



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

PROSTOROVÁ ANALÝZA LETECKÉ DOPRAVY NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ

Vypracoval: Petra Vondráková
Vedoucí práce: doc. RNDr. Stanislav Kraft, Ph.D.

České Budějovice 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci na téma *Prostorová analýza letecké dopravy na Blízkém východě* 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, archivovaných fakultou 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.....

.....

Petra Vondráková

Poděkování

Ráda bych vyjádřila své poděkování panu doc. RNDr. Stanislavu Kraftovi, Ph.D. za jeho odborné vedení mé bakalářské práce, cenné rady, ochotu, vstřícnost a čas, který mi věnoval během zpracovávání této práce.

Dále poděkování věnuji mé rodině, která mě během studia a psaní této práce podporovala.

VONDRÁKOVÁ, P. (2023): Prostorová analýza letecké dopravy na Blízkém východě. Bakalářská práce. Katedra geografie, Pedagogická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, 70 s.

Práce se zabývá prostorovou analýzou na Blízkém východě. Cílem práce je analyzovat změny v letecké dopravě na Blízkém východě ve třech obdobích. Pro porovnání, jak si vedla letecká doprava na začátku jejího rozmachu, byl vybrán rok 2004. Rok 2019 ukazuje globálně leteckou dopravu na jejím vrcholu, nejen na Blízkém východě. Poté práce poukazuje na fakt, že leteckou dopravu je snadné zpomalit či ji zcela pozastavit, to se stalo kvůli pandemii v roce 2020. Analytická část se skládá z komentářů k vytvořeným mapovým výstupů na základě získaných dat z ICAO (data +). V závěru jsou shrnuty největší rozdíly v letecké dopravě na Blízkém východě.

Klíčová slova: letecká doprava, Blízký východ, osobní letecká doprava, letiště, deregulace, liberalizace, pandemie Covid-19, počet cestujících

VONDRAKOVA, P. (2023): Spatial analysis of air transport in the Middle East. Bachelor thesis. Department of Geography, Faculty of Education, University of South Bohemia in České Budějovice, 70 p.

The thesis deals with spatial analysis of air transport in the Middle East. The goal of bachelor thesis is to analyse changes in the air transportation in the Middle East in three periods of time. To represent the boom of the air transport, year 2004 has been chosen. Year 2019 shows the air transportation at its peak, not only in the Middle East, but also globally. The thesis points out the fact, how easily the air transportation could be slow down or completely stopped by unexpected events such as the Covid-19 pandemic in 2020. The analytic part of the work consists of comments to the generated map outputs based on obtained data from ICAO (data +). In conclusion, the greatest differences in air transport in the Middle East are summarised.

Keywords: air transport, Middle East, passenger air transport, airports, deregulation, liberalisation, Covid-19 pandemic, number of passengers

Obsah

1. ÚVOD	7
2. TEORETICKÁ ČÁST	9
2.1 Charakteristika a význam letecké dopravy	9
2.1.1 Prostorová organizace letecké dopravy ve světě	13
2.2 Současné změny v letecké dopravě	17
2.2.1 Deregulace a liberalizace odvětví	17
2.2.2 Uspořádání leteckých sítí	19
2.2.3 Nízkonákladový dopravci	20
2.2.4 Letecké aliance	20
2.2.5 Obecné dopady pandemie Covid-19 na leteckou dopravu	21
2.3 Charakteristika letecké dopravy makroregionu Blízký východ	22
2.4 Hypotézy práce	24
3. METODIKA	25
4. ANALYTICKÁ ČÁST	27
4.1 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Bahrajn	27
4.2 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Egypt	30
4.3 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Irák	32
4.4 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Írán	34
4.5 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Izrael	36
4.6 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Jemen	38
4.7 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Jordánsko	39
4.8 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Katar	41
4.9 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Kuvajt	43
4.10 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Libanon	45
4.11 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Libye	47
4.12 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Omán	49
4.13 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Saúdská Arábie	51
4.14 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Sýrie	54
4.15 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Spojené arabské emiráty	56
4.16 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Turecko	58
4.17 Syntéza hlavních změn letecké dopravy na Blízkém východě	60
5. ZÁVĚR	62
6. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE	64
7. SEZNAM MAP, TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A PŘÍLOH	68

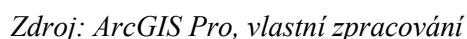
1. ÚVOD

Letecká doprava patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím druhům dopravy. Letecká doprava se zaměřuje především na přepravu osob na delší vzdálenosti, zejména přes oceán (moře), ale můžeme ji využít i na přepravu nákladu, což je ale velice náročné, proto se používá pouze v nejnutnějších situacích (např. přeprava pomoci při katastrofách, vojenská přeprava), pro urgentní zásilky (pošta) nebo pro přepravu zboží, které nemá dlouhou trvanlivost a podléhá zkáze. V současné době se její průměrná přepravní vzdálenost pohybuje okolo cca 1200 km (Kraft 2017). Největší rozmach využití letecké dopravy můžeme vidět v 70. letech 20. století. Můžeme říct, že počet přepravovaných je stále extenzivní, ačkoliv byl tento trend v některých etapách zpomalován z důvodu strachu z teroristických útoků či finančními krizemi. Poslední výkyv v nárůstu přepravovaných jsme mohli pozorovat v období pandemie Covid-19, která začala v roce 2020. Letecká doprava je rozmístěna na světě poměrně nerovnoměrně. Letecká doprava využívá letové koridory (letové dráhy), díky kterým se trasy co nejméně liší od ortodromy.

V posledních desetiletích došlo k významným změnám, které ovlivnily dnešní uspořádání letecké dopravy. Jednou ze změn byla deregulace letecké dopravy, tj. řada opatření, které dovolují leteckým společnostem nabízet letecké spoje na libovolné trase, za libovolnou cenu a v zemích, které svůj trh deregulovaly (Seidenglanz 2010). Před deregulací se víceméně létalo pouze na území domovského státu a byla zde jedna velká národní letecká společnost, bilaterální smlouvy sloužily k mezinárodní letecké dopravě a byly zakládány mezi konkrétními státy. V posledních letech jsou zřizovány tzv. nízkonákladové letecké společnosti, které nabízejí poměrně nízké ceny letenky, ale není v ceně skoro žádný servis a většinou se smí cestovat pouze s příručním zavazadlem nebo za příplatek s větším zavazadlem. Před deregulací bylo velké množství přímých letů mezi jednotlivými letišti, tomuto systému říkáme *point-to-point*. Na flexibilnější systém se přešlo až po deregulaci, a podle O'Kellyho (1998) ho nazýváme *hub-and-spoke*.

Bakalářská práce je zaměřena na prostorovou analýzu letecké dopravy makroregionu Blízký východ v letech 2004, 2019 a 2020. Sledovaný makroregion se skládá z těchto států: Bahrajn, Egypt, Irák, Írán, Izrael, Jemen, Jordánsko, Katar, Kuvajt, Libanon, Libye, Omán, Saúdská Arábie, Sýrie, Spojené arabské emiráty a Turecko (viz mapa č. 1). Makroregiony jsou často používány pro vymezení podobných celků ve světě, které se navzájem často i podstatně liší. Poté je možné přidávat detailnější informace o zemích, které takové

Mapa č. 1: Vymezení států Blízkého východu



2. TEORETICKÁ ČÁST

Následující část se bude věnovat teoretické části bakalářské práce. Blíže se popíše charakteristika a význam letecké dopravy, její prostorové rozmístění ve světě, změny v letecké dopravě, jako jsou deregulace, liberalizace, letecké aliance atd. Dále si přiblížíme dopady pandemie Covid-19 na leteckou dopravu a v neposlední řadě charakterizuje leteckou dopravu na Blízkém východě.

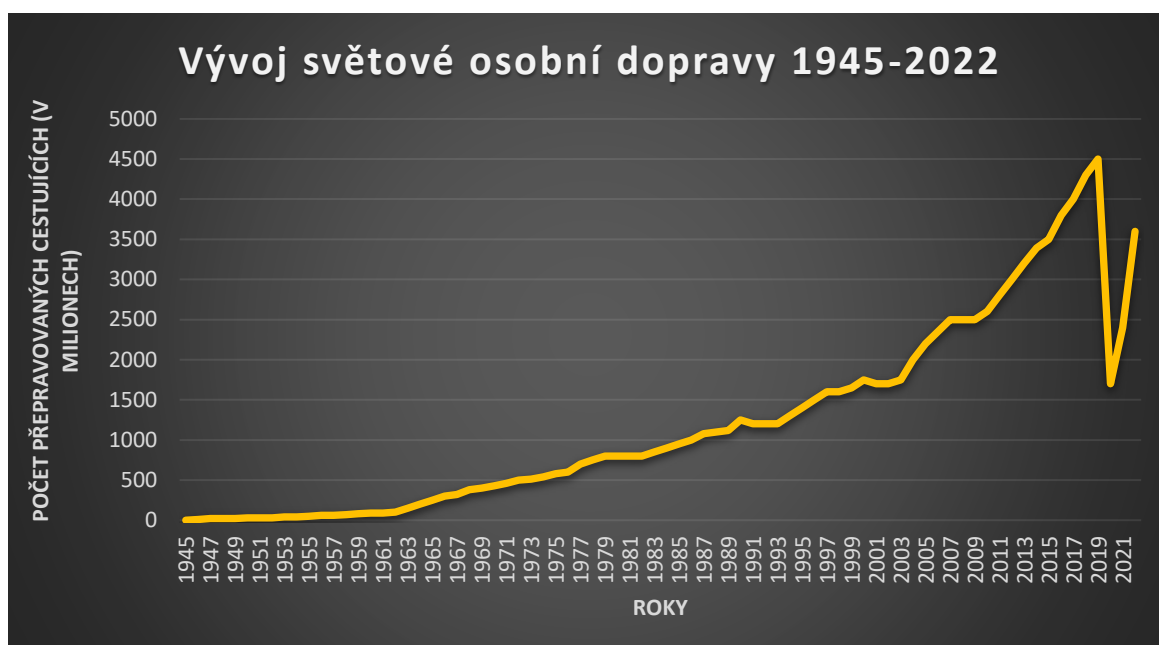
2.1 Charakteristika a význam letecké dopravy

Doprava je velmi důležitá pro rozvoj společnosti, bez které by se nerozvíjel ani obchod či města (Green, Wegener 1997). Přičemž se letecká doprava řadí mezi nejdynamičtěji rozvíjející se složky dopravy, a to hlavně díky znakům globalizačního procesu je znatelný, rychlý a poměrně prudký rozvoj. Jako první letecká společnost byla založena ve Spojených státech amerických společnost Pan American Airways, známá jako Pan Am. Založena byla již ve třicátých letech 20. století a působila do roku 1991, kdy zanikla. Společnost byla založena za účelem přepravy americké pošty na Kubu a přinesla letecké dopravě řadu technických inovací, mezi které řadíme i navádění letadel ze země. Nizozemská společnost KLM Royal Dutch Airlines se řadí mezi nejstarší společnosti, které jsou využívány do současnosti (Průša a kol. 2002). Společnost KLM Royal Dutch Airlines byla založena roku 1919 a první let se uskutečnil 17. května 1920 z Londýna na amsterdamské letiště Schiphol.

Elementárně se letecká doprava využívá k přepravě osob na delší vzdálenosti, zejména přes oceán (moře), ale může se využívat i na přepravu nákladu, což je ale velice náročné, proto se používá pouze v nejnutnějších situacích (např. přeprava pomoci při katastrofách, vojenská přeprava), pro urgentní zásilky (pošta) nebo pro přepravu zboží, které nemá dlouhou trvanlivost a podléhá zkáze. Průměrná přepravní vzdálenost se v dnešní době pohybuje okolo 1 200 km. Jeden z enormních rozvojų můžeme datovat od 70. let 20. století a tento rozvoj se projevoval nejvíce na počtu přepravovaných pasažérů. Kraft (2017) říká, že rozvoj byl dán řadou příčin vnější (růst disponibilních příjmů obyvatel, rozvoj globálního cestovního ruchu atd.) i vnitřní povahy. Zahrnující relativní pokles ceny leteckého paliva a větší sedadlovou kapacitu letadel. Velký vliv na rozvoj letecké dopravy má jev nazývaný globalizace, který můžeme chápat jako propojenost světa do jedné

společnosti fungující spolu (Button 2008). Pro Kořeného (2011) globalizace je „odstranění bariér pro obchod a mobilitu kapitálu společně s nevyhnutelným technologickým pokrokem a stálým poklesem nákladů na dopravu a komunikaci“. Globalizaci můžeme také chápat jako snahu od sjednocení světa, ale ne všechny města či regiony jsou do systému zapojeny. Podle Lněničky (2011) globalizace prohlubuje nerovnoměrný geografický rozvoj. Letecká doprava vede k rozvoji globalizace, a naopak globalizace přispívá k rozšiřování letecké dopravy a pomáhá vytvořit nové letecké sítě. Mezi další faktory, které přispívají k rozmachu letecké dopravy, o kterých mluví Graham (1998, 2001) patří pokles cen letenek, technické pokroky a tím měnící se nabídka služeb leteckých společností a v neposlední řadě i růst příjmů obyvatel.

Graf 1: Vývoj počtu cestujících v globální letecké dopravě 1945-2022 (v mil. osob)



Zdroj: ICAO, vlastní zpracování

Počet cestujících stále roste, i když křivka ukazující počet cestujících byla několikrát zpomalena či zastavena kvůli několika faktorům. Jako byla a stále může být například finanční krize, strach z teroristických útoků či z nemoci jako je například Covid-19. Jak můžeme vidět na obrázku níže, tak za největší milníky stále se zvyšujícího počtu cestujících odpovídají následující příčiny: ropná krize v roce 1973, Íránsko-irácká válka v letech 1980-1988, válka v Perském zálivu v letech 1990-1991, asijská finanční krize v roce 1997, teroristický útok na obchodní centra v New Yorku 11. září 2001, epidemie respiračního

onemocnění SARS 2002-2004 (nejvíce rozšířena v roce 2003), finanční krize v roce 2008 a zatím největší pokles zažila letecká doprava v období epidemie Covid-19, která započala v roce 2020 a dá se říct, že trvá dodnes, tj. do roku 2022. Ale z obrázku č. 1 je jasné, že se letecká doprava poměrně rychle dostává ze všech propadů a křivka přepravených cestujících opět výrazně stoupá. Letecký provoz je ovlivněn počasím, kvůli kterému mají lety často posunutý čas odletu, anebo je let dokonce úplně zrušen. Přírodní živly mají mnohem horší následky na letecký provoz, protože například sopečný popel v atmosféře pozastaví provoz i na několik dní.

Současnou leteckou dopravu lze charakterizovat hned podle několika hledisek. Čím dál tím více se stává masově využívaným celosvětově dopravním módem a nyní můžeme tvrdit, že je cenově dostupná pro všechny ekonomické vrstvy společnosti vyspělých zemí, a to za účelem soukromých cest nebo i obchodních cest (Mrázková 2019). V dnešní době můžeme vidět mezi sebou bojovat o nadvládu tzv. klasické dopravce a nízkonákladové dopravce, kteří chtějí získat co největší zisk díky přepravovaným cestujícím. Stojí proti sobě, ale zároveň jsou na jedné vlně, protože jejich soupeřením dělají reklamu letecké dopravě a tím získávají více cestujících. Když hovoříme o letecké dopravě, hovoříme o nejkompexnějším odvětví nejen dopravy, ale všech ekonomických činností, kde je zapotřebí vysoká odbornost a zarputilost zaměstnanců a k realizaci je potřeba velké množství subjektů. Podíváme-li se na leteckou dopravu z pohledu cestujících, tak největší požadavky jsou kladeny především na bezpečnost, kvalitu a komfort. Proto můžeme konstatovat, že se jedná o jedno z nejvíce finančně nákladných odvětví celé dopravy, ale ne každé letiště je vybaveno stejně a nemá stejné služby, tudíž vidíme i strukturální rozdíly uvnitř tohoto odvětví. Ve vyspělých zemí stát zastává pouze řídicí funkce, naopak v méně vyspělých zemí stát vlastní letiště, letecké dopravce a plně zasahuje do chodu stát.

Jako největší problém bereme negativní dopad na životní prostředí. Štecová (2015) ve své studii uvádí, že činitelů s negativním dopadem na životní prostředí je mnoho a patří mezi ně zejména emise produkované při spalování pohonných hmot, hluk letadel a znečišťování okolí letišť. Nové inovace, které jsou vyvíjeny výrobci letadel, mají za úkol konstruovat letadla tak, aby měla nižší spotřebu pohonných hmot a aby dosahovala nižší hodnoty hluku, aby cestující měli co největší komfort a bezpečí a snaží se zvýšit kapacitu letadel. Na hlavních leteckých tazích se rozvíjení letecké dopravy potýká zejména s těžko překonatelnými kapacitními limity, do kterých patří nedostatek potřebného a zároveň vhodného prostoru pro výstavbu nových letišť nebo pouze ranvejí (Průša 2007).

Letiště by měla být postavena a zařízena tak, aby byl stále plynulý proces. Díky modernizaci jsou zaváděny novinky jako například online check-in, samoobslužné odbavovací automaty nebo automatické brány se zabudovanými biometrickými pásy, které by měly zrychlit bezpečnostní kontrolu cestujících. Výroba kolosálních letadel, jako například Airbus A380, pro přepravu velkého množství pasažérů řeší nedostatečné kapacitní poměry. Nicméně nyní spíše stoupá trend letadel jako je Boeing 787 Dreamliner, které řadíme mezi letadla s delším doletem.

Jak již v úvodní kapitole bylo zmíněno, tak nejzákladnějším dělením letecké dopravy je využití k přepravě osob tak i zboží, a tato bakalářská práce je zaměřována na přepravu osob čili na osobní dopravu. Do osobní dopravy zahrnujeme i přepravu pošty a některého zboží. Zatímco osobní dopravu zajišťují osobní dopravci, ta nákladní je zajišťována prostřednictvím zboží přepravujících dopravců (známí také jako cargo airlines), kteří mají upravenou letadlovou flotilu pro jednodušší zacházení s nákladem. Existují také dopravci, jako například Federal Express, kteří se zaměřují především na regionální přepravu zásilek z jednoho hubu (uzlu) do jiného, kde se náklad přesune do jiného a většího letadla, které je přepravuje dál (Feng a kol. 2015).

Dále dělíme leteckou dopravu dle časového hlediska na pravidelnou a charterovou, jinými slovy nepravidelnou. Nepravidelná doprava se využívá na základě poptávky cestovních agentur, které si objednávají kapacitu letadla na základě poptávky a podle svých požadavků a nejvíce je využívána v letní sezóně (Kajman, Melichar 2016). Společnostmi, které se zabývají charterovou dopravou je především český Smartwings a německý TUI fly. Naopak pravidelná doprava se řídí zimním a letním letovým řádem podle dané sezóny.

Letecká doprava má nižší deviatilitu než ostatní způsoby dopravy, a to z toho důvodu, že organizace letecké dopravy je uskutečňována v leteckých koridorech, které můžeme také nazvat jako vzdušné dálnice. A z územního aspektu ji pak můžeme dělit na vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní doprava se využívá u států s velkou rozlohou, například v USA, kde je obrovská vzdálenost mezi městy a jiný způsob dopravy by zabral několik hodin, někdy i několik dnů, je zde využívána letecká doprava, která obyvatelům těchto států velice usnadňuje jejich transport (Forsyth 1998). Mezinárodní doprava je dále rozlišována do tří kategorií podle délky letu, a to na krátké, střední a dlouhé lety. Díky tomuto se rozčleňují do kategorií i dopravci. Na území určitého regionu působí tzv. regionální dopravci, kteří využívají letadla s menší kapacitou nebo středním doletem. Kontinentální dopravci se zaměřují na střední vzdálenosti a většinou se pohybují pouze na území jednoho kontinentu. U těchto dopravců můžeme často vidět spolupráci mezi dalšími

nebo jsou pod aliancí (více v následujících kapitolách), aby si zachovali konkurenceschopnost. Flotily těchto dopravců se většinou skládají z letadel střední kapacity i doletu a jedná se o proudová úzkotrupá letadla. Poslední kategorií jsou dopravci zaměřující se na mezikontinentální dopravu, takové nazýváme dálkoví přepravci. Avšak tito dopravci mají své sítě i v rámci středních vzdáleností a většina aerolinek dálkových přepravců patří mezi členy aliance. Jejich flotilu tvoří letadla na střední vzdálenost, ale i letadla na dlouhé vzdálenosti, mezi které patří Airbus A380 nebo Boeing 777X.

Významů letecké dopravy je nespočet, proto zde najdeme ty, které jsou považovány za ty nejpodstatnější. Význam letecké dopravy lze rozčlenit do dvou základních skupin, a to skupinu ekonomickou a skupinu sociální. Z aspektu ekonomického významu letecká doprava zjednodušuje mezinárodní obchod, vytváří a zdokonaluje spojení mezi národními a regionálními ekonomikami. Faktem je, že je letecká doprava nejrychlejším i nejvhodnějším možným způsobem dopravy na velké vzdálenosti, je zásadní pro přepravu určitých druhů zboží, jako jsou produkty rychle podléhající nákaze a majetné zboží. Letecká doprava nabízí velké množství pracovních příležitostí, které mohou být nepřímé, do této kategorie spadají např. výrobci letadel, nebo přímé, do přímých spadá např. práce na letišti nebo v leteckých společnostech a také nesmíme zapomenout na odvětví, bez kterých by byla letecká doprava možná i skoro zbytečná a to je např. odvětví cestovního ruchu. Díky tomuto je letecká doprava ekonomicky důležitá. Z hlediska sociálního významu letecká doprava spočívá ve spojení multikulturní společnosti a k utváření mezilidských kontaktů. Umožňuje lidem cestovat do vzdálených oblastí a díky tomu se zvyšuje rozvoj cestovního ruchu. Důležité je, že podporuje méně vyspělé až zaostalé státy/regiony a zapojuje je do globální ekonomiky. Letecká doprava nám umožňuje poslat co nejrychleji humanitární pomoc do oblastí, které jsou nejvíce postiženy přírodní katastrofou/válkou/nehodou. Podporuje světové sportovní a kulturní události, příkladem jsou Olympijské hry (Grayling 2001, Graham 2008, cit v. Goetz, Budd 2016).

2.1.1 Prostorová organizace letecké dopravy ve světě

Dopravní letecká síť je po světě nerovnoměrně rozmístěna a díky tomu můžeme pozorovat tři světové jádrové oblasti, do kterých řadíme Severní Ameriku, Evropu a Asijsko-pacifický region. V těchto regionech se nacházejí i největší světová letiště. Můžeme otevřeně konstatovat, že světová letecká doprava se odehrává především na severní

polokouli, protože na severní polokouli je umístěna větší část obyvatelstva. Umístění nejdůležitějších leteckých křižovatek je strategicky určeno ekonomickými jádry, které mají vysoký HDP. Dalšími faktory umístění leteckých křižovatek jsou oblasti koncentrace cestovního ruchu nebo místa s kvalitní geografickou polohou (Kraft 2017). Regiony Afriky a Latinské Ameriky zauímají periferní polohu v rámci světové distribuce letecké dopravy. Speciální postavení si v posledních letech zasloužil Blízký východ (Svobodová 2008). V tomto regionu se začaly prosazovat státy Perského zálivu a staly se tak novými světovými leteckými huby (uzly), propojující především evropská města s asijskými (Goetz, Budd 2016).

Níže tabulka č. 1 nám ukazuje rozdělení letecké dopravy v jednotlivých makroregionech světa v počtu odbavených pasažérů za rok 2019 a meziroční změnu oproti roku 2018. Z tabulky vidíme jasné vedení Asijsko-pacifického regionu. The Geographies of Air Transport uvádí, že „v příštích 50 letech by letectví mohlo mít velmi významnou roli při podpoře skutečně globálního společenství, a to hlavně sociálního a hospodářského rozvoje nejhudších částí světa, jako je region Afriky, Střední Asie a část Jižní Ameriky, kde infrastruktura silniční dopravy není skutečně dobře rozvinutá a vzdálenosti mezi hlavními středisky osídlení a hospodářskou činností jsou výrazné“ (Goetz, Budd 2016, s.127).

Tabulka 1: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2019

Region	Počet cestujících (v milionech)	Meziroční změna (v %)
Afrika	228	6,0
Asijsko-pacifický	3 370	3,3
Evropa	2 427	3,1
Latinská Amerika a Karibik	683	4,4
Blízký východ	405	2,6
Severní Amerika	2 025	3,6

Zdroj: ACI (Airports Council International), vlastní zpracování

O severoamerickém a evropském leteckém trhu můžeme hovořit jako o dokonale rozvinutém, díky proběhlé liberalizaci a deregulaci (více se zaměříme v následujících kapitolách). V současnosti se trh zaměřuje především na modernizaci prostřednictvím nejrozumnějších inovací. Jak bylo již zmiňováno výše, v Severní Americe dominují kontinentální/domácí lety nad mezikontinentálními. Dle statistik se vnitrostátními lety přepraví více než dvojnásobek přepravovaných osob ročně než mezikontinentálními lety. V Evropě je řízen letecký trh především dohodou ECAA, která pojednává o jednotném evropském leteckém prostoru a je rozšířen i mimo členské státy EU. Region Evropy je nejvíce ze všech ovládan nízkonákladovými společnostmi, pro které jsou zde vhodné podmínky, mezi které patří například malá vzdálenost mezi destinacemi. Asijsko-pacifický makroregion se stává v posledních letech jedním z nejúspěšnějších a nejvýnosnějších trhů z pohledu osobní i nákladní dopravy, proto jsme v posledních letech zaznamenali značný nárůst (ICAO 2017). V tomto regionu je letecká doprava velmi důležitá pro následující rozvoj cestovního ruchu na pobřeží států a na mnoha vzdálenějších ostrovech, kde z tohoto důvodu vznikla sekundární letiště (Svobodová 2008). Makroregiony Střední a Latinské Ameriky nejsou podobně jako Afrika tak liberalizovány, jako regiony výše uvedené, hlavně z politických důvodů. V těchto regionech se dá předpokládat, že rozvoj se zde bude konat především v následujících letech a povzbudí ekonomiku a přinese nová pracovní místa v souvislosti s leteckou dopravou, ať už přímo nebo nepřímo (ICAO 2017).

S hustotou a rozmístěním v prostoru letecké dopravy obvykle koreluje i umístění a velikost letišť ve světě. Sami se o tom můžeme přesvědčit v tabulkách níže, tabulka č. 2 ukazuje žebříček největších letišť na světě z pohledu osobní letecké dopravy za rok 2021 a tabulka č. 3 ukazuje žebříček největších letišť na světě z pohledu nákladní letecké dopravy za rok 2021.

Tabulka 2: Žebříček největších letišť na světě z pohledu osobní letecké dopravy za rok 2021

Pořadí	Letiště	IATA kód	Počet odbavených cestujících (v milionech)
1.	Atlanta	ATL	75,70
2.	Dallas/Fort Worth	DFW	62,47
3.	Denver	DEN	58,83
4.	Chicago	ORD	54,02
5.	Los Angeles	LAX	48,00
6.	Charlotte	CLT	43,30
7.	Orlando	MCO	40,35
8.	Kanton	CAN	40,26

9.	Čcheng-tu	CTU	40,12
10.	Las Vegas	LAS	39,75

Zdroj: ACI (Airports Council International), vlastní zpracování

Tabulka 3: Žebříček největších letišť světa z pohledu nákladní letecké dopravy za rok 2021

Pořadí	Letiště	IATA kód	Množství přepraveného zboží v tunách (v milionech)
1.	Hong Kong	HKG	5,03
2.	Memphis	MEM	4,48
3.	Šanghaj	PVG	3,98
4.	Anchorage	ANC	3,56
5.	Inčchon	ICN	3,33
6.	Louisville	SDF	3,05
7.	Tchaj-pej	TPE	2,81
8.	Los Angeles	LAX	2,69
9.	Tokio	NRT	2,64
10.	Dauhá	DOH	2,62

Zdroj: ACI (Airports Council International), vlastní zpracování

Za největší letiště podle počtu odbavených cestujících za rok je považována Atlanta ve státě Georgia, prvenství nejrušnějšího letiště světa drží již několik let, ale v roce 2020 byla na druhém místě. Je možné, že to bylo způsobeno začínající pandemií Covid-19. K velkému množství odbavených cestujících pomáhá výhodná geografická poloha v USA, kde také slouží jako vnitrostátní hub a nachází se zde hlavní sídlo Delta Air Lines. V top 10 je málo zástupců z Asie, což je opět ovlivněné Covidem-19, a z důvodů přísných protipandemických opatření nezavítalo do Asie tolik cestujících jako v předešlých letech. V letech předešlých byla v top 10 největších letišť z pohledu osobní letecké dopravy i sledované letiště v Dubaji. Například v roce 2019 bylo letiště umístěno na čtvrtém místě. Naopak v nákladní dopravě je na vrcholu letiště Hong Kong a dále i ostatní asijské letiště jako je Šanghaj, Inčchon, Tchaj-pej a Tokio. Na 4. místě je Anchorage, což je největší město na Aljašce, takže je logické, že se zde bude dopravovat zboží letecky.

