



Pedagogická
fakulta
Faculty
of Education

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

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Pedagogická fakulta
Katedra geografie

Bakalářská práce

Vztah letecké dopravy a cestovního ruchu ve střední Evropě

Vypracovala: Denisa Havlíková

Vedoucí práce: RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném 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.

V Českých Budějovicích dne 25. 4. 2016

Denisa Havlíková

Poděkování

Nejprve bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho čas, cenné rady a vstřícnost při spolupráci. Poděkování také patří mým rodičům, sestře Martině a příteli Davidovi za pomoc s vypracováním této práce i za psychickou podporu a trpělivost.

Abstrakt

Bakalářská práce se věnuje vztahu letecké dopravy a cestovního ruchu v rámci střední Evropy. Nejprve se zabývá popisem samotné letecké dopravy, jejími současnými změnami, mezi které spadá liberalizace, deregulace, síť typu hub- and- spoke či síť typu point- to- point. Následuje charakteristika stále se rozvíjejících nízkonákladových leteckých společností. Popisována je jak jejich příčina vzniku, tak i důvod neustálého rozvoje. Analytická část práce je zaměřena zejména na sezónní nabídku letů ve vybraných letištích střední Evropy a na rozdíly v dostupnosti cílových destinací během roku. Pozornost je věnována i rozdílnosti nabídky leteckých spojů mezi nízkonákladovými dopravci a klasickými dopravci a mezi velkými uzlovými letišti a letišti regionálními. Letiště byla vybrána s ohledem na jejich velikost a počet odbavených pasažérů a letů za rok (velká veřejná letiště, regionální letiště apod.). Data potřebná pro tuto analýzu byla čerpána z databáze Flightstats 2014, která obsahuje podrobné údaje o všech letech na celém světě. Z výsledků je patrné, že sezóna (především letní) výrazně působí na nabídku spojů letecké dopravy letišť ve střední Evropě. Ovlivňuje samotné množství i prostorové rozšíření letů do různorodých destinací. Dochází také k rozmachu regionálních letišť, která jsou spojena s rychle se rozvíjejícími a nově vznikajícími nízkonákladovými společnostmi.

Klíčová slova:

Letecká doprava, cestovní ruch, střední Evropa, nízkonákladoví dopravci, regionální letiště, klasičtí dopravci, velká veřejná letiště

Abstract

The bachelor thesis deals with the relationship between air transport and tourism in Central Europe. The first part of the thesis describes air transport, the current changes, including liberalization, deregulation, network type hub- and-spoke and point- to-point. The following part is about characterization of low-cost airlines, which are still developing. The thesis describes the cause of origin of low cost airlines and the reason for their incessant development. The analytical part of thesis is focused on seasonal offer flights at selected airports in Central Europe and on the differences in the availability of target destinations during the year 2014. The attention is also paid to the differences of airlines offer between low-cost and network carriers and between large international and small regional airports. The airports were chosen according to their size and the number of passengers and number of flights during year (large international airports, small regional airports, etc.). The data required for this analysis were obtained from the database FlightStats 2014. The database contains details of all flights from all around the world. The results show that the season (mainly the summer) has impact on the airlines offer in Central Europe. The season has an impact on the amount and spatial expansion of flights to various destinations. There is also a boom in regional airports that are associated with the rapidly evolving and emerging low-cost airlines.

Key words:

Air transport, tourism, Central Europe, low cost carriers, regional airports, large international airports, network carriers

Obsah

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE.....	8
2. TEORETICKÁ ČÁST	10
2.1. CHARAKTERISTIKA A ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY.....	10
2.1.1. Rozdělení letecké dopravy.....	11
2.1.2. Výhody a nevýhody letecké dopravy.....	12
2.1.3. Krize letecké dopravy a její vliv na cestovní ruch.....	13
2.2. SOUČASNÉ ZMĚNY V LETECKÉ DOPRAVĚ A V JEJÍM PROSTOROVÉM USPOŘÁDÁNÍ	15
2.2.1. Letecké aliance	15
2.2.2. Liberalizace a deregulace letectví.....	16
2.2.3. Síť typu point- to- point a hub- and- spoke	18
2.3. NÍZKONÁKLADOVÁ LETECKÁ DOPRAVA VE STŘEDNÍ EVROPĚ	20
2.3.1. Příčiny vzniku a rozvoj nízkonákladových dopravců	20
2.3.2. Charakteristika nízkonákladových dopravců	21
2.3.3. Shrnutí rozdílů mezi nízkonákladovými a klasickými dopravci.....	21
2.3.4. Nízkonákladové letecké společnosti v Evropě	22
2.4. VZTAH A VYUŽITÍ LETECKÉ DOPRAVY V CESTOVNÍM RUCHU	24
2.4.1. Vliv dopravy na rozvoj cestovního ruchu	24
3. METODIKA	27
3.1. VYMEZENÍ STŘEDNÍ EVROPY	27
3.2. VÝBĚR LETIŠŤ A SBĚR DAT	27
3.3. HYPOTÉZY	28
4. ANALYTICKÁ ČÁST	29
4.1. SLEDOVANÁ LETIŠŤ.....	29
4.1.1. Letiště V. Havla Praha	31
4.1.2. Letiště Brno Tuřany	35
4.1.3. Letiště Pardubice	40
4.1.4. Letiště M. R. Štefánika Bratislava	42
4.1.5. Letiště Vídeň	46
4.1.6. Letiště W. A. Mozarta Salzburg	51
4.1.7. Letiště Frédéric Chopina Varšava	55
4.1.8. Letiště Debrecen	59
4.1.9. Letiště Rostock- Laage	62
4.1.10. Letiště Frankfurt- Hahn	66
5. ZÁVĚR.....	70

6. LITERATURA	73
7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ	78
8. PŘÍLOHY	80

1. ÚVOD A CÍLE PRÁCE

„Svět létání je mladý, proto v něm vládnou emoce a silné impulzivní vazby k letadlům a názorům na ně.“

Richard Bach (z knihy Dar křídel)

„Deset kilometrů nad zemí dává člověku nadhled a pokoru.“

David Hecl

„Díky letadlu jsme odhalili skutečnou tvář Země.“

Antoine de Saint - Exupéry

„Cestování je život.“

Hans Christian Andersen

Letecká doprava je obrovským trendem 20. i 21. století, který se podílí z velké části na ekonomice státu. I když patří mezi nejmladší druhy dopravy, je řazena mezi jeden z nejrychleji se rozvíjejících odvětví transportu. Je to doprava, díky které se lidé mohou přemisťovat v prostoru z jednoho působiště na jiné i do oblastí, která jsou hůře dostupná (zejména ostrovy). Právě letecká přeprava umožňuje cestujícím dopravovat se na místa odpočinku a rekreace, do požadovaných destinací. Letecká přeprava a cestovní ruch jsou spolu navzájem propojeny. Cestovní ruch je řazen mezi důležité činitele a často je považován za stimulátor změn v letecké dopravě. Díky letecké dopravě nastaly mnohé změny v cestovním ruchu, např. je možné, aby účastníci cestovního ruchu navštěvovali nové destinace, došlo ke vzniku nových forem cestovního ruchu a spousta dalších možných příležitostí a inovací. Letecká přeprava je odvětví dopravy, které prošlo v posledních letech několika významnými proměnami. Velký vliv měla liberalizace (přijetí liberalizačních balíčků) a deregulace letectví, což mělo za následek rozmach nízkonákladových společností, které jsou v dnešním cestovním ruchu obrovským konkurentem klasických dopravců. Tento fakt je zapříčiněn nižší cenou letenek, díky níž se stala letecká doprava dostupnější pro větší počet obyvatelstva. Jinými slovy je letecká přeprava dostupná téměř většině obyvatel žijících v ekonomicky vyspělých zemích, kteří ji využívají jak ke služebním, tak i soukromým cestám.

Cestování vzdušným prostorem dnes znamená rychlost a bezpečí. V cestovním ruchu stále vzrůstá význam letecké dopravy, a to úměrně se stoupáním počtu přepravených osob, rychlostí a pravidelností transportu tak i vznikem nových typů letadel.

Hlavním cílem předložené bakalářské práce je popsání vztahu letecké dopravy a cestovního ruchu v rámci střední Evropy. Mezi dílčí cíle spadá popis současných změn v letecké dopravě (liberalizace, deregulace, hub-and spoke, point-to point, letecké aliance) a nízkonákladových leteckých společností. Součástí práce bude analýza, kde díky diskusi s literaturou a datovým zdrojům bude sledován vliv cestovního ruchu na leteckou dopravu ve střední Evropě. Práce se zaměřila především na sezónní nabídku spojů letecké přepravy, variabilitu letů a prostorové rozšíření nabídky destinací dostupných přímými leteckými spoji ze střední Evropy. Pozornost je věnována i sezónním rozdílům v nabídce spojů mezi leteckými aliancemi a nízkonákladovými společnostmi, obdobně i mezi velkými veřejnými letišti a letišti regionálního charakteru.

2. TEORETICKÁ ČÁST

2.1. CHARAKTERISTIKA A ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY

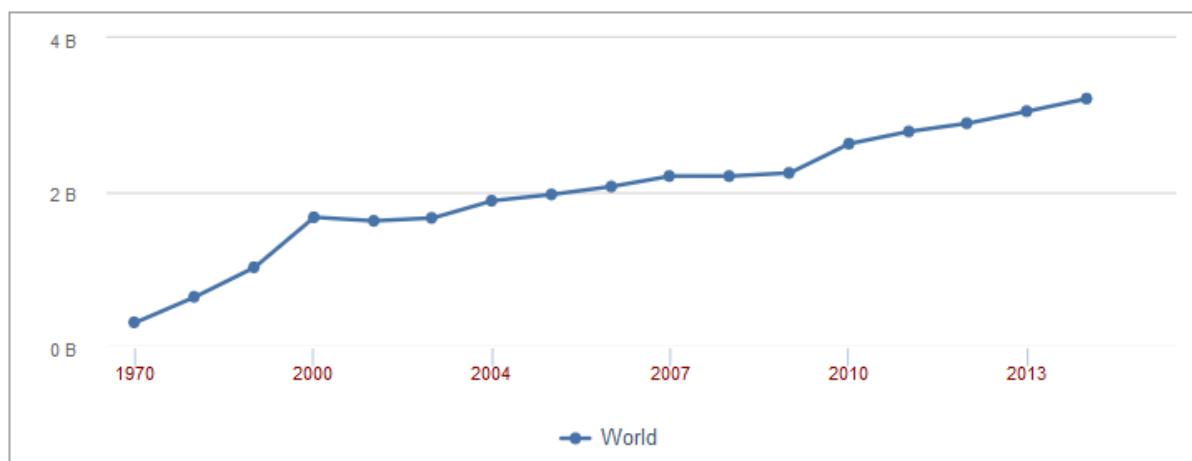
Tato kapitola je zaměřena především na vývoj, rozdělení, výhody a nevýhody letecké dopravy, dále na organizace fungující v letectví a na závěr bude řečeno něco málo o krizích v letecké přepravě a jejich vlivu na turismus.

K masivnímu rozvoji letecké dopravy došlo až ve 20. století, zvláště od 60. let (graf č. 1). Nemalý vliv na rozvoj světové letecké přepravy měla letecká společnost Pan American Airways, která dnes už neexistuje (Pruša a kol. 2002). Velký rozmach tohoto dopravního módu nastal na území střední Evropy až po roce 1990, tedy po pádu komunistického režimu (Seidenglanz 2008b). Mění se nabídka služeb leteckých společností a snížení průměrné ceny letenek od druhé poloviny 20. století jsou okolnosti, které jsou považovány za důsledek vzrůstající poptávky po letecké dopravě. První okolnost, tedy měnící se nabídka služeb, je spojená především s technologickým a technickým pokrokem v leteckém transportu. Došlo ke zvětšení velikosti a zvýšení rychlosti letadel, apod., což zapříčinilo to, že se navýšila jejich přepravní schopnost (Graham 1998, 2001 in Seidenglanz 2008a).

V rámci druhé okolnosti je zmiňován tzv. „prázdninový balíček“. Tento pojem znamená to, že cestovní kanceláře nabízejí k prodeji pobyty v dané oblasti i s leteckou dopravou z domova (Hall a Page 2002 in Seidenglanz 2008a). Mezi další faktory, které rapidně ovlivnily rozvoj letecké přepravy, patří jak procesy deregulace a liberalizace, tak i sítě typu hub- and- spoke and point- to- point (Seidenglanz 2008b). Největší dopad na leteckou dopravu měla především deregulace. Ta způsobila to, že mohli noví dopravci vstoupit na trh letecké dopravy. Na území střední Evropy byl tento proces posílen ještě ekonomickými, politickými, ale i sociálními změnami, kdy se státy nacházející ve střední Evropě, začaly více přibližovat státům západním (Michálková 2011). Všechny tyto změny, které významně ovlivnily leteckou dopravu, jsou podrobně popisovány v dalších kapitolách této práce.

Je důležité zmínit, že ačkoliv se letecká doprava řadí mezi nejmladší druhy dopravy, patří mezi jedny z nejrychleji se vyvíjejících dopravních módů. Současná společnost zahrnující mezinárodní spolupráci, cestovní ruch i obchod si dnes jen těžko umí představit fungování bez letecké dopravy (Pruša a kol. 2002).

Graf č. 1 Vývoj počtu přepravených osob leteckou dopravou ve světě v letech 1970 až 2014



Zdroj: The World Bank Group (2015)

Poznámka: Počet přepravených pasažérů je uveden v miliardách.

2.1.1. Rozdělení letecké dopravy

Existuje několik různých kritérií, podle kterých lze leteckou dopravu členit. Prvním kritériem je přepravovaný subjekt, podle něhož se dá dělit na dopravu nákladní, což je transport zboží a zásilek a na dopravu osobní, tedy přeprava účastníků cestovního ruchu. V naší práci nás zajímá zejména doprava osobní.

Z teritoriálního hlediska je letecká doprava členěna na vnitrostátní a mezinárodní. Doprava, která je realizovaná na území jedné země, je dopravou vnitrostátní, zatímco doprava mezi místy v odlišných státech i světadílech je dopravou mezinárodní (Drobná, Morávková 2004). Ta je dále ještě rozdělena podle délky na krátké (short haul- př. z Prahy do Paříže), střední (medium haul- př. linky na Střední východ) a dlouhé (long haul- mezikontinentální linky- př. z Evropy do Severní Ameriky) (Pruša a kol. 2002). Vnitrostátní doprava v České republice je uskutečňována z Prahy do Brna a Ostravy. (Čertík a kol. 2001).

Další a nejčastější kritérium dělení spočívá v pravidelnosti letecké přepravy, které si rozebereme trochu podrobněji. Existuje tedy letecká doprava pravidelná a nepravidelná.

Pravidelná doprava je založena na přepravě dle dopředu zveřejněných letových řádů (Drobná, Morávková 2004). Pravidelnou leteckou přepravu provozuje buď klasický (síťový dopravce), nebo nízkonákladový dopravce (low- cost dopravce). Mezi klasické dopravce patří například letecká společnost ČSA (České aerolinie), British Airways, Aeroflot a mnoho dalších. Ryanair, Sky Europe a Easy Jet jsou řazeny mezi nízkonákladové dopravce (Zurynek, Zelený a kol. 2008). V České republice tento druh letecké dopravy zajišťují již zmíněné České aerolinie (ČSA), které zastávají funkci národního dopravce (Čertík a kol. 2001). Pravidelnou leteckou přepravu je možno koupit

buď za veřejné jízdné určené na základě tarifů, které jsou v součinnosti s IATA (Mezinárodní organizace leteckých dopravců), nebo za prodejní tarify individuálních leteckých společností (Pruša a kol. 2002).

Stále větší význam v poslední době získává doprava nepravidelná, která je také nazývána dopravou charterovou. Princip charterové dopravy je založen na tom, že je přeprava zajištěna na objednávku (Čertík a kol. 2001). Let je realizován dle nároků objednavajícího za cenu, která byla již předem stanovena. Bývá objednána veškerá přepravní kapacita letounu, což je jednou z velkých výhod tohoto typu přepravy. Jinou výhodou je to, že cestující lze dopravovat do oblastí, kde se nenacházejí pravidelné letecké linky. Za další pozitivum je považována nízká cena oproti pravidelné letecké dopravě. Procento využívání nepravidelné dopravy stoupá především v období turistické sezóny (Jakubíková, Ježek a kol. 1999). Charterovou dopravu užívají především cestovní kanceláře či ostatní organizace k transportu cestujících do turistických oblastí, a které dokážou obstarat dostačující množství pasažérů (Pruša a kol. 2002). Nepravidelná letecká doprava je vykonávána leteckou společností buď v rámci působení klasického dopravce (př. ČSA), nebo zformováním odděleného nezávislého subjektu (př. Travel Service) či dnes skoro nevyskytující se dceřinou společností (Čertík a kol. 2001). Také dochází k vytváření „řetězců“ u velkých cestovních kanceláří, protože jim nestačí jen jeden charterový let. Provozují lety obvykle jedenkrát týdně do dané oblasti. Letoun ani tam ani zpět neletí prázdný, pouze při prvním a posledním letu (Drobná, Morávková 2004).

Zurynek, Zelený a kol. (2008) uvádějí další specifický druh, a to blockcharterovou leteckou dopravu. Tento druh dopravy je založen na principu, kdy v určitých situacích cestovní kanceláře nakoupí kapacitu, která je potřebná na pravidelných linkách. Předpoklady přepravy jsou dané smlouvou uzavřenou mezi cestovní kanceláří a leteckou společností. Blockcharterová doprava je využívána zejména tehdy, když je menší počet cestujících, nedostatečná kapacita, dále při přepravě do méně typických destinací a u letadel, které mají nižší kapacitu a mohou přistávat na menších letištích.

2.1.2. Výhody a nevýhody letecké dopravy

Obdobně jako jiné druhy dopravy, tak i letecká doprava má různé výhody i nevýhody. Nejprve se zmíníme o výhodách tohoto druhu přepravy, které Čertík a kol. (2001) označují za nezanedbatelné oproti výhodám jiných dopravních systémů. Prvním obrovským kladem letecké dopravy je rychlost, zejména na střední a dlouhé vzdálenosti. Kultura a pohodlí při cestování, které je ovlivněné letovou třídou a mírou služeb nabízených leteckou společností je další výhodou. Jinou předností je i stále rostoucí kapacita letounů, což znamená větší množství pasažérů. Dále je zde obrovská škála služeb, poskytovaná cestujícím (př. internet, nápojový a jídelní servis a jiné). Také i bezpečnost

transportu se řadí mezi velké výhody (Zurynek, Zelený a kol. 2008). Čertík a kol. (2001) podotýkají, že na 100 000 přepravených lidí se udává přibližně 0,03 nehod s následkem smrti.

Nyní vyjmenujeme některé nevýhody letecké přepravy, které mohou částečně omezovat její rozvoj. Zurynek, Zelený a kol. (2008) uvádí jako první ze závažných problémů ten, který se týká především ekologické stránky, a to je nepříznivý vliv na životní prostředí (znečišťování ovzduší- značné množství zplodin, velký hluk, velké množství zastavěné plochy, a jiné). Další nevýhodou je zvětšování vzdálenosti letišť od center měst, ale i turistických středisek (více stráveného času na letišti, ale také z něj). Negativem jsou i zdoluhavá bezpečnostní opatření při odbavování cestujících. Nicméně v dnešní době lze považovat tyto postupy za nezbytné, zejména kvůli teroristickým útokům apod. Čertík a kol. (2001) jako jiné nevýhody uvádí ještě vyšší provozní náklady a obavy z létání, což odrazuje některé osoby od využívání tohoto způsobu dopravy. V neposlední řadě také to, že létání je poměrně nákladnější záležitostí (oproti jiným druhům dopravy). A na závěr se autoři zmiňují o nižší hustotě dopravní sítě (opět v porovnání s ostatními druhy dopravy).

Je však důležité podotknout, že v posledních několika dekádách dochází ke snižování výše zmíněných negativ. Došlo k eliminování zplodin unikajících do ovzduší, ke zlepšení konstrukcí letadel, s čímž souvisí zmenšení hluku, dále rychlejší způsob odbavení pasažérů, lepší dosažitelnost letišť z městských center a mnoho dalších (Čertík a kol. 2001). Seidenglanz (2008a) se zmiňuje o záměrech dopravní politiky v Evropě, která se snaží o zlepšení spolupráce mezi leteckou dopravou a vysokorychlostními železnicemi, kvůli zmenšení špatného vlivu leteckého transportu na životní prostředí.

2.1.3. Krize letecké dopravy a její vliv na cestovní ruch

Leteckou přepravu velice silně ovlivňují politické, ale i ekonomické situace. Díky různým ozbrojeným bojům může dojít k terorismu proti leteckým společnostem daných zemí, což způsobuje snížení cestovního ruchu. Pruša a kol. (2002) uvádějí jako příklad ropnou krizi (v 70. letech 20. století a 1990-1994), kdy došlo ke vzniku terorismu související s válkou v Perském zálivu. Jako další doklad o vlivu terorismu na turismus zmiňují 11. září 2001, kdy byl spáchán útok na World Trade Center v New Yorku, kdy statistiky uvádí, že poklesl zájem o leteckou přepravu až o 80 %.

Araña (2008) se ve své práci zaměřuje přímo na vliv terorismu na poptávku v cestovním ruchu. Tvrdí, že čím je teroristický útok horší, tím má výraznější vliv na mezinárodní příjezdový cestovní ruch. Také se věnoval vlivu terorismu v USA na cestovní ruch ve Středomoří, ale i na Kanárských ostrovech.

Celosvětová ekonomická krize v roce 2008 je zatím poslední událostí, která měla velký vliv na leteckou dopravu a cestovní ruch (Báča 2012). Od roku 2009 došlo opět k nárůstu a stále více osob je přepravováno leteckou dopravou (graf č. 1).

I s možností teroristických útoků je letecká doprava považována za nejbezpečnější. IATA sleduje a vyhodnocuje jednotlivá letecká neštěstí a jsou vypracovány přehledy bezpečnosti letů podle jednotlivých období roku, podle měsíců a dnů v týdnu, také podle leteckých společností a typů letadel (Jakubíková, Ježek a kol. 1999).

2.2. SOUČASNÉ ZMĚNY V LETECKÉ DOPRAVĚ A V JEJÍM PROSTOROVÉM USPOŘÁDÁNÍ

Mezi změny v letectví a v prostorovém uspořádání byly zařazeny aliance leteckých společností, samozřejmě liberalizace a deregulace letecké dopravy a nakonec sítě typu point-to-point a hub-and-spoke.

2.2.1. Letecké aliance

V 80. letech 20. století se začaly vyskytovat první tendence týkající se bližší spolupráce leteckých dopravců. Cílem spolupráce bylo zejména vylepšení využívání linek, které byly provozované pod hromadným označením (code share) (Pruša a kol. 2002). V 90. letech se v rámci letecké dopravy začíná objevovat značný trend ve spojování leteckých dopravců do nadnárodních aliancí, které mají moc nad celosvětovou leteckou dopravou (Rygllová 2009). Pruša a kol. (2002) zmiňují to, že každá spolupráce se u různých aliancí od sebe liší, ať už v rozsahu či intenzitě. Nicméně v zásadě je hlavním cílem nabídnout cestujícímu takové spojení, aby byl co nejméně nucen využít služeb letecké společnosti, která není součástí aliance. Proto letečtí dopravci uvnitř aliance spolupracují tak, že koordinují letové řady, unifikují rezervační a odbavovací systémy, vytvářejí společný Frequent flyer program (FFP), atd. Cílem Frequent flyer programu je zajištění oddanosti pasažérů určité společnosti. Jedná se o věrnostní program výhod (odměn) pro zákazníky, kteří často využívají služby aliančních společností. Takovou odměnou může být například volná letenka.

Nyní jsou zde stručně popsány tři nejvýznamnější aliance leteckých společností:

➤ Oneworld

Tato letecká aliance byla založena v roce 1999 a mezi zakládající členy patří American Airlines, British Airways, Cathay Pacific a Qantas (Oneworld 2015). V současnosti Oneworld sdružuje 15 předních světových leteckých společností a přibližně 30 přidružených dopravců (Czefrica.com 2015). Tyto letecké společnosti provozují více než 14 000 letů denně do několika tisíců destinací po celém světě. Je zajímavé, že tato aliance je držitelem 6 z 8 předních mezinárodních titulů „nejlepší letecká aliance“. Hlavními členy Oneworld jsou British Airways a American Airlines (Oneworld 2015).

➤ Star Alliance

V roce 1997 byla Star Alliance založena pěti leteckými společnostmi, kterými byly Lufthansa, Scandinavian Airlines System, United Airlines, Air Canada a Thai Airways. V minulém roce, tedy v roce 2015, má 28 členů a přepravuje přibližně 640,10 milionů pasažérů ročně. Logo aliance ve tvaru hvězdy skládající se z pěti částí symbolizuje, jak pět

zakládajících členů, tak i představuje slib, že ať už jste kdekoliv na světě, síť Star Alliance je zde, aby zajistila příjemný zážitek a hladký průběh při cestování. Sídlo aliance se nachází ve Frankfurtu nad Mohanem. Je zajímavé, že Star Alliance za mnoho let získala spoustu ocenění za své úspěchy v různých oblastech (Star Alliance 2015). Mezi přední členy je řazena německá Lufthansa a americké United Airlines (Ryglová 2009).

➤ **SkyTeam**

Aliance SkyTeam vznikla v červnu v roce 2002. Za zakládající členy jsou považovány letecké společnosti- Aeromexico, Air France, Delta Air Lines a Korean Air. Dnes aliance sdružuje 20 leteckých společností. Řídící kancelář je umístěna v Holandsku, na letišti v Amsterdamu, nesoucí název Schiphol. SkyTeam je aliance, která dokázala spojit letecké společnosti, nacházející se téměř ve všech částech světa. Je důležité podotknout, že součástí této aliance jsou i České aerolinie (SkyTeam 2015).

Ryglová (2009) se zmiňuje dále ještě o Wings a Qualiflyer. Nicméně většina leteckých společností Wings se v roce 2004 připojila k alianci SkyTeam, jelikož Wings byla považována za nepotřebnou (Wikipedia 2015). Původně aliance sdružovala americké Northwest Airlines a Continental Airlines s evropskými dopravci KLM v Nizozemí a Alitaliou v Itálii (Ryglová 2009). Qualiflyer byla aliance, která měla v čele společnost Swissair, ale byla v roce 2001 rozpuštěna (The Qualiflyer Group 2008).

Čertík a kol. (2001) uvádějí, že ke konci roku 1999 výše zmíněné aliance ovládaly více jak 60 % světové přepravy cestujících.

2.2.2. Liberalizace a deregulace letectví

Deregulace i liberalizace letecké dopravy vedou k zvětšování rozdílů mezi lokalitami světového jádra a periferie. Jako příčiny uvádí to, že dochází k relativnímu zdokonalování dopravní dostupnosti měst, která se nacházejí ve světovém jádru (k těmto městům patří např. Paříž, Londýn, Tokio apod.). Na straně druhé zmiňuje zhoršování relativní akcesibility (dostupnosti) oblastí nacházejících se na území méně rozvinutého světa (př. subsaharská Afrika), což zapříčinilo to, že se staly ještě více odloučené od okolního světa (Bowen 2002 in Seidenglanz 2008a).

Před deregulací byla letecká přeprava v Evropě založená na uzavření bilaterálních (dvoustranný) smluv mezi státy. Národní společnosti, které provozovaly leteckou přepravu na domácím trhu, se necítily ohroženy jinými společnostmi, což mělo za následek vysoké ceny letenek. Popud k tomu, aby došlo ke změně takového systému, byla deregulace (Burghouwt, Huys 2003).

V oblasti dopravy se od konce 70. let 20. století uplatňovalo paradigma liberální. Toto paradigma tvrdí, že „*volný přístup nových dopravců na dopravní trh (anebo dokonce*

pouze hrozba jejich příchodu) představuje i v sektoru dopravy klíčový mechanismus zvýšení efektivity, poklesu cen a maximalizace výkonů“ (Seidenglanz 2008a, s. 266).

K samotnému začátku deregulace došlo ve Spojených státech amerických a ve Velké Británii v závěru 70. let, právě v rámci liberálního paradigma. Americký kongres 24. 10. 1978 přijal zákon, týkající se deregulace letecké dopravy a 28. 10. 1978 tehdejší prezident USA Jimmy Carter zákon podepsal. Tento zákon obsahoval snížení zásahu vlády do ekonomických regulací v leteckém průmyslu (Goetz, Vowles, 2009 in Nedvědová 2011). V dalších letech docházelo k šíření deregulace po celém světě (Seidenglanz 2008a).

Klíčovým výsledkem deregulace aerolinií byl vznik sítí typu hub-and-spoke zaměřených na hlavní letiště, kde jeden přepravce je často dominantní. Po deregulaci většina z přežívajících hlavních dopravců nechala postavit celostátní hub-and-spoke síť s několika huby k usnadnění cestování mezi jednotlivými regiony země. Výhody velkých leteckých společností se dále prohloubily, když byly celostátní hub-and-spoke síť připojeny k počítačovým rezervačním systémům a věrnostním programům (Rodrigue, Comtois a kol. 2013). Samotnému typu sítě hub-and spoke je věnována samostatná kapitola dále v textu.

Mezi další také dosti významné následky deregulace patří pokles cen za letenky a nabízení většího počtu služeb. Zároveň deregulace umožnila cestujícím možnost si vybrat z většího počtu leteckých aerolinek (Burghouwt, Huys 2003). Rodrigue, Comtois a kol. (2013) poznamenávají, že se deregulací také otevřely mezinárodní trhy, i když ne ve stejné míře jako na domácím trhu v USA. Ve výše uvedeném grafu č. 1 lze vidět zcela evidentní vliv deregulace, kdy právě od roku 1970 došlo k enormnímu nárůstu množství přepravených osob leteckou dopravou.

V západní Evropě došlo v závěru 80. ale hlavně v 90. letech 20. století k liberalizaci letecké dopravy. Následkem tohoto procesu byly podstatné reformy ve struktuře, a také i v rozpětí služeb leteckých aerolinek (Michálková 2011).

