací utvářet Evropský region Dunaj - Vltava jako:

- region, kde mají lidé budoucnost
- atraktivní životní a hospodářský prostor v ohnisku čtyř metropolitních regionů
- silného partnera pro evropskou politiku
- učící se a dynamický region (<http://www.evropskyregion.cz>)

Jako problém bylo označeno, že region zatím není značkou. Takže pro cestovní ruch je to destinace neznámá oproti například Toskánsku případně Provence. Jako další problém byla označena dopravní nedostupnost. Z toho vyplývá nutnost konceptu dopravního propojení. A právě zde je třeba spatřit příležitost k využití potenciálu letiště České Budějovice.

9.2 SPOLUPRÁCE S LETIŠTĚM LINEC

Z letiště Lince létají pravidelné linkové lety do evropských destinací, jako jsou Dusseldorf, Frankfurt, Vídeň, Londýn, Palma de Mallorca a Zurich. Dále zajišťuje zhruba třicet charterových letů. Odbaví přes 600 tisíc lidí ročně a je centrálním letišťem v rámci projektu. Letiště Lince má tedy dostatečné zkušenosti i portfolio zákazníků, které by se mělo s postupem doby a s úspěchy projektu Dunaj – Vltava ještě zvyšovat. Tím pádem by jeho kapacita nemusela být dostatečná, případně část klientely, která by cestovala přímo do Čech, měla možnost využít i dalšího- menšího letiště a to letiště v Českých Budějovicích. Samozřejmě s ohledem na technologické možnosti letiště. Navázáním spolupráce by také mohly začít létat pravidelněji aerotaxi lety z Lince do Českých Budějovic. Tím by se samozřejmě zvýšila postupnými kroky

vytíženost letiště a pomalu by letiště naplňovalo svůj potenciál. Jestliže se nyní pohyb osob pohybuje v řádu desítek až stovek lidí, v několika letech by se mohl pohybovat v řádu několika tisíců. To by se samozřejmě projevilo i na návštěvnosti kraje přineslo by to kraji multiplikační efekt, jak přímý, tak nepřímý.

Statistické údaje se primárně opírají o data spojená s výdaji účastníků cestovního ruchu, které jsou základním východiskem měření ekonomických dopadů cestovního ruchu. Jedná se o formu celkové spotřeby, přičemž aktivní (příjezdový) cestovní ruch má pro ekonomiku obdobné důsledky jako vývoz zboží a často je označován jako tzv. neviditelný export. Měření výdajů turistů je však značně obtížné, vyžaduje provádění zvláštních šetření na základě různých modelů

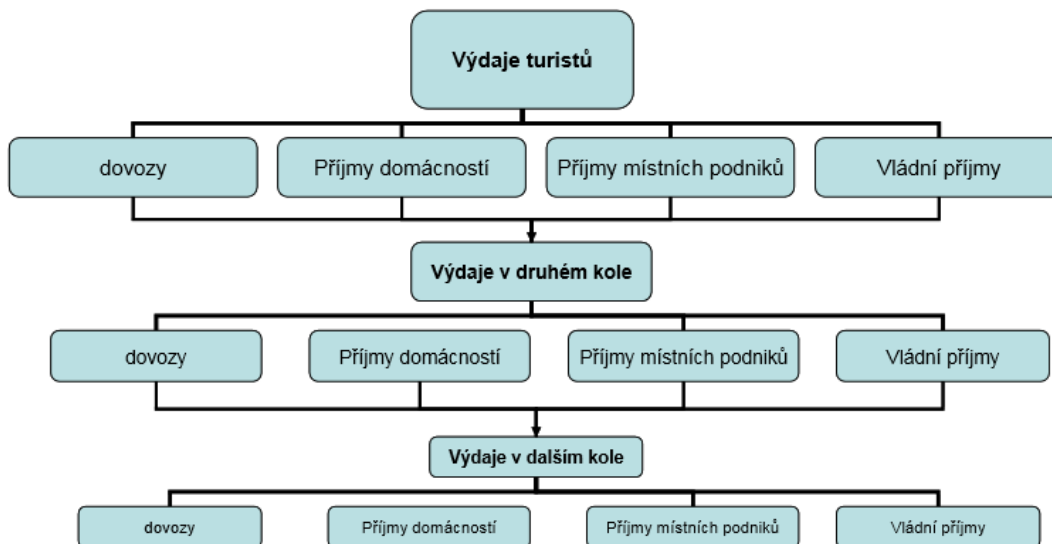
Výdaje účastníků cestovního ruchu se vyznačují kaskádovým efektem, který začíná výdaji za základní služby cestovního ruchu (ubytování, stravování, doprava)