2.2 Současné změny v letecké dopravě

Současná letecká doprava je již na velmi dobré úrovni a můžeme konstatovat, že je dostupná téměř každému, kdo se nacházející ve střední třídě společnosti. Výrobci letadel vymýšlejí a představují stále více vymožeností a letecký trh se modernizuje. Aerolinky zveřejňují čísla odbavených cestujících a předhánějí se, kdo bude jich mít víc. Na letištích v dnešní době je možné zakoupit skoro cokoli, na co si vzpomenete a stále služby přibývají. Lidé si již zvykli na nějaký standard a požadují ho všude, proto se letecká doprava stále vylepšuje.

2.2.1 Deregulace a liberalizace odvětví

V historii se uskutečnilo hned několik setkání a konference, které se zabývaly leteckou dopravou, ale první velká konference se uskutečnila až roku 1919 v Paříži. Ovšem nejvýznamnější konferencí se odehrála v Chicagu 1944, po 2. světové válce byl obrovský pokrok v letecké dopravě. V Chicagu se vytvořila obecně závazná pravidla pro provoz a vytvořila se organizace Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO a později organizace sdružující letecké dopravce IATA.

Deregulace v dopravě představuje proces, kde jsou dopravní módy vystaveny volnému trhu díky odstranění většiny regulačních kontrol nad tvorbou cen a také povolení vstoupit i opustit trh kdy budou sami chtít. Regulace se zakládá na licencování některých práv pro používání leteckých tras a omezení přepravních kapacit. V rozmachu letecké dopravy se tyto regulační opatření stávají přítěží a zpomalují rozmach.

K částečné deregulaci dochází pomalu v 70. letech nejdříve v USA a v Kanadě, později se dostává i do Evropy a ostatních částí světa. Deregulace se nejvíce projevila na ceně letenek, které se zlevnily. Poskytovalo se více služeb a bylo možné vybírat z více leteckých společností. Úplný proces deregulace se v Evropě projevil až v druhé polovině 80. let, a to jen díky pozitivním ohlasům na proces v USA. Evropský proces deregulace byl mnohem složitější z toho důvodu, že se jedná o několik států, a ne jednu federaci/stát, proto probíhala v několika fázích.

Bylo uzavíráno několik dohod, ale pouze mezi jednotlivými státy na bilaterální úrovni, který se postupně měnil na multilaterální úroveň. Bilaterální úroveň dělíme ještě

na liberální (minimální/žádná regulace cen a kapacit) a restriktivní (ceny i kapacita regulované striktně daným státem) dohody.

V první fázi evropské liberalizace se deregulace skládala z bilaterálních dohod s USA, v další fázi byl počet bilaterálních dohod mezi evropskými zeměmi liberalizován s ohledem na cenu za let, kapacitním kontrolám a přístupu k trasám a až poslední balíček odstraňuje mezistátní dohody v Evropě.

S deregulací souvisí 9 svobod vzduchu, tj. získání obchodního práva pro dopravce na cizím území, nakládání a vykládání osob, zboží a pošty na cizím území. Kajtman a Melichar (2016) rozdělují svobody:

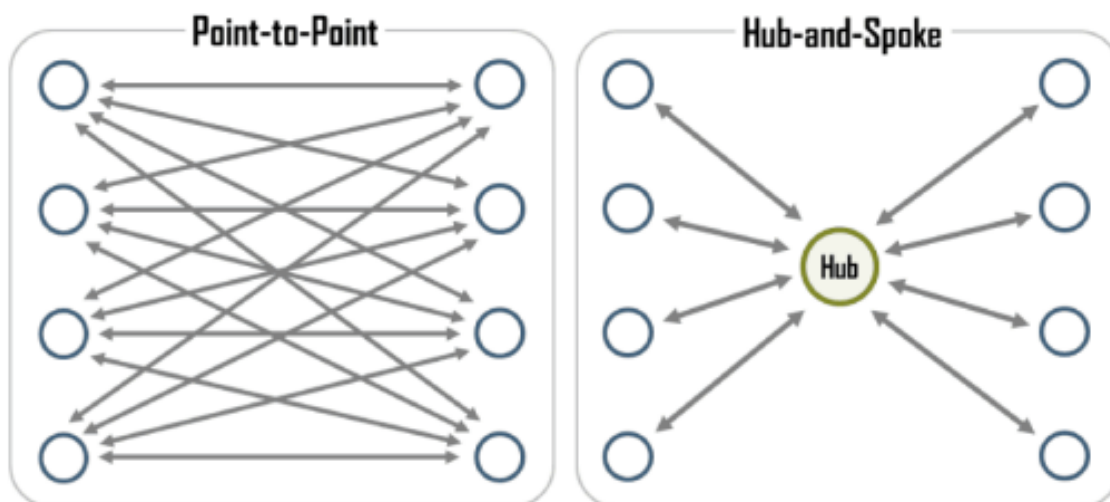
1. *svoboda: právo svobodného přeletu nad územím druhé strany bez přistání*
2. *svoboda: právo svobodného přistání na území druhé strany z neobchodních důvodů (například technická závada, doplnění paliva, nouzové přistání)*
3. *svoboda: právo svobodné volby přepravy cestujících, zboží a pošty z vlastního území do dalšího státu*
4. *svoboda: právo svobodně přijímat cestující, zboží a poštu na území druhého státu a zajištění dopravy do výchozího státu*
5. *svoboda: právo přijít cestující, zboží a poštu na území druhého státu a přepravovat je na území třetího státu*
6. *svoboda: kombinuje práva třetí a čtvrté svobody vzduchu*
7. *svoboda: právo přepravit cestující z jednoho státu do druhého, aniž by byl dopravce registrován v těchto dvou zemích*
8. *svoboda: právo dopravce přepravovat cestující a zboží ve druhém státě, přičemž doprava započala v prvním státě*
9. *svoboda: úplná kabotáž.*

Liberalizační balíčky v Evropě probíhaly v letech 1988, 1990 a 1993. První zmiňovaný rok povolil zvýšení kapacity na cestách a povolil přístup k trhům i určování ceny za přepravu. Druhý balíček zajišťoval větší svobodu určování cen za přepravu a dělení sedadlové kapacity. Poslední balíček zajišťoval ochranu proti diskriminaci a zakazuje omezování maximální kapacity sedadel a nejvýznamnější – povoluje létat ze státu EU do jakéhokoliv místa.

2.2.2 Uspořádání leteckých sítí

Změna uspořádání leteckých sítí se dá považovat za důsledek deregulace. Před deregulací bylo velké množství přímých letů mezi jednotlivými letišti, podle Krafte (2017) tomuto systému říkáme point-to-point. Na flexibilnější systém hub-and-spoke se přešlo až po deregulaci.

Obrázek 1: Typy sítí point to point a hub and spoke



Zdroj: transportgeography.org 2017

Model point-to-point využívají zejména nízkonákladoví dopravci, díky tomu letiště musí odbavit velké množství přímých spojů. Klasičtí dopravci model point-to-point nepoužívají, protože se většinou jedná o letiště regionální nebo sekundární. Hned z několika důvodů tyto letiště využívají nízkonákladoví dopravci, například levnější letové poplatky, volná kapacita, letiště nejsou přeplněná.

Model hub-and-spoke preferují klasičtí dopravci, protože hub neboli uzel je většinou velké letiště na strategickém místě, kam je koncentrována většina letů. Letiště typu hub má velký vliv i na rozvoj okolí, z toho důvodu, že jsou zde vybudovány hotely, restaurace, návaznost na městskou dopravu, tudíž nabízí nová pracovní místa a zvyšuje se zaměstnanost. Na letištích hub-and-spoke dochází k lepší návaznosti letů na sebe, zvýšila se dostupnost regionů, ale nevýhody jsou přeplněná letiště a nutnost přestupů.

2.2.3 Nízkonákladový dopravci

Nízkonákladové společnosti začaly vznikat v USA v polovině 70. let jako důsledek deregulace tržního prostředí. Jak už bývá zvykem, v Evropě byl proces zdlouhavější. První low-cost dopravci v Evropě vznikly až v 90. letech.

Pro nízkonákladové společnosti jsou charakteristické nízké ceny letenek, zpoplatněné doplňkové služby, pouze online prodej letenek, používání nových a úspornějších typu letadel a využívání letišť s nejnižšími letovými poplatky a většinou využití sekundárních a regionálních letišť. Typické pro low-cost jsou lety na krátké a střední tratě. Na trh s novinkou přišli EasyJet a Ryanair, v ČR to jsou SmartWings a Sky Europe.

2.2.4 Letecké aliance

Dalším důsledkem liberalizace, deregulace, a hlavně globalizace je změna klasických dopravců, kteří vstupují do společných aliancí s úmyslem lepšího hospodářského výsledku. Jde historicky o největší spolupráci mezi leteckými společnostmi a cílem celosvětového uspokojení poptávky především po osobní dopravě.

Letecké aliance znamenají dohodu o spolupráci i několika leteckých společností. Jak již to často bývá, tak vstup do aliancí nese s sebou určitá rizika, ale i jisté výhody, mezi které mimo jiné patří věrnostní program pro časté zákazníky, sdílení kódů, rezervační a registrační systémy, nižší ceny letenek, sjednocení letů a mnohé další (Kajtman, Melichar 2016). Letecké společnosti, které jsou členy aliance, spolu sdílejí co nejvíce společných aktivit, aby se to cenově pro společnosti vyplatilo. Sdílejí spolu pravidelné linky, cílové destinace, servisní a pozemní techniku k uskutečňování odbavení letadel, personál, komerční prostory a mnoho dalších příslušenství. Pro cestující to tedy znamená větší výběr letů, tím pádem více možností výběru letenek za lepší cenu a širší výběr destinací.

Mezi největší a nejznámější patří globální aliance Star Alliance, OneWorld a SkyTeam. V leteckých aliancích jsou pro dopravce pozice i jeho postavení všude jiná. Například Star Alliance se prezentuje a klade důraz na společný koncept, kdyžto naopak Sky Team nechce, aby společnosti kvůli vstupu do aliance ztratili svou pověst a jméno, proto klade důraz na jednotlivé členy.

Letecké aliance se provozují podle modelu hub-and-spoke a je založen na spolupráci menšího, obvykle regionálního dopravce s jedním dominantním dopravcem, který nemá za cíl všechna města, ale pouze ty nejzajímavější. Toto spojení se označuje jako „feeder

relations" (napájecí spojení). Regionální společnosti dováží cestující z menších měst na hlavní uzlové letiště, kde působí konkrétní síťový dopravce.

Star Alliance je největší a její členové jsou například Lufthansa, Singapore Airlines, japonský All Nippon Airways a americký United Airlines. SkyTeam tvoří například KLM, Delta Air Lines, ČSA, China Airlines, Middle East Airlines. A mezi členy OneWorld řadíme British Airways, Qantas Airways a American Airlines.

2.2.5 Obecné dopady pandemie Covid-19 na leteckou dopravu

Pandemie Covid-19 začala na konci prosince 2019 v Číně, ale do celého světa se rozšířila až v únoru 2020. První omezení pro leteckou dopravu se objevily na počátku února 2020 a týkaly se letů spojených s Čínou a několika zemí, jedním z omezení byla například karanténa po příletu z Číny (Dunford a kol. 2020). Dále s Čínou omezily lety většina zemí a samotná Čína vyhlásila lockdown. WHO oznámila tři události, které nejvíce ovlivnily leteckou dopravu, a to registrace prvního případu nemoci COVID-19 mimo Čínu, konkrétně v Thajsku 13. 1. 2020, další událostí bylo propuknutí epidemie v Itálii 21. 2. 2020. Největší dopad měla 11. 3. 2020. Třetí událost, oznámení WHO (World Health Organization) o celosvětovém propuknutí pandemie koronaviru a následně 15. 3. 2020 zákaz mezikontinentálních letů z Evropy do Spojených států amerických (Maneenop, Kotcharin 2020). V březnu počet letů celosvětově klesl o jednu čtvrtinu (Dunford a kol. 2020). Podle Dunforda (2020) provoz letecké dopravy v posledním březnovém týdnu roku 2020 klesl o 63 % oproti roku 2019.

Dopady pandemie na leteckou dopravu jsou opravdu veliké. Můžeme říct, že se letecká doprava skoro celá zastavila, protože strach z Covid-19 byl takový, že lidé nikam nelétali. V období, kdy pandemie začínala, byla letadla považována za jedno z největších potencionálních míst nákazy či přenašečů, a hlavně kvůli letecké dopravě se pandemie rozšiřovala i dále do okolního světa. Na druhou stranu musíme říct, že právě letecká doprava je nejvíce postižena od vypuknutí pandemie, přestože je nejspíš jedním z počátečních faktorů (Sun, Wandelt & Zhang 2020). Ryšavá (2020) se domnívá, že je tato pandemie jednou z největších krizí v celé historii letecké dopravy. Velký dopad má pandemie také na zaměstnanost v letecké dopravě, kvůli omezení provozu museli snížit kapacitu zaměstnanců. Nevůle se projevila i u služebních cest, kdy zaměstnavatelé preferovali online schůzky před cestou do zahraničí (Lamb a kol. 2020). V létě 2020 se pomalu začala letecká

doprava obnovovat, ale netrvalo to moc dlouho, protože v říjnu 2020 přišla další vlna pandemie.

2.3 Charakteristika letecké dopravy makroregionu Blízký východ

Blízký východ se podle Světové organizace cestovního ruchu skládá z Bahrajnu, Egypta, Iráku, Íránu, Jordánska, Jemenu, Kuvajtu, Kataru, Libanonu, Libye, Ománu, Palestiny, ta ovšem nebude zahrnuta do analýzy, protože letiště již není v provozu, Saúdské Arábie, Sýrie, Spojených arabských emirátů a Turecko, přičemž Izrael je zařazen do kategorie východní středomořské Evropy (World Tourism Organisation 2005). Avšak za lídry růstu Blízkého východu jsou označovány státy jako u Bahrajn, Katar, Kuvajt, Omán, Saúdská Arábie a Spojené arabské emiráty a zároveň jsou to země GCC (Rady pro spolupráci v Zálivu). V AACO (Arabská organizace leteckých dopravců) je 24 členských leteckých společností – Afriqiyah, Air Algerie, Air Arabia, Air Cairo, Egyptair, Emirates, Etihad Airways, Iraqi Airways, Gulf Air, Kuwait Airways, Libyan Airlines, Middle East Airlines, Oman Air, Palestine Airlines, Qatar Airways, Royal Air Maroc, Royal Jordanian, Saudi Arabian Airlines, Sudan Airways, Syrian Arab Airlines, Trans Mediterranean, Tunis Air a Yemenia.

Za geoeconomické a geopolitické epicentrum světa byl Blízký východ považován poměrně dlouho, a to především díky objemným zásobám uhlovodíku. V posledních letech ovšem došlo k posunu na světovém leteckém trhu. Největší zásluhu na tom mají letecké společnosti se sídlem v Arabském zálivu (O'Connell, Williams 2010).

Letecký trh se na Blízkém východě velice rychle rozvíjel a stále rozvíjí. Tři největší letecké společnosti Blízkého východu (Emirates, Qatar a Etihad Airways – tzv. MEB3) přispěly nejvíce k rychlosti expanze na světovém trhu díky svým inovativním obchodním konceptům. Velké metropole disponují velkými mezinárodními letišti, které používají letečtí dopravci z celého světa. Letecká doprava na Blízkém východě se od zbytku světa odlišuje letištními uzly, které fungují nonstop a všechny zřízení jsou financovány a mají stoprocentní podporu od místní samosprávy.

Rozmach leteckých společností probíhá zároveň se zvyšující se poptávkou po letecké dopravě po celém světě, dále je také velkým přínosem modernizace regionu. V následující tabulce vidíme rozdělení letecké dopravy mezi Blízkým východem a světem a zároveň předpoklad, jak to bude vypadat v roce 2027. Z tabulky vyplývá, že trh do Evropy

je nejdůležitějším sektorem regionu, z důvodu nejvyšších výnosů a nejmenší konkurenci, protože evropské společnosti se zaměřují více na dlouhé tratě na severoatlantickém trhu, tím dává větší volnost dopravcům Blízkého východu.

Tabulka 4: Růst dopravy (v miliardách RPK) mezi Blízkým východem a zbytkem světa 1990-2027

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Afrika	7,4	6,5	9,8	10,6	13,2	13,9	13,9	16,4	17,9
Severní Amerika	6,6	10,3	16,1	12,0	10,4	9,6	12,6	14,4	19,6
Blízký východ	19,4	20,7	27,8	27,1	27,5	28,0	32,0	34,0	36,6
Jihovýchodní Asie	11,0	20,6	24,0	22,9	24,0	26,4	29,2	33,3	38,3
Indie/Pakistán	16,6	23,2	29,4	29,9	31,1	33,8	35,6	38,3	44,1
Evropa	41,5	44,9	65,0	59,8	58,6	58,9	67,7	74,1	88,4

	2007	2027 F	změna 1990-1995 (v %)	změna 1995-2000 (v %)	změna 2000-2007 (v %)	změna 2007-2027 (v %)
Afrika	19,8	64,0	-12,2	50,7	102,0	223,4
Severní Amerika	29,9	94,2	56,6	56,3	85,7	215,0
Blízký východ	39,3	119,4	6,7	34,3	41,3	203,8
Jihovýchodní Asie	44,8	127,2	87,3	16,5	86,6	183,9
Indie/Pakistán	48,5	155,2	39,8	26,7	64,9	220,0
Evropa	104,6	274,6	8,2	44,7	60,9	162,5

Zdroj: Boeing Current Market Outlook 2007 a 2008, vlastní zpracování

Dopravci z Blízkého východu využili nedostatečně financovaných afrických leteckých společností, díky tomu počet RPK vzrostl o více než 100 % v období 2000-2007, proto Boeing tvrdí, že tyto dva regiony budou mít nejvyšší nárůst. Podobně využívají i letecké společnosti v Indii a Pákistánu, kde je předpoklad o zvýšení provozu

v následujících dvaceti letech o 220 %. Velký pokles zažila letecká doprava mezi Severní Amerikou a Blízkým východem po 11. září 2001 a konfliktům v Afghánistánu a Iráku, ale její nárůst se v roce 2027 předpokládá na 215 %.

V posledních letech na Blízkém východě dochází k liberalizaci na všech třech (na domácím, regionálním i mezinárodním) trzích Blízkého východu. Vnitrostátní lety nejsou tolik využívány, výjimkou je Saudská Arábie a v menší míře i Egypt.

2.4 Hypotézy práce

H1: Blízký východ se v posledních letech řadí do světové špičky letecké dopravy. Mezi celosvětově nejvýznamnější huby patří letiště v Kataru, Kuvajtu a Saudské Arábii a Spojených arabských emirátech (O'Connell, Williams 2010). Můžeme očekávat, že využití letecké dopravy nebude mít ve všech státech Blízkého východu takový nárůst, například kvůli politické, válečné nebo finanční situaci na jeho území. Írán a Sýrie nebudou mít tak velký počet přepravovaných cestujících jako například Spojené arabské emiráty a Saudská Arábie.

H2: Pandemie Covid-19 výrazně ovlivnila leteckou dopravu v roce 2020. Letecká doprava se v tomto období zcela pozastavila, na Blízkém východě v roce 2020 se poptávka snížila přibližně o 60 % než v roce předešlém (Adreana a kol. 2021). Můžeme předpokládat, že nejvíce Covid-19 pozastavil leteckou dopravu ve Spojených arabských emirátech, a naopak nejméně v Ománu a Jordánsku. Protože Spojené arabské emiráty jsou nejvyužívanějším cestovním hubem na cestě do Austrálie nebo do východní a jižní Asie. Proto lze předpokládat, že zde bude větší pokles cestujících než v Ománu či Jordánsku.

3. METODIKA

Do analyzovaného území spadá makroregion Blízký východ, který je charakterizován již v kapitole výše a spadají sem tyto státy: Bahrajn, Egypt, Irák, Írán, Izrael, Jemen, Jordánsko, Katar, Kuvajt, Libanon, Libye, Omán, Saúdská Arábie, Sýrie, Spojené arabské emiráty a Turecko. Pro analýzu jsou vybrána z každého státu největší mezinárodní letiště a bude se podle počtu odbavených cestujících za rok zjišťovat 10 nejvyžádanějších cílových destinací.

Jako další kritérium byl výběr konkrétních let, a to jsou rok 2004, 2019 a 2020, kde se u konkrétního dne budou sledovat počty odbavených cestujících. Rok 2004 byl vybrán především z toho důvodu, že se letecká doprava v tomto období začala na Blízkém východě rozvíjet. Rok 2019 z důvodu, protože před covidem měla letecká doprava největší rozmach vůbec za celou svou historii. A jako poslední byl vybrán rok 2020 pro porovnání, jak moc pandemie Covid-19 ovlivnila leteckou dopravu na Blízkém východě.

U vybraných států jsou zkoumány odlety ze všech letišť během jednoho roku. Díky dostupným datům o počtu cestujících ze všech letišť určitého státu je možné analyzovat prostorovou tendenci a vývoj letecké dopravy daného státu.

Vybraných letišť je celkem 16 a patří mezi ně následující: Bahrajn (BAH), Káhira (CAI), Basrah (BSR), Teherán-Mehrabád (THR), Ben Guriona (TLV), Sanaa (SAH), Ammán (AMM), Dauhá Hamad (DOH), Kuvajt (KWI), Bejrút – Rafíka Harírího (BEY), Tripolis (TIP), Maskat (MCT), letiště Krále Chálida u Rijádu (RUH), Aleppo (ALP), Abú Zabí (AUH), Antalya (AYT). V závorce je uveden kód letiště, který je přidělován Mezinárodní asociací leteckých dopravců IATA (International Air Transport Association). Kódy IATA nemají žádnou strukturu a jsou převážně tvořeny ze zkratky názvu letiště a nejsou nijak systematicky přiřazovány.

Pro sběr dat byla použita databáze ICAO Data+ (International Civil Aviation Organization). Úmluva o mezinárodním civilním letectví, známá také jako Chicagská úmluva, podepsalo v roce 1944 52 států. Mezi lety 1945 až 1947 byla zřízena PICAQ neboli Prozatímní mezinárodní organizace pro civilní letectví. Dnes známá ICAO vznikla v dubnu 1947. Ještě ten rok se stala ICAO specializovanou agenturou OSN napojenou na Hospodářskou a sociální radu (Mackenzie 2010). Databáze ICAO Data+ ukazuje statistické údaje o letecké dopravě 193 členských států. Tato databáze nám umožňuje určovat a analyzovat trendy, rozdíly nebo naopak podobnosti dat o letecké dopravě. Data jsou zapisovány do tabulek čtvrtletně, což je výhodné pro statistiky, kde se porovnávají určité

části jednoho roku mezi sebou. Data zobrazují nejen počet cestujících, ale i množství nákladu a poštovních tun přepravovaných na pravidelných linkách mezi dvojicemi měst. To, že jsou data zapisována za jednotlivá města, a ne konkrétní letiště, tak pro města se dvěma a více letišti znesnadňuje analýzu. To se ale netýká sledovaného makroregionu.

Nashromážděná data byla zapsána do tabulek, které byly následně přeneseny do ArcGIS Pro, kde se díky nashromážděným datům vytvořily jako výstupy mapy. Na mapách je vidět, kam se z daného letiště nejvíce pohybují cestující. Dále na mapu bylo přidáno vše potřebné, jako například měřítko, legenda a tiráž, aby mapy byly kompletní a mohly být použity.

4. ANALYTICKÁ ČÁST

Tato část práce se zabývá představením a rozebíráním výsledků analýzy konkrétních států, které jsou zmiňovány výše v části zabývající se metodikou. Součástí této části jsou mapové výstupy, pro lepší představení a porovnání změn v letecké dopravě.

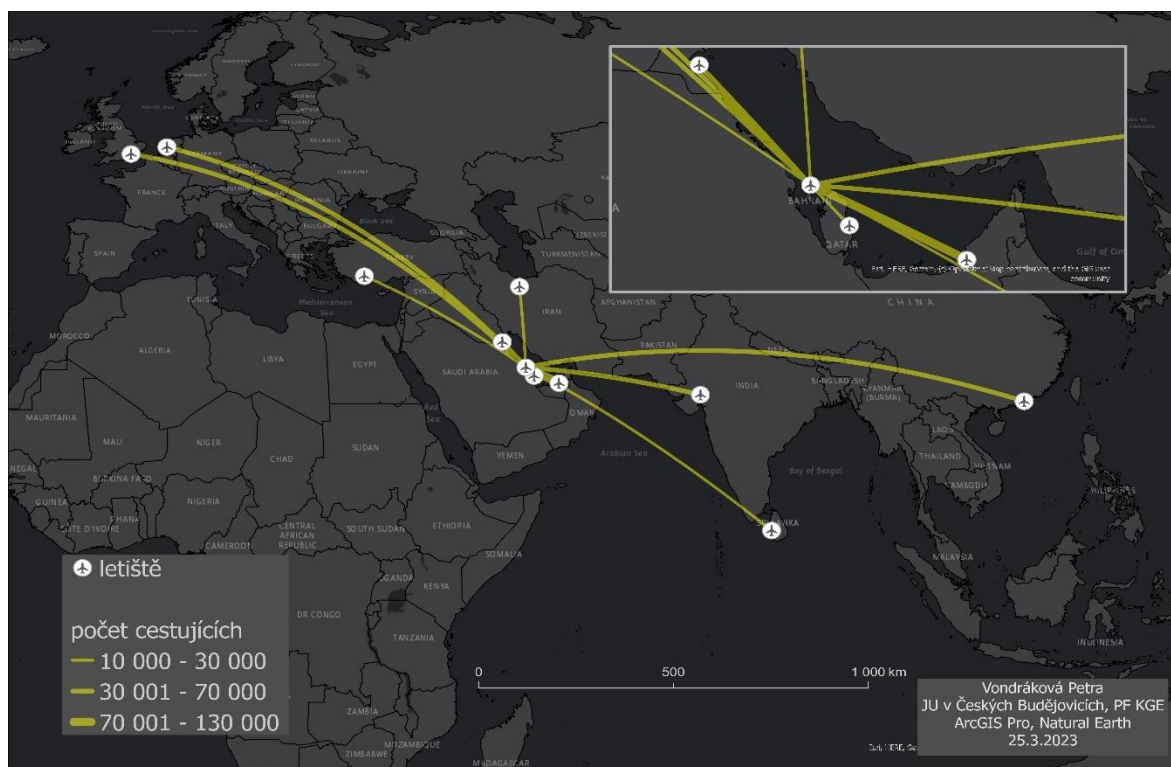
4.1 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Bahrajn

Bahrajn má celkově čtyři letiště, přičemž tři jsou využívány jako vojenské základny a pouze jedno z nich je civilní. Mezinárodní letiště v Bahrajnu slouží jako dopravní uzel národního dopravce Gulf Air. Jedná se o nejstarší mezinárodní letiště Perského zálivu, se založením roku 1927. V současnosti se na letišti v Manamě připravuje rozšíření a modernizace infrastruktury, aby mohlo obsloužit více cestujících. Je také plánováno vybudování nového letiště v jihovýchodní části Bahrajnu, které by mohlo být otevřeno v roce 2024. Celkově lze říct, že letecká doprava v Bahrajnu se rozvíjí a je velmi důležité pro propojení této země s dalšími regiony a zeměmi.