První liberalizovaná bilaterální smlouva v Evropě byla podepsána mezi Velkou Británií a Nizozemím v roce 1984. V témže roce, v roce 1984, byla uzavřena smlouva s Německem, následně s Lucemburskem v roce 1985 a poslední byla v roce 1988, a to s Belgií a Irskem (Doganis 2001 in Závoda 2006). Ve spojitosti s těmito smlouvami je vyzdvihována příčina uzavírání smluv Velké Británie s ostatními ostrovními státy z důvodu rozmachu letecké dopravy, jež nabývá obrovského významu (Pedro L. Marin 1995 in Kubeša 2012). Další velký vliv měly multilaterální smlouvy (mnohostranný, s účastí více subjektů), které byly uzavírány na popud Evropské komise a Evropského soudního dvora, které jsou označovány jako tzv. liberalizační balíčky (Doganis, 2001 in Závoda 2006).

Liberalizace letectví v Evropě měla pozvolnější průběh, než liberalizace letectví ve Spojených státech. Je důležité podotknout, že byla rozčleněna do tří etap (rok 1987, 1990 a

1993) právě ve formě již zmíněných liberalizačních balíčků. Ke konečnému dovršení procesu liberalizace došlo v roce 1997 (Hakfoort 1999, Burghouwt 2002, Alderighi a kol. 2004 in Michálková 2011). Liberalizační balíčky se týkaly především cen letenek a rušení jejich ovlivňování, a také zavádění letových svobod, které umožňovaly uskutečňovat lety jinde než v domovském státě (v jiném státě než kde sídlil dopravce) (Michálková 2011). Avšak převážná část leteckých společností letecké svobody zatím nevyužila, kromě společnosti Ryanair a z části i EasyJet (Dobruszkes 2006).

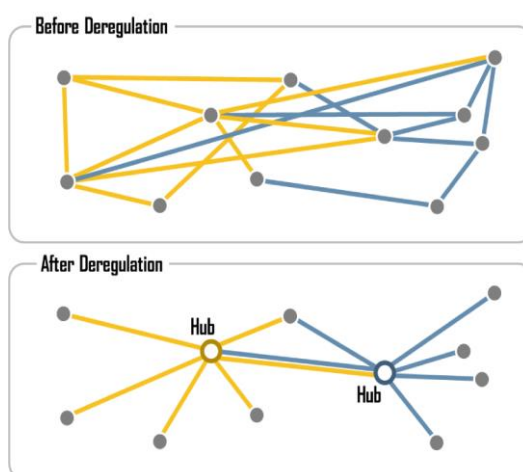
Duval (2007) řadí mezi jeden z nevýraznějších a nejzřetelnějších následků liberalizace tzv. „LCCs revolution“, což znamená značný rozvoj nízkonákladových leteckých dopravců v Evropě. Samotným nízkonákladovým leteckým společností je věnována jiná kapitola.

2.2.3. Sítě typu point- to- point a hub- and- spoke

Seidenglanz (2008a) se zmiňuje o tom, že díky deregulaci letecké dopravy sítě typu hub- and- spoke nahradily sítě typu point- to-point. Lety typu hub-and-spoke začali provozovat klasičtí dopravci, zatímco nízkonákladové aerolinky využívaly sítě typu point-to- point (Burghouwt, Huys 2003).

Pro sítě typu point-to point je typické především značné množství přímých letů mezi jednotlivými destinacemi. Avšak velkým negativem je malá četnost spojení (Seidenglanz 2008b). U hub-and-spoke se nachází uzlové letiště (viz obrázek č. 1), z něhož vychází několik radiálních tras, na kterých letecká doprava operuje s větší frekvencí, avšak na úkor přímých letů. Kladem sítí typu hub-and-spoke je větší efektivita leteckého transportu a nevýhodou je to, že může dojít k přetížení uzlového letiště (Seidenglanz 2008a).

Obrázek č. 1: Struktura sítí před a po deregulaci



Zdroj: The Geography of transport

V ideálním systému point- to- point jsou všechna letiště vzájemně spojena, takže cestující mohou létat přímo z jednoho letiště na jakékoliv jiné, bez zastavení v jakémkoliv hubu, k tomu aby změnili letadlo (Reggiani, Signoretti a kol. 2009). Cestující velice oceňují u point-to-point letů, že zkrátily celkovou dobu cesty, a to především tím, že odstranily mezipřistání (Cook, Goodwin 2008).

Tento typ sítě je v poslední době hodně spojován s nízkonákladovými společnostmi, které převážně využívají sekundární letiště. Tato letiště jsou charakteristická tím, že nejsou plně vytížená a mají nižší letištní poplatky, než je tomu u letišť primárních (Burghouwt, Huys, 2003). Opožděný let nebo uzavření letiště neovlivní významně jiné letové plány, a také neexistuje jediný bod selhání, tudíž zpoždění je nepravděpodobné u tohoto typu sítě (Cornell University 2015).

Spojení Hub- and-spoke (H&S) nám dává přesně najevo, jak tento systém funguje. Hub (středisko, centrum) je centrální letiště, ze kterého jsou lety směřovány, a „spokes“ (paprsky) jsou cesty letadla z centrálního letiště. Většina velkých leteckých společností disponuje „multiple“ (mnohonásobnými) huby. Tvrdí, že huby jim umožňují nabízet více letů pro cestující. H&S systém se stal standardem pro většinu hlavních leteckých společností poté, co v roce 1978 americká federální vláda deregulovala letecké společnosti. Účelem hub-and-spoke systému je ušetřit letecké společnosti peníze a poskytnout cestujícím lepší cesty do destinací (HowStuffWorks (2015).

Hub-and-spoke mohou existovat velmi dobře v domácích sítích (př. USA), tak i v mezinárodních sítích (př. London- Heathrow a Singapore- Changi, jsou považovány za hlavní mezinárodní huby) (Duval 2007).

Cook a Goodwin (2008) porovnávající síť typu hub-and-spoke a point-to-point tvrdí, že H&S je systém, který poskytuje letecké služby do mnoho destinací, do velkého geografického prostoru. Cestující mohou cestovat, jak uvádí) „from anywhere to everywhere“- „odkudkoliv kamkoliv“ (Hansson, Ringbeck a kol. 2002 in Cook, Goodwin 2008). Ekonomické výhody rostou s počtem cestujících a růstem sítě, pozitivně ovlivňují nabídky i poptávky. Cestující raději využívají jedinou leteckou společnost po celou dobu své cesty, takže schopnost obsluhovat mnoho měst různých velikostí přiznává určitou konkurenční výhodu (Cook, Goodwin 2008). K jiným pozitivům sítě hub-and-spoke patří to, že hub snižuje náklady díky výhodám z úspor, které plynou z větší hustoty provozu. Protože množství pasažérů na trase stoupá, snížením ceny za jednoho pasažéra vznikají úspory (Oum, Zhang a kol. 1995 in Nedvědová 2011). Ačkoliv výhod H&S systému při shromažďování a rozptýlení cestujících je mnoho, náklady na provoz systému jsou vysoké. Na závěr bychom měli ještě říci, že H&S sítě jsou velmi citlivé na zpoždění. Poruchy, které ovlivňují celý hub (zejména počasí), ale také problémy s radarem nebo počítačové výpadky, se často rychle šíří celým letovým provozem. „Multiple“ huby poskytují určitou možnost zmírnění (Cook, Goodwin 2008).

2.3. NÍZKONÁKLADOVÁ LETECKÁ DOPRAVA VE STŘEDNÍ EVROPĚ

Pruša a kol. (2002) rozdělují leteckou dopravu také podle typu služeb, ceny na klasické pravidelné a na nízkonákladové dopravce. Následující kapitola se zabývá vývojem, popisem a celkovou charakteristikou právě nízkonákladových leteckých společností.

Nízkonákladová letecká společnost není jednotně vymezena a definována. V anglicky psané literatuře je označována jako low- cost airlines (zkráceně LCA), nebo také jako low- fare airlines, tento výraz v překladu znamená nízko-tarifní (Ponechal 2006). Dobruszkes (2006) se zmiňuje ještě o pojmu „no- frill airlines“, což lze přeložit jako „bez volánů“ či jako „bez příkras“.

Dopravci provozující nízkonákladové lety se snaží o snížení cen za přepravu, redukují jakékoliv služby, a tím snižují své náklady (Bína, Šourek a kol. 2007).

2.3.1. Příčiny vzniku a rozvoj nízkonákladových dopravců

Nástup nízkonákladových leteckých dopravců způsobil obrovské změny v osobní letecké dopravě. Období regulace v letectví je vystřídáno obdobím již zmiňované deregulace a liberalizace. Dopadem těchto procesů je vznik nízkonákladových aerolinií, ale i nadnárodních aliancí, které byly již dříve nastíněny.

V 70. letech 20. století americká aerolinie Southwest Airlines byla první společností, která provozovala lety založené na principu nízkonákladových dopravců. Tyto první lety byly uskutečněny na letišti Love Field, které se nachází v Dallasu v Texasu a odtud se šířily do dalších koutů planety. Díky této skutečnosti se po deregulaci (v roce 1978) Southwest Airlines stala velmi úspěšnou a prospívající leteckou společností v USA (Price, Hermans 2009 in Nedvědová 2011).

(Dobruszkes 2006) uvádí, že každý nízkonákladový přepravce vznikl odlišně. Řada z nich má původ u národních či regionálních dopravců, kdy kvůli tomu, aby vylepšili svoji konkurenceschopnost, se přeměnili na nízkonákladové společnosti. Jiné společnosti vznikly z charterových dopravců, jiné zase se záměrem založení samotné nízkonákladové letecké společnosti. Zrod low-cost airlines se geograficky nachází zejména ve Velké Británii a severní Evropě (Dobruszkes 2006).

Nízkonákladoví dopravci a jejich obrovský rozmach v Evropě jsou důsledkem liberalizace letecké přepravy v evropských zemích. Charterová doprava byla díky rozvoji nízkonákladových společností nejvíce postižena. Podíl charterové dopravy na letecké přepravě klesl téměř o 1/3 (Michálková 2011). Williams (2001) doplňuje, že k náhradě charterových dopravců nízkonákladovými dochází zejména na leteckých linkách, které jsou kratší než 2,5 hodiny. S ohledem na to, že země nacházející se v Evropě jsou relativně malé, patří do této skupiny převážná část letů v rámci Evropy. Charterové společnosti jsou

charakteristické sezónností (s hlavním vyvrcholením v letním období), kdežto lety nabízené nízkonákladovými společnostmi jsou v průběhu roku více vyrovnané (Donzelli 2010 in Báča 2012).

European Low Fares Airline Association (zkráceně ELFAA) v překladu Sdružení evropských nízkonákladových společností, vytváří různé statistiky o tomto druhu letecké dopravy. Podle těchto statistik můžeme říci, že množství cestujících nízkonákladovými společnostmi neustále roste. Počet přepravených osob v roce 2006 činil 202 milionů, zatímco v roce 2014 to bylo již přibližně 460 milionů (ELFAA 2015).

2.3.2. Charakteristika nízkonákladových dopravců

Nízkonákladová letecká doprava (Low-cost Airlines) spadá do pravidelné letecké dopravy. Množství společností, které uskutečňují nízkonákladové lety, neustále roste (Zurynek, Zelený a kol. 2008). Tento typ dopravy je charakteristický tím, že jsou zde jednodušší procesy prodeje, odbavení ale i služeb. Dále to, že nabízejí své služby za výrazně menší ceny, než je tomu u klasických dopravců (Pruša a kol. 2002).

Nízkonákladové aerolinie jsou založené na jednosměrné přepravě cestujících z jednoho bodu do druhého, popřípadě i zpět. V letadlech se nachází nejvyšší možný počet sedadel (a to i na úkor pohodlí pasažérů), a je zde co nejmenší vzdálenost sedadel od sebe, což dává možnost přepravě maximálnímu množství cestujících. Tyto letecké společnosti provozují zejména lety na střední a krátké vzdálenosti. Avšak některé low-cost airlines poskytují i dálkové lety mimo Evropu. Koupě přepravy se zpravidla koná přes internet, nebo také přes call centrum určité společnosti. V letounu jsou pasažéři usazeni dle jejich příchodu k odletu (není zde výběr sedadla) (Zurynek, Zelený a kol. 2008).

V dnešní době se tento typ přepravy stal velkou konkurencí dopravě autobusové i železniční (Ryglová 2009). Mezi nejznámější nízkonákladové letecké společnosti jsou řazeny EasyJet, SkyEurope, Ryanair, Germanwings, SmartWings a další (Zurynek, Zelený a kol. 2008). Dobruszkes (2006) tvrdí, že mezi nejúspěšnější nízkonákladovou leteckou společností v Evropě patří letecká společnost Ryanair a EasyJet, což můžeme potvrdit i ze statistik ELFAA. Mezi low-cost airlines působící v Praze, patří EasyJet, Jet2, Germanwings a další (Drobná, Morávková 2004).

2.3.3. Shrnutí rozdílů mezi nízkonákladovými a klasickými dopravci

Je samozřejmé, že mezi klasickými a nízkonákladovými dopravci existují určité rozdíly. Ryglová (2009) zmiňuje tyto:

➤ *Nízkonákladová letecká doprava*

- neexistují klasické letenky, ale pasažér obdrží potvrzení o letu s referenčním číslem, které předloží při odbavování

- platba je většinou platební kartou, do průběhu nákupu a prodeje vstupuje nanejvýš internet a je zde absence přímého kontaktu s pasažérem
- neexistuje bezplatná rezervace míst v letadle
- za občerstvení v průběhu letu se platí
- každý let jen prodán individuálně a dochází ke změně ceny s každým prodaným místem v letadle
- velice nízké ceny pro cestující, kteří si koupí letenku s velkým předstihem, i několik měsíců (tzv. ceny First minute)

➤ *Klasická letecká doprava*

- při splnění jistých kritérií je možné získat nejnižší cenu letenky (př. stálému zákazníkovi je dána určitá sleva na letenku)
- pokud nastane zpoždění letu, přepravce se o svého pasažéra postará (obstará mu občerstvení, v případě delšího zpoždění i ubytování, popřípadě jiný let)
- dopravce se stará o pasažérova zavazadla, který si je převezme až v cílové destinaci
- v letadle je zajištěno občerstvení pro pasažéry (snídaně, oběd, večeře)
- klasičtí dopravci nabízejí cestujícím různé výhody (př. zápočet nalétaných milí)
- cestující si může vybrat třídu (obvykle 2-3 třídy), v jaké by chtěl letět (za jistý poplatek)

2.3.4. Nízkonákladové letecké společnosti v Evropě

Aer Lingus, Atlas Blue, Blue Air, Bmibaby, EasyJet, EasyJet Switzerland, Flyglobespan, Germanwings, Jet2.com, Jet4you, Monarch Airlines, MyAir.com, Norwegian Air Shuttle, Ryanair, SkyEurope, Transavia.com, Vueling Airlines, Wind Jet, Wizz Air a Wizz Air Bulgaria Airlines jsou společnosti, které Dobruszkes (2009) zařadil mezi nízkonákladové letecké společnosti.

Nízkonákladová letecká doprava je doprava, která se neustále mění a vyvíjí. Proto musíme říci, že vyjmenované nízkonákladové společnosti podle Dobruszkese (2009) již zcela neplatí. Například již neexistuje společnost SkyEurope (zkrachovala), dále přepravce Germanwings se stal součástí společnosti Lufthansa (Báča 2012).

Tabulka č. 1: Nízkonákladové letecké společnosti operující v Evropě v roce 2004

Low-cost carriers operating in Europe (2004)

Airlines	Code	IATA	OAG	Country	Start	Airplanes ^a	Flights	Seats (10 ⁶)	ASK (10 ⁹)
Alpi Eagles	E8	Y	Y	Italy		8	13,469	1.27	0.80
Bmi Baby	WW	N	Y	UK		13	25,416	3.54	2.87
Deutsche BA	DI	N	Y	Germany	2002/4	16	41,710	5.67	2.95
Easyjet	U2	N	Y	UK	1995/11	77/120/120	168,416	25.02	21.60
Evolavia	7B	N	N	Italy	2002				
Flybe	BE	N	Y	UK		46	66,463	4.91	2.34
FlyGlobespan	EXS	N	N	UK		3			
Gandalf Airlines	G7	N	Y	Italy	1999/4	5	1564	0.06	0.03
Germania	ST	N	Y	Germany		17	27,853	2.79	2.69
Germanwings	4U	N	Y	Germany	2002/10	10	19,118	2.73	2.33
GetJet		N	N	Poland		2			
Hapag Lloyd Express	X3	Y	Y	Germany	2002/12	10	5946	0.86	0.73
Iceland Express	AEU	N	N	Iceland	2003/2	1			
Intersky	3L	N	Y	Austria	2002/9	2	3142	0.17	0.10
Jet2	LS	N	Y	UK		7	8196	1.16	1.41
Kullaflýg		N	N	Sweden	2003/4	2			
Monarch Scheduled	ZB	N	Y	UK		22	8,514	1.76	3.18
MyTravel Lite	VZ	N	Y	UK		11	12,236	2.20	3.31
Norwegian	DY	N	Y	Norway	2002/9	7	21,271	3.15	2.25
Ryanair	FR	N	Y	Ireland	1991	74/125/125	184,929	30.29	25.46
Sky Europe Airlines	NE	N	Y	Slovakia	2002/2	4	5,444	0.23	0.17
Skynet Airlines	SI	N	Y	Ireland		2	1,256	0.19	0.23
Snalskjutsen	(TF)	N	N	Sweden	2002/10	12			
Snowflake		N	N	Sweden	2003/3	4			
Sterling European	NB	N	Y	Denmark	2002	8	9,217	1.73	3.08
Virgin Express	TV	N	Y	Belgium	1996	14	14,788	2.16	2.53
Volareweb	VA	Y	Y	Italy	2003/2	8	8,992	1.62	1.34
Windjet	IV	N	Y	Italy		3	7322	1.32	0.79
<i>By comparison</i>									
British Airways	BA	Y	Y	UK	1974	330	450,766	65.13	192.41
Alitalia	AZ	Y	Y	Italy	1947	186	215,089	28.90	39.47
SN Brussels Airlines	SN	Y	Y	Belgium	2002	32	61,903	5.87	7.48

Blank cells: no data in OAG 2004 database and/or no reply.

Sources: OAG and own calculations, except fleet (Airliners World and airlines).

^a Stock/on order/on option.**Zdroj:** Dobruszkes 2006, s. 253

Ve střední Evropě se nachází 57 letišť, která jsou využívána nízkonákladovými společnostmi. V Německu se vyskytuje největší počet letišť právě s těmito společnostmi, a to 27. Druhý nejvyšší počet je v Polsku, a to 10. Podle počtu odletů nízkonákladových dopravců se z 25 největších letišť 7 nachází ve státech střední Evropy. Všechny těchto 7 letišť můžeme najít v Německu (Toman 2008).

2.4. VZTAH A VYUŽITÍ LETECKÉ DOPRAVY V CESTOVNÍM RUCHU

Následujících několik odstavců je věnováno propojenosti mezi leteckou přepravou a turismem. Již od pradávna docházelo k cestování lidské společnosti všelijakými možnými způsoby. Doprava umožňuje přepravování osob z místa trvalého do místa přechodného bydliště, kdy zároveň dochází k uspokojování potřeb účastníku cestovního ruchu. V dnešní době je přikládán různý význam dílčím druhům dopravy (Čertík a kol. 2001).

Doprava je klíčovým prvkem v oblasti cestovního ruchu. Dobře organizované terminály a letové řády jsou nezbytné pro podporu efektivních dopravních zařízení pro turisty (Rodrigue, Comtois a kol. 2013).

2.4.1. Vliv dopravy na rozvoj cestovního ruchu

Přemístění účastníků cestovního ruchu je pro uskutečnění cestovního ruchu nezbytné, proto je také doprava považována za nedílnou součást existence a rozmachu turismu. Dopravní služby (kam se řadí i značkování silnic, zabezpečení letišť, atd.), jsou brány jako prostředek k dosažení cílů cestovního ruchu (Jakubíková, Ježek a kol. 1999). Dopravní pokrok po druhé světové válce způsobil velký rozmach cestovního ruchu. Díky všem dopravním prostředkům je umožněno spojení na jakékoliv místo ve světě (Gehinová 2008). Cestovní ruch je nejdůležitějším faktorem a v některých případech i stimulátorem změny v letecké dopravě. Má především velký vliv na rozvoj nových obchodních modelů, jako jsou charterové letecké společnosti. Zároveň letecká doprava umožnila navštěvovat cestujícím nové destinace a zapříčinila vznik nových forem cestovního ruchu, jako jsou dálkové exkurze. Nové podoby volného času, jako je například krátká dovolená, návštěva přátel a příbuzných způsobily to, že bylo nezbytné zvětšení flexibility v dopravním systému (Bieger a Læsser 2001 in Bieger, Witmmer 2006).

Mezi důležitá kritéria pro cestovní ruch se řadí rychlost dopravního spojení. Toto kritérium záleží na vybrané destinaci. Právě letecká doprava dominuje především na dlouhé trasy a vzdálené oblasti cestovního ruchu. Je také využívána, jedná-li se o krátkodobé pobyty. Díky rozvoji dopravy došlo i k úspoře času při cestování. Letadla nám umožnila snížit vzdálenosti mezi kontinenty (Gehinová 2008). Podle Čertíka a kol. (2001) z hlediska cestovního ruchu bude letecká doprava v následujících letech vévodit v oblasti dopravy.

Letecká doprava je zdaleka nejúčinnějším druhem dopravy. Především z důvodu cen je pouze 12,5 % cestovního ruchu uskutečňováno letadlem. Avšak u mezinárodního cestování se tento podíl pohybuje kolem 40 %. Logické je to, že obchodníci (business people) patří mezi největší uživatele leteckých zařízení. Zásadní význam pro růst

cestovního ruchu měla poměrně levná letecká doprava (Rodrigue, Comtois a kol. 2013). Kvůli tomu, aby byli účastníci cestovního ruchu rychleji dopravováni do požadovaných destinací, dochází k nárůstu poptávky po letecké přepravě (Kubeša 2012). Bieger a Witmmer (2006) tvrdí, že letecká přeprava je hlavní způsob dopravy do mnoha turistických destinací (u některých případů je to až 100 % z příjezdů mezinárodního cestovního ruchu: viz tabulka č. 1).

Tabulka č. 2: Podíl letecké dopravy na mezinárodním cestovním ruchu ve vybraných zemích v roce 2000

Stát	Podíl příjezdů leteckou dopravou (%)	Stát	Podíl příjezdů leteckou dopravou (%)
Japonsko	100	Kypr	84
Tchaj-wan	100	Indie	83
Australie	99	Thajsko	80
Nový Zéland	99	Řecko	79
Filipíny	98	Egypt	76
Korea	95	Singapur	74
Dominikánská republika	94	Portoriko	73

Zdroj: Keller (2002) in Bieger, Witmmer (2006), s. 41, vlastní úprava

Rodrigue, Comtois a kol. (2013) uvádí, že ne náhodou se pět nejvýznamnějších zábavných parků Disney nachází nedaleko jedné z třiceti největších nejrušnějších světových letišť, kupříkladu Euro Disney blízko Paris-Charles de Gaulle či Disneyland poblíž mezinárodního letiště Los Angeles.

Ryglová (2009) píše o tom, že v době kdy psala svou knihu, byl počet přepravovaných osob, které cestovaly jak z důvodů pracovních, tak z důvodů turistiky, přibližně 1,8 miliardy. Předpokládala, že počet transportovaných bude v roce 2010 2,3 miliardy a do roku 2020 se toto číslo zvýší na dvojnásobek.

Je samozřejmé, že letecká doprava a cestovní ruch jsou spolu navzájem spjaté. Bieger, Witmmer (2006) rozděluje vzájemné působení rozvoje letecké dopravy a turismu do několika fází:

a) cestovní ruch jako opomenuté podnikání

První plánovaná a pravidelná letecká doprava se uskutečnila po první světové válce a byla spojená s poštovními službami a službami pro obchodníky. Avšak v roce 1930,

když došlo ke vzniku větších letadel, a to DC2 a DC (viz příloha č. 1), se stal volný čas a cestovní ruch součástí leteckého dopravy.

b) cestovní ruch jako vedlejší činnost

V důsledku druhé světové války, s velkým množstvím dostupných velkých letounů, se síťový (vlajkový) dopravci¹ opírali více o příjmy z osobního turistického ruchu.

Začaly se také objevovat nové typy leteckých společností. Dopravci provozující charterové lety často využívali DC4, DC6 (viz příloha č. 2) a obdobná letadla. Právě oni otevřeli nové destinace, jako jsou Kanárské ostrovy, Havaj či Barbados, které jsou charakteristické pro trhy v USA a Evropě.

c) specializace v oblasti cestovního ruchu

Rozvoj „wide- body“ letadel (obchodní letadlo se dvěma uličky, „široké-tělo“) způsobil vznik nového rozměru v cestovním ruchu a letecké dopravě. Nová generace letounů podnítila snížení nákladů a zlevnění tarifů. Díky této skutečnosti se letecké společnosti musely více spoléhat na využití volného času a trhu cestovního ruchu, aby vyplnily dodatečnou kapacitu, kterou měly k dispozici. Základem pro dálkový mezikontinentální cestovní ruch se staly nové kategorie tarifů s názvy Apex a Superapex.

d) kombinování cestovního ruchu a obchodní dopravy

Poslední vývoj byl stimulován deregulací odvětví letecké dopravy od roku 1980 v Evropě, v USA o 10 let dříve. Jako konkurence vlajkovým dopravcům vznikly nové obchodní modely, a to nízkonákladoví dopravci (LCC). Tito dopravci jsou typičtí velmi nízkými cenami, periferními letišti a službami „POINT TO POINT“. Objevily se nové formy cestovního ruchu (př. krátkodobé pobyty, rezidenční cestovní ruch/druhé bydlení,²...), a také provoz zavádějící nový typ letecké služby, které zahrnují návštěvy přátel a příbuzných.

¹ Síťový dopravce, nazývaný také klasický, národní nebo vlajkový dopravce. Je typický tím že, zpravidla nabízí lety s přestupem. Dále nabízí v ceně letenky přepravu odbavených zavazadel i občerstvení. Letenky je možno koupit v celosvětových rezervačních systémech u velkého množství prodejců (Evropské spotřebitelské centrum ČR 2010).

² Druhé bydlení (second home), je takové bydlení, které souvisí s nějakým objektem, který je přechodným místem pobytu majitele. Ten využívá objekt zejména k rekreaci. Jde především o chataření, chalupaření (Pásková, Zelenka 2002).

3. METODIKA

V této kapitole jsou shrnuty metodické postupy, které byly použity při psaní bakalářské práce. Jedná se o vymezení střední Evropy, výběr letišť v tomto území a stanovené hypotézy.

3.1. VYMEZENÍ STŘEDNÍ EVROPY

Pojem střední Evropa není přesně v odborné literatuře definován. Různí odborníci mají na vymezení střední Evropy odlišný názor. Někteří autoři považují za střední Evropu země Visegrádské čtyřky³ (Česko, Polsko, Maďarsko a Slovensko), jiní k těmto zemím přiřazují i Německo, Švýcarsko i Slovinsko (Báča 2012). Horák (2006) rozděluje střední Evropu ještě na středozápadní a středovýchodní. Nováček (2012) hovoří o střední Evropě jako o území, které se nachází v přechodové oblasti mezi Východem a Západem. Po prostudování literatury týkající se tématu střední Evropy, bylo rozhodnuto, že při psaní této bakalářské práce se bude pracovat s tím, že mezi země střední Evropy spadají tyto státy: Česká republika, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Německo a Rakousko. Tento výběr byl ovlivněn tím, že zmíněné země tvoří celistvý komplex a mimo jiné jsou charakteristické společnou historií. Podle Michálkové (2011) je tato selekce vhodná proto, že můžeme srovnat státy bývalého východního bloku (Česko, Slovensko, Polsko a Maďarsko) se státy bývalého západního bloku (Německo, Rakousko), což byl další důvod tohoto výběru.

3.2. VÝBĚR LETIŠŤ A SBĚR DAT

Druhá část bakalářské práce se zabývá konkrétní analýzou vztahu letecké dopravy a cestovního ruchu ve střední Evropě. Tento vztah byl zkoumán u deseti středoevropských letišť, jmenovitě se jednalo o letiště V. Havla Praha (PRG), letiště Brno- Tuřany (BRQ), letiště Pardubice (PED), letiště M. R. Štefánika Bratislava (BTS), letiště Vídeň (VIE), letiště W. A. Mozarta Salzburg (SZG), letiště Frédérica Chopina Varšava (WAW), letiště Debrecen (DEB), letiště Rostock-Laage (RLG) a letiště Frankfurt- Hahn (HHN). Výběr těchto letišť nebyl náhodný. Hlavním cílem byla analýza sezónnosti v nabídce letů v průběhu roku 2014 s ohledem na rozdílnou pozici a funkci jednotlivých letišť v systému letecké dopravy. Z tohoto důvodu byla letiště vybrána s ohledem na jejich velikost a počet odbavených pasažérů a letů za rok. Pro analýzu byly vybrány 3 dny v každém měsíci v roce (úterý, sobota a neděle). Hlavní pozornost byla věnována dnům před svátky, které jsou oslavované celosvětově, tudíž před Velikonoci, Vánoci a také dnům v letních měsících. Co se týče sledování cílové země letu, došlo k rozdělení těchto zemí na pět větších destinací, a to na střední Evropu, zbytek Evropy, Asii, Afriku a Ameriku. Pro sběr

³ Visegrádská čtyřka nebo V4) je skupina čtyř států střední Evropy, a to Česka, Maďarska, Polska, Slovenska, která vznikla v roce 1991. Cílem uskupení je blízká spolupráce zemí střední Evropy, která vede k jejich větší integraci (Ministerstvo vnitra České republiky 2015).

dat byla použita databáze Flightstats, která obsahuje podrobné údaje o všech letech na celém světě. Z těchto dat jsou vytvořeny grafy a mapové výstupy za jednotlivá letiště ve střední Evropě, týkající se jak počtu letů, typu dopravce, tak i cílové destinace. Pozornost je věnována změnám v dostupnosti cílových destinací v průběhu roku (rozdíl mezi únorem a červnem), a také zda byl let uskutečněn nízkonákladovými či klasickými leteckými společnostmi.