a postupuje dále napříč ekonomikou na třech úrovních – přímé, nepřímé a indukované. Přímý vliv je hodnota výdajů účastníků cestovního ruchu bez hodnoty „dovozu“, který byl nezbytný pro „výrobu“ charakteristických produktů (zboží a služeb) cestovního ruchu. Zařízení, která obdrží prostředky v podobě výdajů od účastníků, však nakupují zboží a služby od dalších sektorů ekonomiky, např. stavebních, energetických, poradenských, cateringových firem, bank aj., a tito dodavatelé taktéž realizují nákupy surovin, zboží a služeb od dalších subjektů. Tento řetězec ekonomické aktivity, kterou vyvolávají výdaje účastníků cestovního ruchu, představuje tzv. nepřímý vliv. Tento však neobsahuje veškeré prostředky vynaložené účastníky cestovního ruchu, protože část peněz uniká z oběhu v podobě dovozů, úspor a zdanění. V důsledku přímého

a nepřímého vlivu výdajů je třeba postihnout také příjmy, které náleží místním (domácnostem a podnikům) ve formě mezd, platů, rozděleného zisku, renty a úroků. Část těchto příjmů se znovu vrací do místní ekonomiky v podobě výdajů za zboží a služby, což generuje další kola ekonomické aktivity. Toto hledisko vystihuje tzv. indukovaný vliv výdajů účastníků cestovního ruchu. Do hodnocení pozitivního dopadu výdajů v cestovním ruchu je třeba zahrnout všechny tři úrovně vlivu, tj. součet přímého, nepřímého a indukovaného. Proto by bylo nesprávné odvozovat vliv cestovního ruchu na hospodářství čistě z výše turistických výdajů. Ty totiž nevystihují

vliv výdajů na související odvětví a neukazují, jaká část tržeb (příjmů od účastníků cestovního ruchu) ve skutečnosti v místní ekonomice zůstává. (Tomáš Bakos 2013)

Schéma č 2: Multiplikační efekt



Zdroj: <https://most.vspj.cz>

10 ZÁVĚR

Cílem práce bylo provést analýzu potenciálu letiště, dopady jeho rozvoje a modernizace pro cestovní ruch v regionu. Financování rozvoje letiště probíhá výhradně z veřejného rozpočtu. Tato skutečnost poukazuje na to, že i přes velmi finančně a investičně náročný projekt, kterým modernizace letiště beze sporu je, si zastupitelé kraje a Českých Budějovic uvědomují přínos a větší možnosti, které letiště může regionu nabídnout.

V diplomové práci byly stanoveny hypotézy, tak, aby nejlépe odpovídaly zadání práce. Tyto hypotézy se pomocí sběru primárních a sekundárních dat potvrdily nebo vyvrátily.

Za účelem vypracování diplomové práce byla zpracována situační analýza regionu, jeho kulturních, historických i přírodních atraktivit. Dále byla zpracována charakteristika Letiště České Budějovice a popsán jeho historický vývoj až do současnosti. Analýza výkonů regionálních letišť ukázala, jak propastně velký rozdíl v pohybu osob, ale i letadel je mezi těmito letišti a Letištěm České Budějovice. Důležitým zdrojem informací pro hodnocení potenciálu byly také řízené rozhovory se zástupci cestovních kanceláří. Ti, ačkoliv připustili jistý přínos letiště pro cestovní ruch a region obecně, nestavěli se k projektu příliš optimisticky, spíše skepticky. Hlavními důvody byly důvody demografické, finanční ale i problémy s infrastrukturou nebo politické problémy.

Jako návrh dalšího rozvoje letiště bylo navrženo začlenění se do evropského projektu Dunaj – Vltava. Cílem tohoto projektu je blahobyt obyvatelstva žijícího na území regionů z Čech, Německa a Rakouska, zvýšení konkurenceschopnosti regionu oproti dalším regionům v Evropě a posílení evropské myšlenky. Z těsné spolupráce s letištěm v Linci, které je v projektu prosazováno jako hlavní vstupní portál pro turisty cestující letecky, by mohlo Letiště České Budějovice profitovat a postupně zvyšovat své výkony a naplňovat svůj potenciál. Tím by letiště výrazně přispělo přílivu aktiv do regionu a podporovalo růst regionu. Tato cesta by byla sice pomalejší, nicméně v souladu s koncepcí trvala udržitelného rozvoje. V horizontu několika dalších let by byla poté reálná hranice 50 tisíc odbavených cestujících.