Z níže přiložených map je znatelné, že letecká doprava velmi silně expandovala. Rozdíl mezi počtem přepravovaných z roku 2004 a z roku 2019 je téměř desetinásobný. Jelikož je Bahrajn ostrovní stát, dá se předpokládat, že letecká doprava zde bude využívána více. Ve všech sledovaných obdobích cestovalo nejvíce lidí do Indie a Spojených arabských emirátů, lze předpokládat, že jsou tyto destinace vyhledávány zejména pro účely dovolené nebo poznání jiné kultury. To platí pro obě strany, buď letí za dovolenou, nebo se z dovolené vrací. Dále ve všech obdobích je významný počet cestujících do Velké Británie, tady lze předpokládat, že se čísla zvyšují díky tamnímu přestupu do USA. Ostatní destinace, jako například Egypt, Filipíny, Srí Lanka, Itálie nebo Hong Kong, jsou spíše využívány jako cílové. Například k nějaké rekreaci či za pracovní povinností.

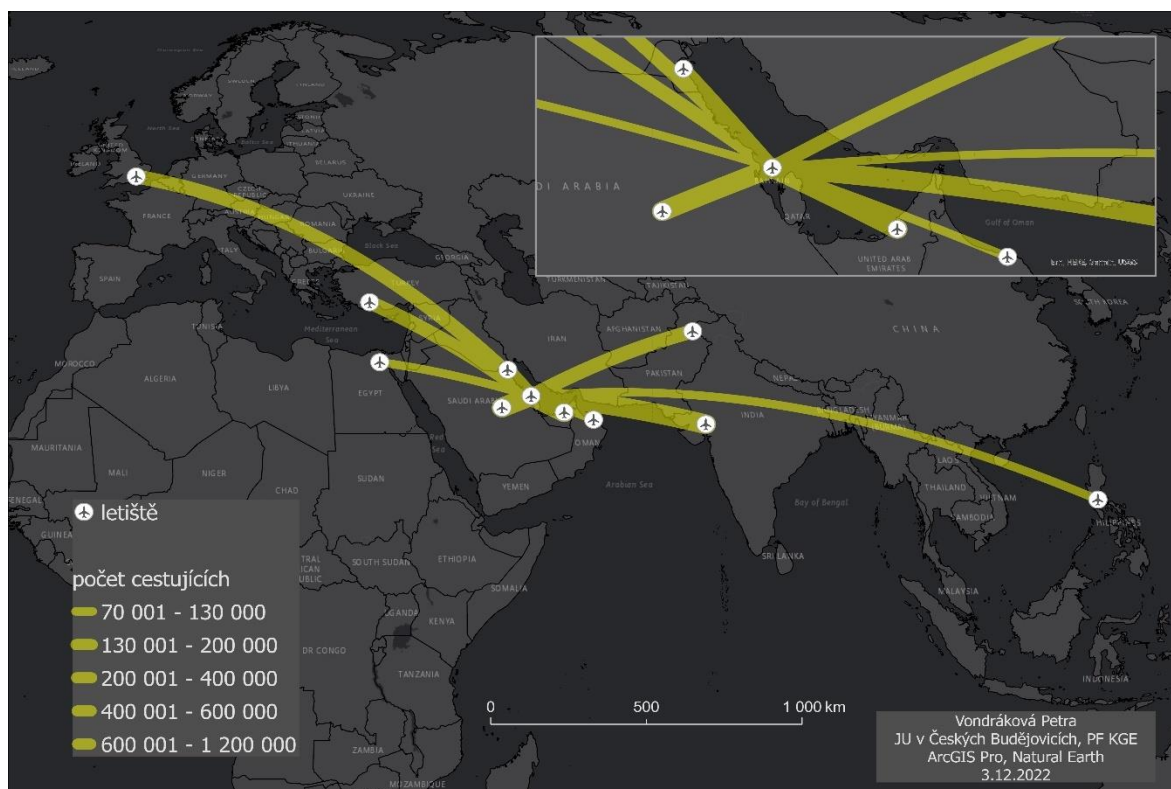
Na mapě č. 4 k roku 2020 lze vidět, že počet přepravovaných za celý rok skoro klesl k počtům cestujících za rok 2004. Počty cestujících mezi lety 2019 a 2020 klesl o šestinásobek, což mohlo mít až destruktivní následky. Díky silné ekonomice Bahrajn přečkal pandemii Covid-19 relativně v poklidu.

Mapa č. 2: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Bahrajnu



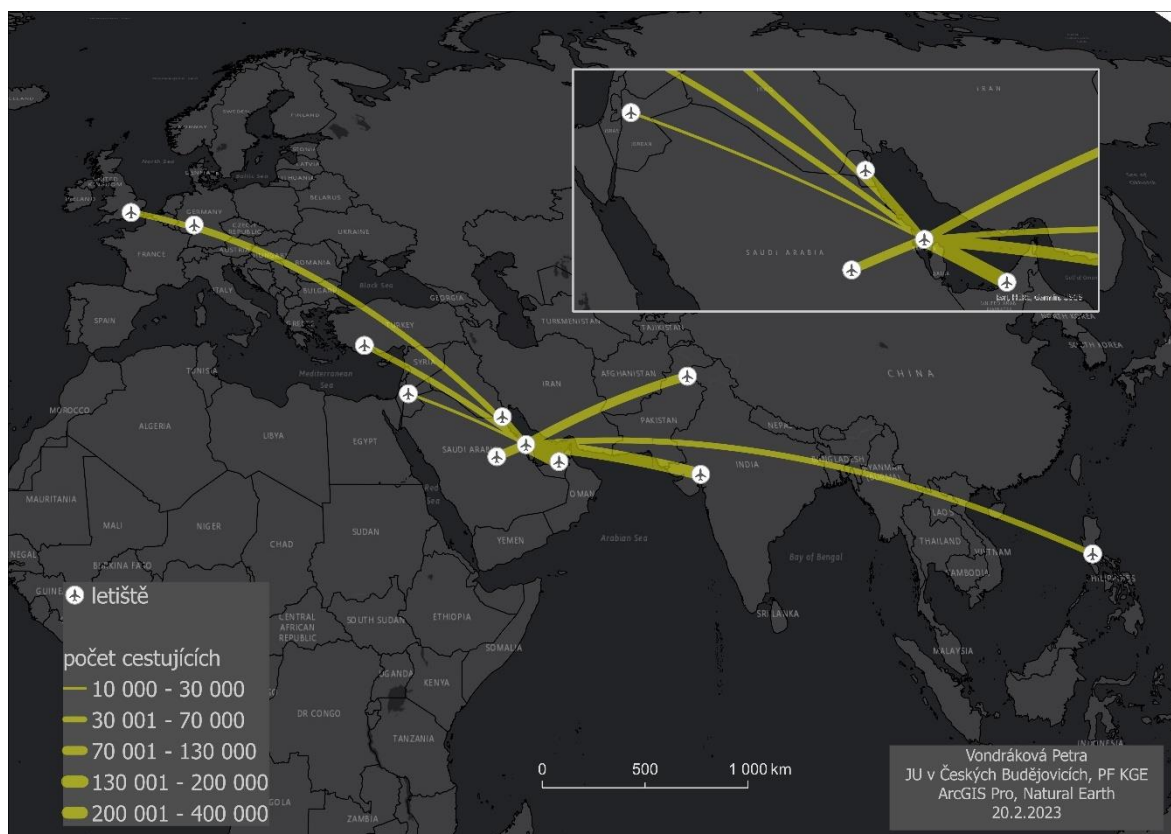
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 3: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Bahrajnu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 4: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Bahrajnu



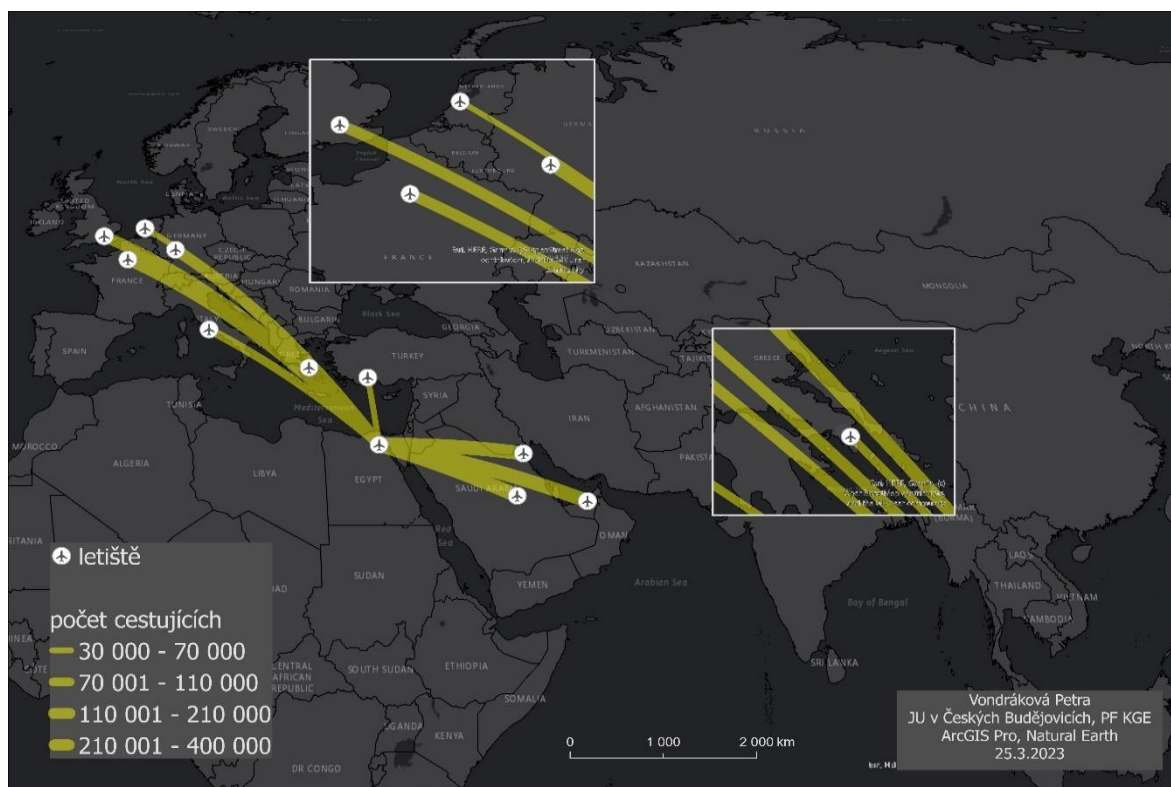
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.2 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Egypt

Egypt je velice dobře obsluhován leteckou dopravou a má na svém území několik letišť, z toho 14 mezinárodních. Mezi nejvýznamnější patří mezinárodní letiště v Káhiře, Hurghada a Marsa Alam, které jsou nejvíce využívány pro rekreační lety z Evropy. Tato destinace je velice vyhledávána k rekreačním pobytům. Hlavní leteckou společností je EgyptAir, který provozuje lety do mnoha destinací po celém světě. Jako další obsluhuje Egypt Emirates, Qatar Airways, Turkish Airlines a British Airways.

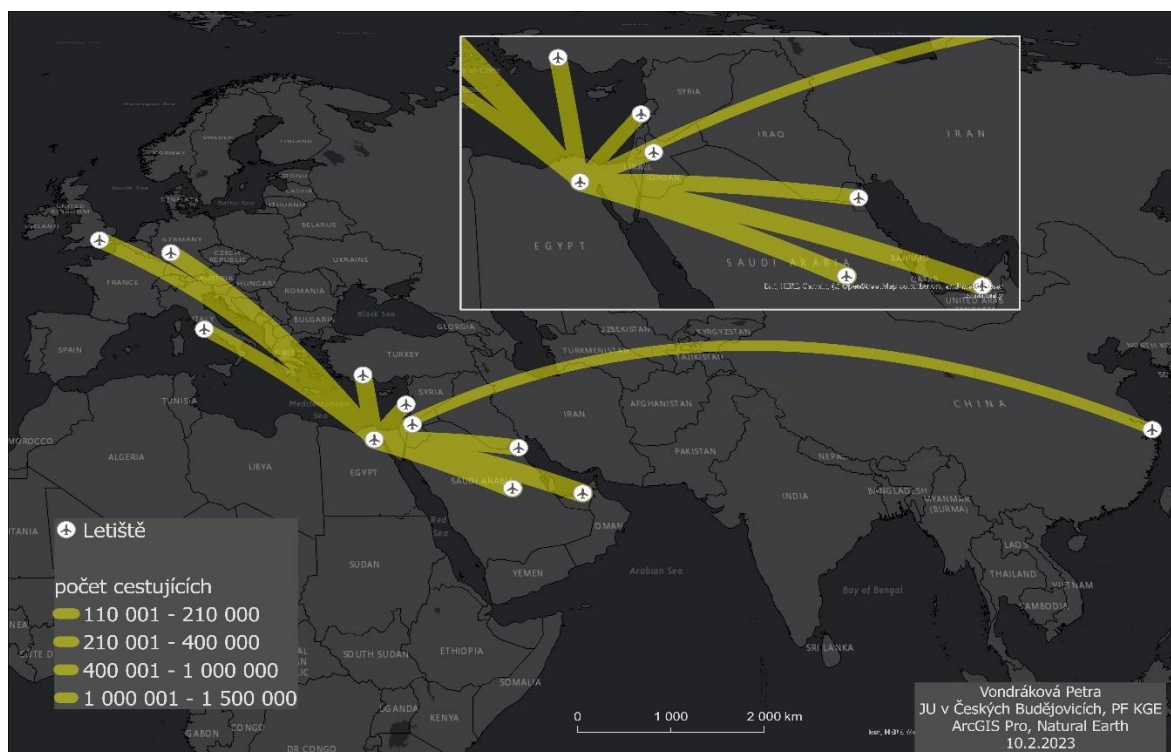
Letecká doprava v roce 2004 byla v Egyptě již velmi stabilní. Ale dále se letecká doprava rozvíjela a jak ukazuje mapa č. 6, počet cestujících se znásobil. Jednou z nejvýznamnějších cílových destinací byla Saúdská Arábie. Lze předpokládat, že důvodem je návštěva města Jeddah, který je významným městem pro muslimské poutníky na Mešitu Al-Masjid al-Haram v Mekce. Spojené arabské emiráty jsou významným cílem pro turistické a obchodní cesty, stejně jako Velká Británie, která také slouží jako přestupní uzel do USA. V roce 2020 ovlivnila leteckou dopravu pandemie Covid-19, ale v tomto případě pomohla letecká doprava ke zlepšení obchodních a turistických vztahů mezi Egyptem a Tureckem.

Mapa č. 5: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Egypta



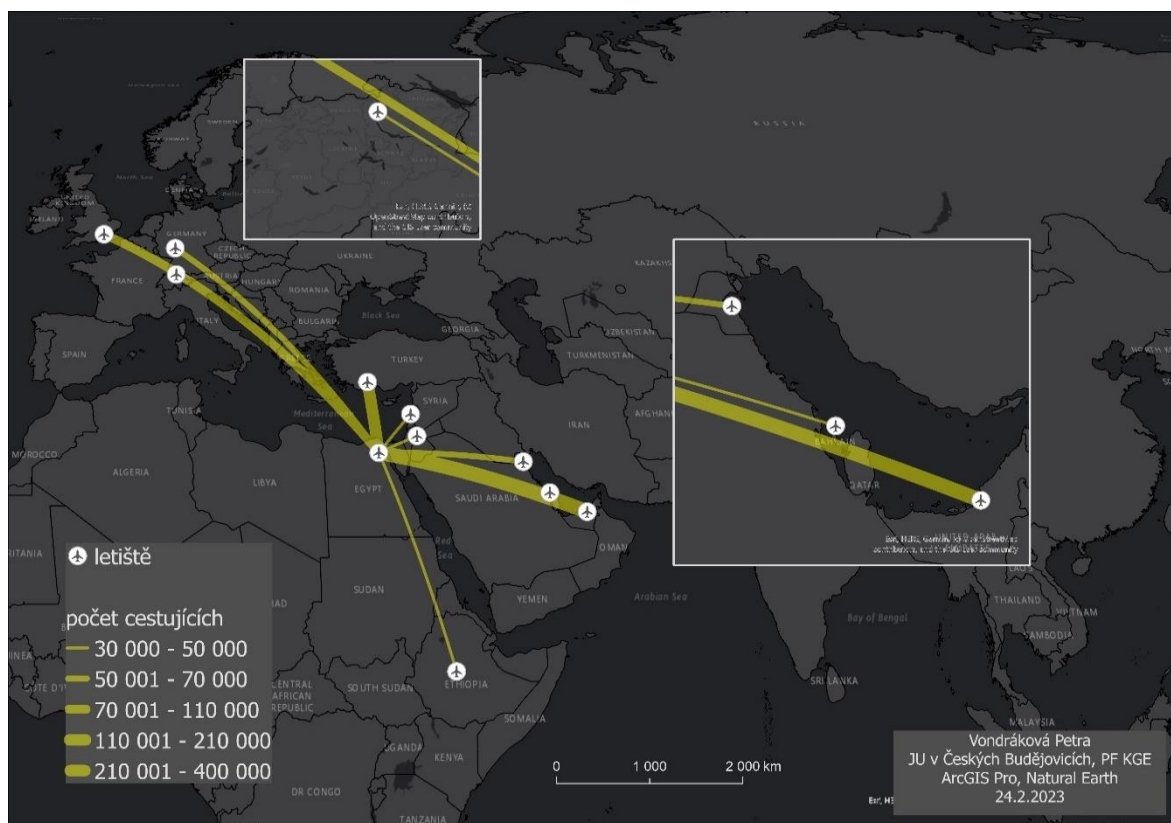
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 6: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Egypta



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 7: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Egypta



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

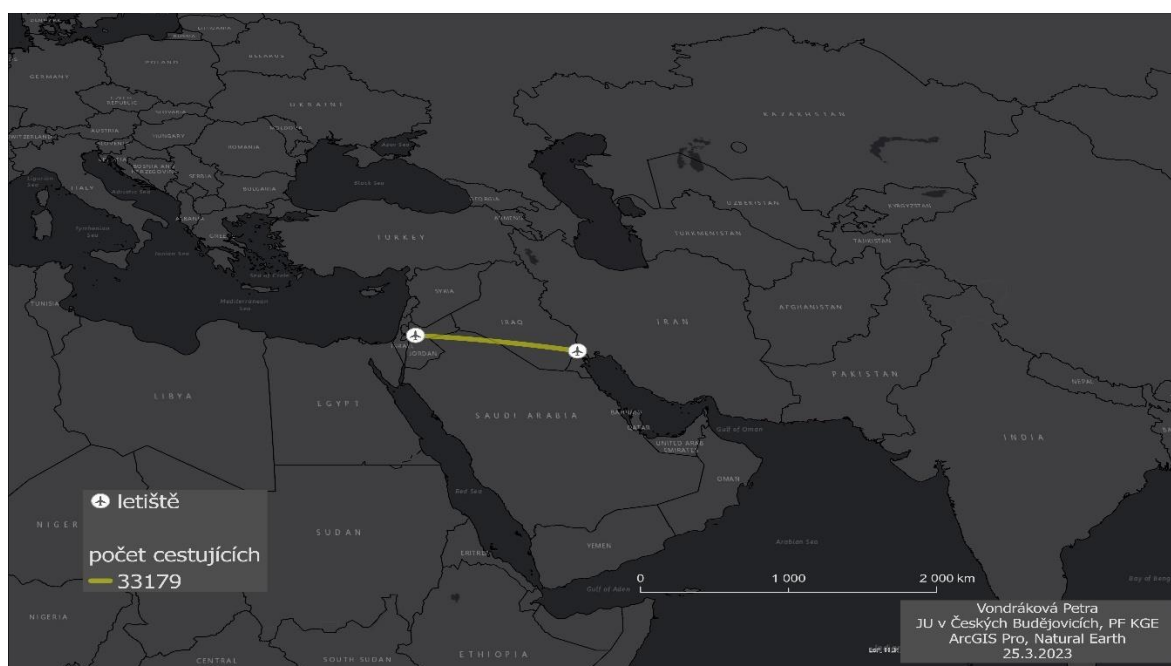
4.3 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Irák

Irák má tři významná mezinárodní letiště v Bagdádu, Basře a Erbilu, přičemž hlavním dopravním uzlem pro irácké letecké společnosti je mezinárodní letiště v Bagdádu. Avšak se musí brát ohled na to, že je v Iráku velice nestabilní společenská situace.

Stejně jako vidíme na mapě č. 8, kdy jsou data pouze pro rok 2005, protože v letech 2003-2011 zde probíhala válka, označována jako druhá válka v Zálivu. Tento konflikt zahájil vpád vojsk vedených USA, kdy svrhly diktátorský režim Saddáma Husajna, a tím došlo k okupaci. To vedlo k občanské válce mezi šíity a sunnity (Cetorelli 2014). V tomto období se spíše letecká doprava používala k evakuaci civilního obyvatelstva do Jordánska a do jiných států jinými přepravními způsoby. V roce 2019 byly nejvýznamnější lety do Spojených arabských emirátů, Turecka a Bahrajnu. Tyto destinace jsou oblíbené pro turisty a také pro obchodní cesty. Méně frekventované destinace jsou spíše ojedinělé za účelem rekreačního pobytu, či poznávací cestě nebo jako přestupní uzel dále na západ. V roce 2020 byly lety hlavně využívány k návratu do svých zemí z důvodu Covidu-19, ale také jako obchodní cesty do sousedního Íránu, Libanonu a podobně.

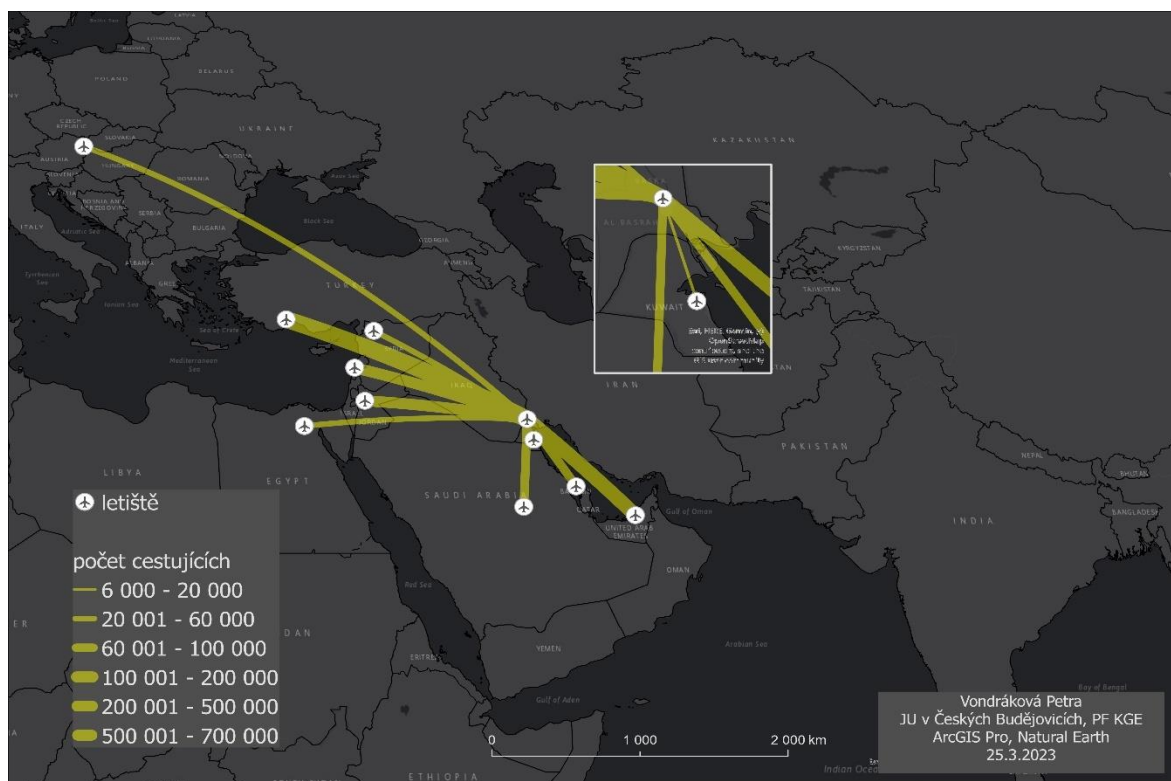
Je nutné podotknout, že výběr destinace z Iráku závisí na mnoha faktorech, jako například bezpečnostní situace, politické vztahy nebo sídlo významných obchodních partnerů.

Mapa č. 8: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2005 z letiště Iráku



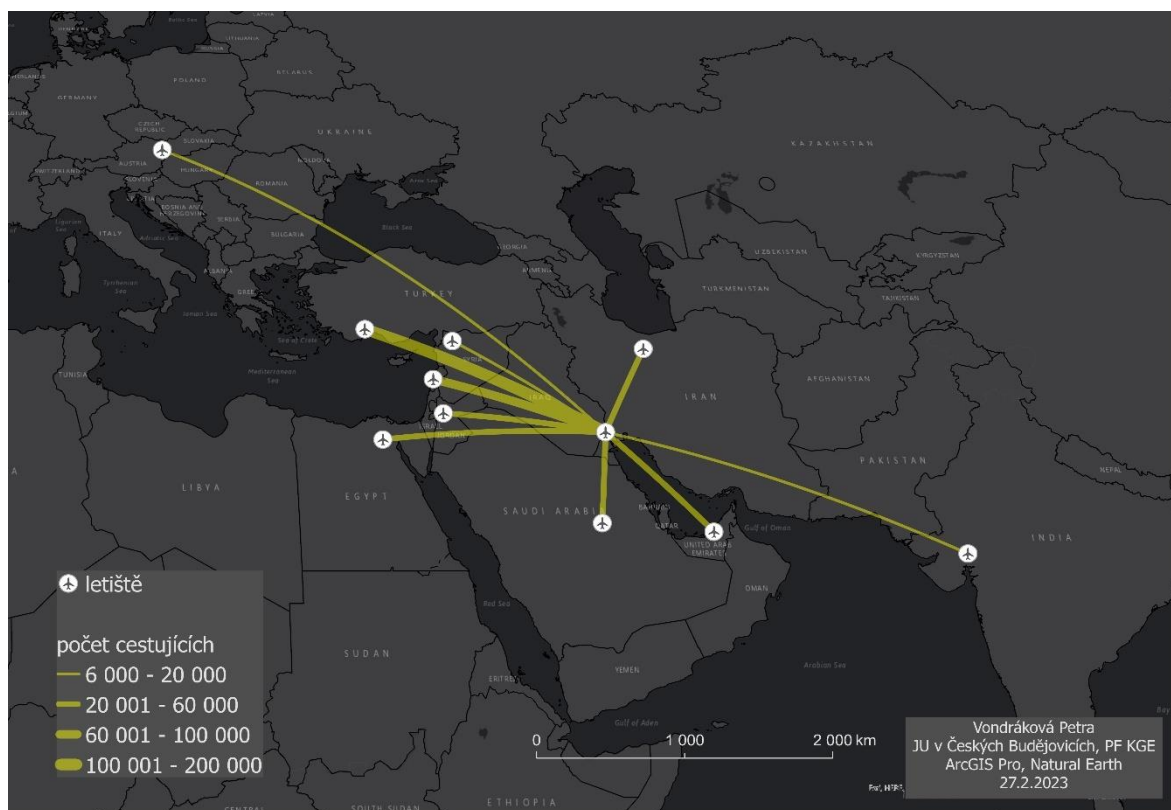
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 9: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Iráku



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 10: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Iráku



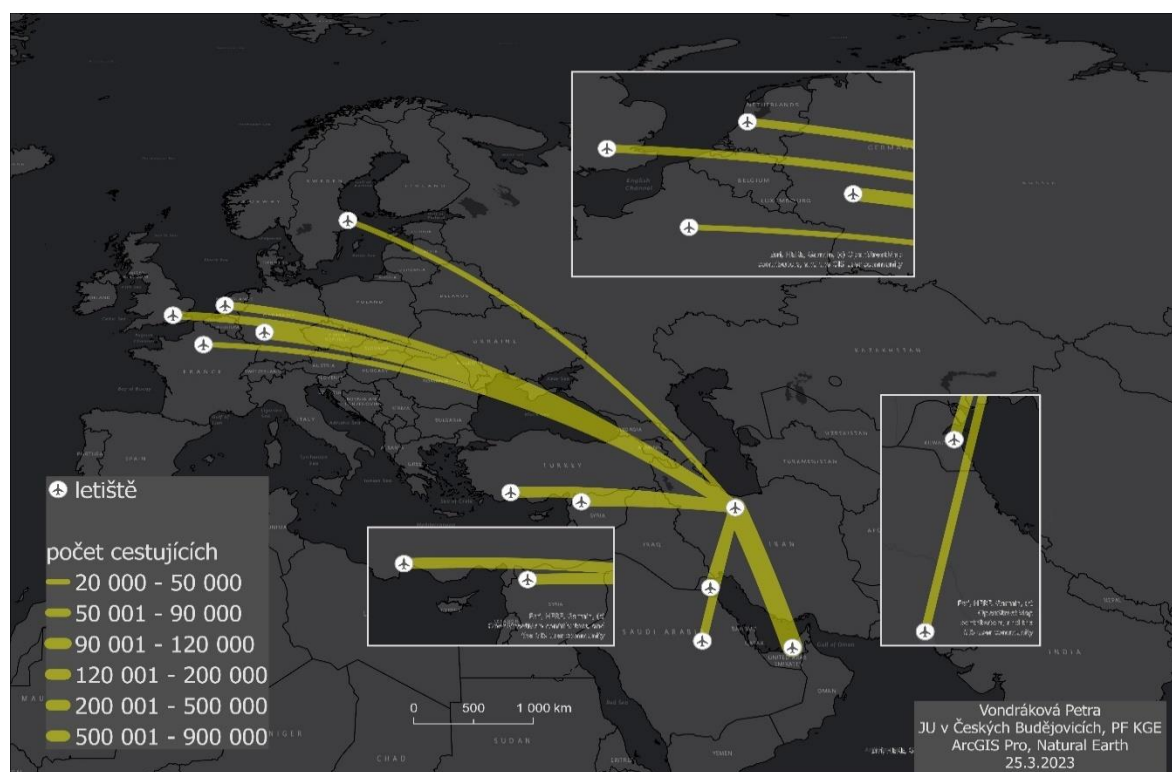
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.4 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Írán

Írán má poměrně velké množství letišť. Mezi nejvyhledávanější patří mezinárodní letiště Imáma Chomejního a Mezinárodní letiště Mehrabad v Teheránu. Tyto letiště slouží jako hlavní uzly pro lety do Íránu. Mezinárodní letiště Mehrabad je také využíváno jako jedna základna íránského letectva. Nutno podotknout, že letecká doprava v Íránu je ovlivněna mezinárodními sankcemi, kvůli kterým některé společnosti přestaly létat do této země. Dále je počet cestujících ovlivněný aktuální politickou situací v daném roce.