3.3. HYPOTÉZY

- Stále větší význam v poslední době získává doprava nepravidelná, která je také nazývána dopravou charterovou. Princip charterové dopravy je založen na tom, že je přeprava zajištěna na objednávku (Čertík a kol. 2001). Výhodou dopravy je to, že cestující mohou být dopravováni do oblastí, kde se nenacházejí pravidelné letecké linky. Procento využívání nepravidelné dopravy stoupá především v období turistické sezóny (Jakubíková, Ježek, Pavlák 1999). Charterovou dopravu užívají především cestovní kanceláře či ostatní organizace k transportu cestujících do turistických oblastí (Pruša a kol. 2002). Lze předpokládat, že u našich sledovaných letišť bude mít vliv na počet nabídky spojů sezóna. Nejvyšší počet leteckých spojů zaznamenáme v období před Velikonocemi, Vánoci a v letních měsících.
- Deregulace letecké dopravy způsobila to, že síť typu hub- and- spoke byly nahrazeny sítěmi typu point- to-point (Seidenglanz 2008a). Síť hub-and-spoke provozovali klasičtí dopravci mezitím co nízkonákladové aerolinky, začaly provozovat síť typu point-to- point (Burghouwt, Huys 2003). U point-to-point letů cestující hodnotí velice kladně to, že zkrátily celkovou dobu cesty zejména tím, že odstranily mezipřistání (Cook, Goodwin 2008). Regionální letiště díky sítím typu point to point zaznamenávají určitý vzestup (Ponechal 2008). Tato letiště mají obvykle nižší přistávací i parkovací poplatky pro letecké společnosti. A právě nízkonákladoví dopravci využívají letiště tohoto typu (Rodrigue, Comtoi a kol. 2013). Proto lze předpokládat, že letiště v naší práci, která jsou regionálního charakteru, budou mít vyšší počet nízkonákladových dopravců, než velká veřejná letiště.

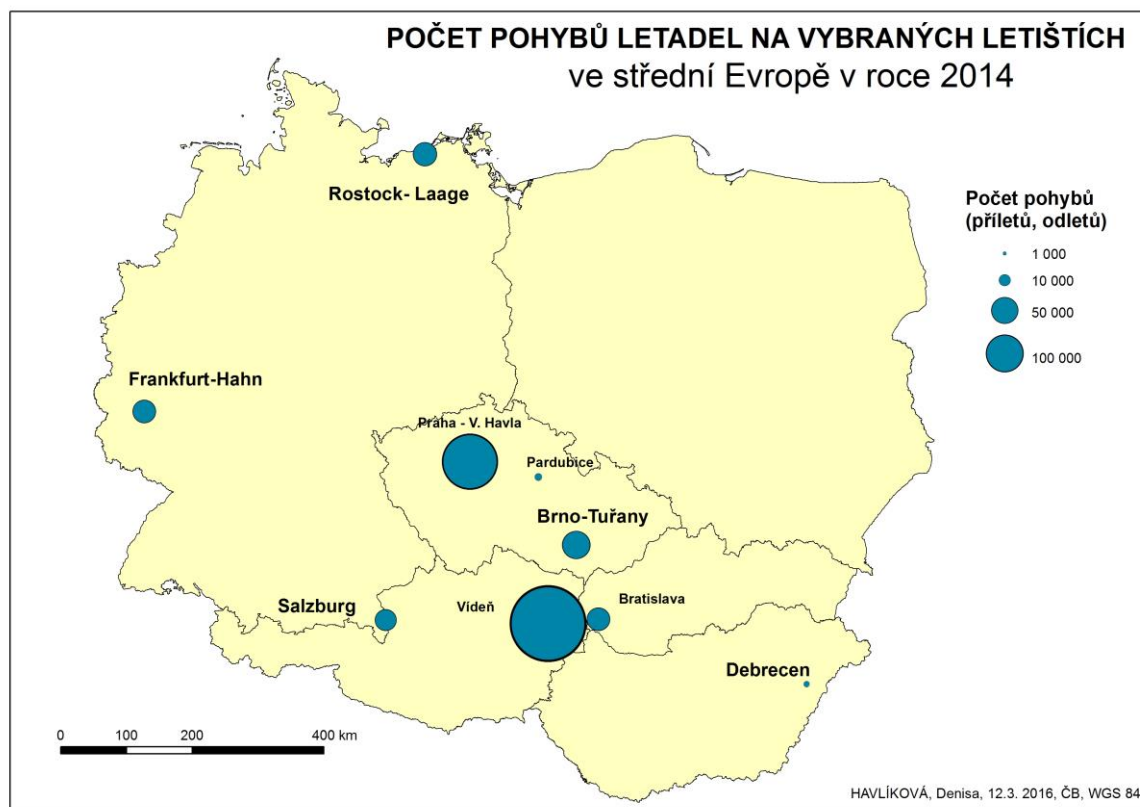
4. ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část bakalářské práce představí a rozebere výsledky zpracovaných dat doplněné o grafy a mapové výstupy.

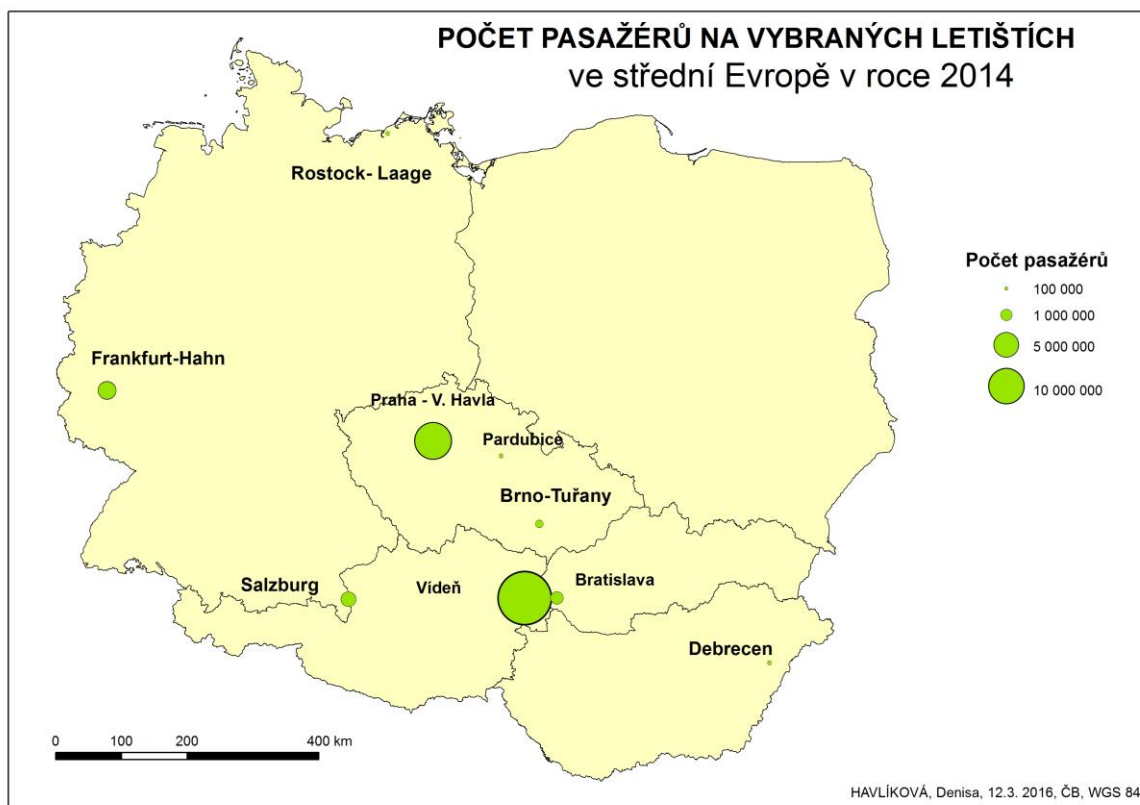
4.1. SLEDOVANÁ LETIŠTĚ

Následující dva obrázky (obrázek č. 2 a č. 3) zobrazují přesnou polohu analyzovaných letišť. První je věnována celkovému počtu pohybů letadel na vybraných letištích střední Evropy v celém roce 2014 a druhý zachycuje celkový počet přepravených pasažérů ze zkoumaných letišť nacházejících se ve střední Evropě v roce 2014. Podklady k vytvoření byly získány z výročních zpráv jednotlivých letišť pro rok 2014. Je patrné, že v obou dvou sledovaných veličinách výrazně dominovalo letiště ve Vídni a po něm následovalo letiště V. Havla Praha. Letiště Vídeň odbavilo v roce 2014 přes 22 milionů pasažérů a počet pohybů (přiletů, odletů) přesahoval hodnotu 230 tisíc. Dále letiště V. Havla odbavilo o polovinu pasažérů méně než letiště Vídeň a v množství pohybů se lišilo o 100 tisíc. Třetím letišťem v počtu pasažérů i v počtu pohybů letadel bylo letiště Frédérica Chopina Varšava, kde hodnoty obou sledovaných parametrů byly velmi podobné letišti V. Havla. V počtu pasažérů následovalo letiště Frankfurt- Hahn, letiště W. A. Mozarta Salzburg, letiště M. R. Štefánika Bratislava, poté letiště Brno- Tuřany, letiště Rostock- Laage, letiště Pardubice a poslední bylo letiště Debrecen. Nicméně v počtu pohybů byly v pořadí nějaké rozdíly. Po letišti V. Havla a letišti Vídeň bylo na třetím místě letiště Brno- Tuřany (32 216 pohybů), dále pak letiště Rostock- Laage (22 746 pohybů). Téměř stejnou hodnotu vykazovalo letiště M. R. Štefánika Bratislava a letiště Frankfurt- Hahn (21 tisíc). O 2 tisíce méně pohybů bylo zaznamenáno u letiště W. A. Mozarta Salzburg. Nejnížší hodnoty byly zaregistrovány u letiště Pardubice (2 188 pohybů) a letiště Debrecen (1 350 pohybů).

Obrázek č. 2



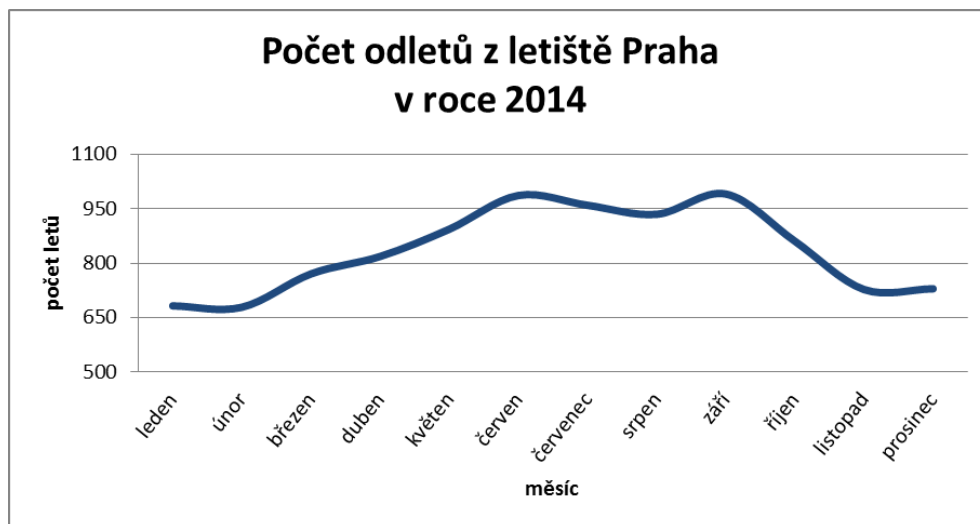
Obrázek č. 3



4.1.1. Letiště V. Havla Praha

Mezinárodní letiště Václava Havla je veřejné mezinárodní letiště a zároveň největší letiště v České republice. K přejmenování tohoto letiště došlo v roce 2012, a to z letiště Praha Ruzyně na letiště V. Havla Praha. V první řadě se u tohoto letiště budeme věnovat počtu odletů v jednotlivých měsících v průběhu roku 2014 (Letiště V. Havla Praha 2015).

Graf č. 2



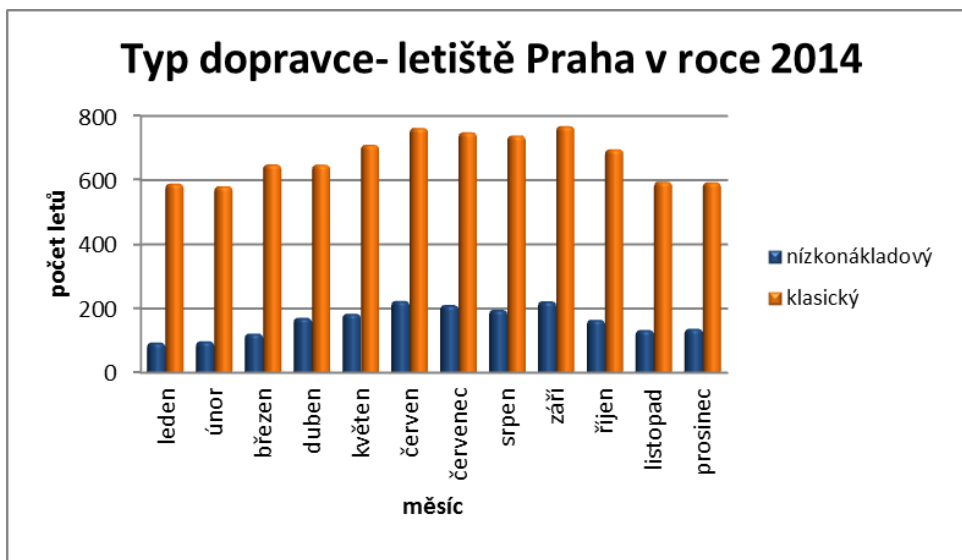
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Největší počet odletů byl zaznamenán v září a v letních měsících (graf č. 2). Počet odletů se v září vyšplhal na hodnotu 991 z celkového množství 10 038. Měsíc s největším množstvím odletů v létě byl červen, kde příčinou může být konec školního roku a začátek letních prázdnin pro děti, kdy velká část rodin létá na dovolenou za odpočinkem k moři. Důvodem značného počtu letů v září může být zvýšená nabídka letů za nižší ceny, než v největší turistické sezóně, v průběhu léta. Dále lze vyčíst, že Vánoce velký vliv na počet letů nemají. Nicméně o Velikonocích se tento poznatek úplně říci nedá. Ačkoliv v dubnu v roce 2014 nebyl počet odletů vyšší než v letních měsících, množství odletů v dubnu není malé. Konkrétní hodnota odletů v dubnu činí 819 letů. Nejnižší počet odletů z letiště V. Havla byl zaznamenán v únoru a poté v lednu.

Co se týče typu dopravce (graf č. 3) lze vidět, že značně převažovali především klasičtí dopravci nad těmi nízkonákladovými. Tento fakt byl i předpokládán, jelikož letiště V. Havla v Praze je velké mezinárodní letiště. Z celkového počtu odletů z letiště bylo necelých 20 % uskutečněno nízkonákladovými přepravci, z čehož vyplývá, že 80 % bylo uskutečněno klasickými dopravci. Dále je možné vyzorovat, že nejvyšší počet letů s nízkonákladovými dopravci byl v měsíci červen, červenec a září. Tento fakt je nejspíše zapříčiněn zvýšenou nabídkou letů nízkonákladových společností z důvodů letních

prázdnin a dovolených za rekreaci, s čímž souvisí větší poptávka po letecké dopravě. Dále je patrné, že Vánoce také nemají vliv na typ dopravce, jelikož převažují klasičtí dopravci jako v ostatních měsících. Tento případ je identický i o Velikonocích. Nicméně o velikonočních svátcích se počet nízkonákladových společností zvýšil, nikoliv však tak výrazně, jako je tomu u letních měsíců a září.

Graf č. 3



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

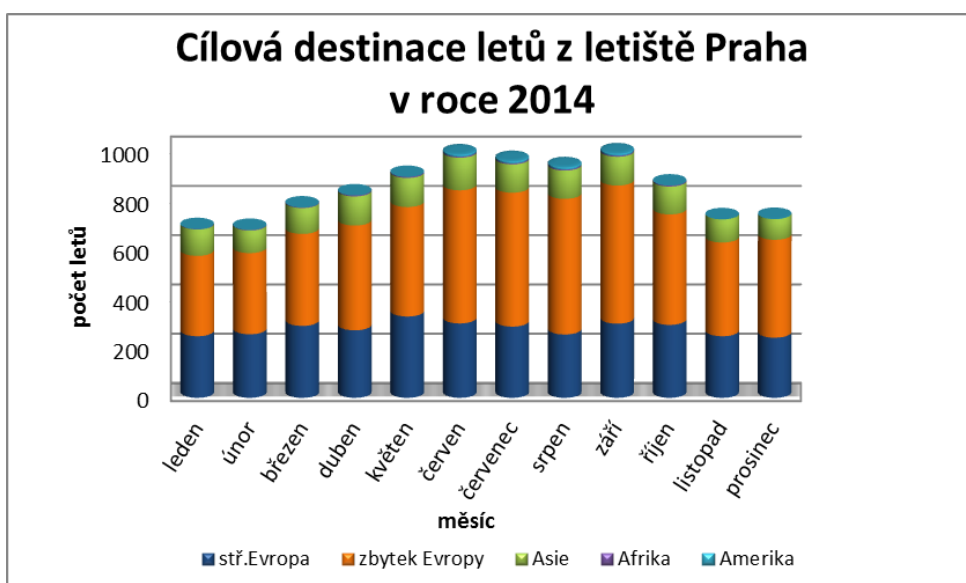
Graf č. 4



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Dále je znázorněno, zda se jednalo o let vnitrostátní či mezistátní (graf č. 4). V průběhu celého roku 2014 na letišti V. Havla v Praze značně převládaly lety mezistátního charakteru. Kdy z celkového počtu letů 10 038 bylo 9 835 letů mezistátních a pouze 203 letů vnitrostátních. Vnitrostátní lety z letiště V. Havla byly uskutečňovány pouze do Ostravy. Tyto vnitrostátní lety byly nejčastější v červenci a v září, a to konkrétně 22 letů. Naopak nejméně vnitrostátních letů bylo zaznamenáno v měsíci únoru (4 vnitrostátní lety) a lednu (8 vnitrostátních letů). Poměrně nízký počet letů vnitrostátního charakteru může být zapříčiněn tím, že Česká republika není výrazně velká svou rozlohou, tudíž mnoho cestujících volí jiný druh přepravy než právě leteckou. Dalším důvodem může být také to, že jediná pravidelná vnitrostátní linka v České republice je z Prahy do Ostravy.

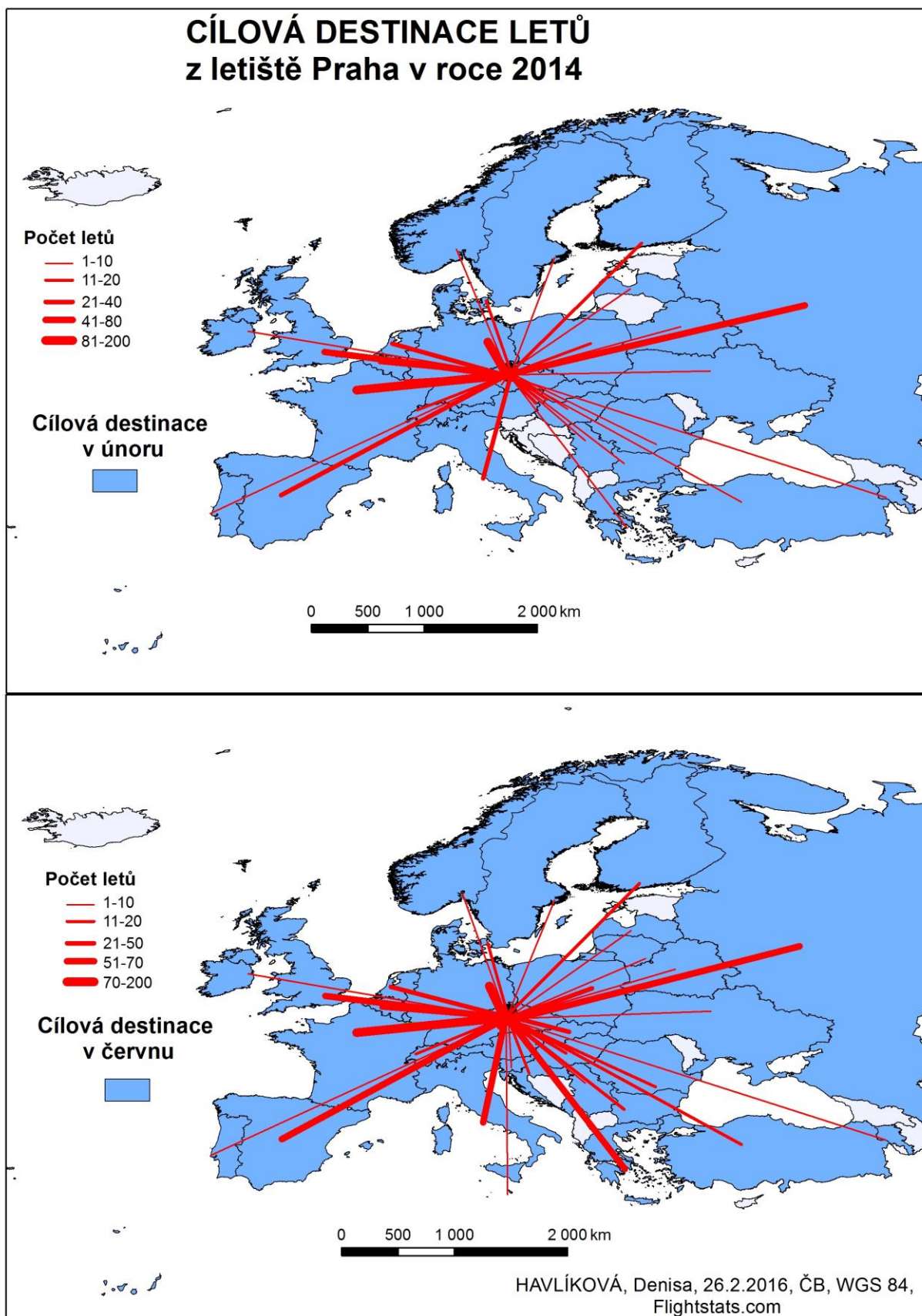
Graf č. 5



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Cílová destinace jednotlivých letů ve sledovaném roce 2014 z letiště V. Havla v Praze, která převažovala, byly státy ve zbytku Evropy (graf č. 5). Z celkového počtu odletů téměř 53 % (5 315 letů) směřovalo právě do zbytku Evropy. Druhou nejčastější destinací byly lety do střední Evropy, a to asi 33 % (3 343 letů) ze všech odletů. Poté následovala Asie 13 % (1 310 letů), Amerika 1 % (37 letů) a Afrika necelé 1 % (33 letů). Dále je patrné, že počet odletů do zbytku Evropy i do střední Evropy se zvýšil v letních měsících a v září. Co se týče letů směřovaných do Asie, byl nejvyšší počet v červnu, kde důvodem může být opět začínající léto. Lety situované do Ameriky byly nejčastější od června do září, a to 9 letů v každém měsíci. Konkrétně tyto lety směřovaly do Severní Ameriky, do města New York. Větší počet letů do Afriky byl zaznamenán znovu na začátku letních prázdnin, přesně 4 lety každý měsíc od června až do prosince roku 2014. Právě do Afriky cestující létali do Tuniska, pravděpodobně na dovolenou k moři.

Obrázek č. 4



Následně byla porovnána cílová destinace letů v měsíci únor a červen, kde bylo pozorováno, do jakého konkrétního státu byly jednotlivé lety směřovány (obrázek č. 4)

V měsíci únor se létalo nejčastěji do Německa (195 letů). Dalšími často navštěvovanými zeměmi byla Francie, Rusko a Velká Británie. Naopak nejnižší počet letů byl zaznamenán do Lucemburska, Řecka, Norska a dalších, kde se jednalo o 1 až 10 odletů. V červnu se cílové země o něco pozměnily. Největší počet letů byl opět směřován do Německa (192 letů). Na druhém místě figurovala znovu Francie se 106 lety. Důležité je ale zmínit, že se v červnu navýšil počet letů do státu jižní a jihovýchodní Evropy, kam lidé často létají na dovolenou. U jižní Evropy se jedná především o státy jako Itálie, Řecko, Španělsko, kde počet letů do těchto zemí byl kolem 60. Velkou změnu zaznamenalo v rámci jihovýchodní Evropy i např. Bulharsko, kde v únoru počet letů směřovaných do této země činil pouze 4 lety, v červnu to bylo již letů 15. Podobná změna nastala i u Chorvatska, kdy v únoru do tohoto státu nemířil žádný let, zatímco v červnu to bylo 12 letů. V červnu došlo k nárůstu i počtu letů do Maďarska, kde v únoru bylo uskutečněno pouze 7 letů, v červnu už to bylo letů 16. Důvodem mohou být například cesty a relaxace do maďarských lázní apod. O trochu menší rozdíl mezi únorem a červnem, než je tomu u státu výše zmiňovaných, byl zaznamenán i u státu severní Evropy, tedy skandinávských zemí. Ale přesto se zde malý rozdíl vyskytl. Nárůst počtu letů do těchto chladnějších zemí, může být ovlivněn tím, že někteří lidé preferují více turistiku, rybolov a odpočinek v těchto oblastech před relaxováním na pláži u moře ve vyšších teplotách. Mezi další státy s poměrně výraznou změnou v počtu letů v únoru a červnu se ukázalo Turecko. V únoru směřovalo do Turecka 9 letů, naopak v červnu to bylo již letů 16. Příčinou bude opět letní sezóna a s tím související lety za teplem, k moři.

4.1.2. Letiště Brno Tuřany

Letiště Brno- Tuřany je veřejné mezinárodní letiště, nacházející se v České republice, konkrétně, jak již z názvu vyplývá v Brně, tedy druhém největším městě u nás. Je zajímavé tím, že až do roku 1991 zde byl vojenský provoz, kdy bylo letiště pod správou Ministerstva obrany. V současnosti je ve vlastnictví Jihomoravského kraje a je letišťem s civilním provozem (Letiště Brno 2012).

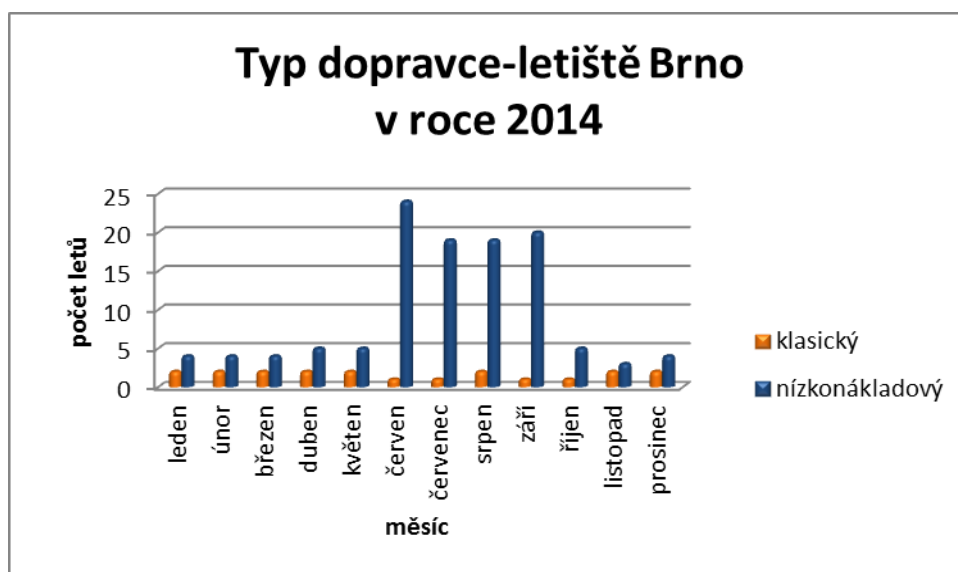
Graf č. 6



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Nejvyšší hodnota počtu odletů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014 byla zaznamenána v červnu, a to 25 letů (graf č. 6). Druhý nejvyšší počet letů byl uskutečněn v srpnu a září (21 letů) a o jeden let méně, tedy 20 bylo v červenci. Dále je patrné, že Velikonoce ani Vánoce neměly na počet letů z tohoto letiště sebemenší vliv, zatímco působení letních měsíců a září (kde jsou časté lety do atraktivních destinací za nižší ceny), velmi výraznější.

Graf č. 7



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Jak je možné vidět, ve všech měsících v roce 2014 převažoval přepravce nízkonákladový (graf č. 7). V přepočtu na procenta činil počet letů s nízkonákladovým dopravcem hodnotu 85 %. Nejvyšší počet letů realizovaný nízkonákladovou leteckou společností byl v červnu (24 letů), a také v září (20 letů). Důvodem převládajícího počtu nízkonákladového přepravce může být to, že letiště Brno- Tuřany je letiště regionálního charakteru, tudíž počet letů uskutečněných klasickými dopravci je malý.