Klíčová slova: cestovní ruch, rozvoj cestovního ruchu, doprava, letecká doprava, destinace, projekt

11 SUMMARY

The aim of this thesis was to analyze the potential of the airport, the impact of the development and modernization on tourism in the region. Airport development is financed by the public budget. Although the project financing is very expensive,, the regional councilors and councilors of České Budějovice regional appreciate greater benefits and opportunities that regional airports can offer. In this thesis have been established hypotheses to fit the specified. These hypotheses by using of collection primary and secondary data to confirm or refute.

In order to prepare the thesis was elaborated situational analysis of the region, its cultural, historical and natural attractions. Further was prepared characterization of Airports České Budějovice and described its historical development up to now. Analysis of regional airports showed how big difference in the movement of person and the aircrafts between these airports and Airport of České Budějovice. An important source of information for assessing the potential were also conducted interviews with representatives of travel agencies. although they admitted some benefits for airports and tourism in region, they were not optimistic about the project. The main reasons were the in demographic, financial as well as infrastructure problems or political problems. As a suggestion for further development of the airport was designed integration into the European project Danube - Vltava. The aim of this project is the welfare of the population living in regions of the Czech Republic, Germany and Austria, increase the region's competitiveness compared to other regions in Europe and strengthen the European idea. The close cooperation with the airport in Linz, which is a project promoted as the main entry portal for tourists traveling by air could Airports Czech Budejovice profit and gradually increase their performance and fulfill their potential. This would greatly contributed to the influx of airport assets in the region and support the growth of the region. This path would be slower, however, in accordance with the concept of sustainable development. In the next several years would be after real border 50,000 passenger movements.

Keywords: Tourism, Development of Tourism, Transport, Air Transport, Destination,
Project

12 SEZNAM LITERATURY

12.1 LITERATURA

- BOUČKOVÁ, J. a kol. (2003) *Marketing*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck.
- Brinke Josef. (1999) *Úvod do geografie dopravy* -- 1. vyd.. -- Praha : Karolinum.
- BRINKE, J. (1999) *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum,.
- ČECH J., (1998) *Malá encyklopedie cestovního ruchu*, Idea servis,.
- Eisler Jan (2005) *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě I.* -- 1. vyd., 1. dotisk. -- Praha : Oeconomica,.
- FORET, M., FORETOVÁ V. (2001) *Jak rozvíjet místní cestovní ruch*. Praha: Grada Publishing,.
- Gürtlich Gerhard H. (1993) *Ekonomika dopravy : trh, marketing, logistika / ...* [et al. ; překlad Zdeněk Marek]. -- 1. vyd.. -- Praha : Babtext.
- HESKOVÁ M. (1997), *Cestovní ruch*, Fakulta managementu JU Jindřichův Hradec.
- HESKOVÁ, M. (1997) *Cestovní ruch*. Jindřichův Hradec: Fakulta managementu JU v Jindřichově Hradci.
- HESKOVÁ, M. a kol. (2011) *Cestovní ruch*. 1. vydání. Praha: Fortuna,.
- HORÁKOVÁ, H. (2003) *Strategický marketing*. 2. vydání. Praha: Grada Publishing.
- Indrová Jarmila a kol. (2004) *Cestovní ruch I.* -- 1. vyd.. -- Praha : Oeconomica,.
- JAKUBÍKOVÁ, D. (2009) *Marketing v cestovním ruchu*. 1. vydání. Praha : Grada.
- KIRÁLOVÁ, A. (2003) *Marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress.
- KOTLER, P. (2003) *Marketing od A do Z: Osmdesát pojmů, které by měl znát každý manažer*. 1. vydání. Praha: Management Press.
- MALÁ, V. (2002) *Základy cestovního ruchu*. 1. vydání. Praha: Oeconomica.
- Mírvald Stanislav (2002) *Geografie dopravy. III, [Vodní a vzdušná doprava] I.* -- 1. vyd.. -- Plzeň : Západočeská univerzita,.