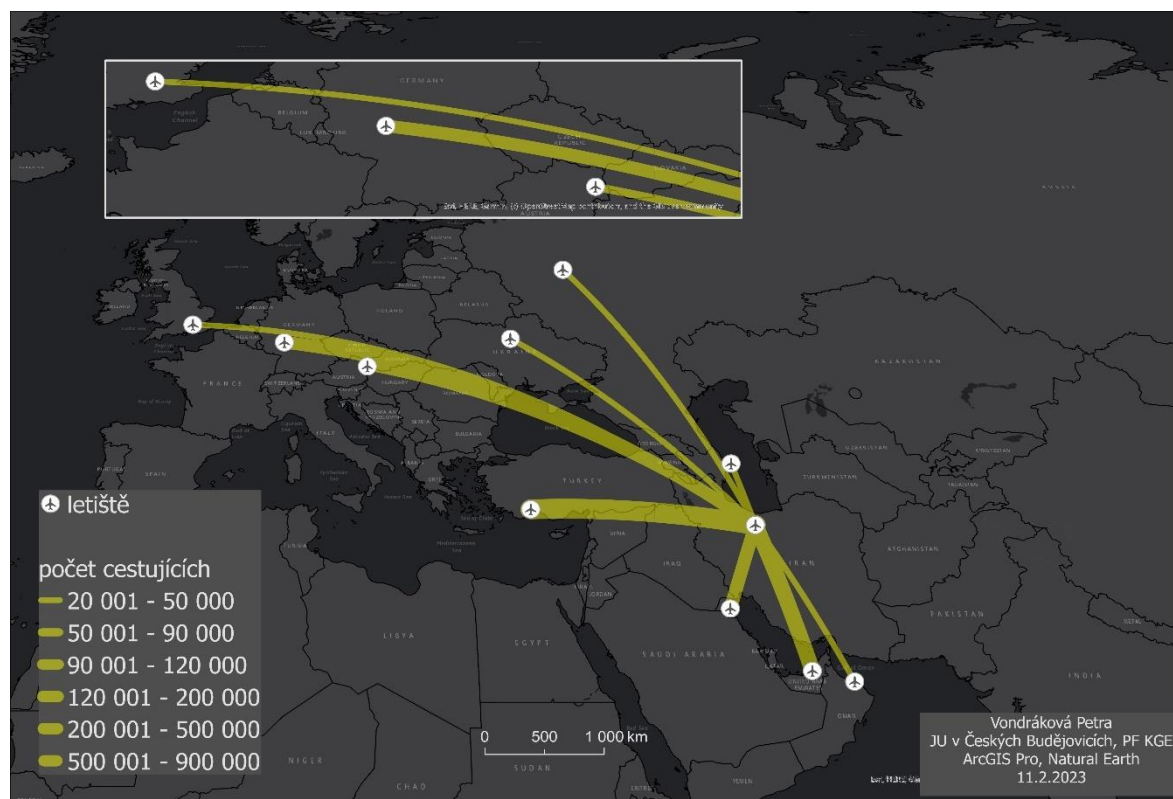
Níže se na mapách č. 11, 12 a 13 projevuje velice silná vazba mezi Íránem a Tureckem a Spojenými arabskými emiráty. Je to z důvodu, že tyto dva státy slouží jako dopravní uzel při cestě do Evropy, Ameriky či Asie. Dále je možné vidět, že je opět ve všech sledovaných obdobích celkem zajímavá cílová destinace západní Evropa. Dá se říct, že je kulturně, obchodně i turisticky zajímavá. Další zajímavost je ta, že když porovnáme mapy č. 11 a č. 12, všimneme si, že se počet přepravovaných osob nezměnil tak markantně jako u ostatních sledovaných států. Díky tomu můžeme říct, že si země stále drží jakýsi standard, který byl narušen až pandemií Covid-19. V roce 2020 byla více vyhledávána Francie, Itálie a Nizozemsko, které byly využívány spíše jako přestupní uzly.

Mapa č. 11: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Íránu



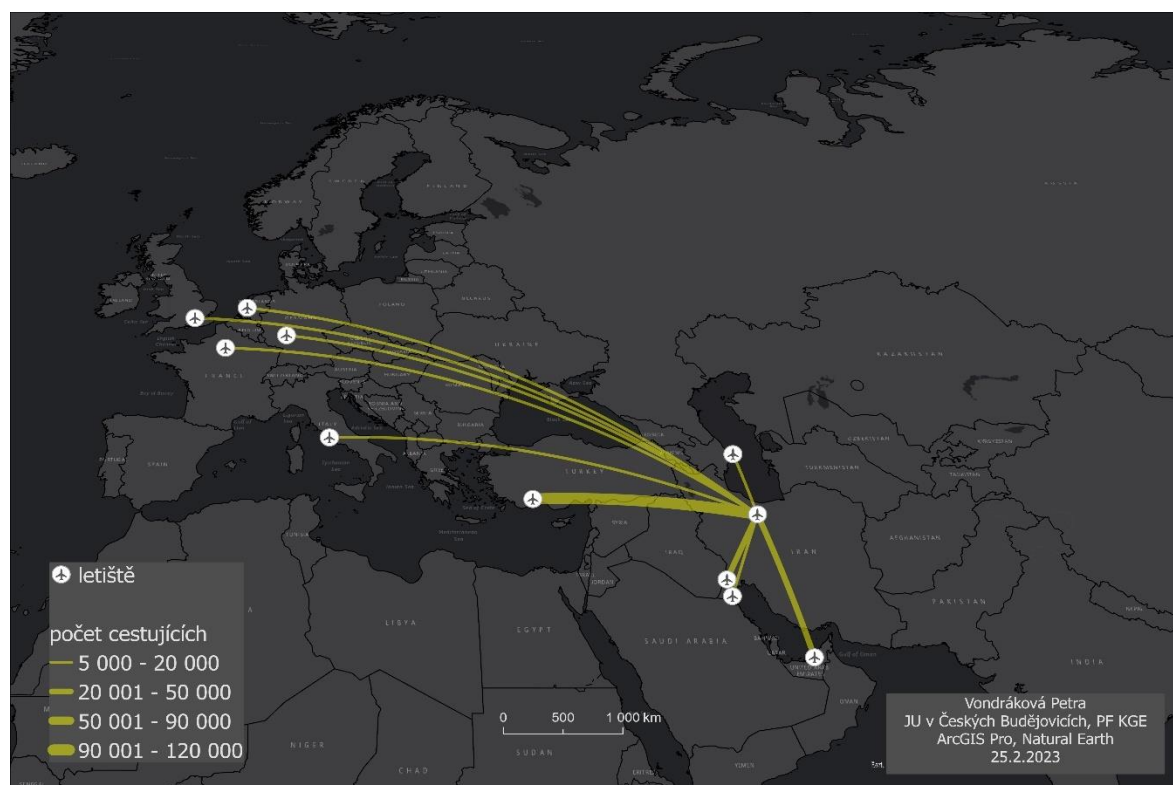
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 12: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Íránu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 13: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Íránu



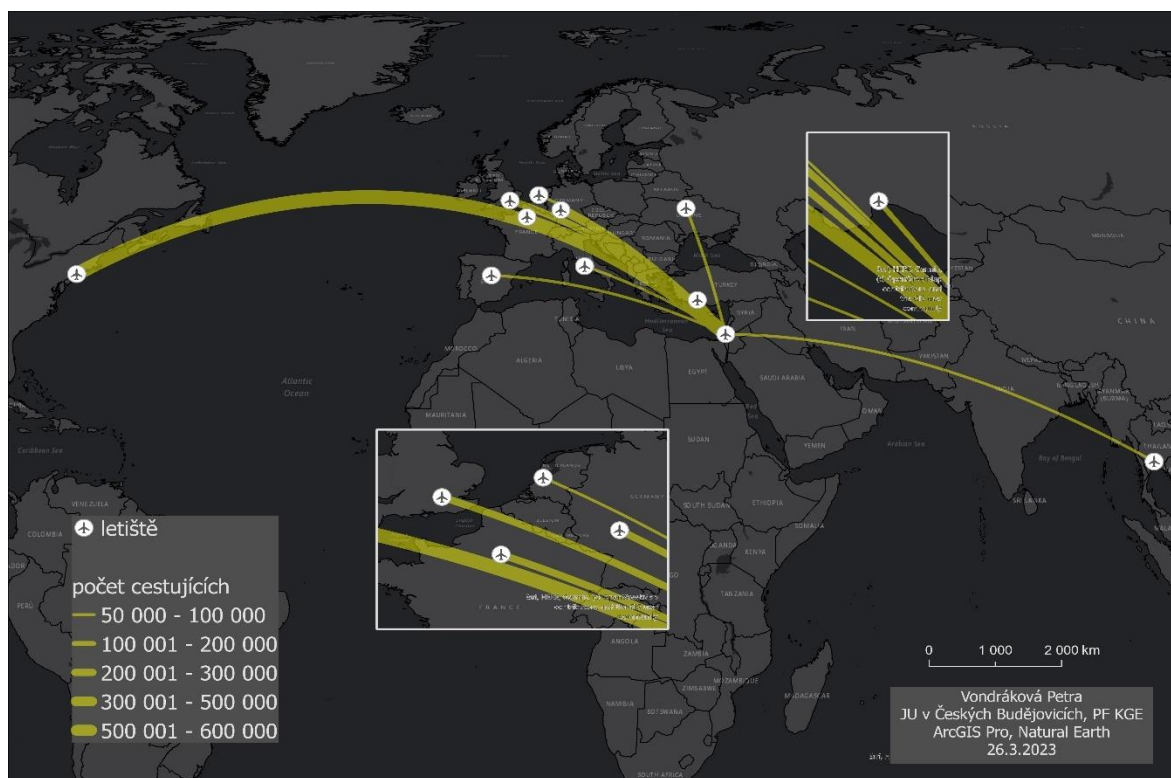
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.5 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Izrael

Izrael má velmi rozvinutou leteckou dopravu a provozuje mezinárodní letiště v Tel Avivu (Ben Gurion Airport), které je největším a nejrušnějším letištěm v Izraeli. Dalšími důležitými letišti jsou například letiště v Eilatu a letiště v Haifě. Z Tel Avivu jsou k dispozici přímé lety do mnoha evropských a amerických měst, ale také do Asie, Afriky a Austrálie. Izraelské aerolinky El Al jsou největší a nejznámější izraelskou leteckou společností, ale existují i další aerolinky, které provozují lety do a z Izraele, například Arkia Israeli Airlines nebo Israir Airlines. Izrael má také rozvinutou vnitrostátní leteckou dopravu, která umožňuje snadný a rychlý přesun po zemi. Existuje několik regionálních leteckých společností, které provozují pravidelné lety mezi různými městy v Izraeli.

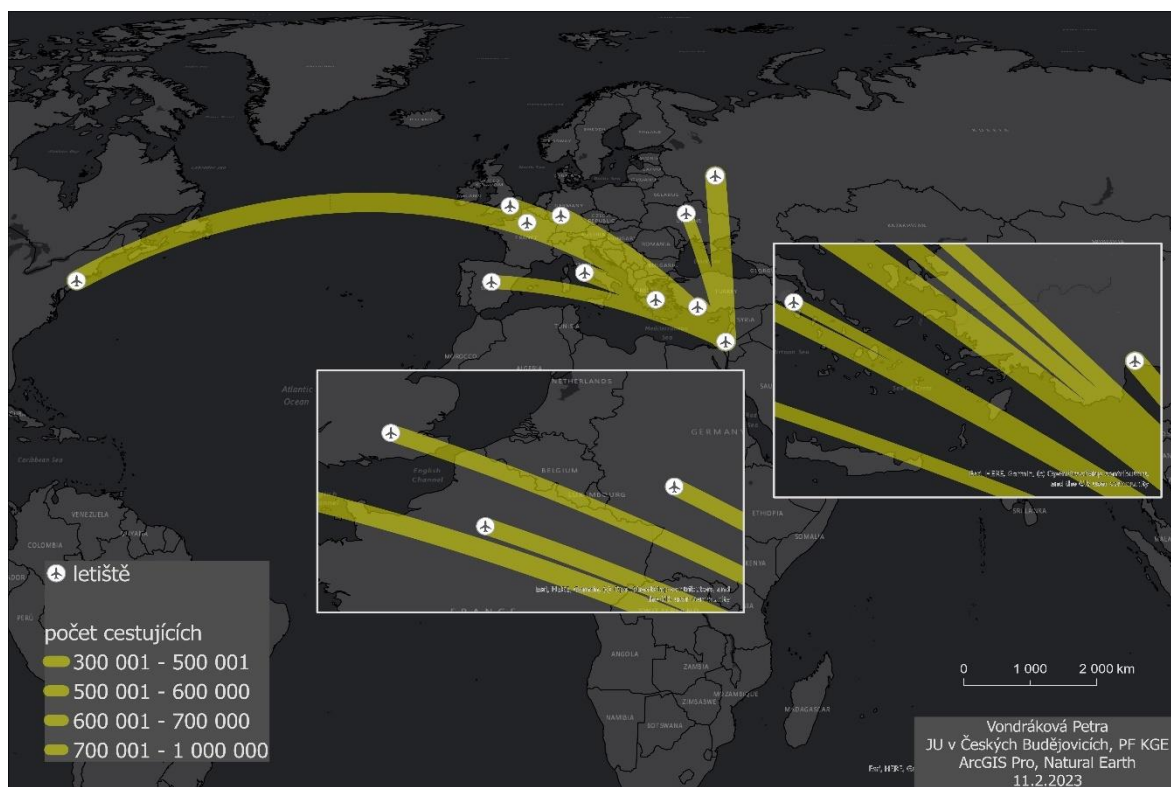
Na všech třech mapách je dominantní počet cestujících do USA, jedním z důvodů může být to, že Izrael a USA jsou dobří obchodní partneři a cestuje sem velké množství studentů za lepším vzděláním. Itálie je oblíbenou turistickou destinací a má dlouhodobé kulturní vztahy s Izraelem. Německo a Francie jsou důležitými obchodními partnery a také místy, kde studuje mnoho izraelských studentů. Turecko a Rusko jsou další oblíbené turistické destinace a mají také významné politické vztahy s Izraelem.

Mapa č. 14: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Izraele



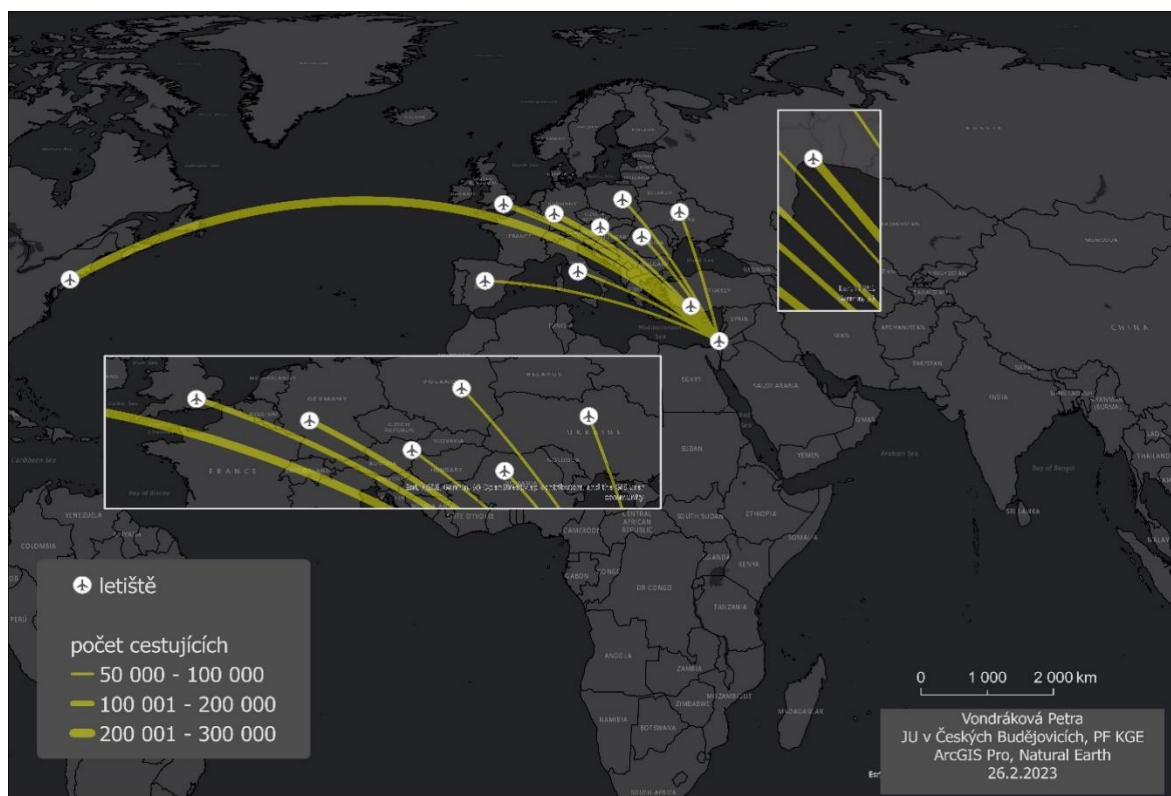
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 15: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Izraele



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 16: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Izraele



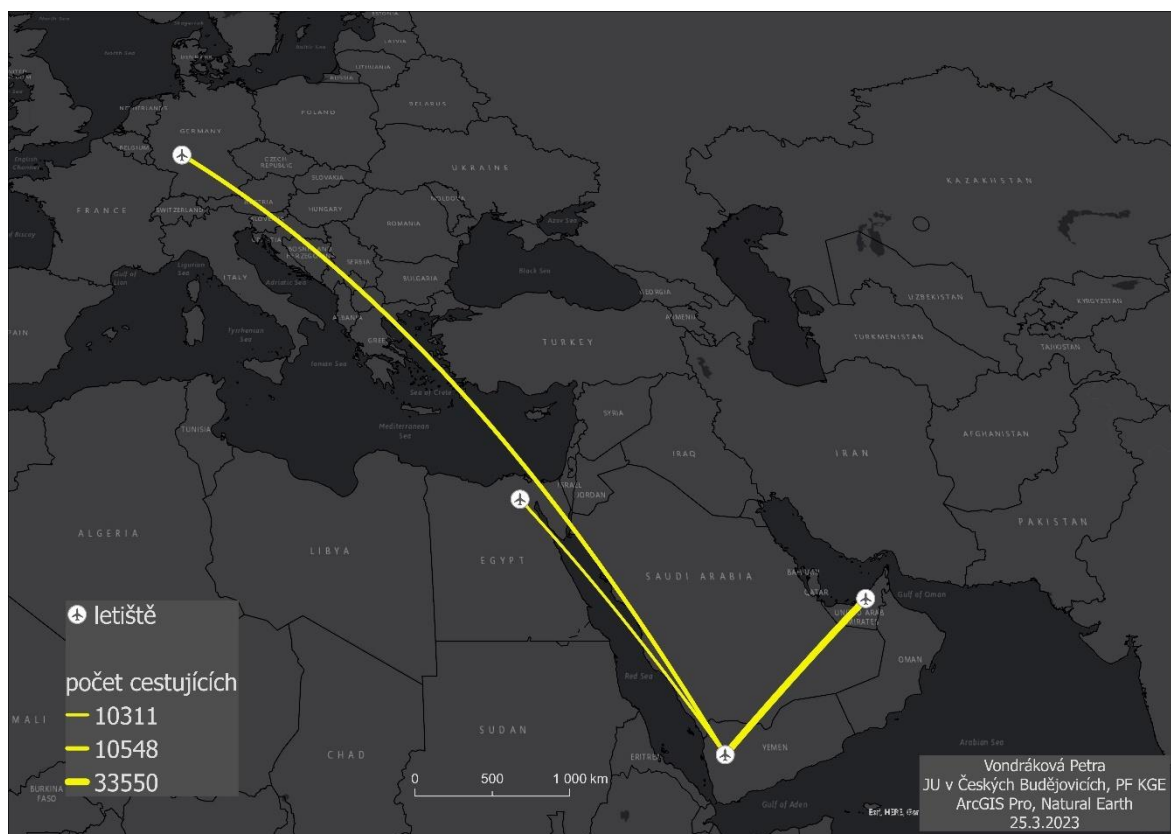
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.6 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Jemen

V Jemenu existuje mezinárodní letiště v hlavním městě San'a (Mezinárodní letiště San'a) a v druhém největším městě Adenu (Mezinárodní letiště Aden). Tato letiště jsou hlavními bránami pro cestující, kteří přijíždějí do země nebo z ní odjíždějí. Leteckou dopravu v Jemenu provozuje několik společností, jako jsou Yemenia Airways, Felix Airways, Saudi Arabian Airlines, Emirates a dalších. Nyní jsou však kvůli politické a bezpečnostní situaci lety omezeny a nedoporučuje se cestovat do Jemenu. Od roku 2014 probíhá občanská válka mezi vládními silami a hutijskou armádou a jejich spojenci (Sharp, Brudnick 2019).

Nejvyhledávanějšími státy za rok 2004 z letiště Jemenu jsou Spojené arabské emiráty, kde se nachází významné finanční i obchodní centrum, proto je atraktivní jak pro turisty, tak pro obchodníky. Dále Německo, které je hlavním přestupovým uzlem a Egypt, který láká svou kulturou turisty z celého světa.

Mapa č. 17: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z Jemenu



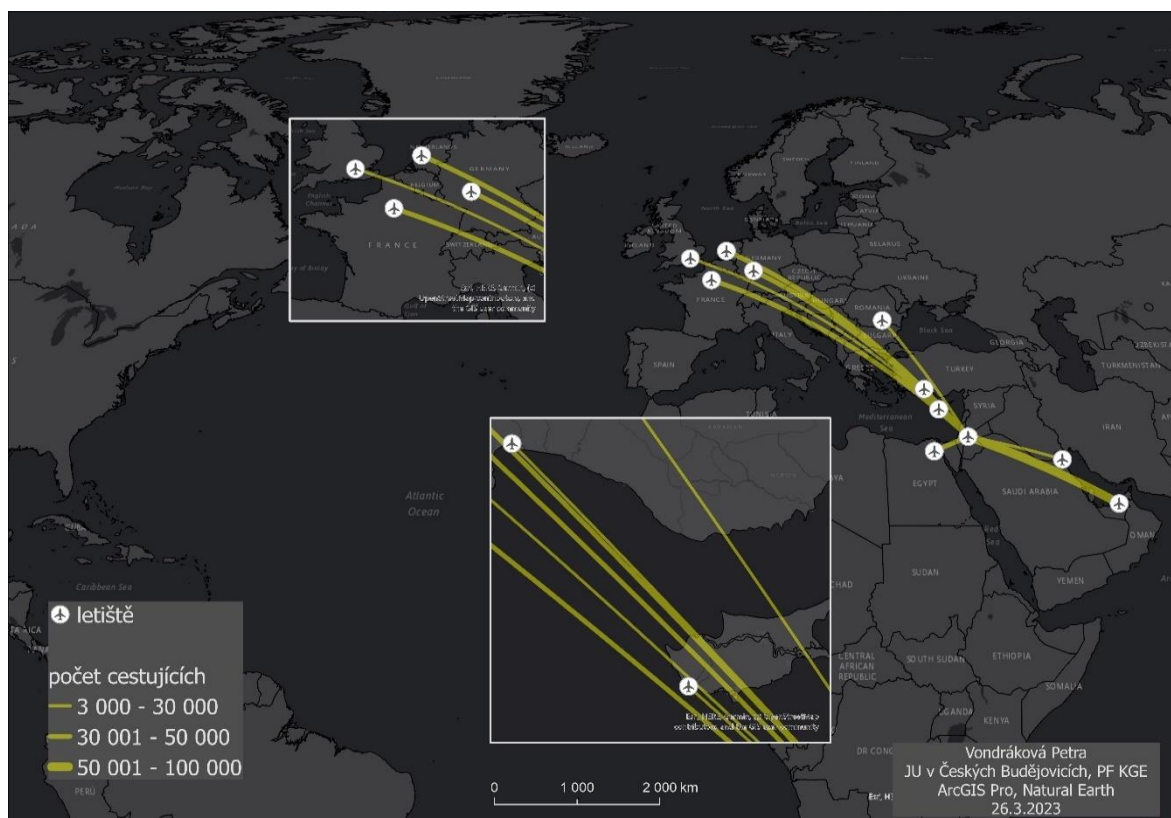
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.7 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Jordánsko

Jordánsko má hned tři mezinárodní letiště, mezi ně patří mezinárodní letiště krále Husajna (Akaba), mezinárodní letiště Queen Alia a mezinárodní letiště Marka (obě Ammán). Dále má několik menších letišť, které většinou slouží pro cestující do sousedních států nebo pro vnitrostátní lety. V Jordánsku je velice dobře letecká doprava rozvinuta a je považována za jednu z bezpečnějších možností cestování.