Graf č. 8



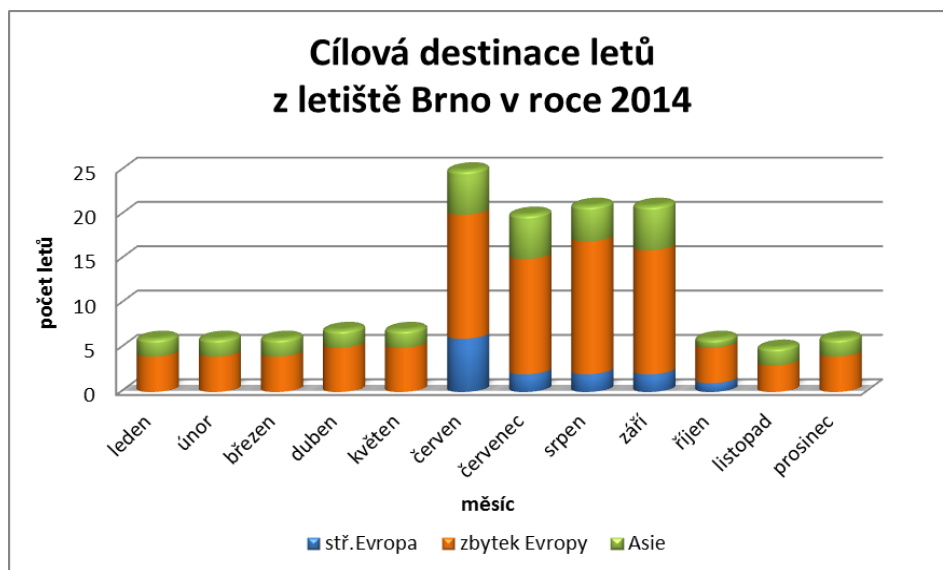
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Je evidentní, že stejně jako u letiště V. Havla Praha, převládaly i u letiště Brno-Tuřany lety mezistátní, kterých bylo 124 (graf č. 8). Množství vnitrostátních letů bylo 12, z čehož polovina letů byla uskutečněna v červnu. Další lety vnitrostátního charakteru byly zaznamenány v červenci, srpnu a září, kdy se jednalo o 2 lety každý měsíc.

Důvodem velké převahy mezistátních letů může být stejný důvod, jako byl zmíněn u letiště V. Havla Praha, a to konkrétně to, že Česká republika nepatří mezi velké státy, proto počet vnitrostátních letů není velký.

Nejvyšší počet letů z letiště Brno- Tuřany směřoval do zbytku Evropy u všech měsíců v roce 2014 (graf č. 9). Z celkového počtu letů to bylo asi 65 % (89 letů). Naopak nejnižší množství letů bylo v rámci střední Evropy, asi 10 % (13 letů) z celkového počtu (136 letů). Letů s cílovou destinací v Asii bylo cca 25 % (34 letů). K nárůstu množství letů jak do zbytku Evropy, tak i do Asie došlo v letních měsících a v září. Lety směřující do střední Evropy se objevily pouze od června do října, kdy nejvíce jich bylo v červnu, a to 6.

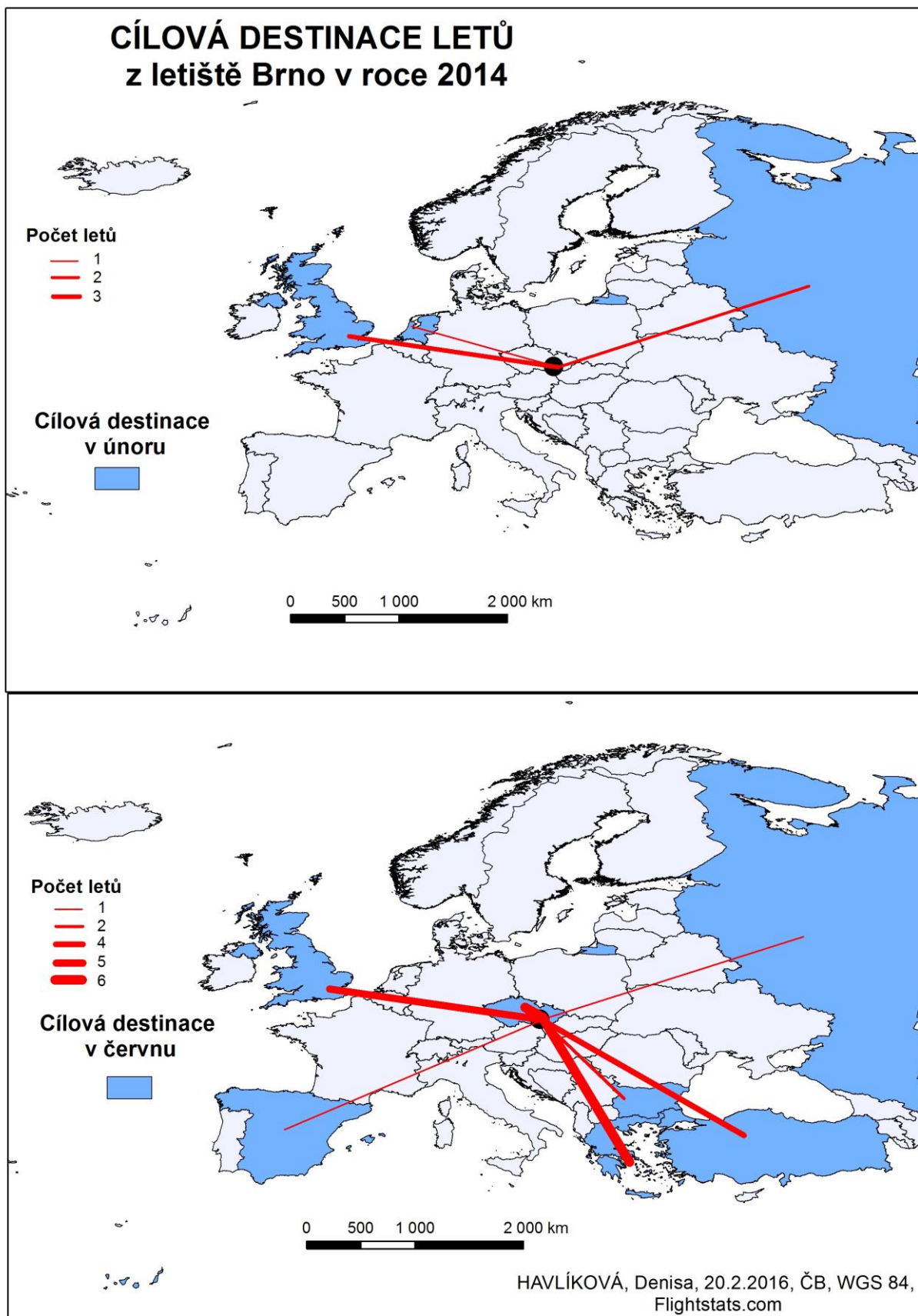
Graf č. 9



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Následně byla porovnána stejně jako u letiště V. Havla cílová země letů v únoru a v červnu (obrázek č. 5). Jak je patrné, v měsíci únor byly lety realizovány nejvíce do Velké Británie, poté do Ruska a pouhý jeden let do Nizozemska. Při pohledu na cílové země letů v měsíci červen, lze vidět značný rozdíl. Nově se zde objevily lety směřující do jižní, jihovýchodní Evropy a také do Asie. Jmenovitě se jednalo o lety do Španělska, Bulharska, Řecka a Turecka. Nejvíce letů v červnu bylo realizováno do Řecka a do ČR, kde se jednalo tedy o vnitrostátní lety (6 letů). Na druhém místě byla Velká Británie (5 letů), dále Turecko (4 lety). Do Bulharska byly uskutečněny 2 lety a do Španělska 1 let. Je zde opět patrné to, že sezóna se ve značné míře projevuje v cílových destinacích.

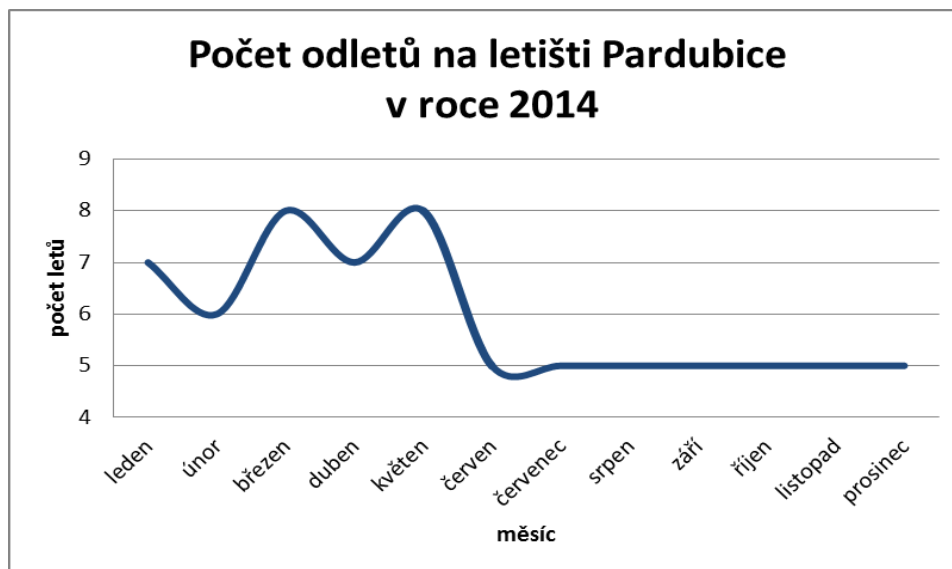
Obrázek č. 5



4.1.3. Letiště Pardubice

Letiště Pardubice je veřejné mezinárodní letiště regionálního charakteru. Do roku 1995 bylo toto letiště využíváno pouze pro účely vojenské, avšak právě v roce 1995 Ministerstvo obrany ČR povolilo využívat letiště i pro účely civilní. Letiště je využíváno především pro charterové lety, které jsou nejvíce uskutečněné v letní sezóně (Letiště Pardubice 2016).

Graf č. 10

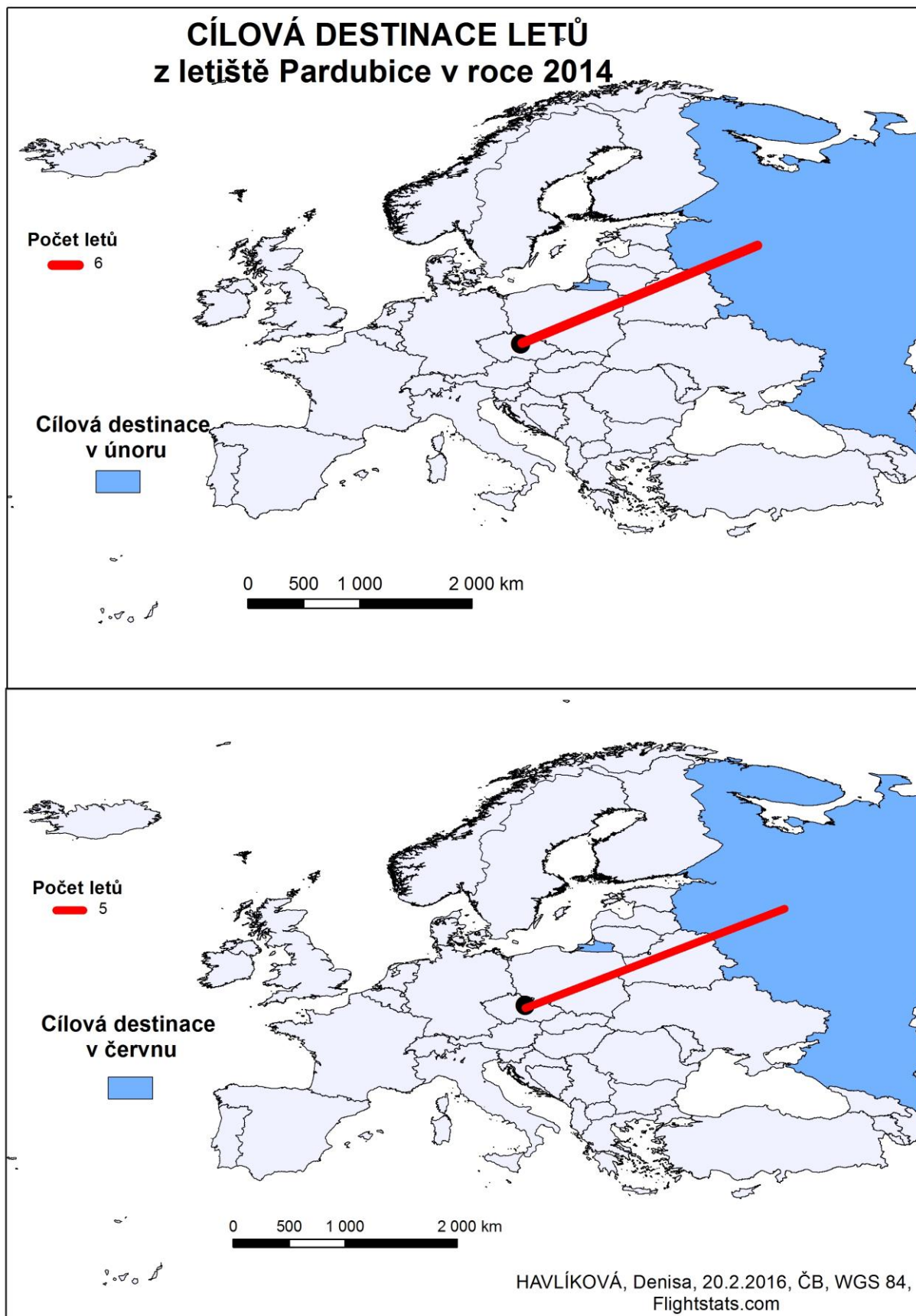


Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Množství letů z letiště Pardubice v roce 2014 nebylo příliš velké (graf č. 10). Nejvyšší počet odletů byl zaznamenán v březnu a v květnu, přesně to bylo 8 letů. Naopak nejnižší množství letů, a to 5, bylo od června až do konce roku 2014. Graf poukazuje na to, že u letiště Pardubice, neměla absolutně žádný vliv sezóna, tedy žádné svátky ani letní měsíce.

Z celkového počtu letů, a to 71, byly uskutečněny všechny pouze klasickými leteckými společnostmi (viz příloha č. 13). Jednalo se o ruské letecké společnosti Transaero a Kolavia. Tato skutečnost je poměrně zajímavá, jelikož letiště Pardubice je letišťem sekundárního typu. Z tohoto důvodu nebylo předpokládáno, že by dominovali klasičtí dopravci. Cílovou destinací byla pouze Asie, konkrétně Rusko (obrázek č. 6) Kdy nejvyšší počet letů směřující do Ruska byl v březnu a květnu (8 letů).

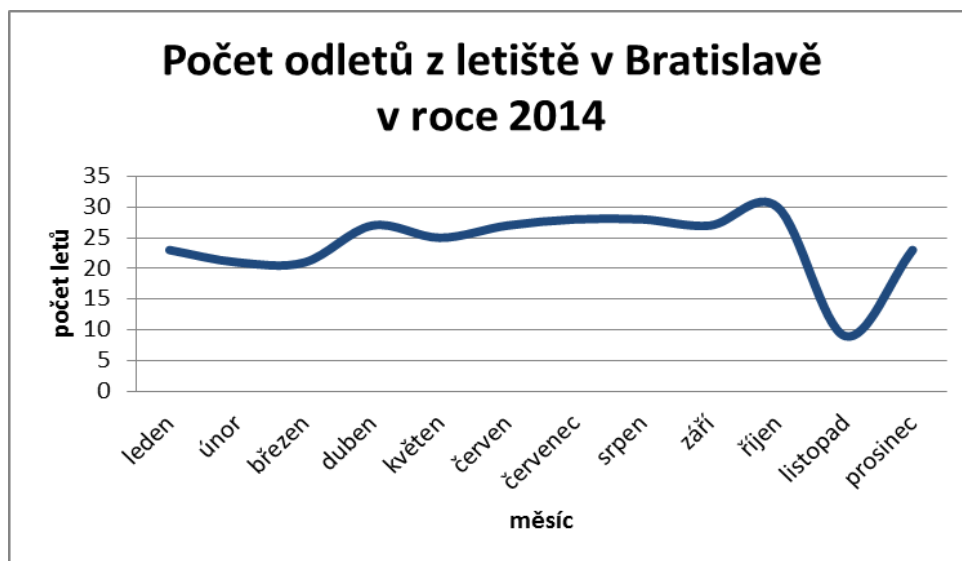
Obrázek č. 6



4.1.4. Letiště M. R. Štefánika Bratislava

Letiště M. R. Štefánika je hlavní mezinárodní a civilní letiště, nacházející se v hlavním městě Slovenské republiky, v Bratislavě. Je důležité podotknout, že počátky pravidelné letecké dopravy v Bratislavě začaly již od roku 1923 (linka Praha- Bratislava). Od roku 1993 nese toho letiště jméno po významném slovenském politikovi Milanu Rastislavu Štefánikovi (Letisko M. R. Štefánika Bratislava 2011). Ačkoliv se jedná o největší letiště Slovenska, je to letiště spíše regionálního charakteru.

Graf č. 11

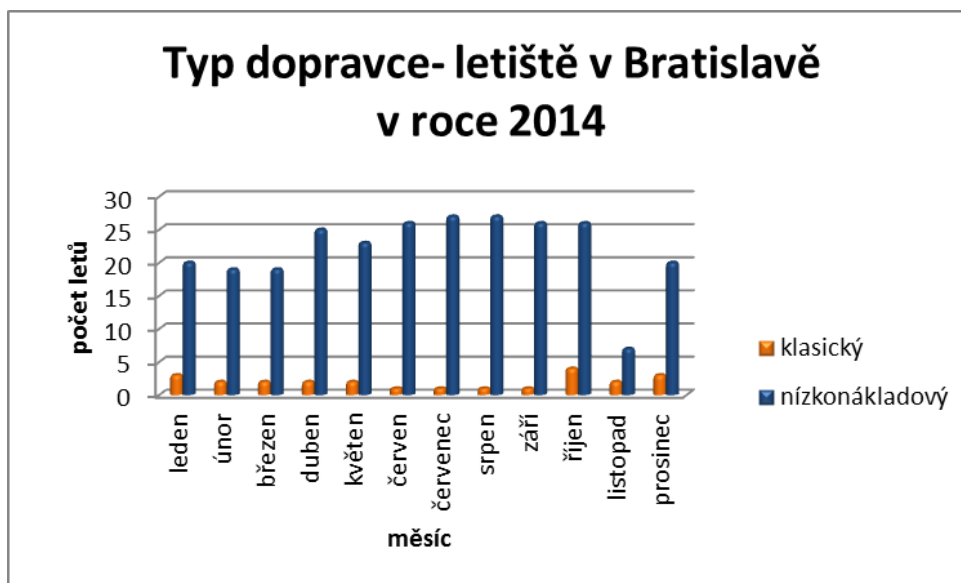


Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Co se týče počtu odletů z letiště v Bratislavě, největší počet letů byl zaznamenán v říjnu (30 letů), dále pak v červenci a srpnu (28 letů) (graf č. 11). O 1 let méně, tedy 27 letů, bylo uskutečněno v měsíci duben, červen a září. Je opět vidět, že vyšší hodnoty se objevily v letních měsících, a také je patrný vliv velikonočních svátků v dubnu. Vánoce stejně jako v předchozích letištích nezpůsobily větší počet letů. Naopak nejnížší množství letů bylo v listopadu, a to pouhých 9. Příčina takto nízkého čísla je nejasná.

Při porovnání typu dopravce bylo zjištěno, že převládaly lety uskutečněné nízkonákladovými leteckými společnostmi (grafu č. 12). Letů realizovaných tímto typem leteckých dopravců bylo téměř 92 % (265 letů) z celkového počtu letů (289). Tento fakt potvrzuje to, že se spíše jedná o letiště regionální. Nejvíce letů vykonaných právě stále se rozvíjejícími nízkonákladovými společnostmi bylo opět v období největší turistické sezóny, a to v letních měsících s přesahem do září a října.

Graf č. 12



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

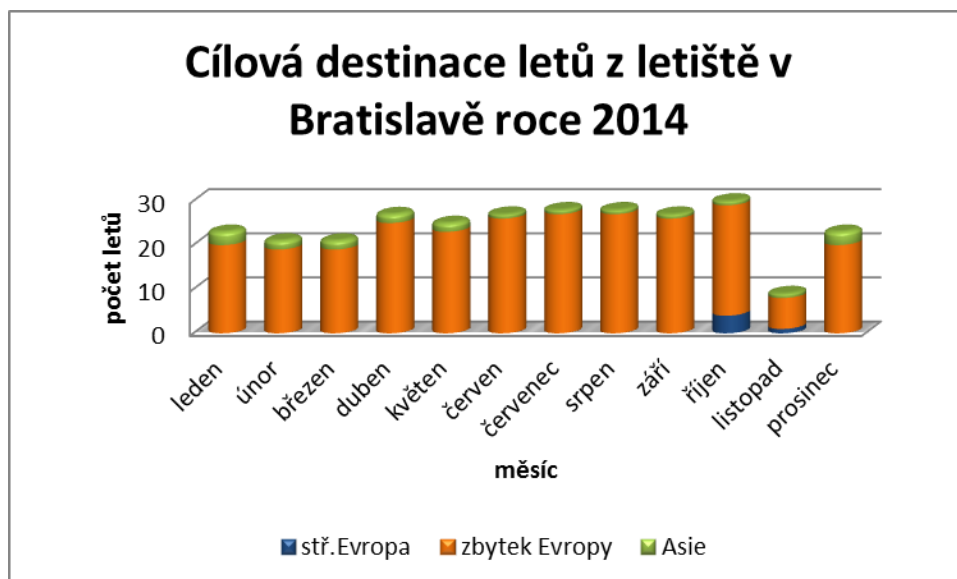
Graf č. 13



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Při srovnání vnitrostátních a mezistátních letů z letiště v Bratislavě jednoznačně převažovaly lety mezistátního charakteru (graf č. 13). Jediný vnitrostátní let, tedy v rámci Slovenské republiky, byl v říjnu a směřoval do Košic. Příčinou takto marginálního počtu vnitrostátních letů může být podobná příčina jako v České republice. Slovenská republika má ještě menší rozlohu než Česká republika, proto určitě cestující využívají jinou možnost dopravy, která je více dostupná hlavně z finančního hlediska.

Graf č. 14

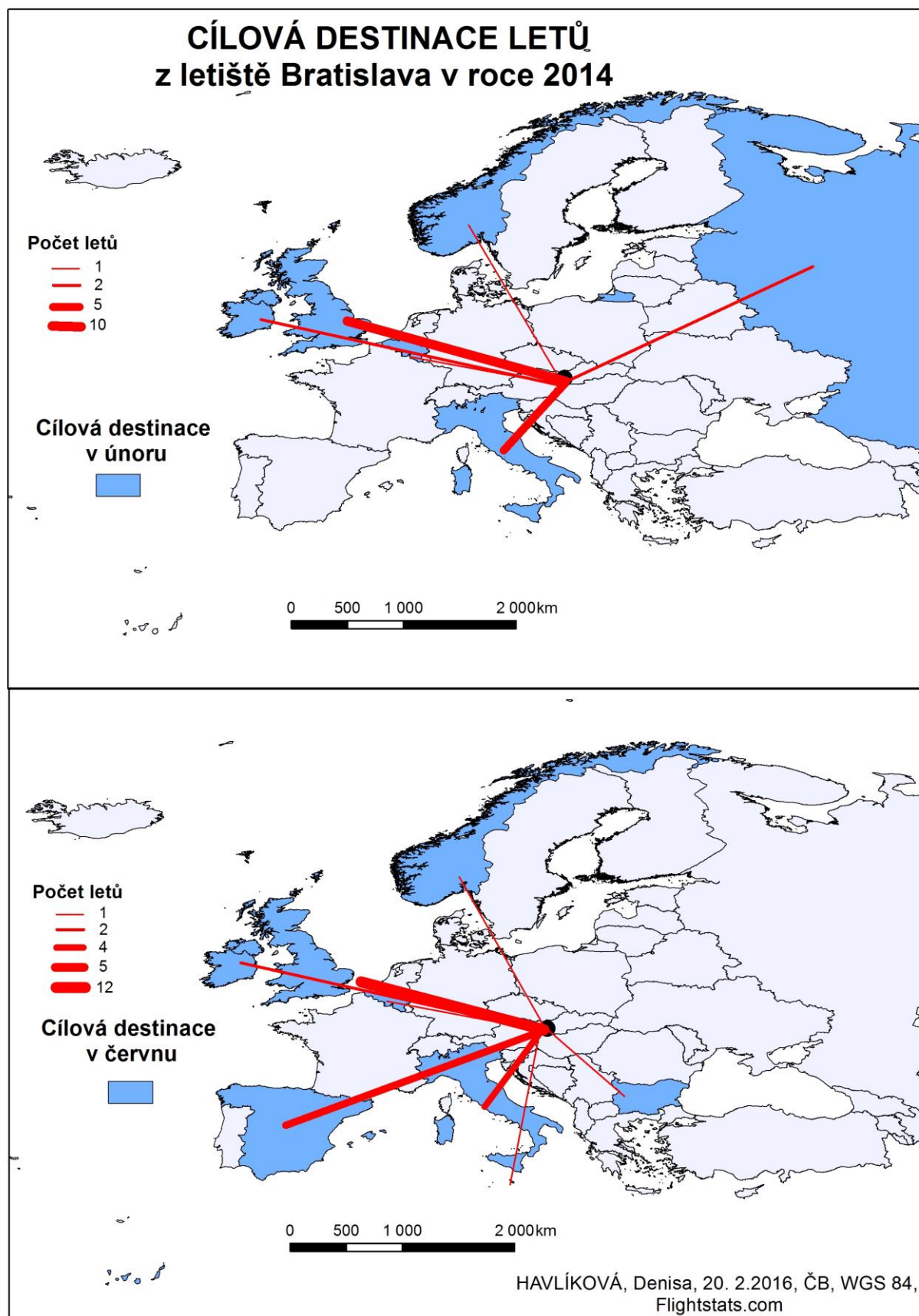


Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Převládající cílovou destinací jednotlivých letů z letiště v Bratislavě byly zcela jednoznačně státy nacházející se ve zbytku Evropy ve všech měsících ve zkoumaném roce 2014 (graf č. 14). V procentuálním vyjádření to je 92 % (264 letů) z celkového počtu letů. Asie byla druhou nejvíce navštěvovanou destinací. Počet letů činil 20 letů, což je asi 7 %. Pouhá 2 % letů (5 letů) byla směřována do států střední Evropy, a to pouze v měsících říjen a listopad. Velkou roli v počtu letů zde opět hrály letní měsíce, kdy bylo největší množství letů do států nacházející ve zbytku Evropy (27).

Při porovnání cílových zemí letů ze slovenského letiště v Bratislavě ve dvou měsících (v únoru a v červnu) stejně jako u předchozích letišť (letiště V. Havla a letiště, Brno-Tuřany) je možné vidět u zmiňovaných dvou měsíců rozdíl (obrázek č. 7). V únoru 2014 největší počet letů mířil do Spojeného království, a to 10 letů. Druhou nejnavštěvovanější zemí v tomto měsíci byla Itálie, kam letělo 5 letů. V počtu letů následovalo Rusko, Irsko (2 lety) a poté Norsko a Belgie (1 let). Při srovnání s měsícem červnem, lze vidět jisté změny. Mezi cílové země se zařadilo i Španělsko (5 letů), Bulharsko (1 let) či Malta (1 let). Nárůst letů do těchto států bude zapříčiněn opět sezónou, a to jak jinak než sezónou letní. V tomto období lidé nejvíce cestují za rekreací a odpočinkem, kde nejčastějším místem výběru jsou země s teplým mořem a plážemi.

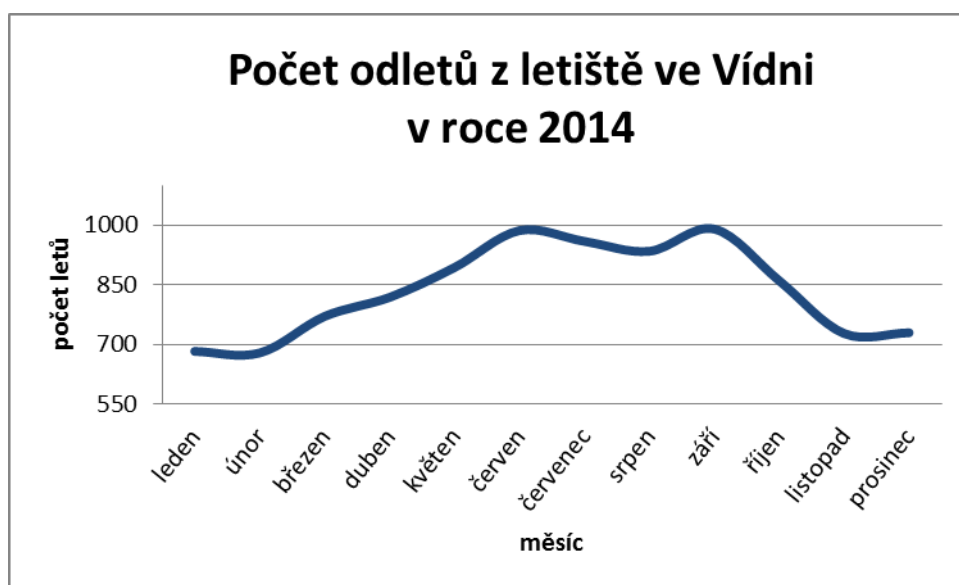
Obrázek č. 7



4.1.5. Letiště Vídeň

Letiště ve Vídni je letiště mezinárodního charakteru lokalizované v hlavním městě Rakouska a zároveň se jedná o největší letiště tohoto státu. Ze všech letišť, na která se tato bakalářská práce zaměřila, je toto letiště největší, a to jak počtem přepravených pasažérů, tak i počtem pohybů letadel. Díky tomu, že má dobrou geografickou polohu ve středu Evropy, je považováno za velice důležitý uzel pro stále rostoucí počet destinací ve střední a východní Evropě (Vienna International Airport 2016).