- MORRISON, A. M. (1995) *Marketing pohostinství a cestovního ruchu*. Victoria Publishing.
- Novák Radek *Nákladní doprava a zasílatelství* (2005) [et al.]. -- 2., přeprac. vyd. -- Praha : ASPI,.
- Novák Radek, Pernica Petr, Svoboda Vladimír, Zelený Lubomír. (2005) *Nákladní doprava a zasílatelství*. Praha: ASPI, a.s.,
- ORIEŠKA J., *Služby v cestovním ruchu*. (2010) Vydání 1. vyd., Idea servis.
- PALATKOVÁ M., (2006) *Marketingová strategie destinace cestovního ruchu: jak získat více příjmů z cestovního ruchu.*, Vydání 1. vyd., Grada Publishing.
- PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002) *Cestovní ruch – výkladový slovník*. Praha: MMR ČR,.
- Ryglová Kateřina (2005) *Cestovní ruch* - 1. vyd., dotisk. -- Brno : Brno International Business School.
- Ryglová Kateřina. (2005) *Cestovní ruch /* - 1. vyd., dotisk. -- Brno : Brno International Business School,
- Třicátník J. (1996) *Geografie cestovního ruchu České republiky*. 1 / -- 1. vyd. -- České Budějovice : ZF JU,.
- VEBER J. a kol., (2006) *Management – základy, prosperita, globalizace*, Management press, Praha.
- Zelený Lubomír (2007) *Osobní přeprava*. -- Vyd. 1.. -- Praha : ASPI,.

12.2 INTERNETOVÉ ZDROJE

1. Politika Evropské unie v oblasti dopravy. [online]. [cit. 12-2-2014]. Dostupné z : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_cs.htm
2. Tent-T politika online]. [cit. 12-2-2014]. Dostupné z www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E480A567.../TENTprezentaceweb.doc
3. Politika České republiky v oblasti dopravy. [online]. [cit. 12-2-2014]. Dostupné z : http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/099AB8C6-3DD2-4621-9E83-FA26B84B4A24/0/DP1420verze15_01_2013.pdf

4. Oblasti jihočeského kraje. [online]. [cit. 22-1-2014]. Dostupné z: www.jiznicechy.cz
5. Oblasti jihočeského kraje. [online]. [cit. 2-2-2014]. Dostupné z: www.jiznicechy.org
- Multiplikační efekt cestovního ruchu. [online]. [cit. 12-4-2014]. Dostupné z: <https://most.vspj.cz>
6. Projekt Dunaj - Vltava. [online]. [cit. 12-4-2014]. Dostupné z: <http://www.evropskyregion.cz/de/>
7. Informace o letišti České Budějovice [online]. [cit. 22-2-2014]. Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz>
8. Informace o letišti Karlovy Vary.[online]. [cit. 22-2-2014]. Dostupné z: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/>
9. Informace o letišti Brno. [online]. [cit. 22-2-2014]. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/>
10. Informace o letišti Pardubice. [online]. [cit. 22-2-2014]. Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/>
11. Informace o letišti Ostrava. [online]. [cit. 23-2-2014]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/>

Seznam diagramů a grafů

Seznam obrázků

Obrázek 1: Varianty možného spojení dopravní sítě.....	15
Obrázek 2: Mapa kraje	40
Obrázek 3: Evropský region Dunaj – Vltava.....	73

Seznam schémat

Schéma 1: Dopravní politika.....	27
Schéma 2: Multiplikační efekt.....	78

Seznam tabulek

Tabulka 1: Počet letišť v České republice.....	26
Tabulka 2: Obchodní letecká přeprava cestujících.....	37
Tabulka 3: Výkony letišť v osobní letecké přeprava.....	37
Tabulka 4: Vývoj počtu cestujících.....	58
Tabulka 5: Segment uživatelů.....	67
Tabulka 6: Predikce velikosti segmentu Dovolenkáři.....	68
Tabulka 7: Predikce velikosti segmentu Bussines.....	69
Tabulka 8: Predikce velikosti segmentu Zahraniční turisté.....	69

Seznam grafů

Graf 1: Vývoj počtu pohybů letadel ČB.....	57
Graf 2: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	59
Graf 3: Vývoj počtu pohybů letadel.....	59
Graf 4: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	61
Graf 5: Vývoj počtu pohybů letadel.....	62
Graf 6: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	63
Graf 7: Vývoj počtu pohybů letadel.....	63
Graf 8: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	64
Graf 9: Vývoj počtu pohybů letadel.....	65

Graf 10: Vývoj počtu odbavených cestujících.....	66
--	----

Seznam diagramů

Diagram 1: Počet odbavených cestujících podle destinace.....	60
--	----

Diagram 2: Podíl dopravců na odbavených cestujících.....	60
--	----

Přílohy

Otázky k řízenému rozhovoru

- 1) Víte o projektu Letiště České Budějovice?
- 2) Jak vidíte projekt ze svého pohledu?
- 3) Jaké problémy případně vidíte?
- 4) Kde vidíte konkurenci letiště?
- 5) Využil/a by jste případně letiště ke svému podnikání?
- 6) Proč?