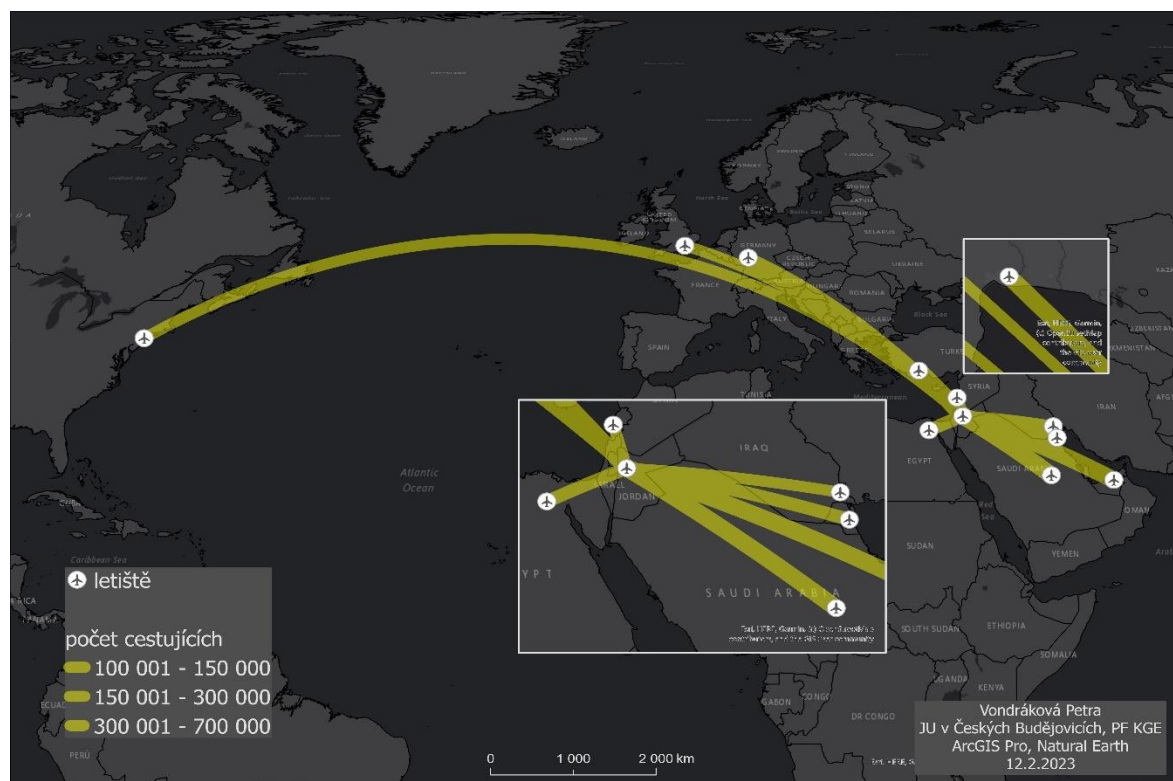
Na mapách níže je jasně vidět, že nejvýznamnějšími státy jsou Egypt, Spojené arabské emiráty, Turecko, Německo a Velká Británie. Poslední dva zmiňované jsou používány jako přestupní uzel dále na západ a také díky své kultuře, která je zajímavá pro všechny turisty. V neposlední řadě je zde rozvinutý obchod, stejně jako do Spojených arabských emirátů sem létají různí obchodníci, ale také lidé za rekreačním pobytem, atrakcemi či luxusem. Turecko a Saúdská Arábie je zajímavá také z náboženského hlediska. V roce 2019 se létalo bez přestupu už i do USA. Když se porovnájí mapy č. 16 a č. 17 jsou cílové destinace totožné, pouze se změnil počet cestujících. Důvodem může být to, že letecké společnosti mají již nasmlouvané trasy, které dodržují a nové dohody se nevyřádily.

Mapa č. 18: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Jordánska



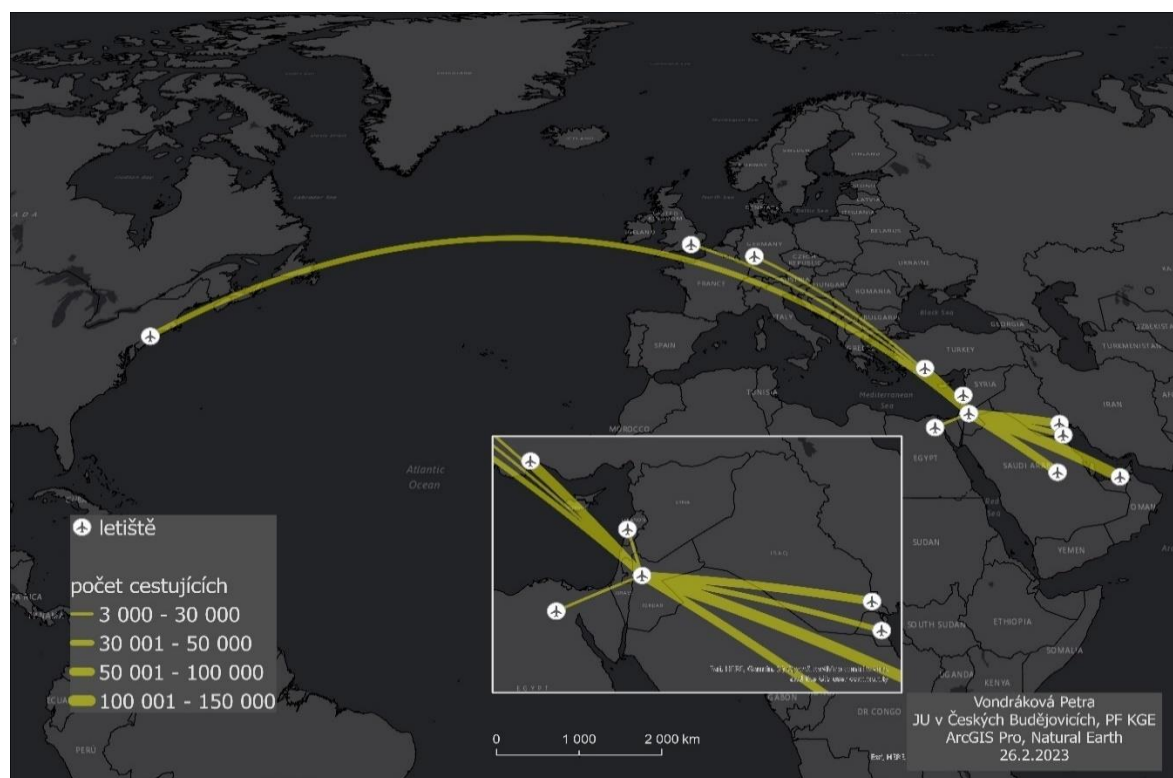
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 19: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Jordánska



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 20: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Jordánska



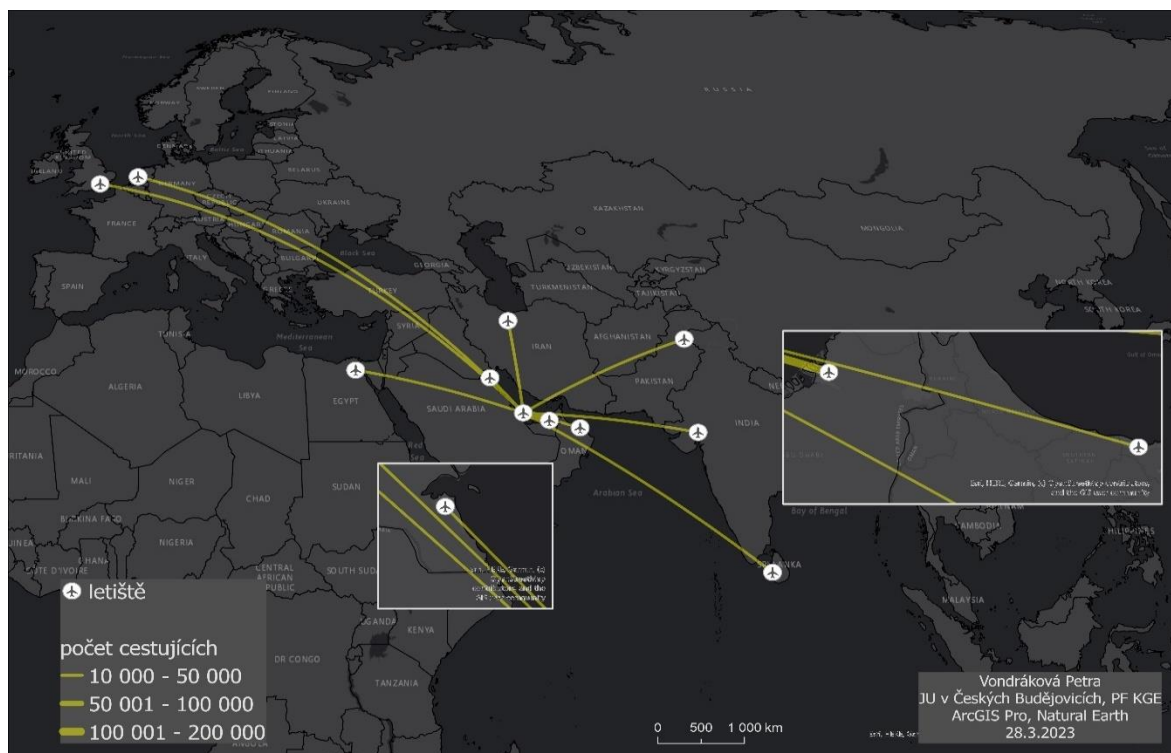
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.8 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Katar

V hlavním městě Kataru v Dauhá se nachází mezinárodní letiště Hamad, které je hlavním uzlem pro Qatar Airways a je jedno z největších letišť na Blízkém východě. Letiště Hamad je dobře vybavené, nabízí širokou škálu moderních služeb pro cestující. Celkově lze říci, že Qatar Airways je velmi kvalitní letecká společnost s moderní flotilou a vynikajícími službami pro cestující.

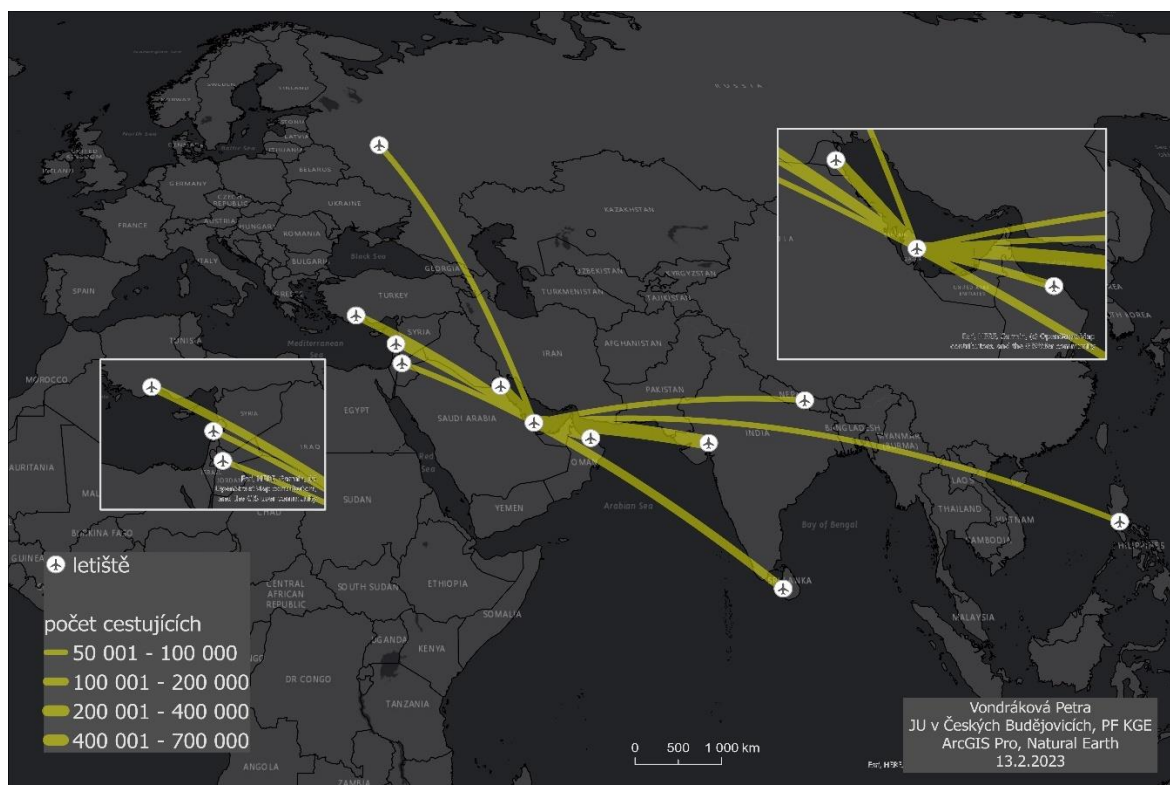
Na mapách lze vidět, že převládá východní směr cestujících, je to také z toho důvodu, že letiště v Kataru je jedním z přestupních uzlů na cestě z Evropy do Asie. Na Srí Lanku je velký počet cestujících z důvodu vysoké poptávky rekreace v této oblasti. Do Indie a Velké Británie se spíše létá za obchodními povinnostmi a také zde můžou studovat studenti na univerzitách. V roce 2004 byly Spojené arabské emiráty strategickým obchodním centrem a důležitým turistickým cílem v Perském zálivu a tomu je tak až doposud. Ojediněle se na mapě č. 22 z roku 2019 ukazuje Nepál, který láka především turisty z celého světa svou jedinečností a lidé sem cestují především z důvodu expedice na Mount Everest. V roce 2020 se Turecko stalo dalším přestupním uzlem, když se většina cestujících vracela do Evropy či USA před pandemií Covid-19.

Mapa č. 21: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Kataru



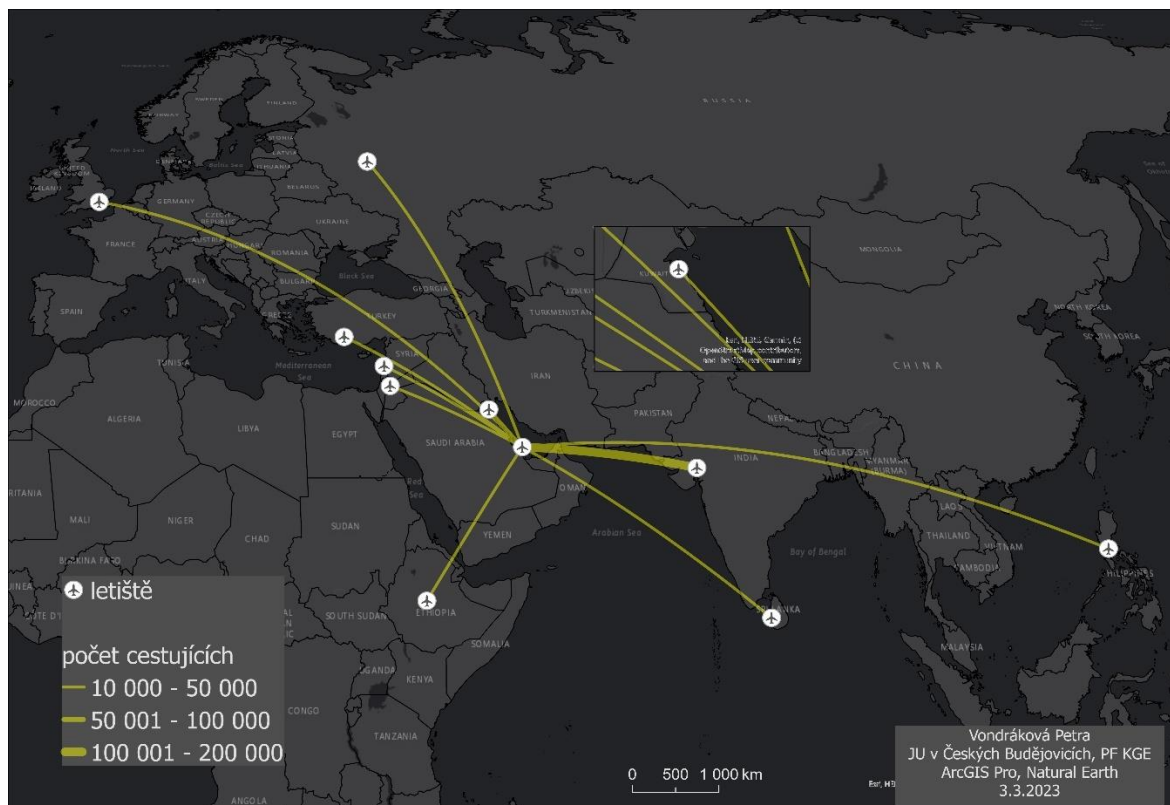
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 22: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Kataru



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 23: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Kataru



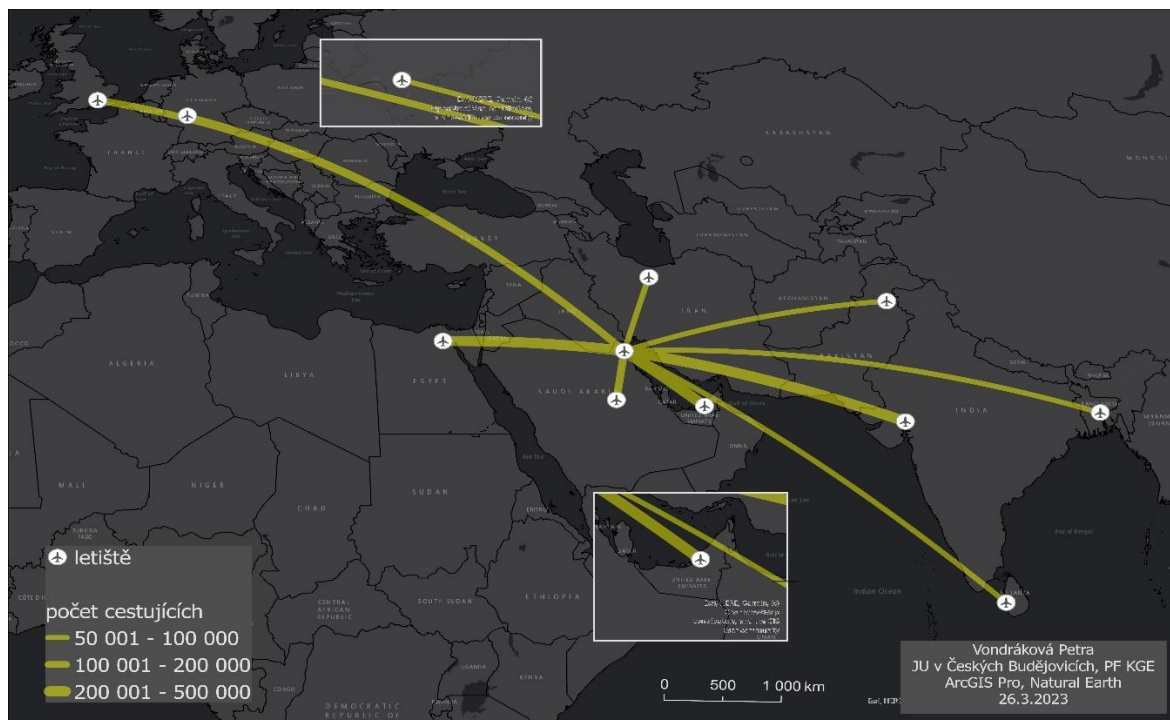
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.9 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Kuvajt

V Kuvajtu se nachází 7 letišť, ze kterých je jedno mezinárodní a nachází se přibližně 15 km od hlavního města Kuvajt. V roce 2021 se zde otevřely dva nové terminály, které jsou určeny pro letecké společnosti se sídlem v Kuvajtu. Tyto nové terminály jsou specifické tím, že je ekologicky udržitelný a jedná se o jeden z největších projektů letiště na světě, který je šetrný k životnímu prostředí (Kuwait News Agency 2021). Letectví je v Kuvajtu velice rozvinuté a nabízí širokou nabídku letů.

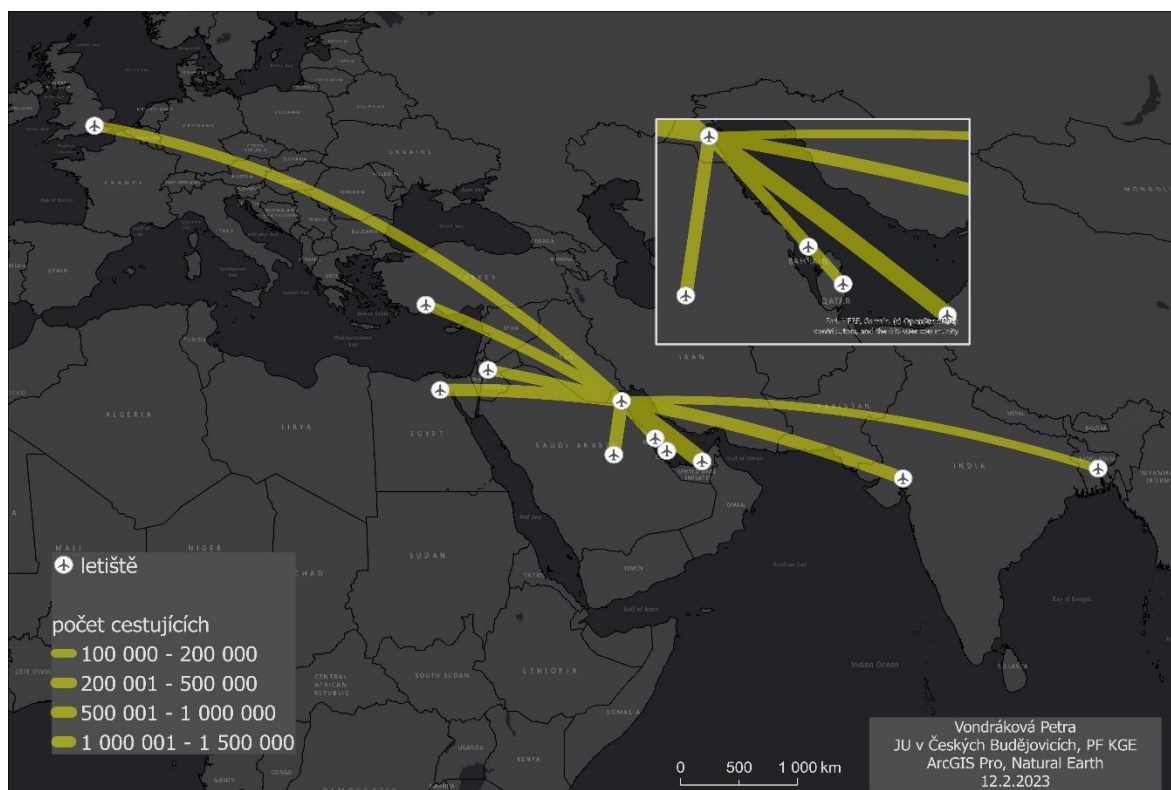
Ve sledovaném období byly nejvýznamnější cílové destinace letecké dopravy z Kuvajtu především v oblasti Blízkého východu a Asie. Je to způsobeno tím, že sousední státy jsou převážně bohaté s vyspělou ekonomikou. Z toho důvodu se zde hojně vyskytují obchodní cesty i několikrát ročně. Saúdská Arábie není vyhledávána jen pro obchodní cesty nebo za turistickými atrakcemi, ale je především v hledáčku poutníků, kteří směřují do Mekky. Do Evropy se nejčastěji cestuje do Velké Británie a v roce 2004 i do Německa. To je způsobeno tím, jak je již zmiňováno výš v textu, že Velká Británie a Německo jsou hlavní dopravní uzly Evropy na trase do Ameriky. Jak si na mapách č. 24 a č. 26 lze povšimnout, tak covidová krize v roce 2020 zasáhla leteckou dopravu tak moc, že přepravila téměř o třetinu méně cestujících než na začátku jejího rozmachu z roku 2004.

Mapa č. 24: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Kuvajtu



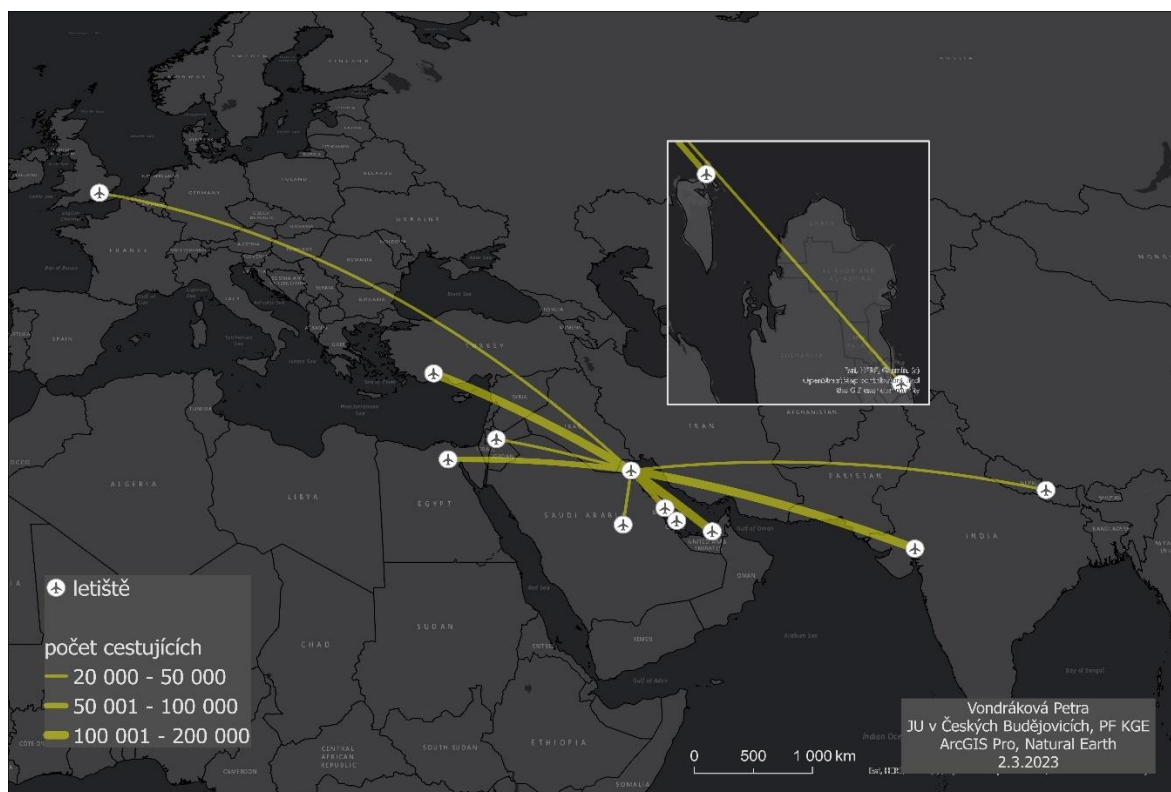
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 25: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Kuvajtu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 26: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Kuvajtu



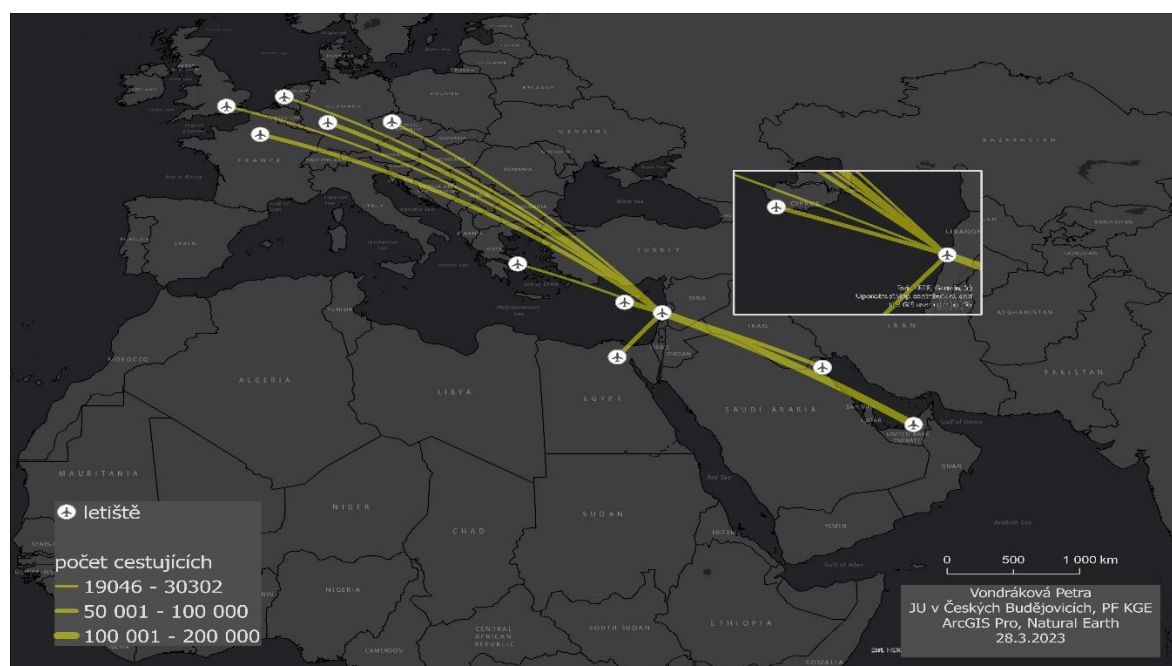
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.10 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Libanon

Největší a nejrušnější letiště v Libanonu je Mezinárodní letiště Rafika Haririho v Bejrútu, které se nachází asi 9 kilometrů jihozápadně od města. Toto letiště je hlavním uzlem pro většinu leteckých společností, které létají do Libanonu. Další letiště v Libanonu jsou například letiště v Zahlé nebo v Byblos.