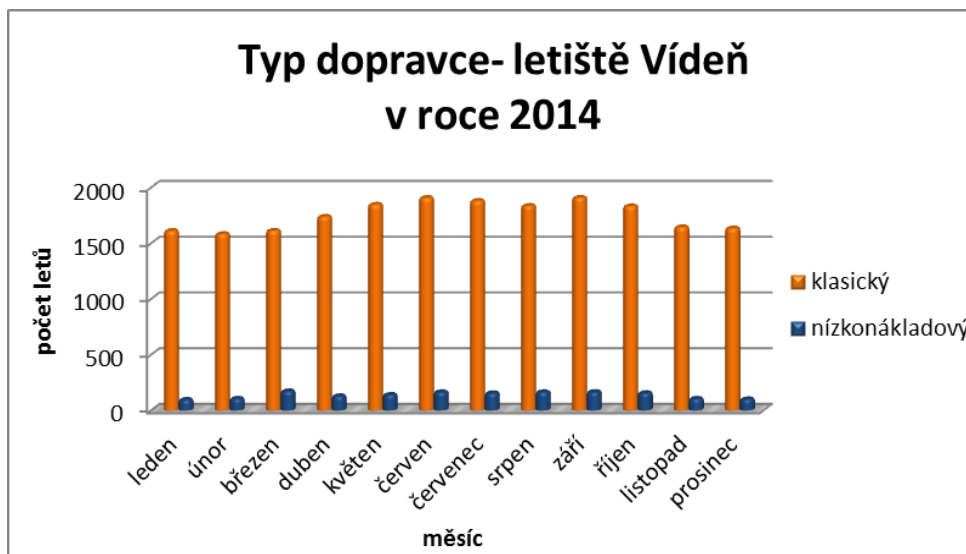
Graf č. 15



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Nejvyšší počet odletů z letiště ve Vídni v roce 2014 byl v měsíci září (2 075 letů) a pouze o 3 lety méně zaznamenal měsíc červen (graf č. 15). Další měsíce s velmi vysokým množstvím odletů byly květen, červenec a srpen. Naopak nejnižší hodnota byla zaregistrována na začátku roku 2014, a to v únoru (1 689 letů) a lednu (1 708 letů). Při zkoumání vlivu sezónních rozdílů na množství letů, je možné vypožorovat, že stejně jako u předchozích analyzovaných letišť mělo největší dopad léto. Co se týče velikonočních svátků, které ve sledovaném roce vyšly na měsíc duben, byl počet letů oproti ostatním měsícům (kromě letních měsíců a září) vyšší. Nicméně o svátcích vánočních byl počet letů třetí nejnižší ze všech měsíců z celého roku 2014.

Graf č. 16



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Stejně jako na letišti V. Havla Praha, tak i na letišti ve Vídni značně převládaly lety, které byly uskutečněny klasickými, vlajkovými dopravci (graf č. 16). U obou letišť nejsou dominantní nízkonákladové letecké společnosti z důvodu toho, že se jedná o letiště, která jsou velká veřejná, nikoliv regionální. Klasickými společnostmi bylo realizováno ve vybraném roce 2014 téměř 93 % letů, což je 21 037 z celkového počtu letů 22 699. Dále je možné z grafu vypožiorovat, že sezóna slabě působila na množství nízkonákladových letů. Častější lety uskutečněné nízkonákladovou společností byly v letních měsících, nicméně nejvyšší hodnota byla zaznamenána v březnu.

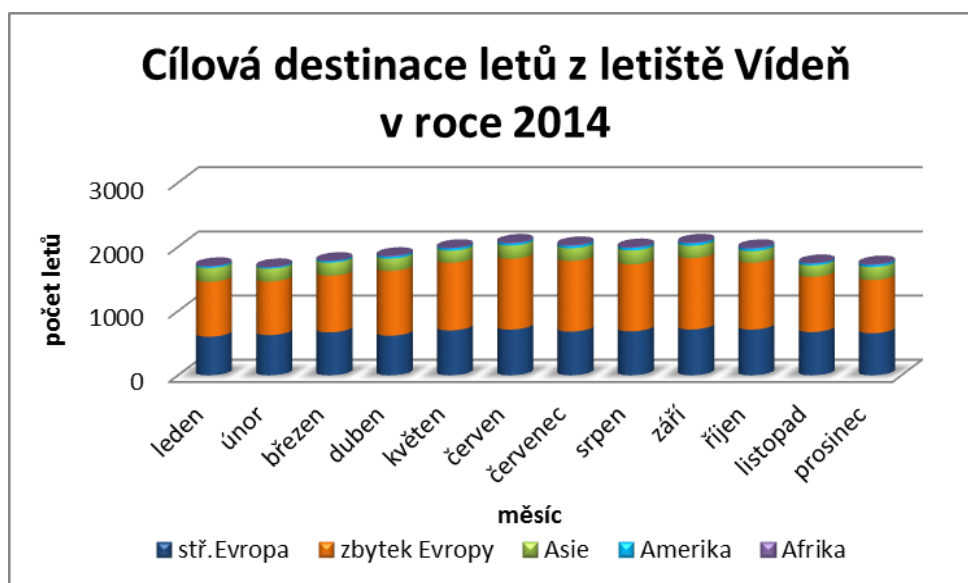
Jak je na první pohled patrné, v roce 2014 na letišti ve Vídni vévodily lety, které byly mezistátní povahy (graf č. 17). Procentuální vyjádření těchto letů odpovídá téměř 94 % (21 268 letů), z čehož vyplývá, že na lety vnitrostátní připadá 6 % (1 431 letů). Tak jako Česká i Slovenská republika nepatří k velkým zemím svou rozlohou, tak i Rakousko nemá značnou velikost území. To může být také důvodem, proč množství vnitrostátních letů není početné.

Graf č. 17



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Graf č. 18



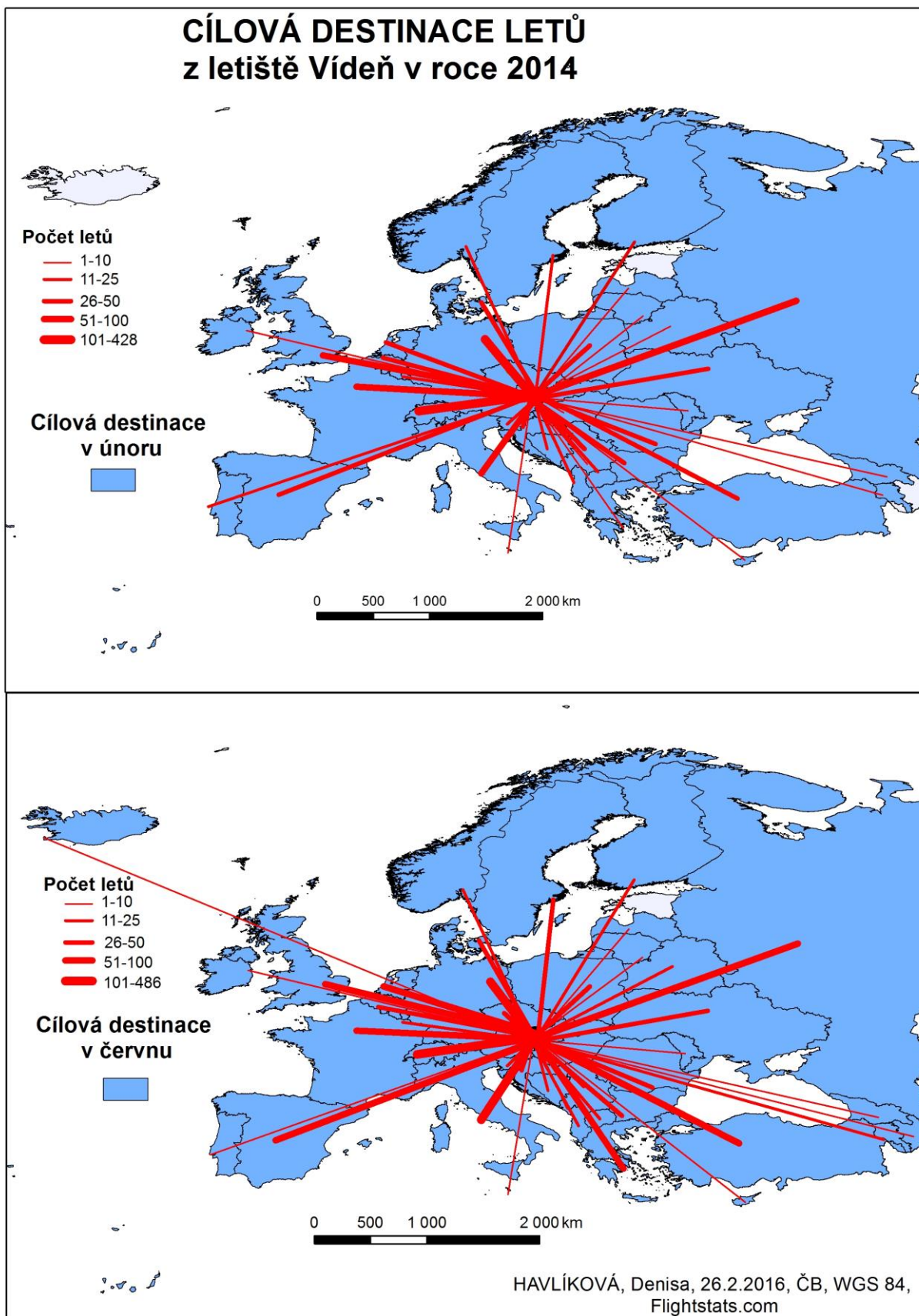
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

V průběhu roku 2014 letělo nejvíce letadel do zbytku Evropy (graf č. 18). Druhou nejčastější cílovou destinací byly státy ležící ve střední Evropě. Do Asie byl uskutečněn třetí největší počet letů z letišť Vídeň. Následoval počet letů do Ameriky, a to především Severní, a pak do Afriky. Množství letů do zbytku Evropy bylo 11 714, což je více než polovina z celkového počtu letů. Do zemí nacházejících se ve střední Evropě bylo uskutečněno 8 038 letů (35 %) a do zemí v Asii 2 392 letů (10 %). Hodnoty o dost nižší

než výše zmíněné destinace měla Amerika 381 (2 %) a Afrika (1 %). Sezónní rozdíly v počtu letů se opět projevily. U cílových států ve zbytku Evropy byly nejvyšší hodnoty od května do října. Dále vyšší hodnoty byly zaznamenány i v období Velikonoc (1 008 letů), zatímco vliv Vánoc byl marginální (827 letů). Při pohledu na destinaci střední Evropa byly nejvyšší hodnoty stejně jako u zbytku Evropy od května do října. Co se týče vánočních svátků, o těch byl počet letů vyšší (655 letů) než o Velikonocích (615 letů). Přímých letů do Asie bylo nejvíce v srpnu (219 letů), a potom také v lednu (215 letů). Je důležité zmínit, že rozdíl v počtu letů v jednotlivých měsících nebyl u Asie nijak výrazný, kromě měsíců října (183 letů) a listopadu (179 letů). Jinak se množství letů v každém měsíci pohybovalo okolo hodnoty 200. Do Ameriky bylo nejvíce letů uskutečněno od května do října, kdy nejvyšší hodnota byla v srpnu (39 letů). Další relativně vysoké hodnoty byly zjištěny v prosinci (33 letů) a dubnu (31 letů). Příčinou většího množství letů bude opět letní sezóna, Velikonoce a Vánoce. U Afriky byly zjištěny nejvyšší hodnoty v dubnu (18 letů), od června do října (16-20 letů) a v prosinci (17 letů). Jak lze vidět průběh i příčina počtu letů byla dosti podobná jako u cílových států nacházející se v Americe.

Lety realizované z letiště Vídeň v únoru a v červnu v roce 2014 se od sebe dosti liší, z hlediska cílové země (obrázek č. 8). Cílový stát, tak i počet letů do cílového státu byly ovlivněny, jak jinak než sezónou. V únoru i červnu byl nejvyšší počet letů do Německa. Při pohledu do mapy jsou přesto patrné rozdíly v těchto dvou měsících. Konkrétně lze vypočítat to, že došlo k velkému nárůstu počtu letů do zemí ležících v jižní, jihovýchodní, částečně i západní a severní Evropě. V případě jižní Evropy se to týká států jako je například Španělsko, Itálie a Řecko. Nutno podotknout, že největší rozdíl byl zaznamenán v Řecku, kdy byl v únoru počet letů do Řecka 9, zatímco v červnu to již byla hodnota 61. U států jihovýchodní Evropy jde především o Chorvatsko. Ze západní Evropy byly více navštěvované státy v červnu než v únoru například Francie, Velká Británie, Nizozemsko a další. Nárůst v červnu oproti únoru měly, i jak již bylo zmíněno, skandinávské státy, jako například Švédsko a Finsko, ale rozdíl nebyl tak výrazný jako u států jižní nebo jihovýchodní Evropy. Příčinou zvýšené nabídky letů v červnu je již několikrát zmiňované roční období, léto. To je spojené s větší touhou cestujících po odpočinku, rekreaci a turismu.

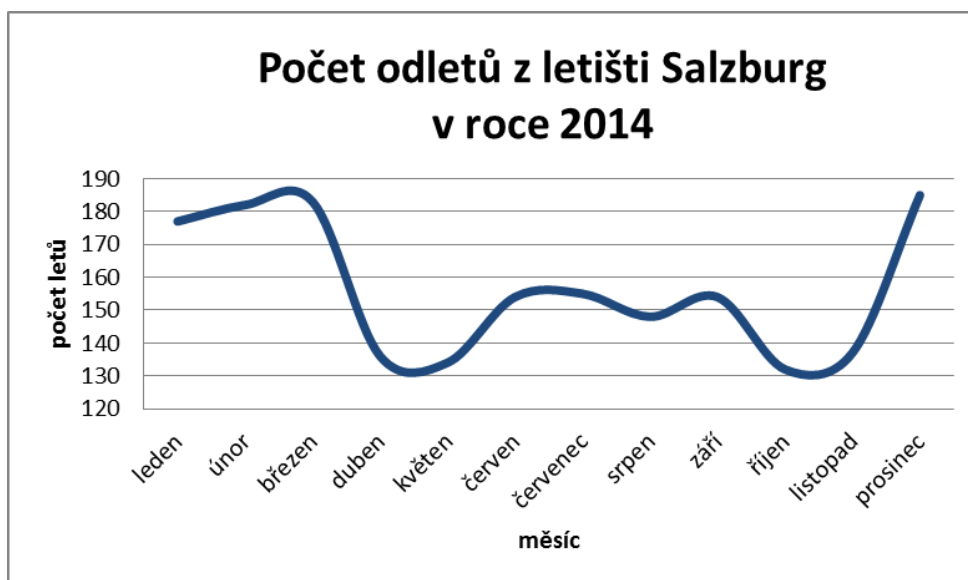
Obrázek č. 8



4.1.6. Letiště W. A. Mozarta Salzburg

Letiště W. A. Mozarta v Salzburgu je mezinárodní letiště pojmenované po hudebním skladateli. V této bakalářské práci je druhým sledovaným rakouským letištěm. Z hlediska velikosti se jedná o druhé největší letiště v Rakousku (Salzburg Airport W. A. Mozart 2015).

Graf č. 19

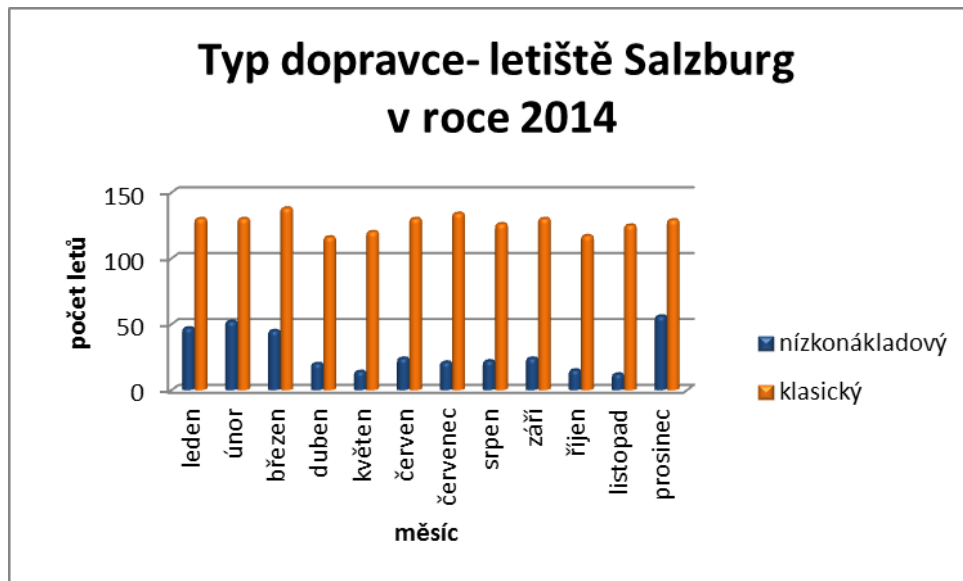


Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Letiště Salzburg je poměrně dost odlišné od těch, které byly do teď zmiňovány. Nejvíce letů bylo zaregistrováno v prosinci, a to 185 letů. O pár letů méně bylo uskutečněno v únoru (182 letů) a v březnu (183 letů) (graf č. 19). Je to asi jediné letiště ze všech sledovaných, kde vliv vánočních svátků byl tak markantní. Nárůst množství letů je patrný i v létě, ale není tak značný, jako v prosinci, únoru či březnu. Dále je možné z grafu vyčíst, že k největšímu propadu v počtu odletů došlo v dubnu a říjnu. Tudíž Velikonoce, vycházející v roce 2014 na duben, nijak nepůsobily na výši množství letů.

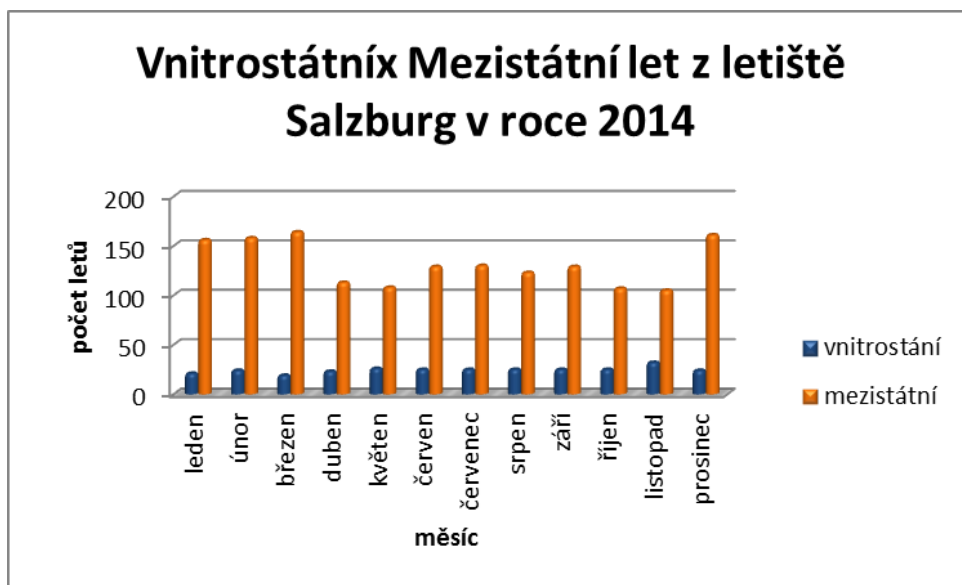
Převládající typ dopravce uskutečňující lety z letiště Salzburg v roce 2014 byl dopravce klasický (graf č. 20). Z celkového počtu letů 1 877 bylo 1 525 letů realizováno klasickými leteckými společnostmi (přes 81 %), zatímco nízkonákladovými leteckými společnostmi to bylo pouhých 352 letů (19 %). Největší podíl nízkonákladových dopravců na všech letech byl zaznamenán v měsících s nejvyšším počtem letů v roce 2014 (leden, únor, březen a prosinec).

Graf č. 20



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

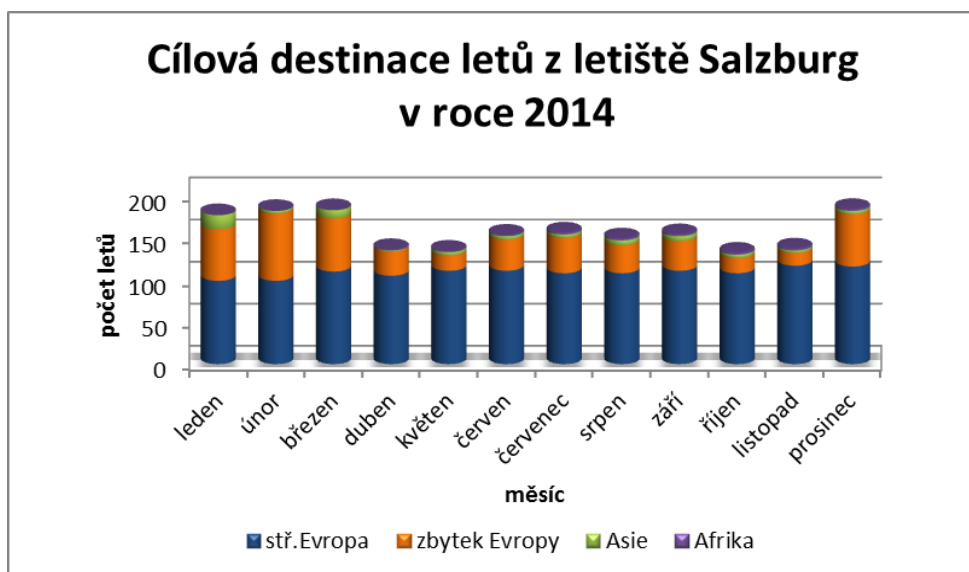
Graf č. 21



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Stejně jako u všech předcházejících popsaných letišť i u letiště Salzburg jednoznačně dominovaly lety mezistátní (graf č. 21). Těchto letů bylo něco málo přes 84 % (1 583 letů). Kdežto vnitrostátních letů jen necelých 16 % (294 letů). Nejvyšší počet letů, které byly vnitrostátního charakteru, bylo zaregistrováno v listopadu, a to 32 letů.

Graf č. 22

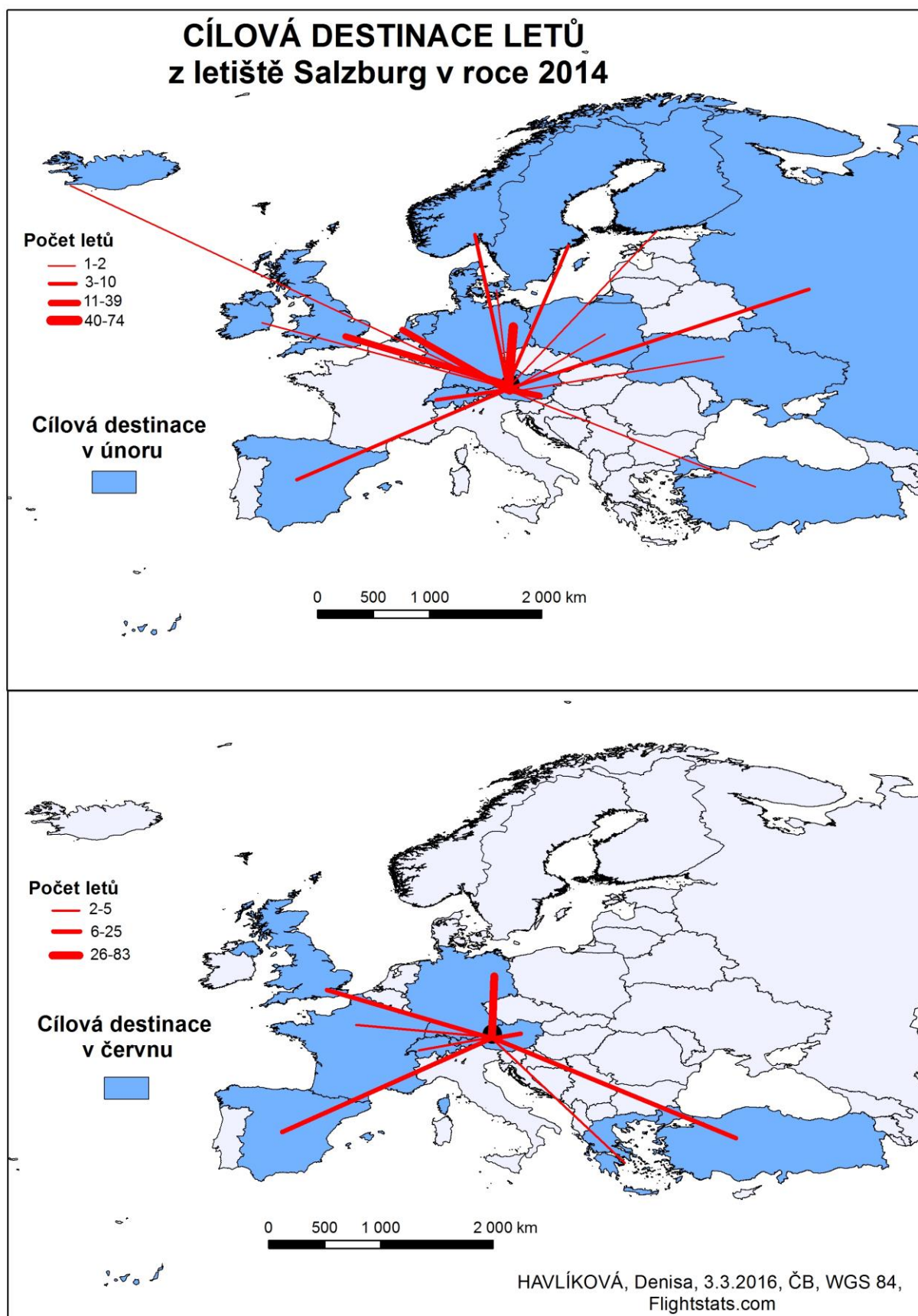


Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Při zkoumání cílové destinace letů z letiště Salzburg v roce 2014 je zřetelně vidět, že převažovala střední Evropa (graf č. 22). Do států nacházející se ve střední Evropě mířilo 1 303 letů (téměř 70 %) z celkového počtu letů ze Salzburgu. Zbytek Evropy byl druhou nejčastěji navštěvovanou oblastí (26 % letů). Poté následovalo území Asie s necelými 4 % (66 letů) a úplně nejméně letů směřovalo do Afriky, kde se jednalo o méně než 1 % (15 letů). Nejvíce letů do střední Evropy bylo uskutečněno v listopadu a prosinci, do zbytku Evropy v únoru, a v lednu do Asie. Z toho lze vyvodit, že množství letů do různých destinací se výrazně liší.

Při porovnání cílových států v červnu a v únoru, je možné spatřit poměrně markantní rozdíl v cílové zemi (obrázek č. 9). Zatímco v únoru byly státy poměrně dost rozmanité, v červnu už tento trend nepřetržoval. U obou dvou měsíců nejvíce dominovaly lety do Německa a Rakouska. Zvláštností byla Velká Británie, kdy v druhém měsíci v roce sem směřovalo třikrát více letů než v měsíci šestém. V únoru mnohé lety směřovaly do severovýchodních zemí, Ruska, Polska, Ukrajiny, v červnu již nikoliv. V letním měsíci (tedy červnu) se začaly objevovat cílové země jako například Francie, Řecko, Turecko a také se zvýšilo množství letů do Španělska (z 8 na 16 letů). Tato fakta byla opět ovlivněna působením roční doby, tudíž létem.

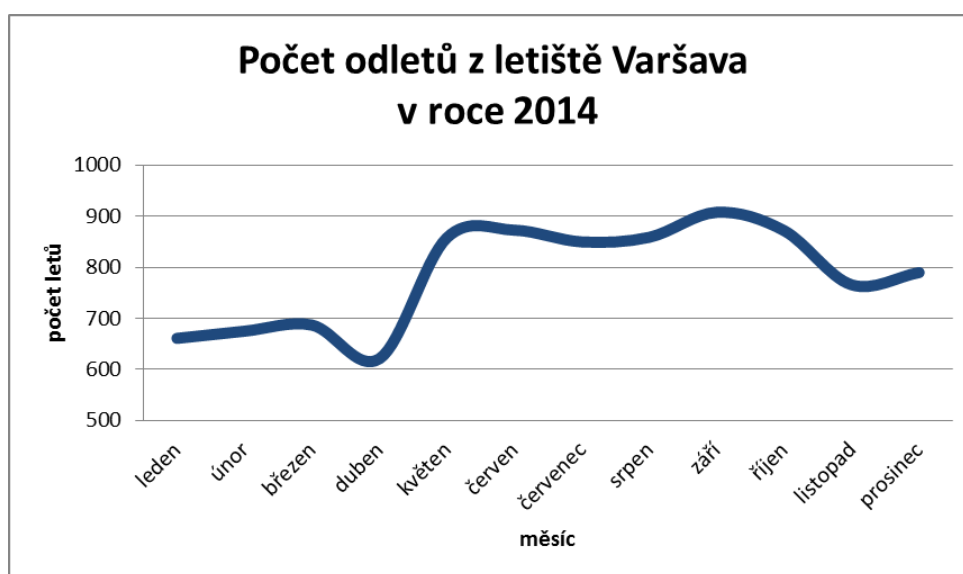
Obrázek č. 9



4.1.7. Letiště Frédérica Chopina Varšava

Letiště Frédérica Chopina je mezinárodní veřejné letiště nacházející se v Polsku, konkrétně v hlavním městě Polska, Varšavě. Jedná se o jediné polské letiště, kterým se tato bakalářská práce zabývala. Letiště je od roku 2001 pojmenováno po jednom z významných polských skladatelů Frédéricu Chopinovi. Letiště uskutečňuje 300 pravidelných letů denně a stále zde roste počet charterových letů (Wikipedia 2016b).