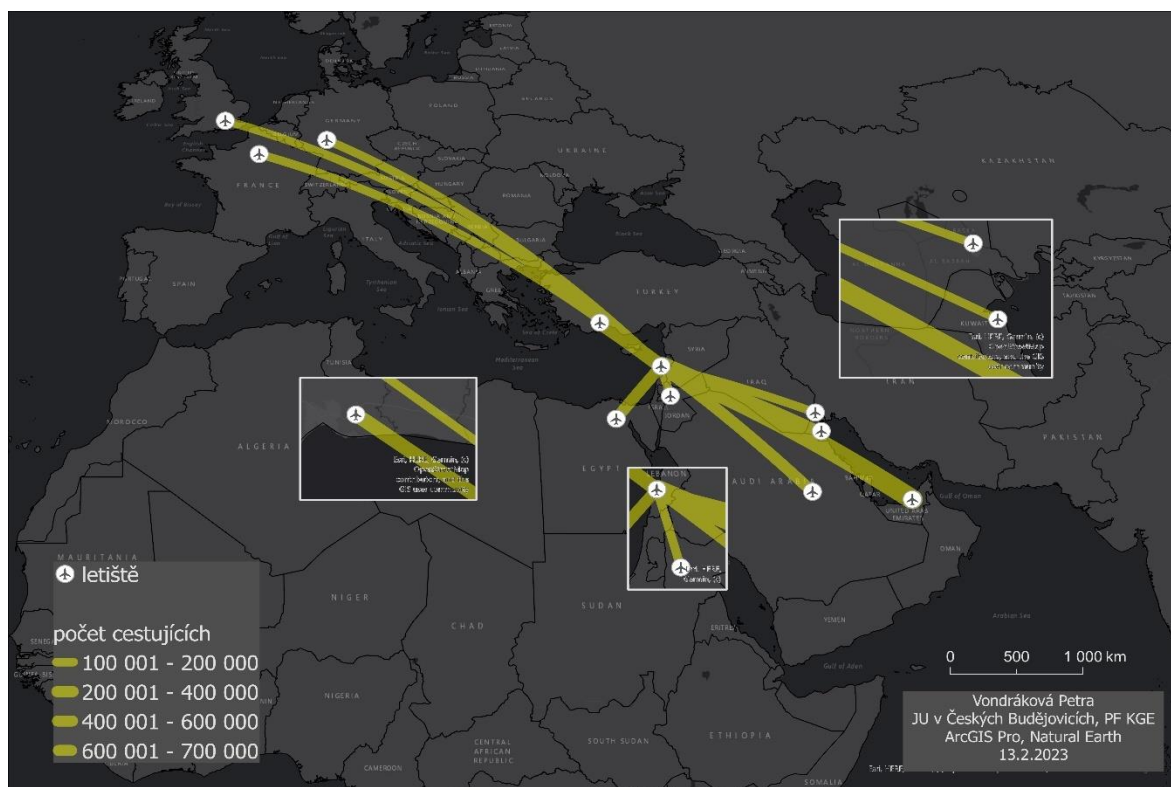
Obecně lze říct, že destinace, do kterých směřují lety z Libanonu a jsou zásadní pro další přestupy a pokračování v cestě. Například z Egypta se dále létá do jiných států Afriky, z Turecka lze dále letět do Asie i do Evropy. Spojené arabské emiráty jsou klíčové pro další lety do Asie i Austrálie. Velká Británie, Německo a Francie se využívají k přestupu do Ameriky. Další důvody cest do sousedních států může být obchodní cesta či cíl rekreace nebo poznávání památek a kultury. Saúdská Arábie je významná pro poutníky z Libanonu do Mekky. Unikátní je velký počet cestujících do Etiopie, který vidíme na mapě č. 29. Mezi Libanonom a Etiopií existuje poměrně silná ekonomická spolupráce, a to zejména v oblasti zemědělství, potravinářství a textilního průmyslu. Turistický ruch z Libanonu do Etiopie se také v posledních letech zvyšuje. Etiopie nabízí mnoho zajímavých turistických atrakcí, jako jsou historické památky, přírodní krásy a rozmanitá kultura. V Libanonu žije velké množství etiopských přistěhovalců, kteří cestovali do své rodné země za rodinou a přáteli nebo z důvodu pandemie.

Mapa č. 27: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Libanonu



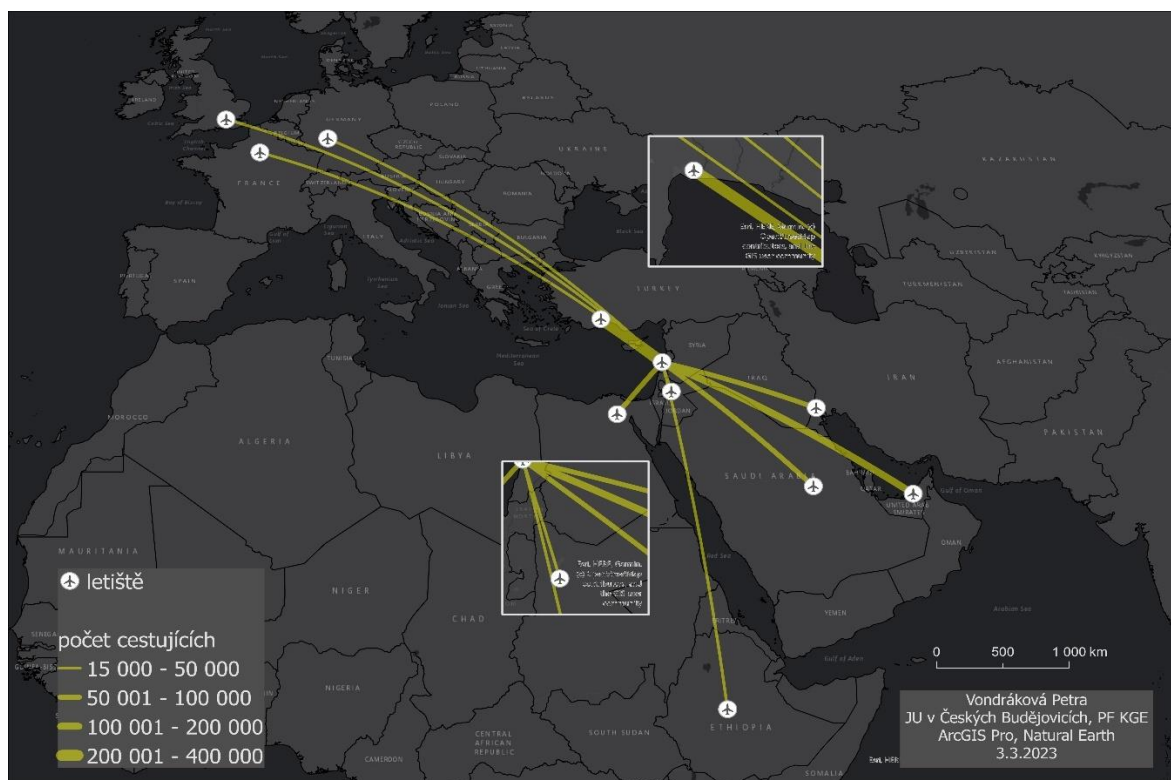
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 28: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Libanonu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 29: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Libanonu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

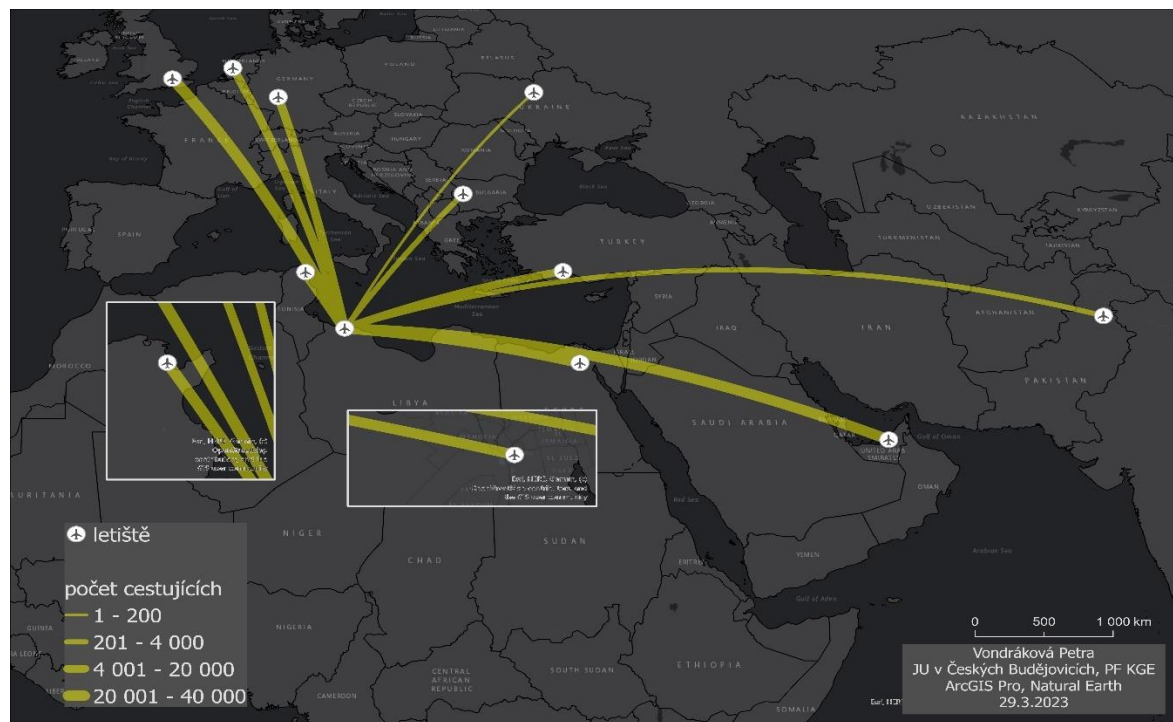
4.11 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Libye

Letecká doprava má v Libyi dlouhou historii. Do roku 2011 fungovala poměrně dobře, ale v tomto roce došlo k povstání a následnému pádu diktátora Muammara Kaddáfího. Toto povstání a následné boje měly za následek velké poškození letišť a infrastruktury. V důsledku toho byly mnohé z těchto letišť uzavřeny a některé z nich se staly terčem útoků. Tyto faktory vedly k dramatickému poklesu letového provozu v zemi.

V roce 2004 byla Libye relativně otevřená země a bylo možné z ní létat do mnoha destinací po celém světě. Libye měla v té době značné množství ropy, což také přispělo k rozvoji obchodních a turistických s jinými zeměmi. V roce 2003 Libye podepsala dohodu s USA a Velkou Británií, která ukončila více než desetileté mezinárodní sankce vůči zemi. Tato dohoda také pomohla otevřít Libyi pro mezinárodní lety. Jedním z hlavních důvodů pro mezinárodní lety byla především potřeba obchodovat s jinými zeměmi a usnadnit cestování pro občany Libye.

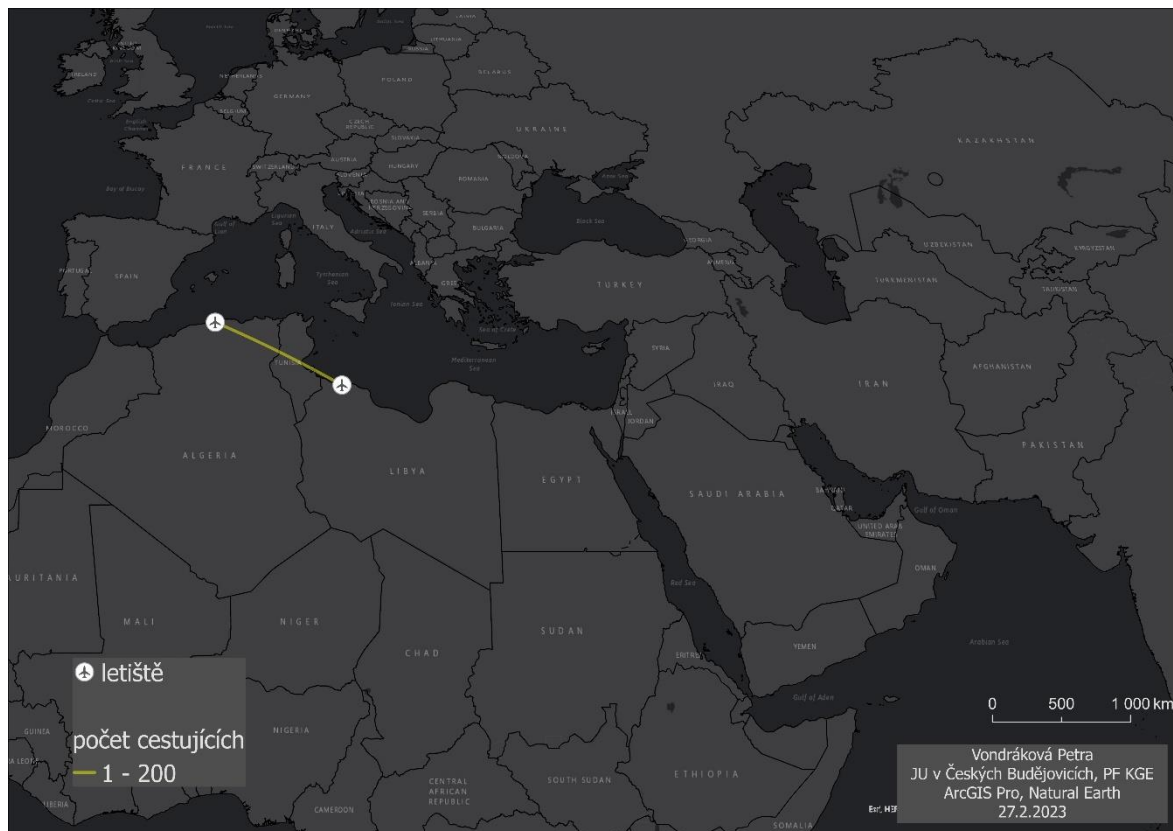
Od roku 2011 v zemi pokračuje občanská válka. Mezi roky 2019-2020 byla v zemi vedena vojenská kampaň v Západní Libyi, proto nejsou žádná dostupná data, pouze jeden člověk cestoval v roce 2020 z Libye, a to konkrétně do Alžírska. Mohlo se jednat o nějakého politika či velvyslance, který z politických povinností musel odcestovat.

Mapa č. 30: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Libye



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 31: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letišť Libye



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.12 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Omán

Největším letištěm v Ománu je letiště v hlavním městě Maskat, oficiálně nazývané Mezinárodní letiště Sultána Kábúse. Toto letiště slouží jako důležitý přestupní bod pro cestující letící mezi Evropou, Asií a africkým kontinentem. Další důležité letiště v Ománu je letiště Salála a letiště Duqm, sloužící jako přestupní uzel mezi Asií a Afrikou. Ománské aerolinie Oman Air provozují pravidelné lety do mnoha destinací po celém světě. Kromě toho se v Ománu nachází také několik menších místních leteckých společností, které provozují regionální léta mezi různými městy v Ománu. Celkově lze tedy říct, že letecká doprava v Ománu je relativně dobře rozvinutá a cestování letadlem je pohodlnou a efektivní volbou pro cestování do této země.

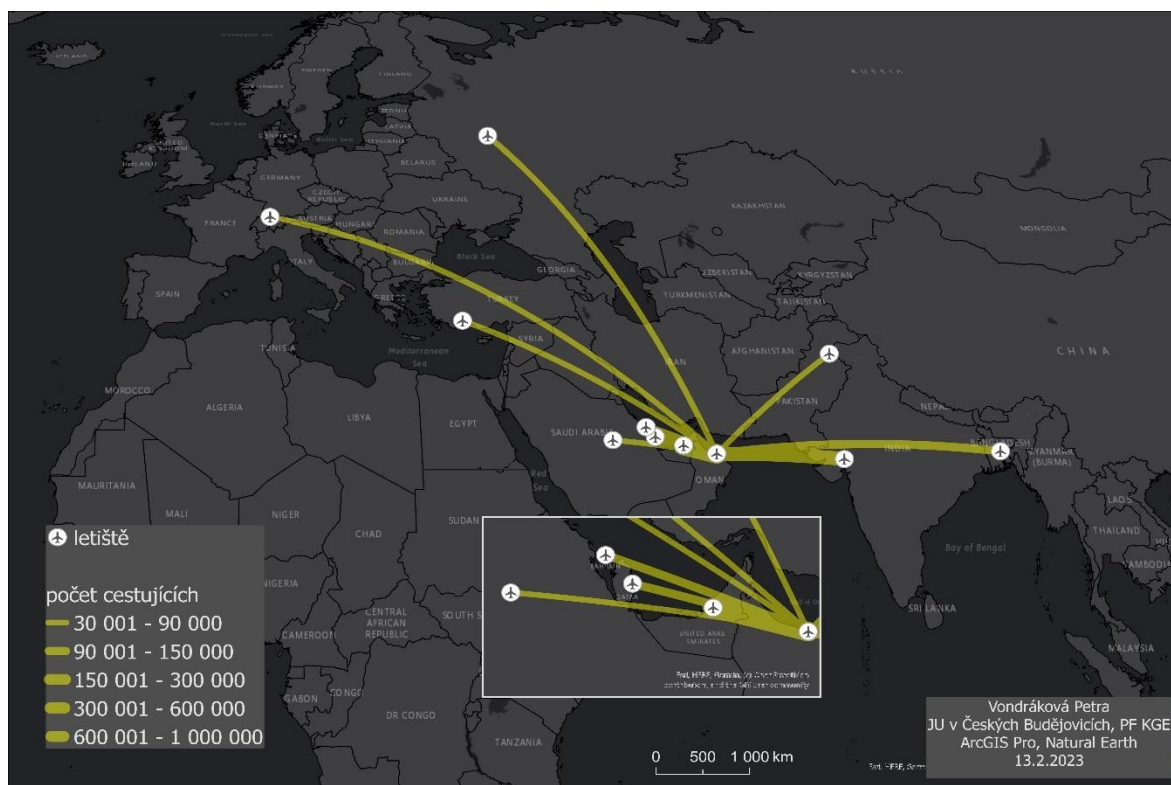
Na mapách vidíme, že Omán má spojitost s lety spíše na východ, do Asie. Výjimkou je rok 2020, kdy se více létalo do Evropy. Domníváme se, že je to z důvodu přestupních uzlů při návratu do rodných zemí, kvůli pandemii. Letiště v Ománu se používá také jako přestupní stanice, kde cestující stráví pár nocí a letí dál do sousedních států za jinou kulturou nebo exotikou.

Mapa č. 32: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Ománu



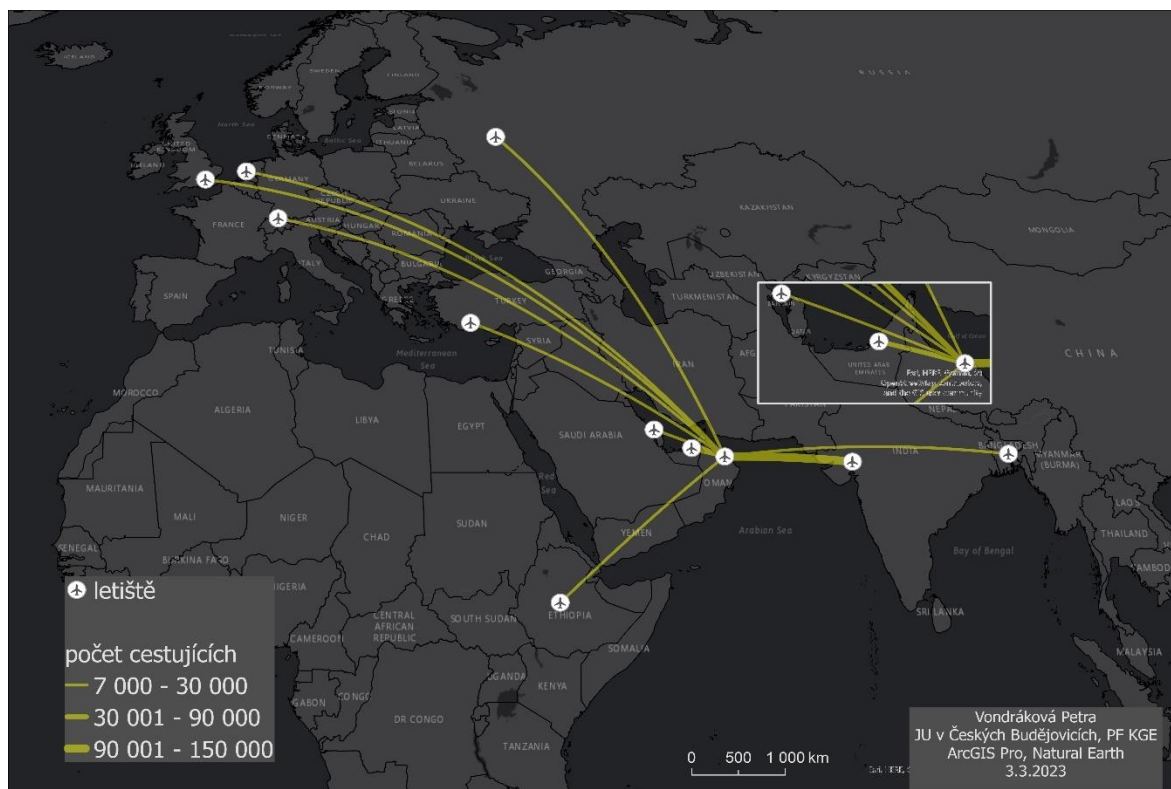
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 33: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Ománu



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 34: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Ománu



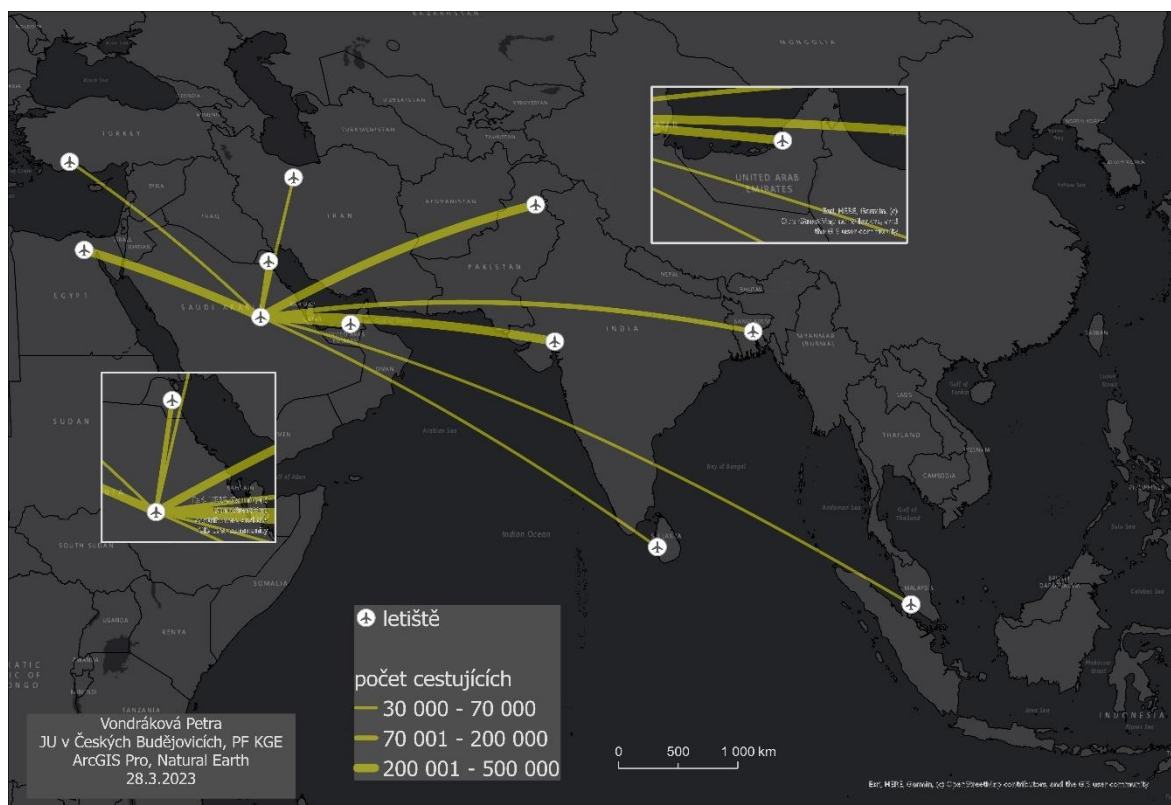
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.13 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Saúdská Arábie

Letecká doprava je velmi důležitým zařízením dopravy v Saúdské Arábii. V zemi se nachází několik letišť, včetně největšího mezinárodního letiště v Džidda. Další důležité letiště jsou například letiště v Rijádu, Medině nebo Dammamu. V Saúdské Arábii působí několik leteckých společností. Mezi nejvýznamnější patří například Saudi Arabian Airlines, která je národní leteckou společností země. Dále zde působí společnosti jako Flynas nebo SaudiGulf Airlines (Mirghani 1996). Tyto společnosti nabízejí přímé lety do mnoha destinací po celém světě, včetně Evropy, Asie, Afriky a Ameriky. Letecká doprava v Saúdské Arábii je velmi důležitá pro obchodní, turistické a kulturní účely. Zahraniční turisté mohou využít lety do různých destinací v zemi, jako jsou Mekka a Medína, které jsou důležitými poutními místy pro muslimy. Pro obchodní účely jsou lety do Evropy, Asie a Severní Ameriky důležité pro podnikání a výměnu zboží. Díky rozvinuté infrastruktuře a moderním letadlům je letecká doprava v Saúdské Arábii bezpečná a spolehlivá.

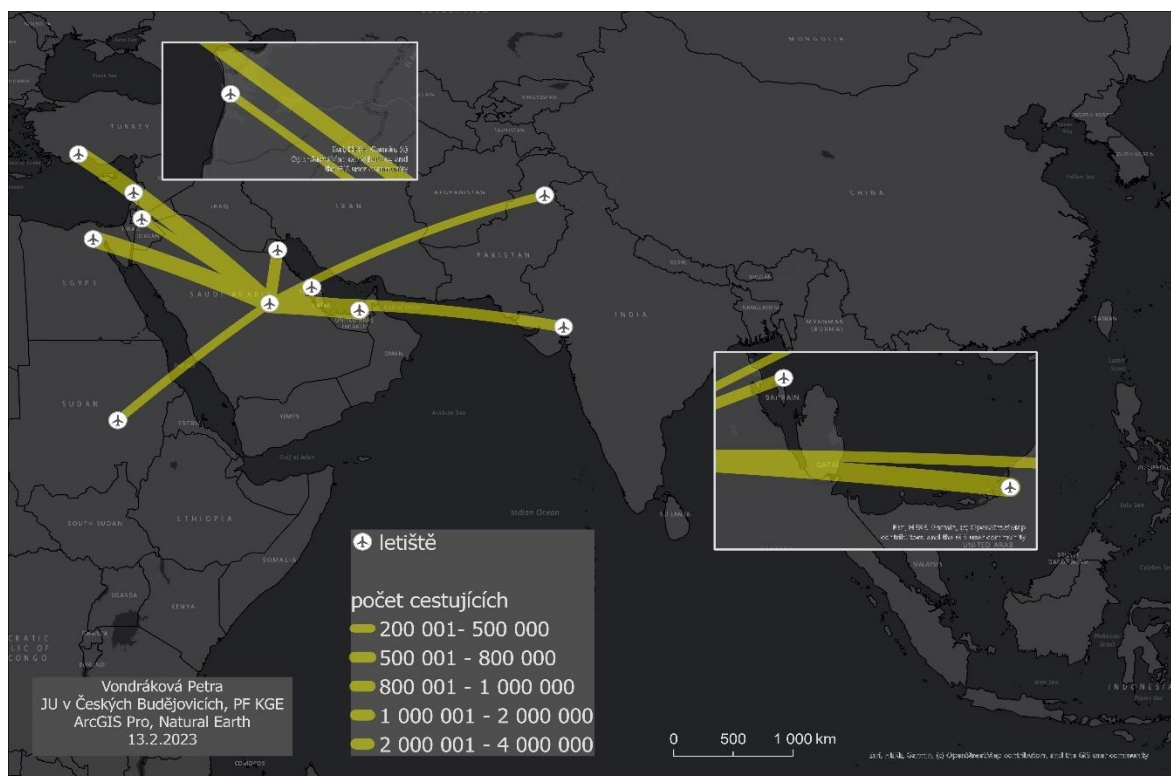
Každý rok miliony islámských turistů z celého světa cestují do Saúdské Arábie, aby se zúčastnili velkých náboženských svátků (Hadždž, Umrah a Ramadán) (Zamani-Farahani, Henderson 2010). Tento náboženský cestovní ruch se stal pro Saúdskou Arábii důležitým segmentem mezinárodního příjezdového cestovního ruchu a nesmírně prospěl ekonomice (Alodadi, Benhin 2015). Rok 2019 ukazuje větší množství cestujících do Súdánu, důvodem může být, že mnoho saudskoarabských muslimů cestuje do Súdánu, zejména do jeho hlavního města Chartúmu, aby navštívili historické islámské památky a místa. Dále Súdán láká investory a snaží se podpořit svou ekonomiku, což vede v posledních letech k poptávce po leteckých spojeních. To vede k rozvoji leteckého spojení mezi oběma zeměmi a zlepšení dostupnosti pro cestující. Další neobvyklou cílovou destinací je v roce 2020 Etiopie. Etiopie má rychle rostoucí ekonomiku. Má jednu z největších a nejrychleji rostoucích ekonomik v Africe. Saúdská Arábie je zase jedním z největších zahraničních investorů v Etiopii. Letecké spojení mezi oběma zeměmi umožňuje podnikatelům a obchodníkům snadnější přístup k trhu a zlepšuje obchodní výměnu mezi oběma zeměmi. Dalším lákadlem pro turisty je etiopská Lalibela se svými skalními kostely a dále národní parky a přírodní krásy (Tafesse 2016).