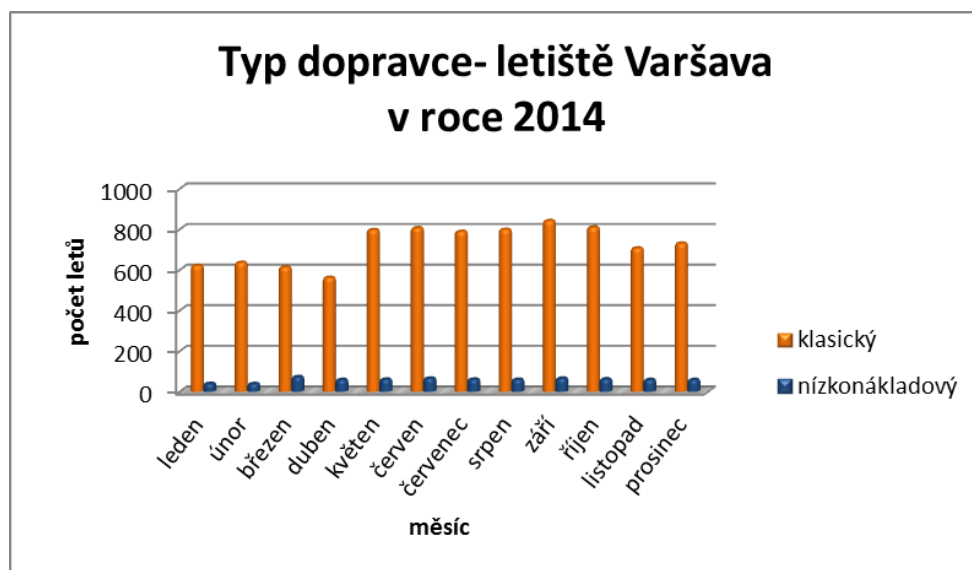
Graf č. 23



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Celkový počet odletů z letiště Varšava činil 9 420. Z tohoto celkového počtu letů bylo nejvíce zaznamenáno v září, a to 908 letů (graf č. 23). Vysoké hodnoty v tomto měsíci mohou být zapříčiněny tím, že lety jsou poskytovány za nižší ceny, tudíž je po nich větší poptávka. Podobná situace nejspíš způsobila i vyšší počet letů v říjnu. Další hojný počet odletů lze vidět od května, přes již zmiňované září až do října. Příčinou nejspíš bylo již několikrát zmiňované nejteplejší období v roce, a to léto. V prosinci kdy byly vánoční svátky, byl počet letů také poměrně značný (790 letů). Zatímco o svátcích velikonočních došlo k velkému poklesu, kdy se počet letů dostal až na hodnotu 621. Z čehož vyplývá, že na počet odletů z letiště Varšava mělo vliv léto a Vánoce, Velikonoce nikoliv.

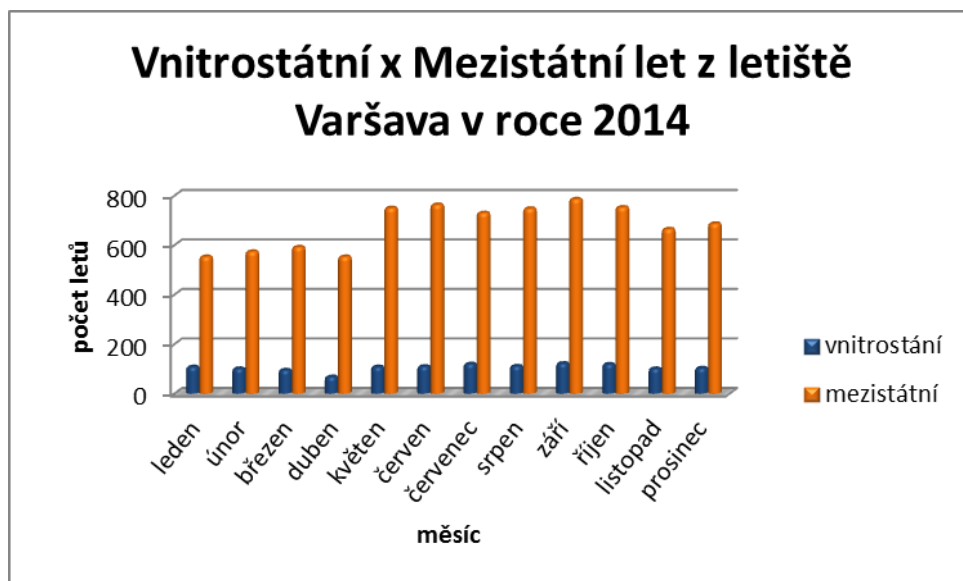
Graf č. 24



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Jelikož je letiště Varšava velké mezinárodní letiště, lze pravděpodobně usoudit, že převládající typ dopravce uskutečňující lety bude dopravce klasický. Tento fakt se zajisté potvrdil, klasičtí dopravci převažovali (8 715 letů) nad těmi nízkonákladovými (705 letů) (graf č. 24). Při vyjádření v procentech, přeprava klasickými leteckými společnostmi převládala o 85 %. Nejvyšší počet letů realizovaných nízkonákladovou leteckou společností byl zaznamenán v březnu, naopak nejnižší v únoru.

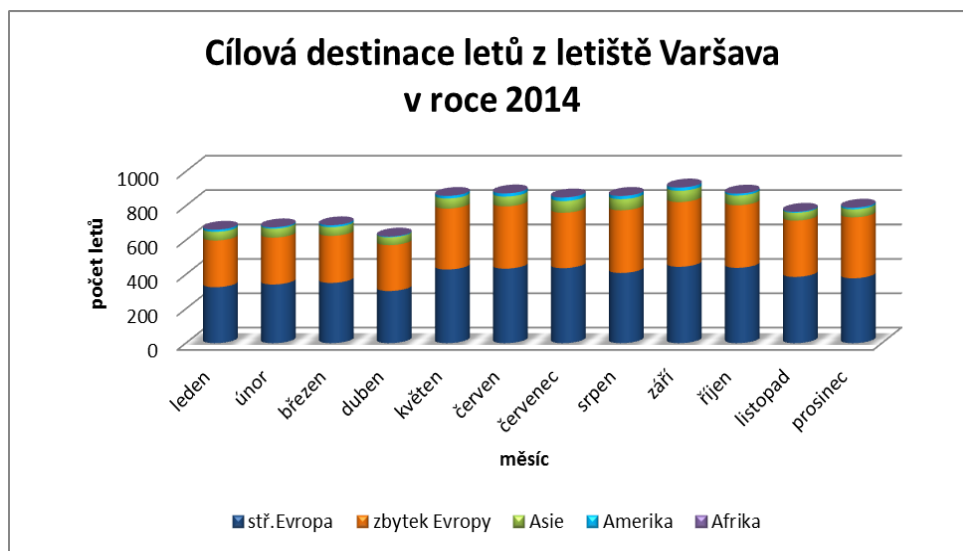
Graf č. 25



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

U letů z letiště Varšava rapidně převládaly lety mezistátní povahy (8 154 letů) (graf č. 25). Vnitrostátních letů bylo pouhých 1 266. Nejvyšší hodnota letů vnitrostátního charakteru byla zaznamenána v červenci (120 letů) a září (122 letů). Naproti tomu v dubnu, jich bylo nejméně (68 letů). Z těchto výsledků vyplývá, že vnitrostátní letecká doprava v rámci Polska není významná i přes poměrně velkou rozlohu státu. Cestující pravděpodobně využívají jinou, mnohdy i finančně dostupnější dopravu, než právě tu leteckou, která je využívána především na velké vzdálenosti.

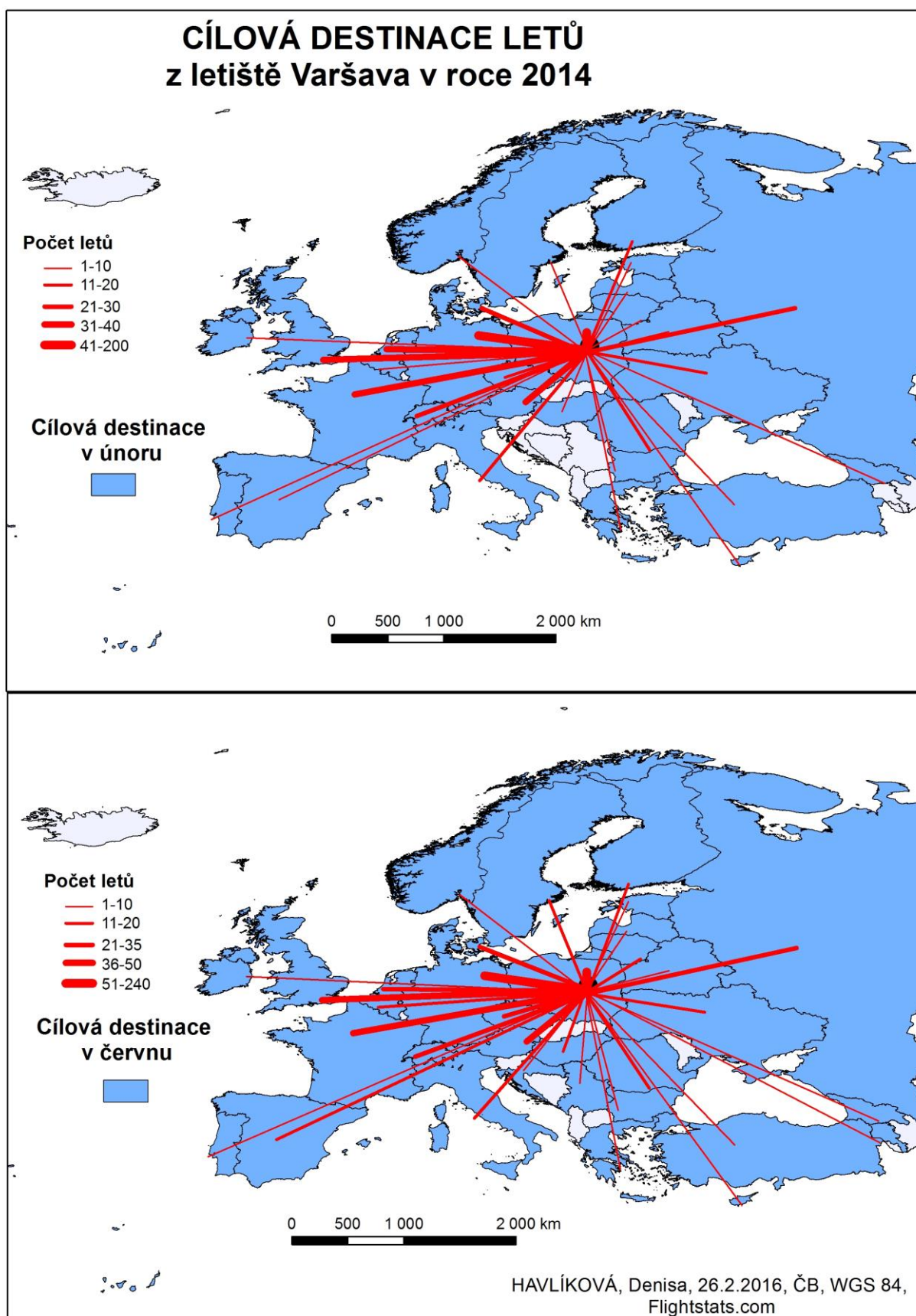
Graf č. 26



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Je důležité zmínit, že nejvíce letů z letiště Varšava směřovalo do států v rámci střední Evropy, konkrétně 4 680 letů (graf č. 26). Druhá nejvyšší hodnota byla zaznamenána u zemí nacházejících se mimo střední Evropu, tudíž v ostatních státech Evropy (3 916 letů). Následovala destinace Asie (665 letů), Amerika (149 letů) a poslední byla Afrika (10 letů). Nejvyšší množství letů u všech destinací bylo v letních měsících s přesahem až do září. Konkrétně se jednalo o září u střední i u zbytku Evropy, v červenci bylo nejvíce letů do Asie i Ameriky, a do Afriky to bylo od července do září. Opět k nárůstu počtu letů do všech cílových destinací došlo v prázdninových měsících, kdy je větší poptávka po letecké dopravě z důvodů probíhajících dovolených. Zatímco působení vánočních a velikonočních svátků již tak patrné nebylo. Ovšem v porovnání vlivu Vánoc a Velikonoc, o trochu větší vliv měly Vánoce.

Obrázek č. 10

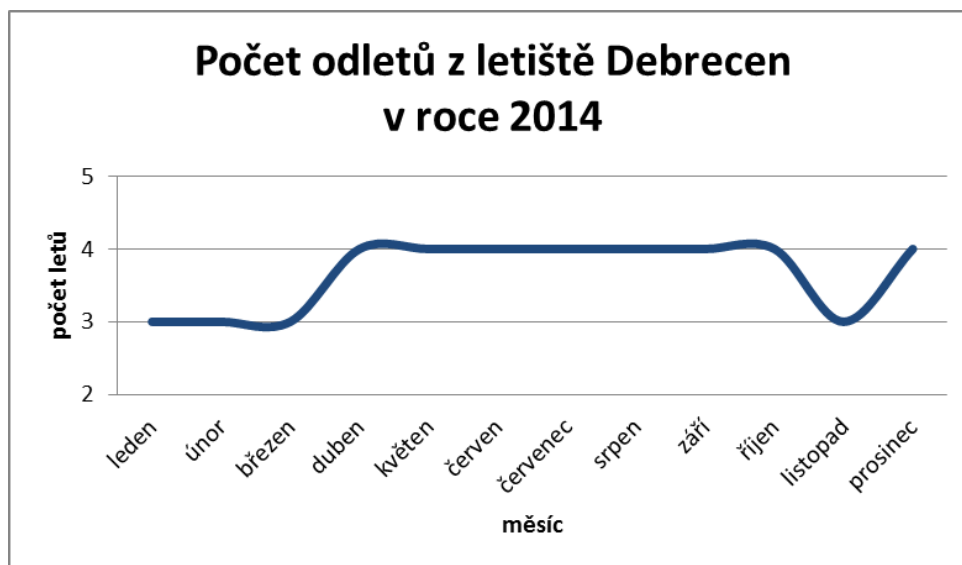


Při porovnání cílových destinací letů v únoru a v červnu z letiště Varšava, lze rozpoznat nějaké rozdíly (obrázek č. 10). Co je důležité podotknout je to, že v obou dvou měsících dominovaly dvě cílové země, konkrétně Německo a Polsko. U dalších států jako je například Rakousko, Francie, Nizozemsko a další, byly v počtu letů v porovnávaných měsících vyjmenované země na téměř totožných místech v pomyslném žebříčku. K nárůstu množství letů v červnu oproti únoru došlo v letech uskutečňovaných do států jižní, západní, ale i jihovýchodní Evropy. U jižní Evropy se jednalo především o Španělsko, Řecko, Itálii a Portugalsko. Co se týče Evropy západní, šlo nejvíce o Francii a u Evropy jihovýchodní zase o Bulharsko. Další země, u kterých bylo zaznamenáno navýšení letů v červnu, bylo Maďarsko, Švédsko či Rusko. Úplně nově se i v šestém měsíci v roce objevily státy jako Chorvatsko a Srbsko. Klíčovým důvodem rostoucího počtu letů v červnu do států Evropy jižní, západní i jihovýchodní je léto. Cestující si více vybírali země, kde se nachází moře, pláže, lázně, historické či přírodní památky a mnoho dalších lákadel, které přitahují cestující v hlavní turistické sezóně.

4.1.8. Letiště Debrecen

Jedná se o mezinárodní letiště nacházející se ve druhém největším městě Maďarska, a to v Debrecenu. Je to jediné letiště v Maďarsku, které tato práce analyzovala. První pravidelná letecká linka byla z tohoto letiště uskutečněna v roce 1930. Politická transformace v zemi způsobila zahájení mezinárodního civilního provozu. V současné době u letiště Debrecen dochází ke zvyšování počtu charterových letů (Debrecen Airport 2014).

Graf č. 27



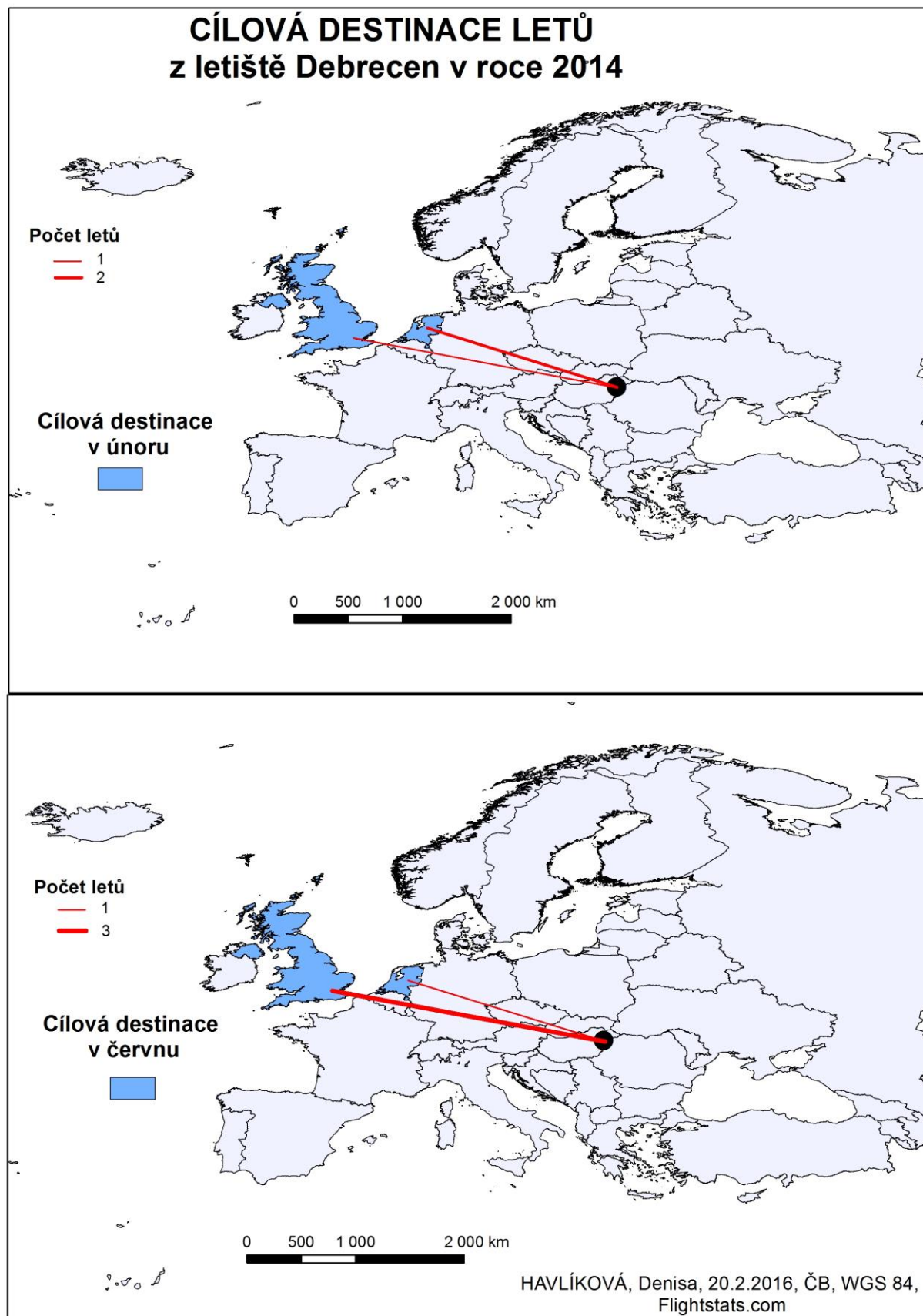
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Protože je letiště Debrecen, spíše letiště charakteru regionálního, počet letů za zkoumaný rok byl velmi nízký (44 letů) (graf č. 27). Ani rozdíl v množství odletů v jednotlivých měsících nebyl značný. Nejvyšší hodnota činila 4 lety v měsíci, kdy této hodnoty bylo dosaženo od dubna až do prosince, kromě listopadu. V jarních měsících a v již zmíněném listopadu činil počet letů 3. Z toho lze vyvodit, že zde byl jistý vliv Velikonoc, Vánoc i léta, avšak nebyl nijak významný, jelikož se počet letů zvýšil pouze o hodnotu 1.

Jediné společnosti, které uskutečňovaly lety z letiště Debrecen, byly společnosti nízkonákladové (viz příloha č. 18). Důvodem bude už dříve zmiňovaný fakt, že letiště Debrecen, je letiště regionální povahy. Dále také lze vyčíst, že všechny lety byly pouze mezistátní, ani jeden nebyl v rámci Maďarska. Cílovou destinací byly jen země ležící v Evropě, avšak mimo střední Evropu, tedy ve zbytku evropského kontinentu. Příčinou jen mezistátních letů může být i u jiných letišť zmiňovaná rozloha státu, která není u Maďarska příliš velká. Dále to také může být to, že cestující upřednostňují jiný typ dopravy (např. silniční) než leteckou.

Při srovnání letů ve dvou měsících je evidentní, že žádné změny mezi měsícem únorem a červnem z hlediska cílové destinace nenastaly (obrázek č. 11). Jediný rozdíl byl v tom, že do Spojeného království Velké Británie a Severního Irska letělo v červnu o pouhý jeden let víc než v únoru.

Obrázek č. 11

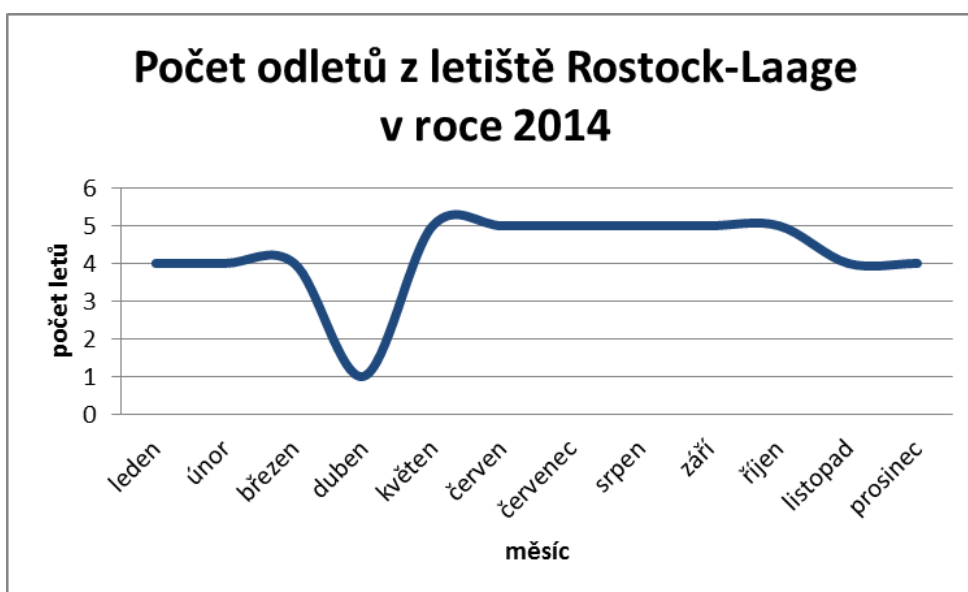


4.1.9. Letiště Rostock- Laage

Letiště Rostock- Laage je letiště sekundárního charakteru ležící ve Spolkové republice Německo, konkrétně ve spolkové zemi Meklenbursko- Přední Pomořansko. Letiště realizuje jak lety do velkých měst po celém Německu, tak i lety výhradně rekreační. (Wikipedia 2016a).

Počet odletů z letiště Rostock- Laage byl nejvyšší v rozmezí měsíců od května do října, konkrétně to bylo 5 letů (graf č. 28). Všechny ostatní měsíce disponovaly hodnotou 4, až na měsíc duben kdy došlo ještě k rapidnějšímu poklesu, a to na 1 let za celý měsíc. Znovu je zde zachyceno působení letní sezóny a možná i nepatrně Vánoc na množství letů. Zato vliv Velikonoc byl téměř nulový, jelikož zde byl počet nejnižší za celý rok 2014.

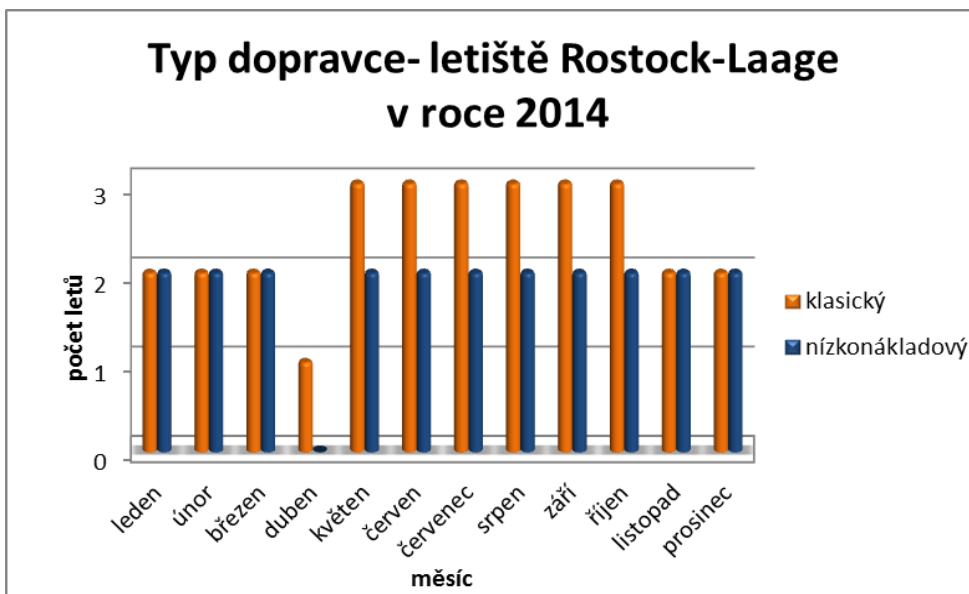
Graf č. 28



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

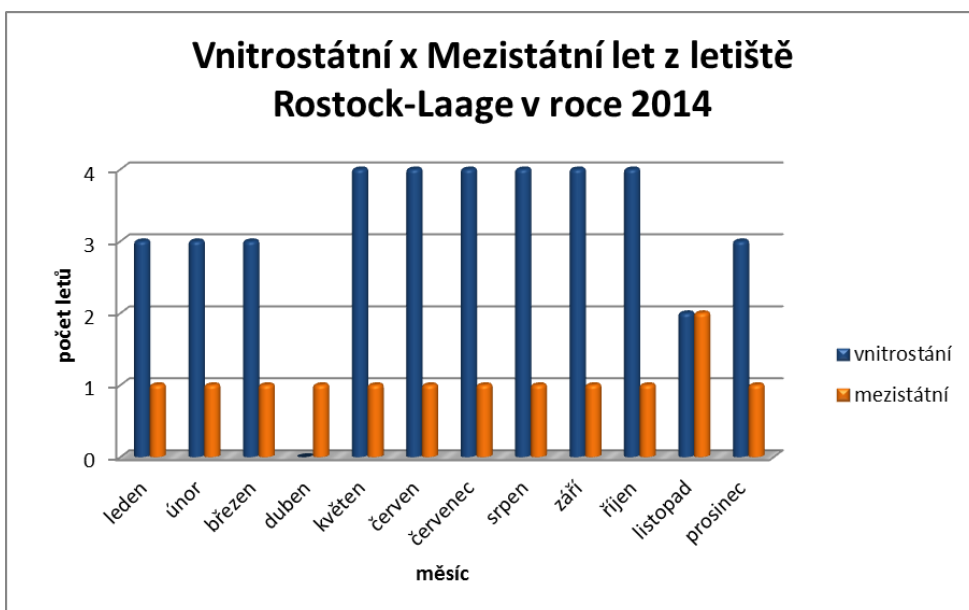
Pokud jde o dominující typ dopravce na letišti Rostock- Laage ve sledovaném roce 2014, byl jím dopravce klasický (graf č. 29). Avšak je důležité podotknout, že převaha tohoto typu přepravce nebyla o tolik výrazná, jako tomu bylo u letišť předchozích. Lety, které realizovala klasická letecká společnost, zaujmul 29 z celkového počtu 51 (téměř 57 %). Naproti tomu letů nízkonákladovými dopravci bylo 22 (cca 43 %). Klasičtí dopravci převládali v měsících největšího počtu letů z letiště Rostock-Laage a zároveň i v tom, kdy byl počet nejnižší, tedy v dubnu. Jinak bylo množství letů jak nízkonákladovou, tak klasickou leteckou společností stejné.

Graf č. 29



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Graf č. 30



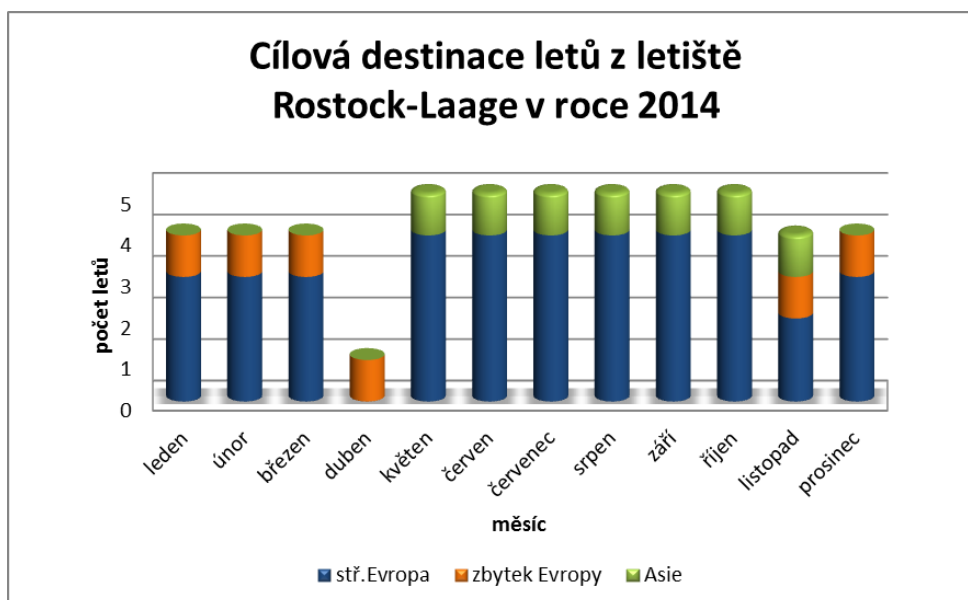
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Z letiště Rostock- Laage v roce 2014 vévodily především lety vnitrostátní povahy (graf č. 30). Tato situace převládajících vnitrostátních letů se ze všech sledovaných letišť v této práci objevila pouze u tohoto letiště, letiště Rostock- Laage. Z celkového počtu letů 51, jich bylo 38 vnitrostátních (téměř 75 %), zatímco letů mezistátních jen 13 (25 %). Za touto situací by mohla stát rozloha Spolkové republiky Německo, která je oproti ostatním sledovaným zemím střední Evropy (kromě Polska) větší. Proto se lze domnívat, že je

letecká doprava více využívána právě na větší vzdálenosti v rámci států a z letišť sekundárního charakteru.