Mapa č. 35: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Saúdské Arábie



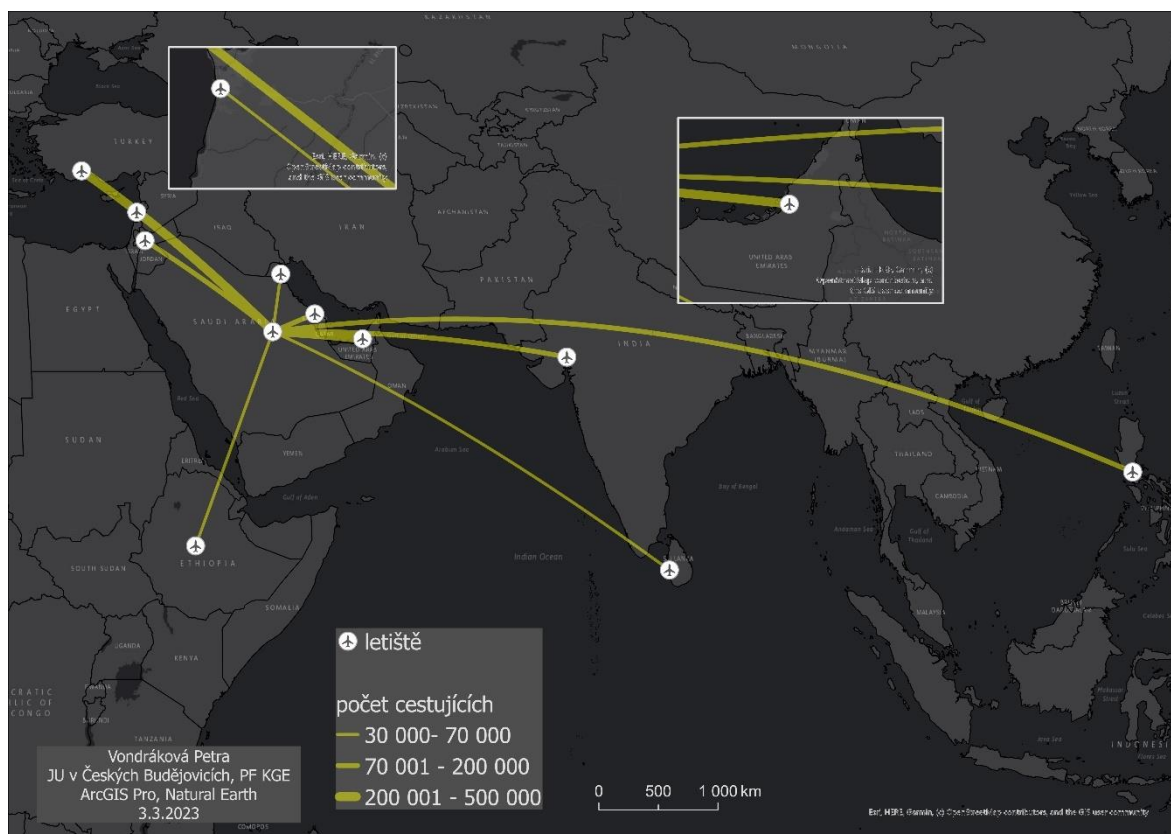
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 36: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Saúdské Arábie



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 37: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Saúdské Arábie

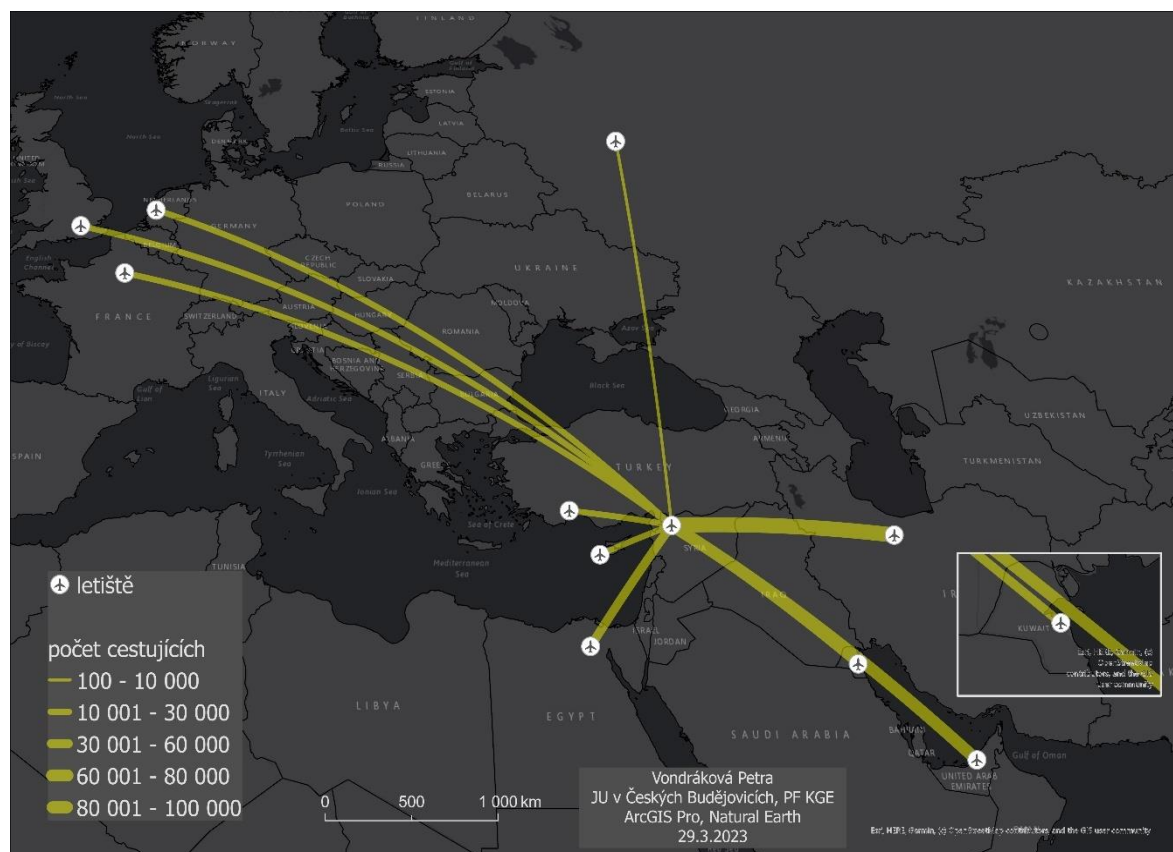


Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.14 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Sýrie

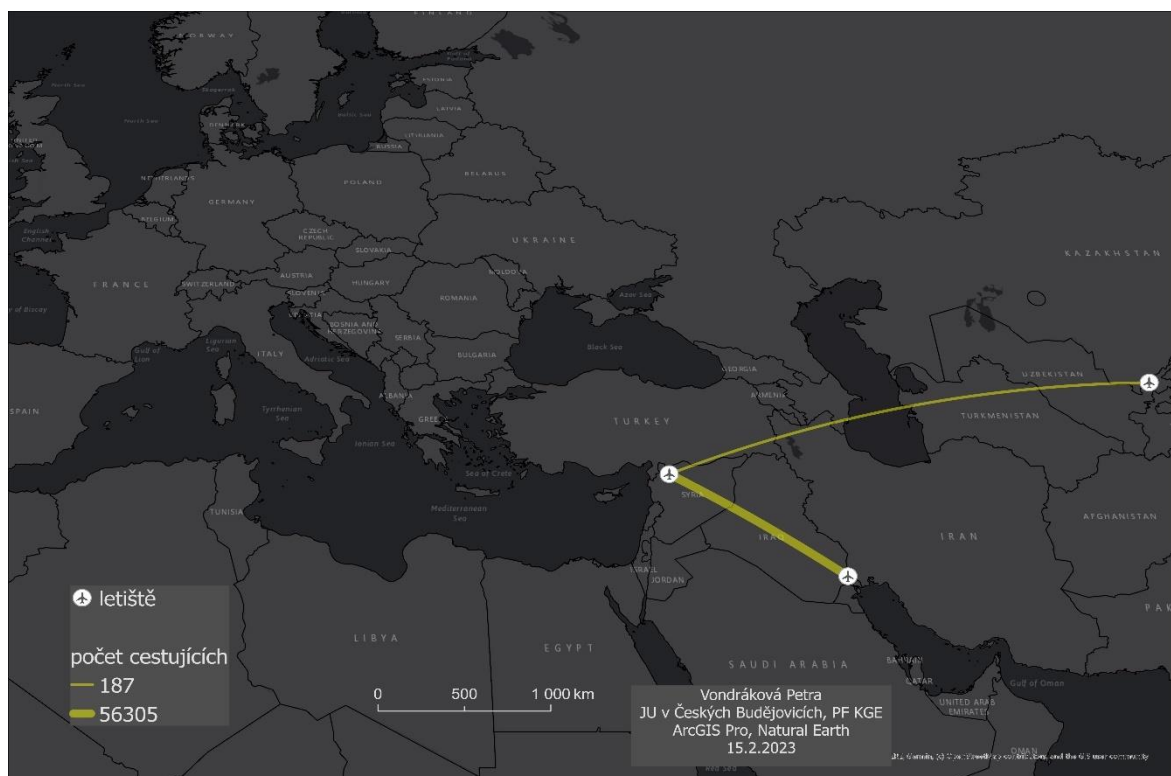
Letecká doprava má v Sýrii dlouhou historii. První letiště bylo postaveno v roce 1924 v Damašku a další následovala v dalších městech jako Aleppo, Latakia a Deir ez-Zor. Nicméně, v posledních letech byla letecká doprava v Sýrii silně ovlivněna občanskou válkou, která začala v roce 2011. Letiště byla zničena a některé letecké společnosti musely přerušit své provozování. Vládní aerolinie, jako Syrian Arab Airlines a Cham Wings Airlines, stále provozují pravidelné lety v rámci země a do zahraničí, ale bezpečnostní situace a mezinárodní sankce omezují cestování. Kvůli občanské válce jsou data z let 2019 a 2020 ovlivněna, proto se zde tolik nelétalo nebo lety nebyly zaznamenávány. Nabízí se zde možnost, že těch několik cestujících jsou nějací politici, kteří letěli na schůzky, nebo se může jednat o převoz raněných do oblastí, které nabídlly pomoc. Ale to je jen domněnka, protože nikde nejsou dostupné aktuální informace.

Mapa č. 38: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Sýrie



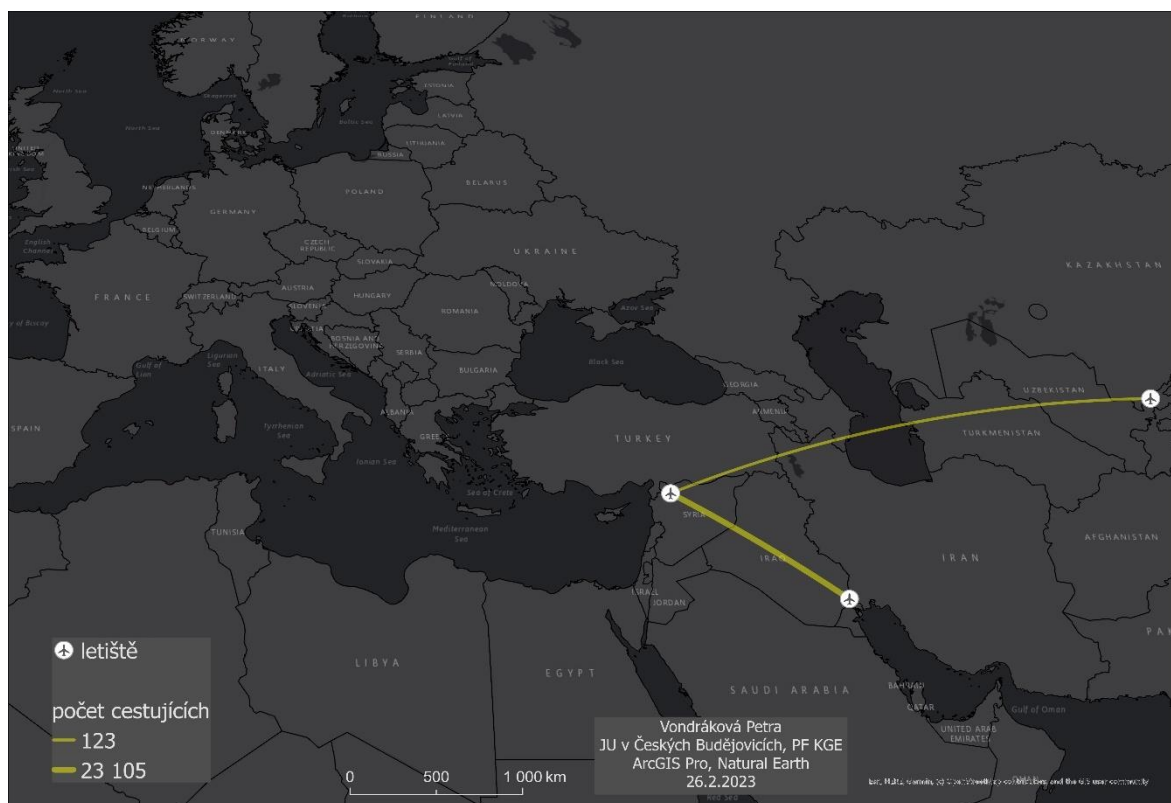
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 39: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Sýrie



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 40: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Sýrie



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

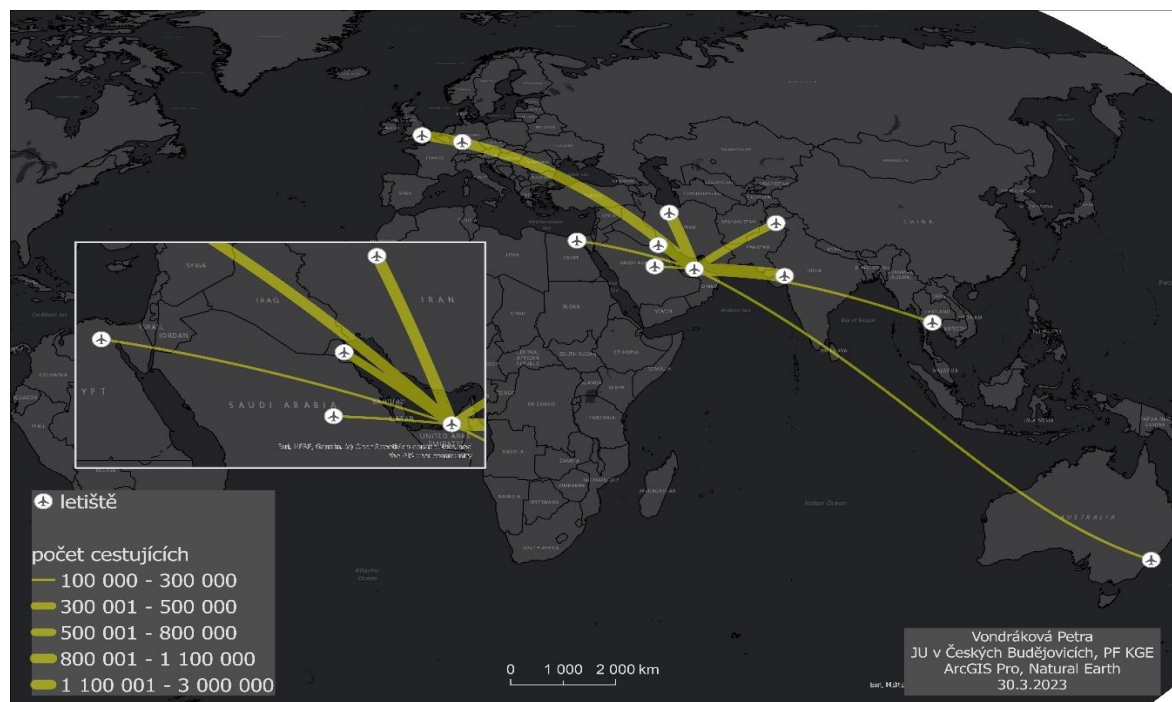
4.15 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Spojené arabské emiráty

Spojené arabské emiráty jsou jedním z největších a nejrozvinutějších leteckých trhů na světě, s centrem v Dubaji. Dubaj je domovským letištěm největšího leteckého dopravce na světě – společnosti Emirates. Tento dopravce má rozsáhlou síť letů do celého světa a je známý svým luxusním zážitkem v letadle. Spojené arabské emiráty jsou největším přestupním uzlem, který spojuje Evropu s Asií a Austrálií. S Austrálií, jak je vidět na mapách č. 41, č. 42 a č. 43, spojuje ostatní destinace jako jediný ze sledovaného území v takovém významném množství.

V roce 2004 lze předpokládat, že lety do Velké Británie byly většinou za účelem následné cesty do Ameriky, ale jak si lze povšimnout na mapě č. 42 z roku 2019 a mapě č. 43 z roku 2020 již byly ze SAE lety do Ameriky přímé a velice využívány. V roce 2004 se oproti ostatním sledovaným rokům létalo více do Egypta, který můžeme považovat za bránu do Afriky.

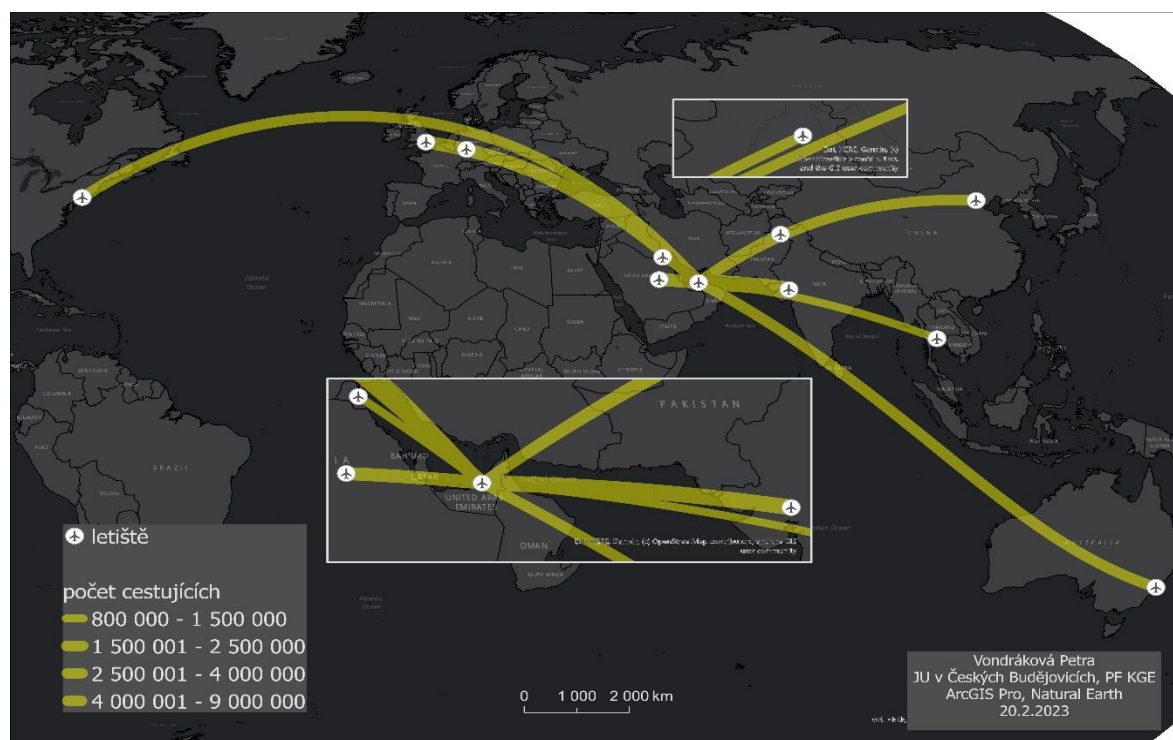
Pandemie Covid-19 ovlivnil leteckou dopravu ve Spojených arabských emirátech natolik, že se počty přepravovaných vrátily do podobných měřítek jako v roce 2004, kdy se letecká doprava začínala teprve pořádně rozvíjet.

Mapa č. 41: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Spojených arabských emirátů



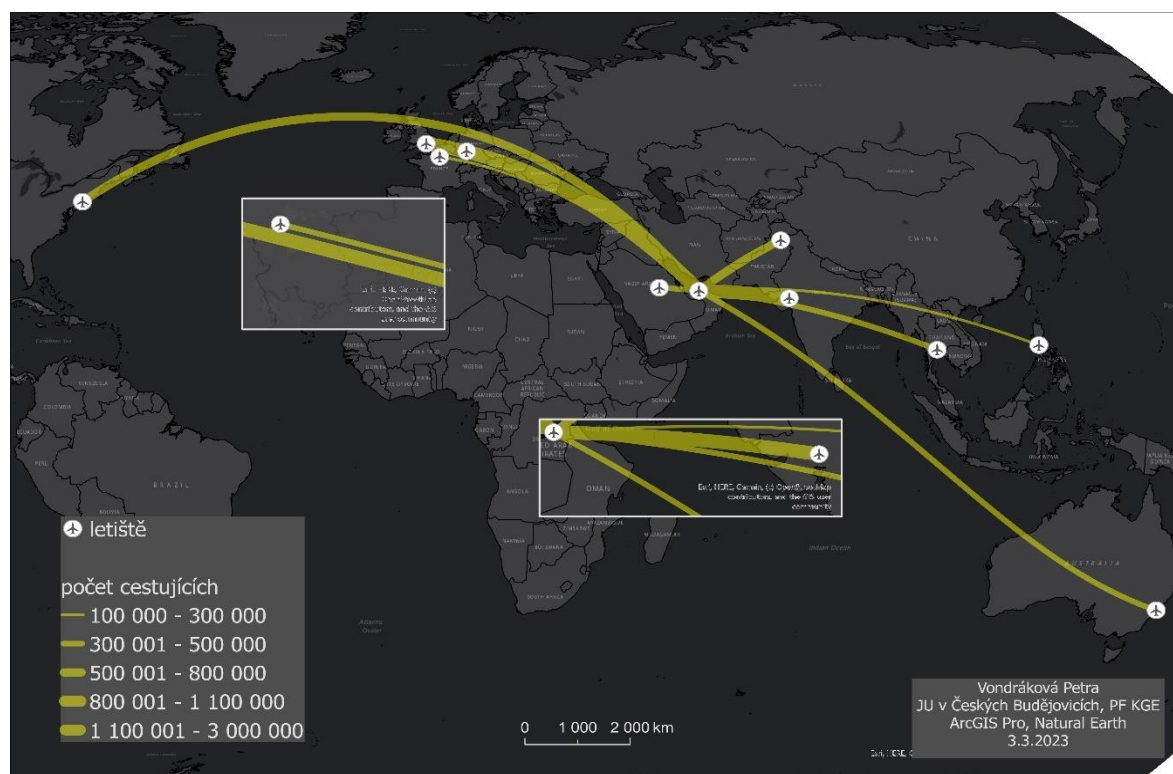
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 42: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Spojených arabských emirátů



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 43: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Spojených arabských emirátů



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

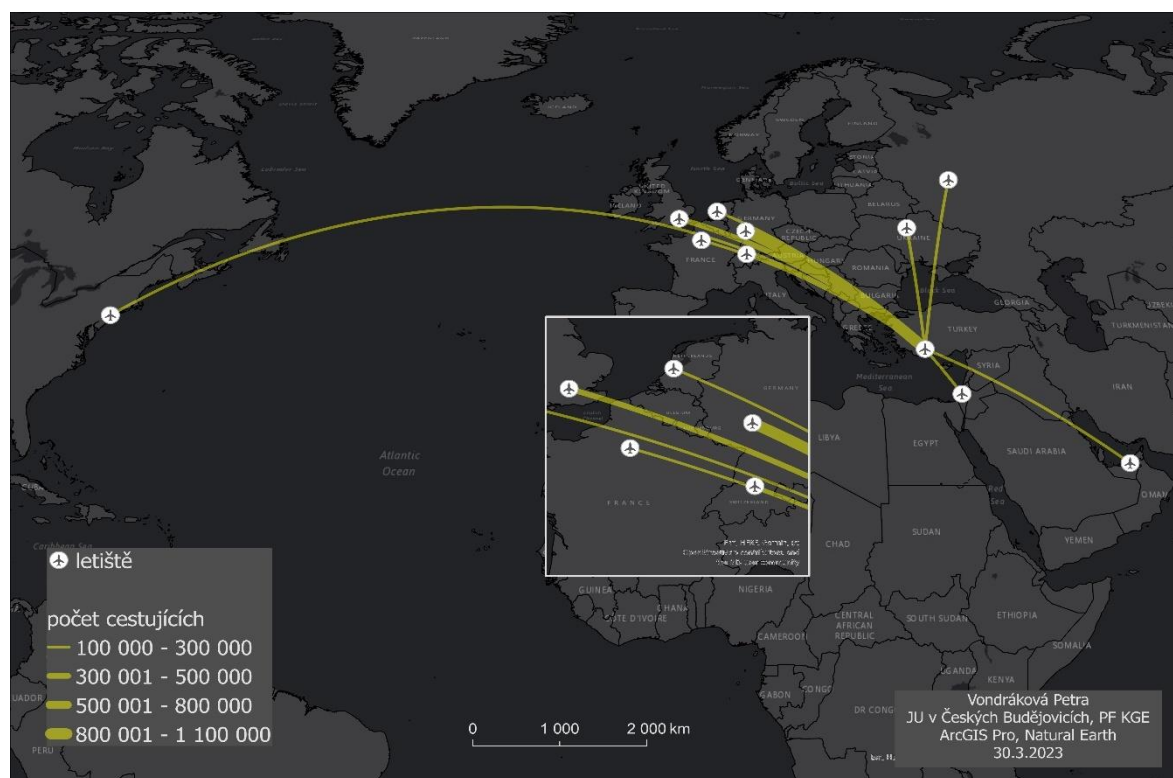
4.16 Prostorová organizace letecké dopravy ve státě Turecko

Turecko má velkou a rozvinutou leteckou dopravu, s mnoha mezinárodními letišti po celé zemi. Největším letištěm v zemi je Atatürkovo mezinárodní letiště v Istanbulu, které je také jedním z nejvytíženějších letišť v celé Evropě. V Turecku působí několik leteckých společností, včetně Turkish Airlines, která má rozsáhlou síť letů do různých zemí po celém světě. Je pozoruhodné, že se z Turecka létalo již v roce 2004 do USA přímými lety, což jsme u sledovaných států zaznamenali pouze u Izraele.