Dominující cílovou destinací letů z malého regionálního letiště Rostock- Laage v roce 2014 byla střední Evropa, s čímž souvisí i výše popisované převládající vnitrostátní lety v rámci Německa (graf č. 31). Druhou více navštěvovanou destinací byla Asie (7 letů) a pouze o jeden let méně bylo uskutečněno do států zbytku Evropy. Co se týče procentuálního vyjádření, tak do zemí střední Evropy bylo směřováno téměř 75 % letů, do Asie to bylo necelých 14 % a do zbytku Evropy 11 %. Při věnování pozornosti rozdílům v jednotlivých měsících je zřetelné, že všude převládaly státy střední Evropy. Asie se objevila od května až do listopadu, zatímco zbylé státy Evropy si cestující vybírali od ledna do dubna a od listopadu do prosince.

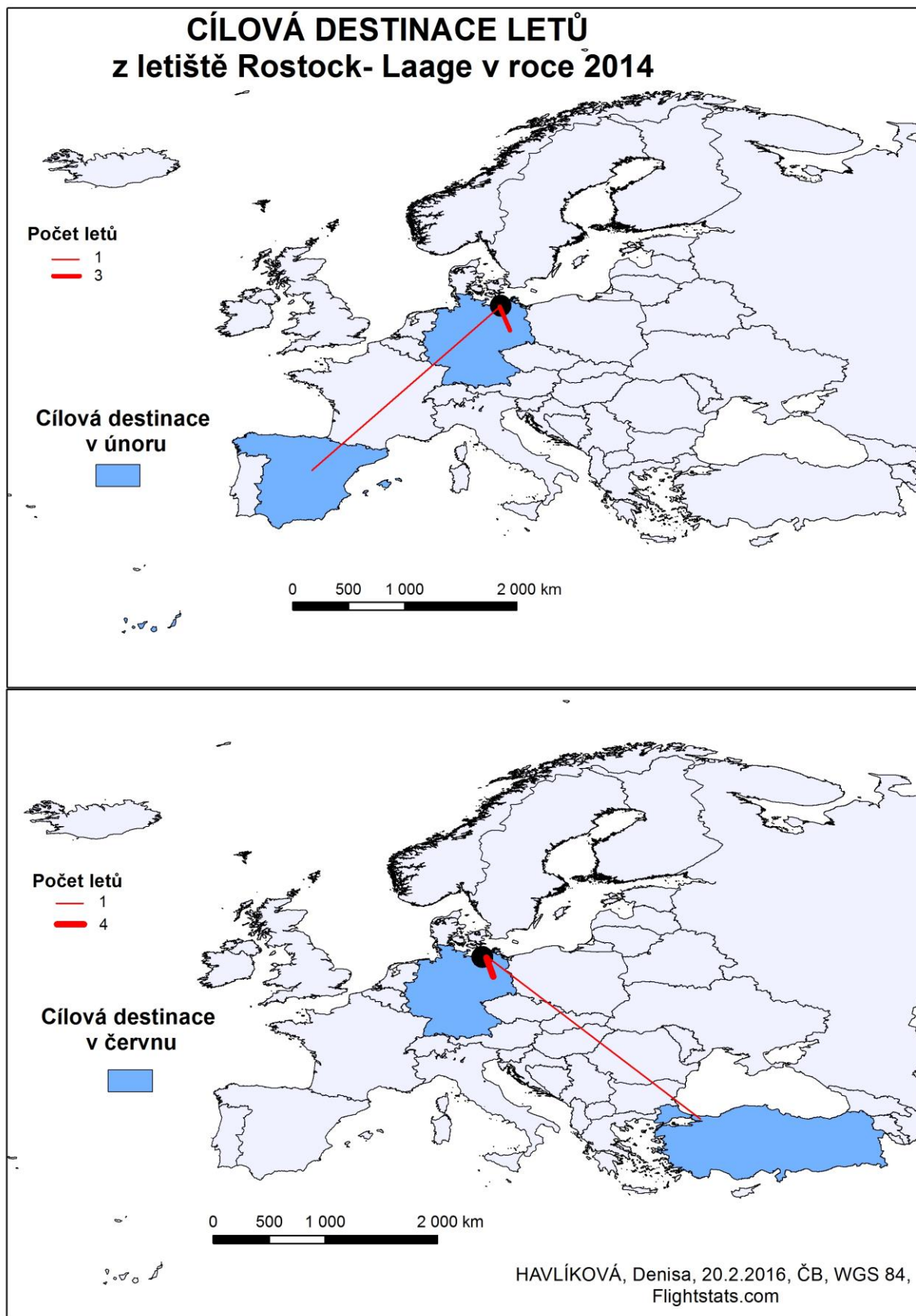
Graf č. 31



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Porovnávání vlivu sezóny na cílové destinace ve dvou měsících únoru a červnu v roce 2014, je spojeno téměř se vším, co již bylo řečeno o letišti Rostock- Laage (obrázek č. 12). V únoru i červnu, bylo nejvíce letů vnitrostátních, tedy v rámci Spolkové republiky Německo. V únoru bylo druhou nejčastější destinací Španělsko (3 lety) a v červnu Turecko (4 lety). Je zajímavé, že lidé si vybírali v období letních prázdnin jen stát střední Evropy (Německo) a Asie (Turecko), kdežto země v jižní či jihovýchodní Evropě nikoliv, čímž se podstatně liší od ostatních sledovaných letišť.

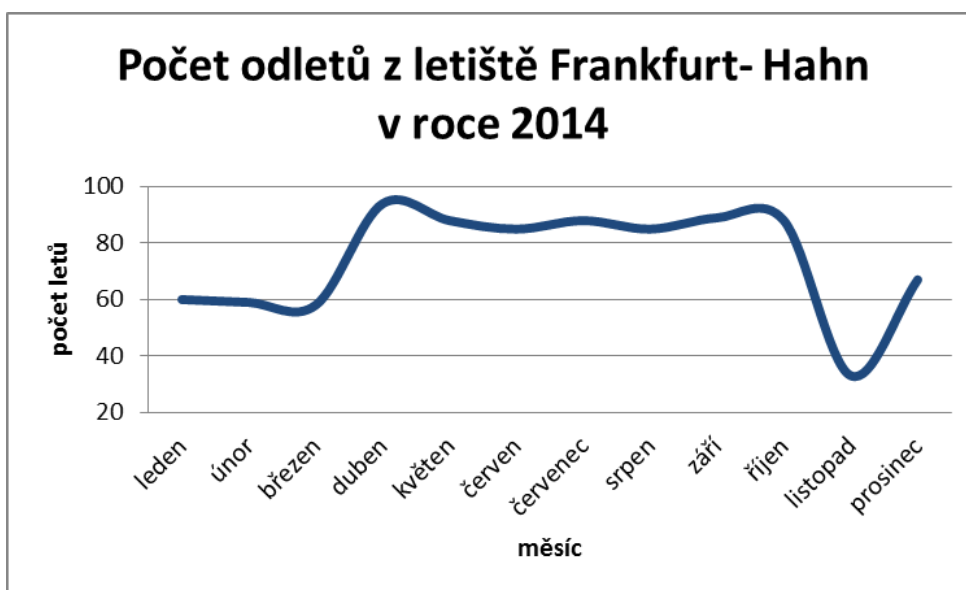
Obrázek č. 12



4.1.10. Letiště Frankfurt- Hahn

Letiště Frankfurt- Hahn je mezinárodní letiště ležící ve Spolkové republice Německo a zároveň je desátým největším letištěm v této zemi. Leží uprostřed jedné z nejvýznamnějších hospodářských částí Evropy, uprostřed tzv. Modrého banánu. Z čehož vyplývá, že je letiště kromě civilní přepravy (především nízkonákladové společnosti) významné i pro nákladní leteckou dopravu. Je také zajímavé, že je jedním z mála letišť, které operuje 24 hodin denně (Frankfurt- Hahn Airport 2015).

Graf č. 32



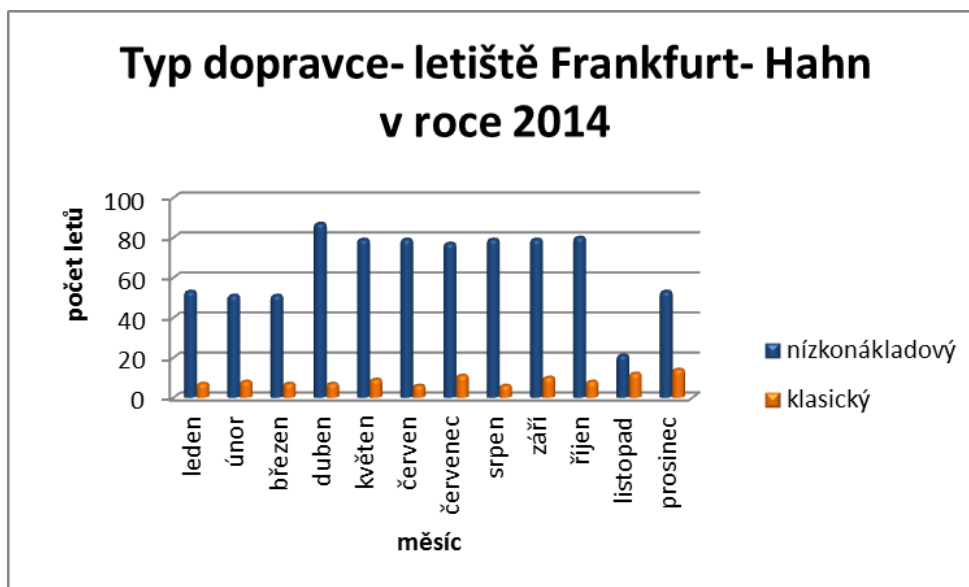
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Nejvyšší počet odletů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014 byl zaznamenán v dubnu (94 letů) (graf č. 32). Další vysoké hodnoty byly od května až do října. K velkému propadu došlo v listopadu, kdy z tohoto letiště bylo uskutečněno pouhých 33 letů. Je patrné, že počet odletů byl opět ovlivněn sezónou. Velikonoční svátky vycházely v roce 2014 na duben, a jak již bylo zmíněno, v tomto měsíci byl počet letů nejvyšší. Další vysoké hodnoty způsobila nespíš letní sezóna a vliv Vánoc je zde také patrný.

Jelikož se jedná o letiště regionálního typu, není překvapující, že zde byla převaha nízkonákladových leteckých společností (graf č. 33). Počet odletů, který byl realizován klasickou, vlajkovou společností se blížil 12 % (789 letů), z čehož vyplývá, že nízkonákladoví dopravci uskutečnili 88 % letů (105 letů). Nejvíce letů obslužených nízkonákladovou leteckou společností bylo v měsících s nejvyšší hodnotou počtu letů, a to od dubna do října. Což se dá odůvodnit tím, že tento typ společností v období největší turistické sezóny má vyšší nabídku letů, než v jiných částech roku. Co se týče porovnání

vnitrostátních a mezistátních letů, všechny lety směřovaly mimo zemi, kde se letiště nachází, tedy mimo Spolkovou republiku Německo (viz příloha č. 20).

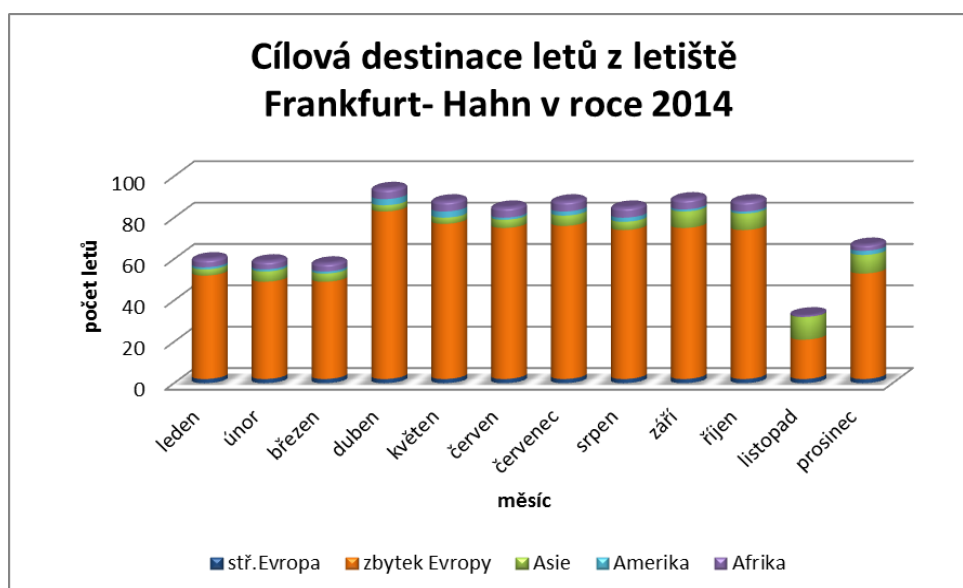
Graf č. 33



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

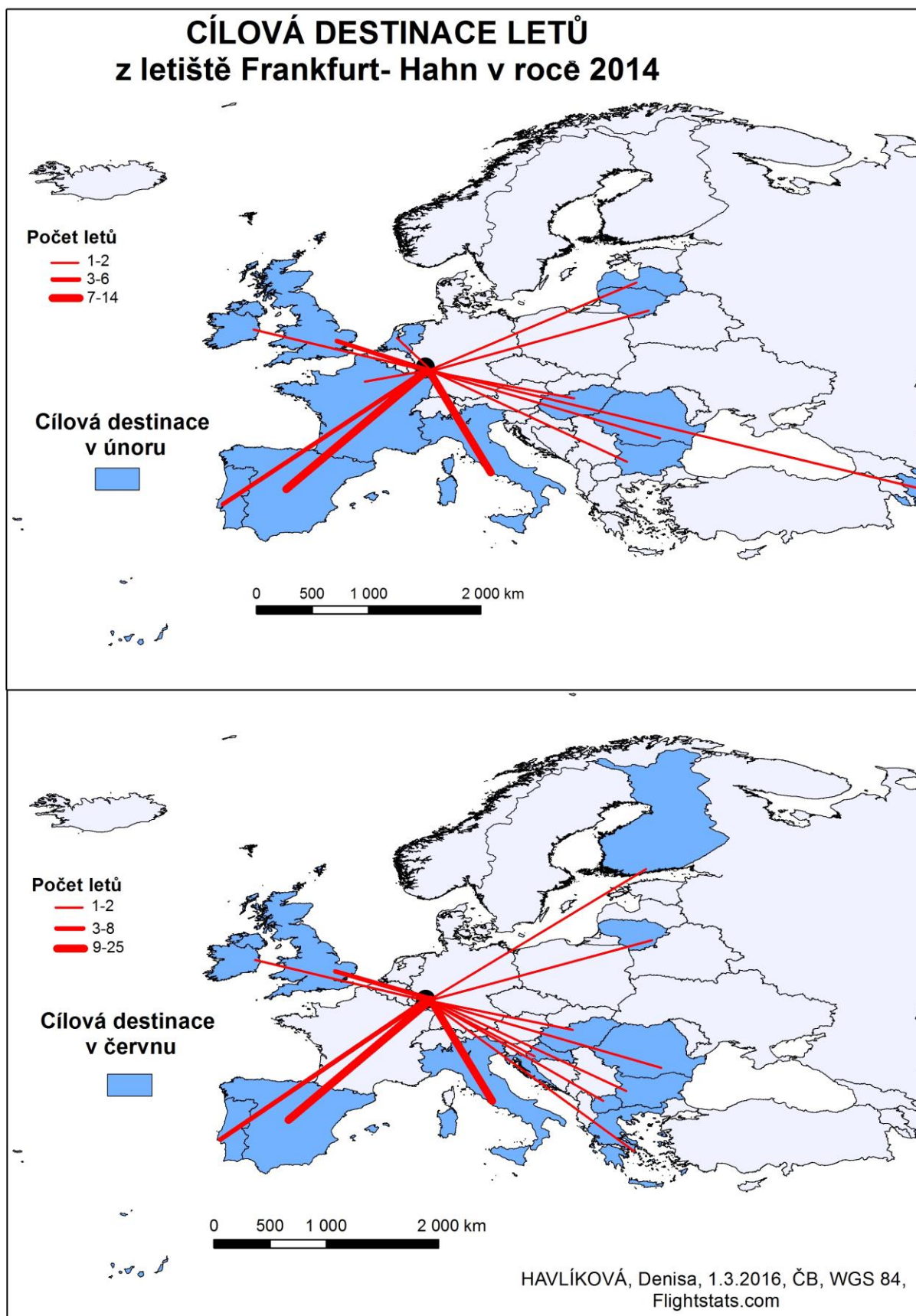
Vévodící destinací letů z letiště Frankfurt- Hahn ve sledovaném roce byly země ve zbytku Evropy, kam letělo 734 letů (82 %) z celkového počtu 894 (graf č. 3). U dalších destinací již takto vysoké hodnoty nebyly zaregistrovány. Druhou nejčastěji navštěvovanou destinací byly státy Asie, kam směřovalo 67 letů (přes 7 %). Poté to byla Afrika s 51 lety (téměř 6%) a státy střední Evropy s 24 lety (téměř 3 %). Nejméně letů, a to 18 (2 %), bylo uskutečněno do Ameriky, konkrétně do Severní Ameriky.

Graf č. 34



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Při porovnání sezónních rozdílů u dvou měsíců v roce (konkrétně v únoru a červnu) jsou vidět očividné změny (obrázek č. 13). Přestože první čtyři nejvíce navštěvované evropské státy byly stejné jak v únoru, tak i v červnu, počet letů do těchto zemí byl odlišný. Jedná se o Španělsko, Itálii, Velkou Británii a Portugalsko. U všech zmíněných zemí se množství letů v prvním letním měsíci zvýšilo. Dalším rozdílem oproti únoru byly lety směřující do Řecka, Chorvatska, Bulharska a Finska, avšak šlo pouze o 1 či 2 lety. Je zde opět evidentní působení letní sezóny, kdy v červnu došlo k nárůstu i novému objevení cílových destinací nacházejících se v jižní, jihovýchodní a západní Evropě. Tyto oblasti Evropy patří k nejoblíbenějším destinacím, které si cestující vybírají, pokud chtějí relaxovat či naopak sportovat, poznávat přírodní či historické hodnoty jiné země a mnoho dalších věcí.



5. ZÁVĚR

Předmětem této bakalářské práce bylo zkoumání vlivu letecké dopravy na cestovní ruch ve střední Evropě. Součástí této studie je charakteristika samotné letecké dopravy, její počátek, rozvoj, pozitiva, negativa, a také je zde vyličená úzká provázanost letecké přepravy s turismem. Co je důležité podotknout je to, že letecká doprava prošla velkou změnou od 70. let 20. století díky deregulaci i liberalizaci tohoto dopravního módu. Právě od této doby došlo k rapidnímu růstu využívání přepravy vzdušným prostorem. Důsledkem zmíněných procesů (liberalizace a deregulace) byly sítě typu hub-and-spoke, využívané především klasickými, síťovými dopravci, a sítě typu point-to-point, začali více preferovat ty nízkonákladoví. Právě nízkonákladové letecké společnosti zaznamenávají v posledních letech obrovský růst a ovlivňují i rozvoj sekundárních letišť, a to nejen ve střední Evropě, ale po celém světě. Tomu to stále se rozvíjejícímu typu leteckých společností, tedy nízkonákladovým, je věnována v práci samostatná kapitola. V této kapitole jsou popsány příčiny vzniku nízkonákladových dopravců, jejich rozvoj, čím se odlišují od klasických (vlajkových) dopravců, a také jsou zde vypsány nízkonákladové letecké společnosti operující na území Evropy.

V další části práce se nachází metodické postupy, které byly při psaní použity, a dle kterých se postupovalo. Jedná se o vymezení oblasti střední Evropy (státy Česká republika, Slovensko, Německo, Polsko, Rakousko a Maďarsko), o výběr letišť ve střední Evropě, způsob sběru dat (databáze Flightstats 2014) a o hypotézy. Je důležité zmínit, že letiště byla vybrána tak, aby byla heterogenní, od sebe navzájem odlišná. Odlišnost spočívala jak v lokalizaci a ve velikosti daného letiště, tak i v množství odbavených pasažérů a letů uskutečněných za rok.

Pro analytickou část, byly stanoveny dvě hypotézy. První z nich obsahovala zjištění, zda má sezóna vliv na nabídku spojů letecké dopravy ve střední Evropě. Bylo předpokládáno, že nabídka letů bude vyšší v období letní turistické sezóny, Vánoc a Velikonoc. Téměř u všech sledovaných letišť ve střední Evropě bylo nejvýznamnější působení léta. Vánoce a Velikonoce tak značný vliv neměly. Jediné letiště, kde byl vliv Vánoc opravdu markantní, bylo letiště Salzburg. Při porovnání měsíců února a června bylo zjištěno, že v prvním letním měsíci docházelo ke zvýšení nabídky leteckých spojů především do destinací v jižní a jihovýchodní Evropě (šlo především o státy jako Řecko, Itálie, Španělsko, Chorvatsko, Bulharsko a další). Méně, ale přece se objevilo i zvýšení počtu letů do států v západní a severní Evropě (Francie, Spojené království Velké Británie a Severního Irska, Norsko, Švédsko a další).

Co se týče porovnání nízkonákladových a klasických leteckých společností, vyšly poměrně zajímavé výsledky. Ve druhé hypotéze bylo předpokládáno, že díky tomu, že sítě typu point-to-point vystřídal sítě typu hub-and-spoke budou nízkonákladoví dopravci

dominovat u letišť, která jsou regionálního charakteru více než u velkých uzlových letišť. Toto tvrzení se také potvrdilo, a to u letišť Brno, Bratislava, Debrecen a Frankfurt- Hahn. U letišť jako jsou Pardubice a Rostock- Laage překvapivě převládal dopravce klasický, ačkoliv se jedná o letiště sekundární.

Dále je důležité podotknout, že se také projevilo působení sezóny na typ dopravce u více jak poloviny sledovaných letišť ve střední Evropě. K nárůstu počtu letů uskutečněných nízkonákladovou leteckou společností došlo především v období léta (někdy s přesahem až do září i října), a to téměř u všech letišť. Nicméně nejrapidnější nárůst byl zaznamenán u letiště Brno. Částečně se zde projevila i vliv Vánoc (letiště Salzburg) a Velikonoc (Frankfurt- Hahn, Bratislava a Varšava). Avšak podobná situace, kdy došlo ke zvýšení počtu letů v daném období, nastala i u klasických leteckých společností. Zvýšení počtu spojů ať tou či onou leteckou společností je spojeno s vyšším množstvím letů ve zmíněných obdobích.

Téměř u všech vybraných letišť dominovaly letecké spoje mimo zemi, ve které se letiště nachází, jinými slovy dominovaly lety mezistátní. Jediným letištem, kde převládaly lety vnitrostátní, bylo regionální letiště Rostok- Laage ve Spolkové republice Německo. Další letiště s vyšším počtem vnitrostátních letů bylo letiště Vídeň, Salzburg, Varšava a Praha. Všechna tato letiště jsou velká mezinárodní. Z výše uvedeného vyplývá, že vnitrostátní letecká doprava byla uskutečňována především ve státech, které jsou relativně rozsáhlé (kromě ČR a Rakouska). Větší množství vnitrostátních letů v České republice a Rakousku může být způsobeno tím, že se jedná o velká letiště v zemi, ze kterých jsou realizovány i pravidelné vnitrostátní linky. Skutečnost, že lety vnitrostátní povahy převládaly zejména ve větších státech, potvrzuje to, že je letecká doprava především využívána na střední a velké vzdálenosti. Zatímco v zemích, které nejsou velké svou rozlohou, si cestující vybírali jiný, mnohdy dostupnější druh dopravy. Z letišť Frankfurt- Hahn, Pardubice a Debrecen byly uskutečněny pouze lety mezistátní.

Při porovnání cílových destinací jednotlivých letů z vybraných letišť střední Evropy vyplynulo to, že téměř u všech letišť vévodily státy nacházející se v rámci celé Evropy. Je pozoruhodné, že jediným letištem, ze kterého směřovaly všechny spoje mimo Evropu, bylo letiště Pardubice. Z tohoto letiště letěla všechna letadla pouze do států nacházejících se v Asii. Převažující lety do zemí v rámci střední Evropy vykazovalo letiště Rostock- Laage a letiště Salzburg. U ostatních letišť byly převažující lety do států ve zbytku Evropy. Jiné cílové destinace, jako je Afrika a Amerika se objevily u velkých veřejných letišť (letiště Vídeň, Praha a Varšava) a překvapivě i u letiště Frankfurt- Hahn. Z letiště Salzburg byly lety uskutečněny pouze do Afriky, do Ameriky nikoliv. Vyšší počet letů, směřovaných do těchto destinací byl zaznamenán především v letní turistické sezóně. Na africkém kontinentě šlo především o jeho severní část (Egypt, Tunisko a Maroko) a na americkém kontinentě to byla zcela jednoznačně Severní Amerika (USA, Kanada). Je zcela zřejmé, že ve všech zjištěných faktech se výrazně odráží značná heterogenita vybraných letišť.

V úplném závěru práce lze tedy říci, že sezóna výrazně ovlivňovala nabídku leteckých spojů letecké dopravy letišť ve střední Evropě v roce 2014. Jednalo se především o letní sezónu, která měla značný vliv jak na samotné množství spojů, tak i na prostorové rozšíření letů do destinací nacházejících se po celém světě. Právě v období léta, které je považováno za hlavní turistickou sezónu v roce, se začaly objevovat mezi cílovými destinacemi ty státy, které jsou typické pro letní turistiku (zejména pro rekreaci u moře). Dále z výsledků jednoznačně vyplývá, že rozvoj menších, regionálních letišť ve střední Evropě úzce souvisí s rychle expandujícími a stále nově vznikajícími nízkonákladovými leteckými společnostmi. Typickým příkladem může být sledované letiště v Německu, a to letiště Frankfurt-Hahn. Ze všech výše zmíněných faktů vyplývá, že o vlivu letecké dopravy na cestovní ruch ve střední Evropě, ale i opačně, nelze vůbec pochybovat, jelikož tato dvě odvětví jsou vzájemně propojená.

6. LITERATURA

Knihy a odborné časopisy

1. ARAÑA, J. E., LEÓN, C. J. (2008): The Impact of Terrorism on Tourism Demand. *Annals of Tourism Research*, 35, č. 2, s. 299-315.
2. BÁČA, L. (2012): Cestovní ruch a letecká doprava. Bakalářská práce. Geografický ústav PpF MU, Brno, 55 s.
3. BIEGER, T., WITMMER, A. (2006): Air Transport and Tourism - Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12, č. 1, s. 40- 46.
4. BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. (2007): Letecká doprava II. Vysoká škola obchodní v Praze, o.p.s., Praha. 157 s.
5. BURGHOUWT, G., HUYS, M. (2003): Deregulation and the Consequences for Airport Planning in Europe. *DISP*, 154, č. 3 s. 37-45.
6. COOK, G. N., GOODWIN, J. (2008): Airline Networks: A Comparison of Hub-and-Spoke and Point-to-Point Systems Airline Networks: A Comparison of Hub-and-Spoke and Point-to-Point Systems. *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, 17, č. 2, s. 51-60.
7. ČERTÍK, M. A KOLEKTIV AUTORŮ (2001): Cestovní ruch- vývoj, organizace a řízení. Nakladatelství OFF, s.r.o., Praha. 352 s.
8. DOBRUSZKES, F. (2006): An analysis of European low-cost airlines and their network. *Journal of Transport Geography*, 14, č. 4, s. 249-264.
9. DOBRUSZKES, F. (2009): New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17, č. 6, s. 423-432.
10. DROBNÁ, D., MORÁVKOVÁ, E. (2004): Cestovní ruch. Fortuna, Praha, 205 s.
11. DUVAL, D. T. (2007): Tourism and transport: modes, networks and flows. Channel View Publications, Clevedon, 327 s.

12. GEHINOVÁ, B. (2008): Geografie cestovního ruchu: vymezení teritoriálních forem cestovního ruchu a hodnocení jejich funkcí v území. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, České Budějovice, 84 s.
13. HORÁK, S. (2006): Geografie cestovního ruchu Evropy. Nakladatelství Radek Drahný, Pardubice, 187 s.
14. JAKUBÍKOVÁ, D., JEŽEK, J., PAVLÁK, M. (1999): Cestovní ruch. Západočeská univerzita, Plzeň, 268 s.
15. KUBEŠA, T. (2012): Letecká doprava v Evropě – konkurenceschopnost ve srovnání s pozemní dopravou. Diplomová práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 101 s.
16. MICHÁLKOVÁ, M. (2011): Prostorové strategie nízkonákladových dopravců ve střední Evropě. Diplomová práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 97 s.
17. NEDVĚDOVÁ, K. (2011): Letecká doprava – sekundární letiště v Evropě. Diplomová práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 102 s.
18. NOVÁČEK, A. (2012): Dualita Evropy: historickogeografická analýza. Nakladatelství České geografické společnosti, edice Geographica, Praha, 241 s.
19. PÁSKOVÁ, M., ZELENKA, J. (2002): Výkladový slovník cestovního ruchu. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha, 448 s.
20. PONECHAL, L. (2006): Transformace destinací letecké dopravy. Bakalářská práce. Geografický ústav PřF MU, Brno, 55 s.
21. PRUŠA, J. A KOL. (2002): Letecká doprava. GAUDEAMUS, Hradec Králové, 90 s.
22. REGGIANI, A., SIGNORETTI, S., NIJKAMP, P., CENTO, A. (2009): Network measures in civil air transport: A case study of Lufthansa. Tinbergen Institute Discussion Paper, 48, č. 3, s. 257–282.
23. RODRIGUE, J. P., COMTOIS, C., SLACK, B. (2013): The Geography of Transport Systems, London, New York: Routledge, 416 s.

24. RYGLOVÁ, K. (2009): Cestovní ruch. Key Publishing, Ostrava, 187 s.
25. SEIDENGLANZ, D. (2008a): Geografie dopravy. In: Toušek, V., Kunc, J., Vystoupil, J. a kol.: Ekonomická a sociální geografie. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 231-267 s.
26. SEIDENGLANZ, D. (2008b): Typologie středoevropských měst podle dostupnosti letecké dopravy. *Miscellanea Geographica* 14, s. 143-148.
27. TOMAN, M. (2008): Prostorová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě. Diplomová práce. Katedra Regionální ekonomie a správy ESF MUNI, Brno, 84 s.
28. WILLIAMS, G. (2001): Will Europe's charter carriers be replaced by „no-frills scheduled airlines? *Journal of Air Transport Management*, 7, č. 5, s. 277-286.
29. ZÁVODA, M. (2006): Regulace, liberalizace a konkurence v letecké dopravě. Diplomová práce. Institut ekonomických studií FSV UK, Praha, 112 s.
30. ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART, M. (2008): Dopravní procesy v cestovním ruchu. ASPI, a.s., Praha, 280 s.

Internetové zdroje

1. Cornell University (2015): Hub-and-Spoke vs Point-to-Point Transport Networks, dostupné z: <http://blogs.cornell.edu/info2040/2011/09/14/hub-and-spoke-vs-point-to-point-transport-networks/> (3. 8. 2015).
2. CZEFRICA.com (2015): Aliance leteckých společností, dostupné z: <http://www.czefrica.com/cs/pro-snazsi-orientaci/38-zpravy/zpravy/280-aliance-leteckych-spolenosti.html> (21. 7. 2015).
3. Debrecen Airport (2014): History, dostupné z: <http://www.debrecenairport.com/history/> (20. 3. 2016).
4. Evropské spotřebitelské centrum ČR (2010): Vaše práva v letecké dopravě, dostupné z: <http://www.evropskyspotrebitel.cz/files/vase-prava-v-letecke-doprave-cz.pdf> (30. 7. 2015).

5. European Low Fares Airline Association (ELFAA) (2015): ELFAA Airline Members Statistics, dostupné z: <http://www.elfaa.com/statistics.htm> (24. 7. 2015).
6. Frankfurt- Hahn Airport (2015): About us, dostupné z: http://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=about_us&cc=en (20. 3. 2016).
7. HowStuffWorks (2015): How Airlines Work, dostupné z: <http://science.howstuffworks.com/transport/flight/modern/airline3.htm> (3. 8. 2015).
8. Letisko M. R. Štefánika Bratislava (2011) Profil spoločnosti, dostupné z: <http://www.bts.aero/o-spolocnosti/profil-spolocnosti/historia/> (20. 3. 2016).
9. Letiště Brno (2012): O letišti, dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/letiste/o-letisti/> (20. 3. 2016).
10. Letiště Pardubice (2016): O letišti, dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/historie-a-soucasnost> (20. 3. 2016).
11. Letiště V. Havla Praha (2015): O nás, <http://www.pragueairport.co.uk/cs/> (20. 3. 2016).
12. Ministerstvo vnitra České republiky (2015): Mezinárodní organizace a veřejná správa, dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/mezinarodni-spoluprace-92.aspx?q=Y2hudW09Nw%3D%3D> (24. 7. 2015).
13. Oneworld (2015): About Oneworld, dostupné z: <http://www.oneworld.com/general/about-oneworld/> (21. 7. 2015).
14. Planes.cz (2014): Foto, dostupné z: <http://www.planes.cz/cs/photos> (3. 8. 2015).
15. Salzburg Airport W. A. Mozart (2015): Facts and figures, dostupné z: <http://www.salzburg-airport.com/de/> (20. 3. 2016).
16. SkyTeam (2015): Organizace, členové SkyTeam, dostupné z: <http://www.skyteam.com/cs/About-us/Organization/History/> (21. 7. 2015).

17. Star Alliance (2015): About organisation, dostupné z:
<http://www.staralliance.com/en/about/organisation/> (21. 7. 2015).
18. The Geography of transport systems (2015): Airline Deregulation and Hub-and-Spoke Networks, dostupné z:
<https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/hubspokederegulation.html>
(3. 8. 2015).
19. The Qualiflyer Group (2008): Qualiflyer Group of Airlines,
dostupné z: <http://www.sr692.com/qualiflyer/group/> (21. 7. 2015).
20. The World Bank Group (2015): Data- Infrastructure- Air transport, passengers carried, dostupné z:
<http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=2&type=metadata&series=IS.AIR.PSGR> (30. 7. 2015).
21. Vienna International Airport (2016): Company- facts,
dostupné z:
http://www.viennaairport.com/en/company/flughafen_wien_ag/fwag_group_facts_figures (20. 3. 2016).
22. Wikipedia (2015): Wings Alliance,
dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Wings_Alliance (21. 7. 2015).
23. Wikipedia (2016a): Rostock- Laage Airport,
dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Rostock%E2%80%93Laage_Airport
(20. 3. 2016).
24. Wikipedia (2016b): Warsaw Chopin Airport,
dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Warsaw_Chopin_Airport (20. 3. 2016).

7. SEZNAM OBRÁZKŮ, TABULEK A GRAFŮ

Obrázek č. 1: Struktura sítí před a po deregulaci letecké dopravy.....	18
Obrázek č. 2: Počet pohybů letadel na vybraných letištích ve střední Evropě v roce 2014	30
Obrázek č. 3: Počet pasažérů na vybraných letištích ve střední Evropě v roce 2014.....	30
Obrázek č. 4: Cílová destinace letů z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	34
Obrázek č. 5: Cílová destinace letů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	39
Obrázek č. 6: Cílová destinace letů z letiště Pardubice v roce 2014.....	41
Obrázek č. 7: Cílová destinace letů z letiště v Bratislavě v roce 2014.....	45
Obrázek č. 8: Cílová destinace letů z letiště Vídeň v roce 2014.....	50
Obrázek č. 9: Cílová destinace letů z letiště Salzburg v roce 2014.....	54
Obrázek č. 10: Cílová destinace letů z letiště Varšava v roce 2014.....	58
Obrázek č. 11: Cílová destinace letů z letiště Debrecen v roce 2014.....	61
Obrázek č. 12: Cílová destinace letů z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	65
Obrázek č. 13: Cílová destinace letů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	69
Tabulka č. 1: Nízkonákladové letecké společnosti operující v Evropě v roce 2004.....	23
Tabulka č. 2: Podíl letecké dopravy na mezinárodním cestovním ruchu ve vybraných zemích v roce 2000.....	25
Graf č. 1: Vývoj počtu přepravených osob leteckou dopravou ve světě v letech 1970 až 2014.....	11
Graf č. 2: Počet odletů z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	31
Graf č. 3: Typ dopravce- letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	32
Graf č. 4: Vnitrostátní x Mezistátní let z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	32
Graf č. 5: Cílová destinace letů z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	33
Graf č. 6: Počet odletů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	36
Graf č. 7: Typ dopravce- letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	36
Graf č. 8: Vnitrostátní x Mezistátní let z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	37
Graf č. 9: Cílová destinace letů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	38
Graf č. 10: Počet odletů z letiště Pardubice v roce 2014.....	40
Graf č. 11: Počet odletů z letiště v Bratislavě v roce 2014.....	42
Graf č. 12: Typ dopravce- letiště v Bratislavě v roce 2014.....	43
Graf č. 13: Vnitrostátní x Mezistátní let z letiště v Bratislavě v roce 2014.....	43
Graf č. 14: Cílová destinace letů z letiště v Bratislavě v roce 2014.....	44
Graf č. 15: Počet odletů z letiště Vídeň v roce 2014.....	46
Graf č. 16: Typ dopravce- letiště Vídeň v roce 2014.....	47
Graf č. 17: Vnitrostátní x Mezistátní let z letiště Vídeň v roce 2014.....	48
Graf č. 18: Cílová destinace letů z letiště Vídeň v roce 2014.....	48

Graf č. 19: Počet odletů z letiště Salzburg v roce 2014.....	51
Graf č. 20: Typ dopravce- letiště Salzburg v roce 2014.....	52
Graf č. 21: Vnitrostátní x Mezinárodní let z letiště Salzburg v roce 2014.....	52
Graf č. 22: Cílová destinace letů z letiště Salzburg v roce 2014.....	53
Graf č. 23: Počet odletů z letiště Varšava v roce 2014.....	55
Graf č. 24: Typ dopravce- letiště Varšava v roce 2014.....	56
Graf č. 25: Vnitrostátní x Mezinárodní let z letiště Varšava v roce 2014.....	56
Graf č. 26: Cílová destinace letů z letiště Salzburg v roce 2014.....	57
Graf č. 27: Počet odletů z letiště Debrecen v roce 2014.....	59
Graf č. 28: Počet odletů z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	62
Graf č. 29: Typ dopravce- letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	63
Graf č. 30: Vnitrostátní x Mezinárodní let z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	63
Graf č. 31: Cílová destinace letů z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	64
Graf č. 32: Počet odletů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	66
Graf č. 33: Typ dopravce- letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	67
Graf č. 34: Cílová destinace letů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	67
 Příloha č. 1: Letadlo DC2 (vlevo) a DC3 (vpravo).....	80
Příloha č. 2: Letadla DC4 (vlevo) a DC6 (vpravo).....	80
Příloha č. 3: Cílová destinace letů z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	80
Příloha č. 4: Cílová destinace letů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	81
Příloha č. 5: Cílová destinace letů z letiště Bratislava v roce 2014.....	81
Příloha č. 6: Cílová destinace letů z letiště Vídeň v roce 2014.....	81
Příloha č. 7: Cílová destinace letů z letiště Salzburg v roce 2014.....	82
Příloha č. 8: Cílová destinace letů z letiště Varšava v roce 2014.....	82
Příloha č. 9: Cílová destinace letů z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	83
Příloha č. 10: Cílová destinace letů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	83
Příloha č. 11: Souhrnná tabulka letů z letiště V. Havla Praha v roce 2014.....	84
Příloha č. 12: Souhrnná tabulka letů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014.....	84
Příloha č. 13: Souhrnná tabulka letů z letiště Pardubice v roce 2014.....	85
Příloha č. 14: Souhrnná tabulka letů z letiště Bratislava v roce 2014.....	85
Příloha č. 15: Souhrnná tabulka letů z letiště Vídeň v roce 2014.....	86
Příloha č. 15: Souhrnná tabulka letů z letiště Salzburg v roce 2014.....	86
Příloha č. 17: Souhrnná tabulka letů z letiště Varšava v roce 2014.....	87
Tabulka č. 18: Souhrnná tabulka letů z letiště Debrecen v roce 2014.....	87
Příloha č. 19: Souhrnná tabulka letů z letiště Rostock- Laage v roce 2014.....	88
Příloha č. 20: Souhrnná tabulka letů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014.....	88

8. PŘÍLOHY

Příloha č. 1: Letadlo DC2 (vlevo) a DC3 (vpravo)



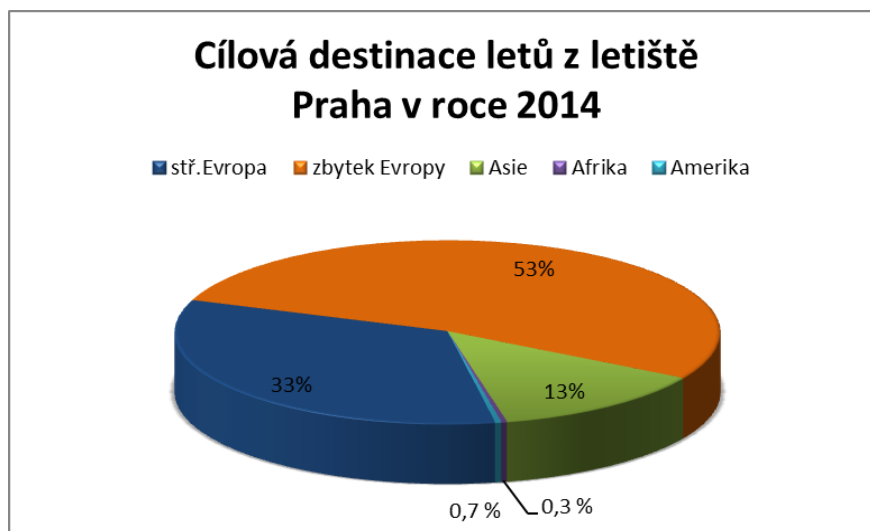
Zdroj: Planes.cz (2014)

Příloha č. 2: Letadla DC4 (vlevo) a DC6 (vpravo)



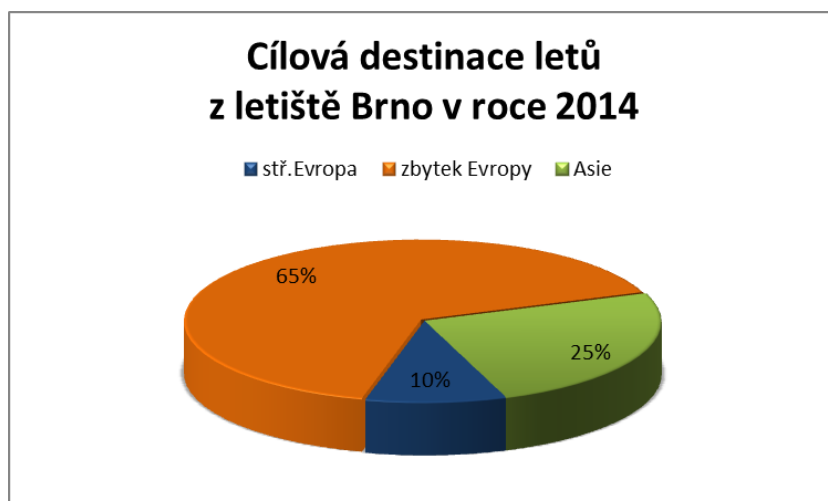
Zdroj: Planes.cz (2014)

Příloha č. 3



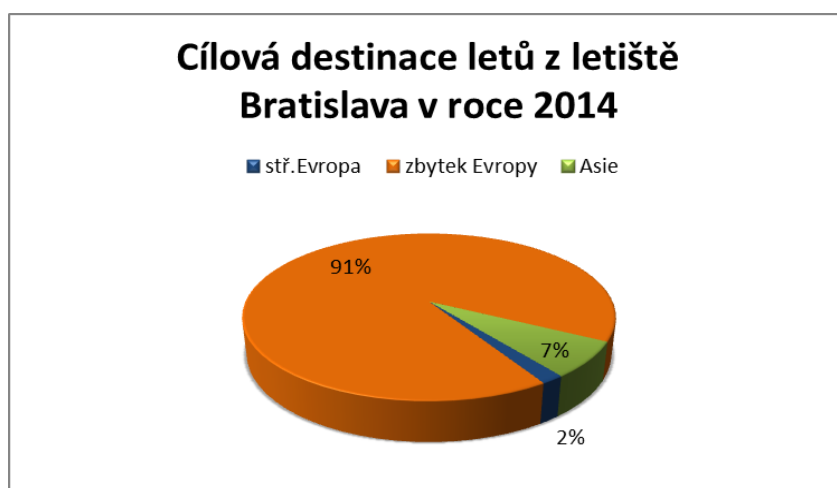
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 4



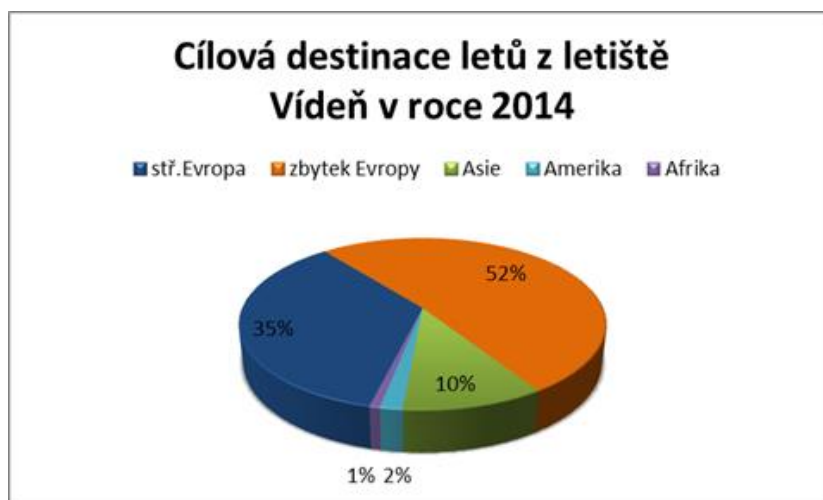
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 5



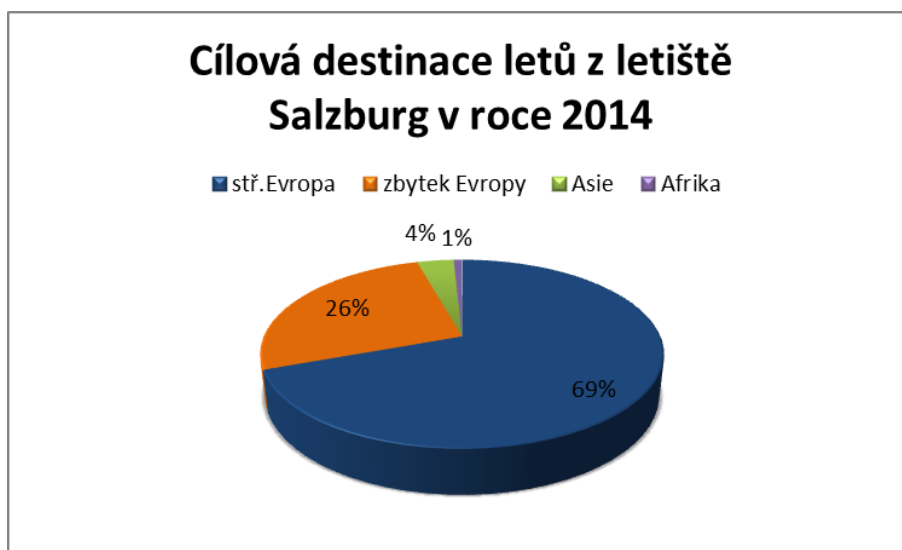
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 6



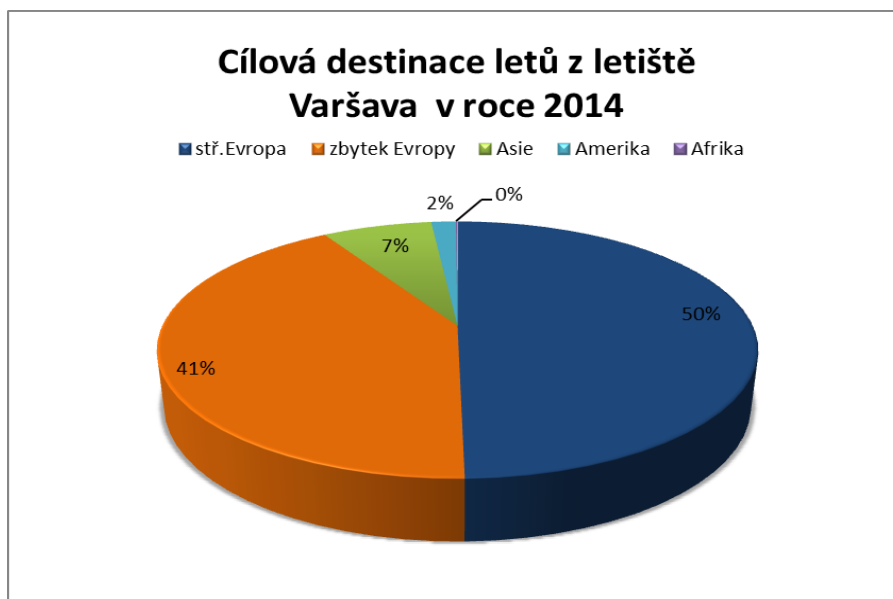
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 7



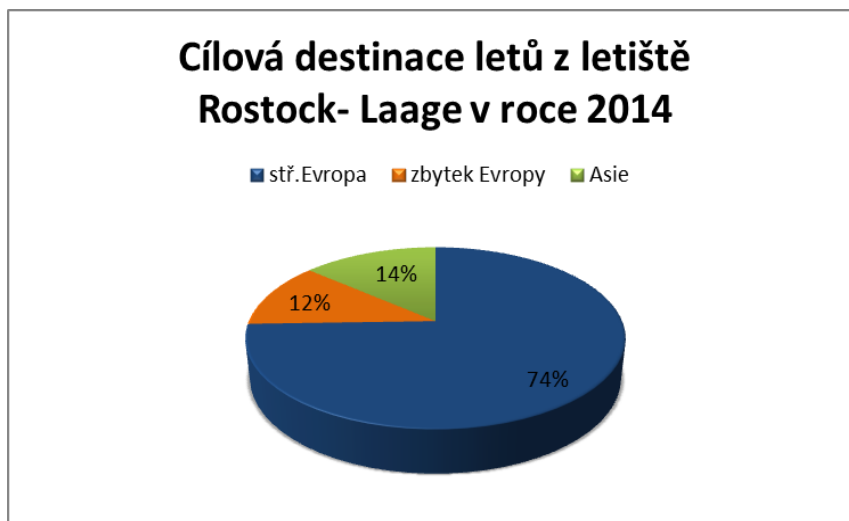
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 8



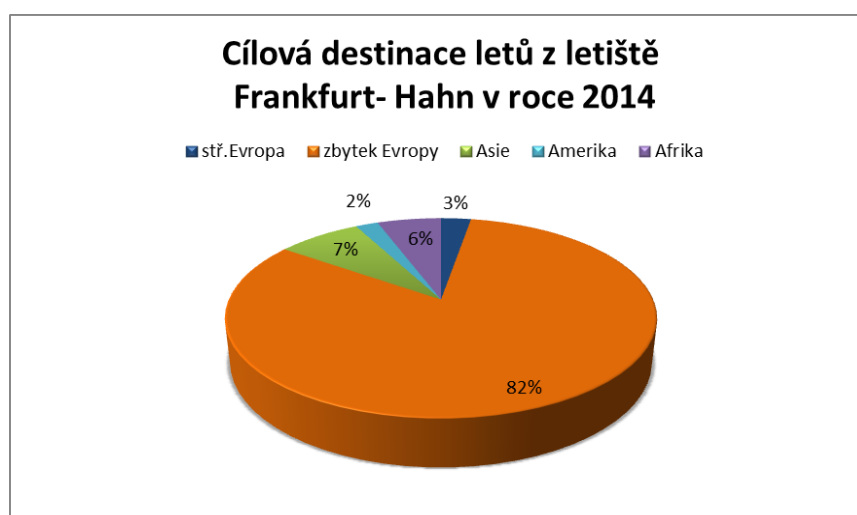
Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 9



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 10



Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 11: Souhrnná tabulka letů z letiště V. Havla Praha v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	683	679	771	819	894	987	960	935	991	861	728	730	10038
klasický	589	581	649	648	710	763	749	739	768	696	595	593	8080
nízkonákladový	94	98	122	171	184	224	211	196	223	165	133	137	1958
vnitrostátní	8	4	20	18	20	21	22	14	22	21	18	15	203
mezistátní	675	675	751	801	874	966	938	921	969	840	710	715	9835
stř.Evropa	250	258	292	274	330	302	289	257	301	296	250	244	3343
zbytek Evropy	326	329	373	425	444	540	543	550	560	448	380	397	5315
Asie	107	92	105	118	118	132	115	115	117	113	94	84	1310
Afrika	x	x	1	2	2	4	4	4	4	4	4	4	33
Amerika	x	x	x	x	x	9	9	9	9	x	x	1	37

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 12: Souhrnná tabulka letů z letiště Brno- Tuřany v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	6	6	6	7	7	25	20	21	21	6	5	6	136
klasický	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	20
nízkonákladový	4	4	4	5	5	24	19	19	20	5	3	4	116
vnitrostátní	x	X	x	x	x	6	2	2	2	x	x	x	12
mezistátní	6	6	6	7	7	19	18	19	19	6	5	6	124
stř.Evropa	x	X	x	x	x	6	2	2	2	1	x	x	13
zbytek Evropy	4	4	4	5	5	14	13	15	14	4	3	4	89
Asie	2	2	2	2	2	5	5	4	5	1	2	2	34
Afrika	x	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Amerika	x	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 13: Souhrnná tabulka letů z letiště Pardubice v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	7	6	8	7	8	5	5	5	5	5	5	5	71
klasický	7	6	8	7	8	5	5	5	5	5	5	5	71
nízkonákladový	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
vnitrostátní	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
mezistátní	7	6	8	7	8	5	5	5	5	5	5	5	71
stř.Evropa	7	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	7
zbytek Evropy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Asie	7	6	8	7	8	5	5	5	5	5	5	5	71
Afrika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Amerika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 14: Souhrnná tabulka letů z letiště M. R. Štefánika Bratislava v roce 2014

	Leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	23	21	21	27	25	27	28	28	27	30	9	23	289
klasický	3	2	2	2	2	1	1	1	1	4	2	3	24
nízkonákladový	20	19	19	25	23	26	27	27	26	26	7	20	265
vnitrostátní	X	x	x	x	x	x	x	x	x	1	x	x	1
mezistátní	23	21	21	27	25	27	28	28	27	29	9	23	288
stř.Evropa	X	x	x	x	x	x	x	x	x	4	1	x	5
zbytek Evropy	20	19	19	25	23	26	27	27	26	25	7	20	264
Asie	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	3	20
Afrika	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Amerika	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 15: Souhrnná tabulka letů z letiště Vídeň v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	1708	1689	1786	1867	1988	2072	2036	2001	2075	1990	1751	1736	22699
klasický	1611	1583	1613	1738	1847	1907	1881	1836	1909	1833	1645	1634	21037
nízkonákladový	97	106	173	129	141	165	155	165	166	157	106	102	1662
vnitrostátní	113	108	121	123	139	129	111	108	130	126	114	109	1431
mezistátní	1595	1581	1665	1744	1849	1943	1925	1893	1945	1864	1637	1627	21268
stř.Evropa	601	626	669	615	698	712	680	684	713	712	673	655	8038
zbytek Evropy	855	834	881	1008	1055	1102	1100	1043	1110	1040	859	827	11714
Asie	215	201	204	195	190	207	199	219	196	183	179	204	2392
Amerika	24	19	24	31	35	33	37	39	38	38	30	33	381
Afrika	13	9	8	18	10	18	20	16	18	17	10	17	174

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 16: Souhrnná tabulka letů z letiště W. A. Mozarta Salzburg v roce 2014

	Leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	177	182	183	136	134	154	155	148	154	132	137	185	1877
klasický	130	130	138	116	120	130	134	126	130	117	125	129	1525
nízkonákladový	47	52	45	20	14	24	21	22	24	15	12	56	352
vnitrostátní	21	24	19	23	26	25	25	25	25	25	32	24	294
mezistátní	156	158	164	113	108	129	130	123	129	107	105	161	1583
stř.Evropa	99	99	110	105	111	111	108	108	111	108	117	116	1303
zbytek Evropy	61	80	63	29	18	37	42	33	35	18	15	62	493
Asie	17	3	10	1	4	4	4	6	6	4	3	4	66
Amerika	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Afrika	X	x	x	1	1	1	2	2	2	2	2	2	15

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 17: Souhrnná tabulka letů z letiště Frédérica Chopina Varšava v roce 2014

	Leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	661	675	687	621	858	873	850	859	908	872	766	790	9420
klasický	621	636	614	562	797	807	789	799	842	810	707	731	8715
nízkonákladový	40	39	73	59	61	66	61	60	66	62	59	59	705
vnitrostátní	108	101	95	68	108	110	120	111	122	119	101	103	1266
mezistátní	553	574	592	553	750	763	730	748	786	753	665	687	8154
stř.Evropa	326	342	351	304	429	434	437	409	445	439	386	378	4680
zbytek Evropy	272	273	274	267	355	363	323	365	377	364	328	355	3916
Asie	51	52	51	46	59	57	68	65	66	57	46	47	665
Amerika	12	8	11	4	15	18	20	18	18	11	5	9	149
Afrika	X	x	x	x	x	1	2	2	2	1	1	1	10

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 18: Souhrnná tabulka letů z letiště Debrecen v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	44
klasický	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
nízkonákladový	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	44
vnitrostátní	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
mezistátní	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	44
stř.Evropa	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
zbytek Evropy	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	44
Asie	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Amerika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Afrika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 19: Souhrnná tabulka letů z letiště Rostock- Laage v roce 2014

	leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	4	4	4	1	5	5	5	5	5	5	4	4	51
klasický	2	2	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	29
nízkonákladový	2	2	2	x	2	2	2	2	2	2	2	2	22
vnitrostátní	3	3	3	x	4	4	4	4	4	4	2	3	38
mezistátní	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	13
stř.Evropa	3	3	3	x	4	4	4	4	4	4	2	3	38
zbytek Evropy	1	1	1	1	x	x	x	x	x	x	1	1	6
Asie	x	x	x	x	1	1	1	1	1	1	1	x	7
Afrika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
Amerika	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

Příloha č. 20: Souhrnná tabulka letů z letiště Frankfurt- Hahn v roce 2014

	Leden	únor	březen	duben	květen	červen	červenec	srpen	září	říjen	listopad	prosinec	celkem
počet odletů	60	59	58	94	88	85	88	85	89	88	33	67	894
klasický	7	8	7	7	9	6	11	6	10	8	12	14	105
nízkonákladový	53	51	51	87	79	79	77	79	79	80	21	53	789
vnitrostátní	0	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0
mezistátní	60	59	58	94	88	85	88	85	89	88	33	67	894
stř.Evropa	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24
zbytek Evropy	50	47	47	81	75	73	74	72	73	72	19	51	734
Asie	3	5	4	3	3	4	5	4	8	8	11	9	67
Amerika	1	1	1	3	3	1	2	2	1	1	x	2	18
Afrika	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	1	3	51

Zdroj: Flightstats (2014), vlastní zpracování