Například větší počet cestujících do Ruska může být důsledkem migrace. Stejný důvod může být i pro cesty do Francie, Německa a Velké Británie. Migranti se například ze Sýrie dostanou do Turecka, kde zažádají o azyl nebo pokračují dále do výše zmíněných států, kde chtějí zažádat o pobyt.

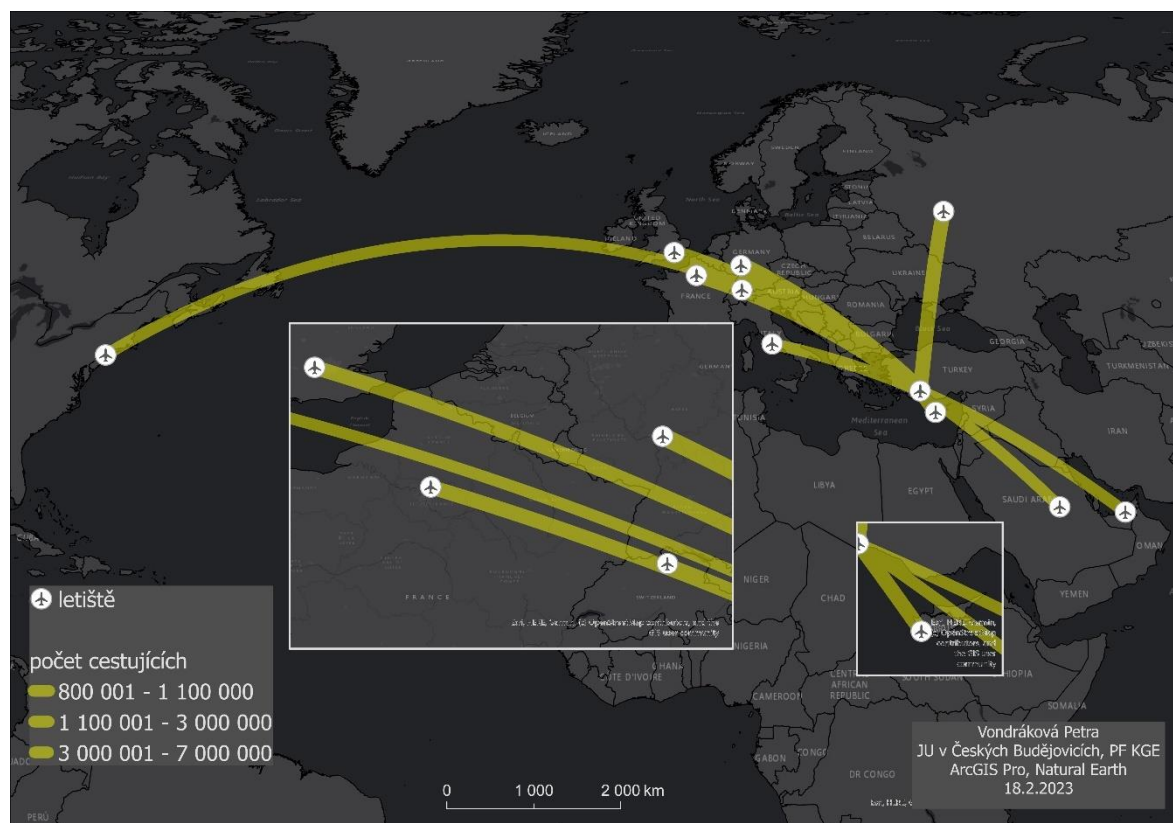
Ostatní cíle cest cestujících jsou spíše z obchodních důvodů, kulturních pobytů nebo vzdělávacích výměnných pobytů. V Turecku je Erasmus velice populární, proto bych tento důvod zařadila k jednomu z nejvýznamnějších. Na Kypr létají lidé na dovolenou, proto zde není tak vysoký počet cestujících právě z Turecka, protože zde není hlavní přestupní bod právě na Kypr.

Mapa č. 44: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Turecka



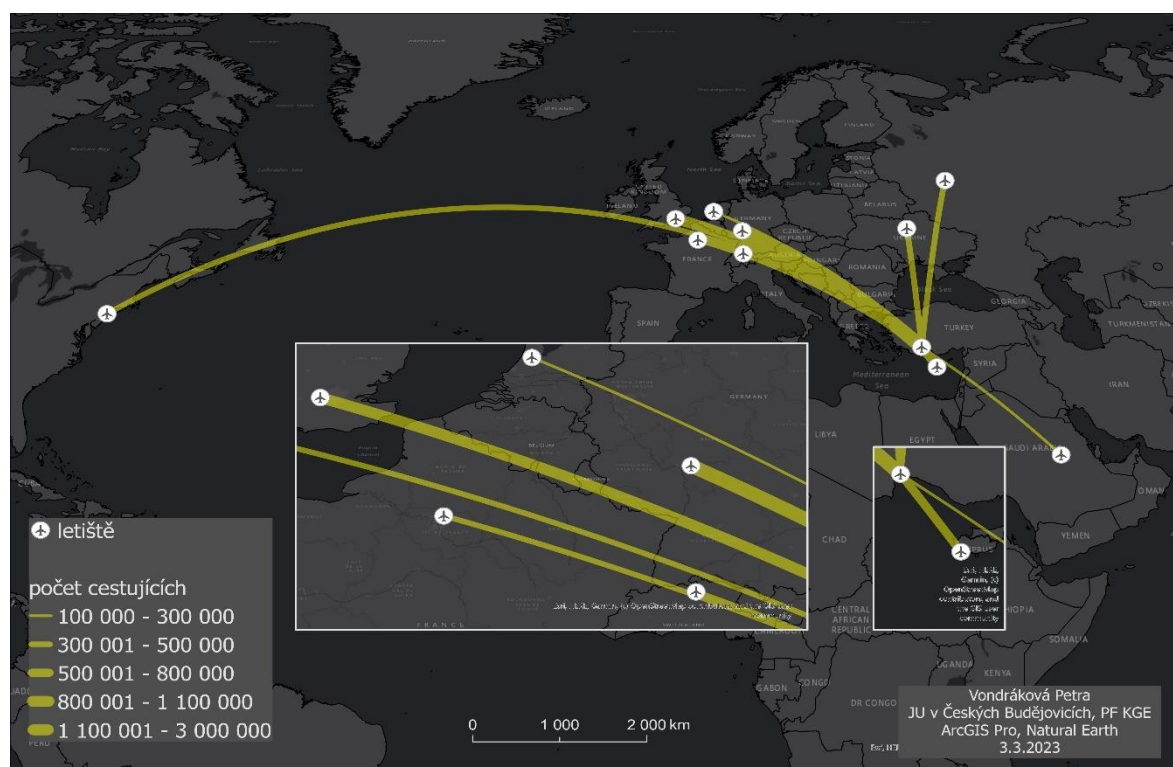
Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 45: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Turecka



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

Mapa č. 46: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Turecka



Zdroj: ICAO (data+), ArcGIS Pro, vlastní zpracování

4.17 Syntéza hlavních změn letecké dopravy na Blízkém východě

Tato podkapitola bude zaměřena na podrobnější popis hlavních změn letecké dopravy na Blízkém východě. Mezi nejvýznamnější změny řadíme růst leteckých dopravců, investice do modernizace letadel, vysoký důraz na bezpečnost, výstavba nových letišť, rozšíření cílových destinací a s tím související nové uzavírání smluv o pravidelném spojení.

Za posledních dvacet let se na leteckém trhu Blízký východ zapsal jako jeden z makroregionu s nejprudším nárůstem počtu přepravovaných cestujících. Že letecká doprava na Blízkém východě značně narůstá, popisuje i článek Haláse a kol. (2020) Globální prostorová organizace letecké dopravy: Definice funkčních leteckých regionů. Což lze vidět výše na mapách č. 2–46, kde lze také vidět i úpadek způsobený pandemií Covid-19. K tomuto růstu vedl vysoký podíl těžby ropy na tomto území. To státům Blízkého východu umožňovalo více investovat do letecké dopravy, protože se zde zlepšovala ekonomická situace a státy se stávaly bohatšími. To je i jedním z důvodů, proč mají aerolinky na Blízkém východě nejnovější letadla, která poskytují větší komfort a jsou šetrnější k životnímu prostředí. Blízký východ stále přichází s novými technologiemi, které využívá nejen pro leteckou dopravu. Například Etihad Airways zavedla mezi prvními na svých letech možnost využít Wi-Fi připojení, Emirates zavedla systém elektronického odbavení a Qatar Airways používá virtuální realitu k propagaci svých destinací.

Letecká doprava stále nabízí rozvoj nových leteckých přepravců. Například od roku 2000 vznikalo několik nových přepravních společností, a to Etihad Airways, FlyDubai a Air Arabia. Tyto společnosti se staly konkurencí pro tradiční leteckou přepravu a změnily dynamiku leteckého trhu v regionu. Tento trend ve své studii blíže popisují O'Connell a Williams (2010). Dále růstu pomohla výstavba nových letišť, například Istanbul a Dauhá, které patří k vytíženějším letišťům. Pokud neprobíhá v regionu žádná výstavba nového letiště, tak se již otevřená letiště stále modernizují.

Blízký východ apeluje na bezpečnost na svých letištích i přímo v letadle, proto zavedla určité předpisy, co si člověk s sebou smí brát na palubu a co ne. Někdy se může tento seznam věcí lišit od jiných přepravců. Státy v regionu vydávají nové předpisy a požadavky, které mají zajistit bezpečnost a kvalitu služeb pro cestující. Dále je dávana vyšší pozornost osobnímu odbavení a jsou zde nejnovější detektory kovů.

Letecké společnosti z Blízkého východu uzavírají smlouvy s různými letišti v různých destinacích. Díky rozvoji letecké dopravy na Blízkém východě je nyní možné cestovat do mnoha různých zemí a regionů. Nové trasy a spojení jsou pravidelně zaváděny,

což umožňuje cestujícím snadný přístup k mnoha zajímavým místům. Často se některým hubům na Blízkém východě říká „brána do Asie“. Jedním z nejvýznamnějších přestupních hubem je Turecko, které řadíme hned po Spojených arabských emirátech, to nám potvrzuje ve svém článku Aksoy a Dursun (2018).

Letecká doprava, nejen na Blízkém východě, za pandemie Covid-19 utrpěla velkých ztrát. Konkrétně ve sledovaném makroregionu se počet přepravovaných snížil až v průměru o 60 % v každém státu. Rušení letů, omezování cestování a kapacit počtu přepravovaných, aby se virus nešířil dál, vedl ke snižování zaměstnanců spojených s leteckou dopravou a cestovním ruchem. Celkově lze říct, že pandemie Covid-19 měla značný negativní dopad na leteckou dopravu na Blízkém východě, což odpovídá o poklesu jak letecké společnosti, tak i cestujících. Nicméně s postupným zlepšováním situace a zavedením vakcíny se situace pomalu zlepšuje a letecká doprava se postupně vrací k normálu. Ve svém článku potvrdil Sun a kol. (2021) tento trend.

Za zmínku stojí letiště Spojených arabských emirátů. V kapitolách výše si lze všimnout, že jako jediné ze všech sledovaných států mají pravidelné letecké spojení s Austrálií. Stejně jako s Čínou je celkově z Blízkého východu malá letecká obslužnost. Tento region je spíše využíván jako přestupní uzel na cestě za exotickou dovolenou pro Evropany. Když někdo cestuje přímo do tohoto regionu, je to často z důvodu náboženské poutě do Mekky, či poznávání nové kultury, architektury a podobně. Naopak, důvody k vycestování z tohoto regionu mohou být například Erasmus, nějaké stáže, obchodní cesty a také jedním z důvodů může být také útěk před válkou. Válečné konflikty a politická nestabilita je především spojována s částmi makroregionu, jako je Sýrie, Irák, Írán a v Izraeli často dochází k náboženským konfliktům. Ale přesto je zde poměrně vysoký podíl cestujících.

Celkově lze říct, že letecká doprava na Blízkém východě se v posledních letech výrazně rozvinula a zlepšila. S rostoucím počtem leteckých přepravců a rozšířením mají cestující stále více možností, jak se dostat do různých zemí a regionů. Zvýšená pozornost k bezpečnosti a kvalitě služeb zajišťuje, že cestování letadlem na Blízkém východě je stále bezpečnější a hlavně vyhledávanější.

5. ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce bylo analyzovat a poukázat na to, jakého rozmachu dosáhla letecká doprava na Blízkém východě za posledních patnáct let a zároveň jak jednoduché je zpomalit či dokonce úplně zastavit její provoz. I přes všechny válečné konflikty, které se na Blízkém východě odehrávají již odnepaměti, tak v dnešní době zaujímá tento makroregion jednu z nejvyšších příček celosvětové letecké dopravy. Některé státy, jako Egypt, Kuvajt, Katar, Saudská Arábie, Spojené arabské emiráty nebo Turecko, potvrdily tvrzení, že letecká doprava musí být vnímána jako nejdynamičtější se rozvíjející se odvětví, protože dokázala za poměrně krátký časový úsek natolik inovovat.

První část bakalářské práce informovala, o co se bude jednat v následujících částech a vymezila makroregion, kterému se celá práce věnuje.

Jednu část práce tvoří obecné informace o letecké dopravě, že charakterizujeme leteckou dopravu podle několika hledisek a jaký má celosvětový význam. Jedná se o nejkompexnější odvětví dopravy a o jedno z nejnákladnějších. Letecká doprava je jednou z nejbezpečnějších a zároveň nejohroženější odvětví ve smyslu, že leteckou dopravu může ovlivnit nepřízeň počasí, sopečný popel v atmosféře apod. V dnešní době vytváří konkurenci mezi leteckými společnostmi hlavně nízkonákladoví dopravci, kteří nabízejí levné letenky na úkor pohodlí, kdy si smíte vzít pouze tašku daných rozměrů a za jiné připlácíte. Ale díky skvělé reklamě je toto low-cost cestování velmi využívanou možností. Kapitola dále poukáže na obecné dopady pandemie Covid-19, která zasáhla leteckou dopravu nejvíce od jejího počínajícího rozmachu. Tato pandemie ukázala, že letecká doprava je lehce zranitelná, a že státy s vyspělou ekonomikou tolik dopady nepocítí oproti státům s méně vyspělou ekonomikou. A v neposlední řadě tato část charakterizovala leteckou dopravu na Blízkém východě.

Analytická část se věnuje vytvořeným mapám, které poukazují nejvýznamnější cílové destinace za určitý rok z daných letišť konkrétního státu Blízkého východu. Tato část měla ověřit tvrzení hypotéz, které jsou vyjádřeny na konci druhé kapitoly, tj. teoretická část. K analýze byly vybrány roky 2004, 2019, 2020. Rok 2004, kdy se letecká doprava začala na Blízkém východě rozvíjet. Rok 2019, kdy byla letecká doprava globálně na svém vrcholu a rok 2020, kdy svět zasáhla pandemie Covid-19 a zpomalila či zastavila celosvětově leteckou dopravu. Data byla využívána z databáze ICAO (data +) a dále byla zpracována do tabulek, které sloužily jako mezikrok ke tvorbě map.

Při zpracování práce byly sestaveny dvě hypotézy. První z nich pojednávala o tom, že se Blízký východ řadí v posledních letech do světové špičky. Že mezi celosvětově nejvýznamnější huby patří letiště v Kataru, Kuvajtu a Saudské Arábii a Spojených arabských emirátech, to vychází z práce O'Connella a Williamse. Pro práci se očekávalo, že využití letecké dopravy nebude mít ve všech státech Blízkého východu stejně vysoký nárůst, protože nárůst ovlivní politické, váleční nebo finanční situace státu. Předpoklad byl, že Írán a Sýrie nebudou mít tak velký počet přepravovaných jako například Spojené arabské emiráty a Saudská Arábie. Tato hypotéza se potvrdila, z důvodu válečných konfliktů na území Sýrie, které ovlivnily leteckou dopravu. Írán měl v roce 2004 dokonce vyšší počty cestujících než ve vrcholném roce 2019. Letecká doprava v Jemenu zcela upadla.

Druhá hypotéza se týkala pandemie Covid-19. Adreana a kol. psali, že se poptávka snížila o 60 % než v roce předešlém. Díky této hypotéze se očekávalo, že nejmenší pokles bude například v Ománu a Jordánsku a největší ve Spojných arabských emirátech. Tato hypotéza se z části potvrdila. V průměru se počty cestujících snížily o 60 % u většiny států. Nepotvrdila se ta část, že státy s nižší kvalitou ekonomiky (Jordánsko, Libanon) budou mít menší poklesy počtu cestujících.

Obecně lze konstatovat, že Blízký východ má velmi slušně rozvinutou leteckou dopravu. Že státy Blízkého východu, pokud v nich neprobíhá válečný konflikt, podporují leteckou dopravu a zakládají si na její kvalitě. Projevuje se zde nevyrovnanost dostupnosti nerostných surovin a projevuje se politická situace, která lokálně není v dobrém rozpoložení, viz Sýrie, Jemen či Irák apod. Díky bohatství států, kvalitě a dostupnosti inovací se bude letecká doprava na Blízkém východě dále vyvíjet.

6. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

- ACI (2022): Final data released: Top 20 busiest airports confirmed.
<https://aci.aero/2022/07/25/final-data-released-top-20-busiest-airports-confirmed/>
(10. 9. 2022)
- AKSOY, C., DURSUN, Ö. O. (2018): A general overview of the development of the civil aviation sector in Turkey. *Electronic Journal of Social Sciences*, 17(67).
- ANDĚL, J., BIČÍK, I. (2015): Geografické makroregiony světa. *Geografické rozhledy*, 24(3), 2–5.
- ANDREANA, G., GUALINI, A., MARTINI, G., PORT, F., SCOTTI, D. (2021). The disruptive impact of COVID-19 on air transportation: An ITS econometric analysis. *Research in Transportation Economics*, 90, 101042.
- ALODADI, A., BENHIN, J. (2015): Long term economic growth in oil-rich Saudi Arabia: What is the role for non-oil sectors. *Economic Issues*, 20(1), 109-129.
- AIRLINERATINGS.COM (2022): World's best airlines for 2022 named AIRLINERATINGS.COM, <https://www.airlineratings.com/awards/worlds-best-airlines-2022-named-airlineratings-com/> (20. 11. 2022)
- BOEING GENERAL MARKET OUTLOOK (2007): How will you travel through life?
www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2007.pdf
(22. 11. 2022)
- BUDIMČEVIĆ, K., MIMOVIĆ, P., MARCIKIĆ-HORVAT, A. (2022): Dynamický model měření výkonu leteckých společností Blízký východ.
- BUTTON, K. (2008): The Impacts of Globalisation on International Air Transport Activity. *Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*. Guadalajara, Mexico
- CARLOS BENI, M. (2003): Passenger air transport tendencies for the next years. *Tourism Review*, 2003, 58.2: 27-28.
- CETORELLI, V. (2014): The effect on fertility of the 2003–2011 war in Iraq. *Population and development review*, 2014, 40.4: 581-604.
- FENG, B., LI, Y., SHEN, Zuo-Jun, M. (2015): Air cargo operations: Literature review and comparison with practices. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 2015, 56: 263-280.

- FORSYTH, P. (1998). The Gains from the Liberalisation of Air Transport: A Review of Reform. *Journal of Transport Economics and Policy*, 32(1), 73–92.
<http://www.jstor.org/stable/20053756> (6. 10. 2022)
- FRANCIS, G., HUMPREYS, I., ISON, S., AICKEN, M. (2006). Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, vol. 14, no. 2, pp. 83–94.
- DOBRUSZKES, F., HAMME, G. V. (2011): The impact of the current economic crisis on the geography of air traffic volumes: an empirical analysis. *Journal of transport geography*, 19, č. 6, s. 1387-1398.
- GOETZ R. A., BUDD L. (2016): *The Geographies of Air Transport*. Routledge, New York, 300 s.
- GRAHAM, F., HUMPHREYS, I, ISON, S. (2006): Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of transport geography*, 14, č. 2, s. 83–94.
- GREENE, D., WEGENER M. (1997): Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 5, 3, 177–190.
- HALÁS, M., KRAFT, S., KLAPKA, P. (2020): Global spatial organization of air transport: the definition of functional airline regions. *The Geographical Journal* 186 (1), 2–15. DOI: 10.1111/geoj.12313.
- ICAO (2017): Aviation benefits,
<https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2017-web.pdf> (5. 2. 2022)
- ICAO (2021): 2020 Passenger totals drop 60 percent as Covid-19 assault on international mobility continues. <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/2020-passenger-totals-drop-60-percent-as-COVID19-assault-on-international-mobility-continues.aspx> (15. 12. 2022)
- ICAO (2022): Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf (10. 11. 2022)
- KAJTMAN, J., MELICHAR, V. (2016): *Deregulace a liberalizace letecké dopravy*. Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky.
<https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/67694/Kajtman.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (20. 9. 2022)

- KOŘENÝ, P. (2011): Globalizace a letecká doprava: strategie středoevropských klasických dopravců. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 156 s.
- KRAFT, S. (2017): Letecká doprava ve světě: prostorová organizace a její vývoj v kontextu globalizačních procesů. In: 20th International Colloquium on Regional Science. Conference Proceedings. Masarykova univerzita, Brno, s. 354–358.
- KUWAIT NEWS AGENCY (KUNA) (2021): Kuwait seeks to list Terminal 2 as environmentally friendly. (10. 4. 2023)
- HERCIK, J.: Letecká doprava.
https://geography.upol.cz/soubory/lide/hercik/GEDP/Prednasky/letecka_doprava.pdf
 (29. 8. 2022)
- LNĚNIČKA, L. (2011): Geografické aspekty globalizace.
<https://is.muni.cz/do/rect/el/estud/pedf/ps11/polgeo/web/pages/globalizace.html>
 (10. 9. 2022)
- MACKENZIE, D. (2010): ICAO: A history of the international civil aviation organization. University of Toronto Press, 560 s.
- MRÁZKOVÁ, T. (2019): Prostorová organizace letecké dopravy v africkém regionu. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Pedagogická fakulta, katedra geografie, České Budějovice, 79 s
- MIRGHANI, M. A. (1996), "Aircraft maintenance budgetary and costing systems at the Saudi Arabian Airlines: An integrated business approach", Journal of Quality in Maintenance Engineering, Vol. 2 No. 4, pp. 32-47.
<https://doi.org/10.1108/13552519610153580> (5. 4. 2023)
- NOVOTNÝ, R. (2021): Letecká doprava se z nejhoršího roku své historie vzpamatuje nejdřív za tři roky. Levné letenky ale zůstanou. Ekonom. 2021. ISSN ISSN 2787-9380. <https://ekonom.cz/c1-66881020-aerolinky-jsou-v-krizi-levne-letenky-ovsem-zustanou> (15. 9. 2022)
- O'CONNELL, J., WILLIAMS, G. (2010). Air transport development in the Middle East: A review of the process of liberalisation and its impact. Journal of Air Transport Studies, 1(1), 1-19.
- O'KELLY, ME (1998). Geografická analýza sítí hub-and-spoke. Journal of transport Geography, 6 (3), 171-186.
- PRŮŠA, J. a kol. (2002): Letecká doprava. Univerzita Hradec králové, Fakulta informatiky a managementu, Gaudeamus, 89 s.

- PRŮŠA, J. a kol. (2007): Svět letecké dopravy. Praha, Galileo, 315 s.
- RYŠAVÁ, M. (2020): Boj pandemie COVID-19 vs. letecká doprava má prozatím jasného vítěze: čelíme historické změně? Česká národní banka. https://www.cnb.cz/cs/o_cnb/cnblog/Boj-pandemie-COVID-19-vs.-leteckadoprava-ma-prozatim-jasneho-viteze-celime-historicke-zmene/ (1. 9. 2022)
- SEIDENGLANZ, D. (2010). Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. In XXII. Sjezd České geografické společnosti. Sborník příspěvků. Ostrava: Ostravská univerzita, pp. 523–528. ISBN 978-80-7368-903-2.
- SHARP, J. M., BRUDNICK, I. A. (2019): Yemen: Civil war and regional intervention. 2015.
- SUN, X., WANDEL, S., ZHANG, A. (2020): How did COVID-19 impact air transportation? A first peek through the lens of complex networks. Journal of Air Transport Management.
- SUN, X., WANDEL, S., ZHENG, C., ZHANG, A. (2021): COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane. Journal of Air Transport Management, 94, 102062.
- ŠIMSOVÁ, Š. (2021). DOPADY PANDEMIE COVID-19 NA LETECKOU DOPRAVU. Bakalářská práce. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Ekonomická fakulta. Katedra obchodu, cestovního ruchu a jazyků. 74 s.
- TAFESSE, A. (2016): The historic route in Ethiopian tourism development. University of Gondar, Ethiopia
http://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/article_30_vol_5_2_.pdf
(10. 4.2023)
- TRANSPORTGEOGRAPHY.ORG (2017): Point-to-Point versus Hub-and-Spoke Networks, https://transportgeography.org/?page_id=653 (10. 10. 2022)
- ZAMANI-FARAHANI, H. (2010): Islamic Tourism and Managing Tourism Development in Islamic Societies: The Cases of Iran and Saudi Arabia. International Journal of Tourism Research, 79-89.
- ZHANG, F., GRAHAM D., J. (2020): Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationships, Transport Reviews, 40:4, 506-528

7. SEZNAM MAP, TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A PŘÍLOH

Mapa č. 1: Vymezení států Blízkého východu	8
Tabulka 1: Počet odbavených cestujících na pravidelných linkách leteckými společnostmi registrovanými v daném regionu v roce 2019	14
Tabulka 2: Žebříček největších letišť na světě z pohledu osobní letecké dopravy za rok 2021	15
Tabulka 3: Žebříček největších letišť světa z pohledu nákladní letecké dopravy za rok 2021	16
Obrázek 1: Typy sítí point to point a hub and spoke.....	19
Tabulka 4: Růst dopravy (v miliardách RPK) mezi Blízkým východem a zbytkem světa 1990-2027	23
Mapa č. 2: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Bahrajnu	28
Mapa č. 3: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Bahrajnu	28
Mapa č. 4: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Bahrajnu	29
Mapa č. 5: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Egypta	30
Mapa č. 6: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Egypta.....	31
Mapa č. 7: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Egypta	31
Mapa č. 8: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2005 z letiště Iráku	32
Mapa č. 9: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Iráku	33
Mapa č. 10: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Iráku	33
Mapa č. 11: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Íránu	34
Mapa č. 12: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Íránu	35
Mapa č. 13: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Íránu	35
Mapa č. 14: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Izraele.....	36
Mapa č. 15: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Izraele.....	37
Mapa č. 16: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Izraele.....	37
Mapa č. 17: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z Jemenu	38
Mapa č. 18: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Jordánska.....	39
Mapa č. 19: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Jordánska.....	40
Mapa č. 20: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Jordánska.....	40
Mapa č. 21: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Kataru	41
Mapa č. 22: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Kataru	42
Mapa č. 23: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Kataru	42
Mapa č. 24: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Kuvajtu.....	43
Mapa č. 25: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Kuvajtu.....	44
Mapa č. 26: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Kuvajtu.....	44
Mapa č. 27: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Libanonu	45
Mapa č. 28: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Libanonu.....	46
Mapa č. 29: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Libanonu	46
Mapa č. 30: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Libye.....	47
Mapa č. 31: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Libye	48
Mapa č. 32: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Ománu	49
Mapa č. 33: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Ománu	50
Mapa č. 34: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Ománu	50
Mapa č. 35: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Saúdské Arábie	52
Mapa č. 36: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Saúdské Arábie	52
Mapa č. 37: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Saúdské Arábie	53

Mapa č. 38: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Sýrie	54
Mapa č. 39: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Sýrie	55
Mapa č. 40: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Sýrie	55
Mapa č. 41: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Spojených arabských emirátů	56
Mapa č. 42: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Spojených arabských emirátů	57
Mapa č. 43: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Spojených arabských emirátů	57
Mapa č. 44: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2004 z letiště Turecka.....	58
Mapa č. 45: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2019 z letiště Turecka.....	59
Mapa č. 46: Nejvýznamnější cílové destinace za rok 2020 z letiště Turecka.....	59