

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI

PŘÍRODOVĚDECKÁ FAKULTA

KATEDRA GEOGRAFIE

Michaela ŠESTÁKOVÁ

Letecká doprava na mezinárodních letištích v ČR

Bakalářská práce

Vedoucí práce: doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.

Olomouc 2012

Motto

„Člověk, který cestuje s touhou dozvědět se, směřuje přes všechny dálky hlavně k sobě samému.“

Jan Werich

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem zadanou bakalářskou práci vypracovala samostatně pod vedením doc. RNDr. Mariána Haláse, Ph.D. a veškeré knižní a elektronické zdroje, ze kterých jsem čerpala, jsem uvedla v seznamu použité literatury.

V Olomouci dne 9. 5. 2012

.....
Michaela Šestáková

Poděkování

Děkuji doc. RNDr. Mariánu Halásovi, Ph.D. za rady, připomínky a trpělivost při vypracovávání této práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michaela ŠESTÁKOVÁ**
Osobní číslo: **R08119**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Letecká doprava na mezinárodních letištích v ČR**
Zadávající katedra: **Katedra geografie**

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

Cílem bakalářské práce je analýza vývoje osobní letecké dopravy v České republice, objemů přepravy, přepravců na českém leteckém trhu, prostorová diferenciacie a kategorizace (prudký nárůst charterových letů apod.) přímých leteckých spojení.

Součástí práce budou kromě úvodu a závěru tyto části:

- Mezinárodní letiště v ČR
- Vývoj osobní letecké dopravy v ČR po roce 1989
- Letecké společnosti na českém trhu
- Prostorová diferenciacie a kategorizace přímých leteckých spojení

Rozsah

5 000 - 8 000 slov

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Brinke, J. Úvod do geografie dopravy. Praha, Karolinum, 1999.
Mirvald, S. Geografie dopravy. Plzeň, Pedagogická fakulta ZČU, 1999.

Vedoucí bakalářské práce: **Doc. RNDr. Marián Halás, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **1. června 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2011**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 1. června 2010

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČSA	České aerolinie, dříve Československé aerolinie
ČSL, s. p.	Česká správa letišť, státní podnik
EBA, a. s.	East Bohemian Airport, akciová společnost
IATA	International Air Transport Association Mezinárodní asociace leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
KLM	Royal Dutch Airlines - národní letecká společnost Nizozemska

OBSAH

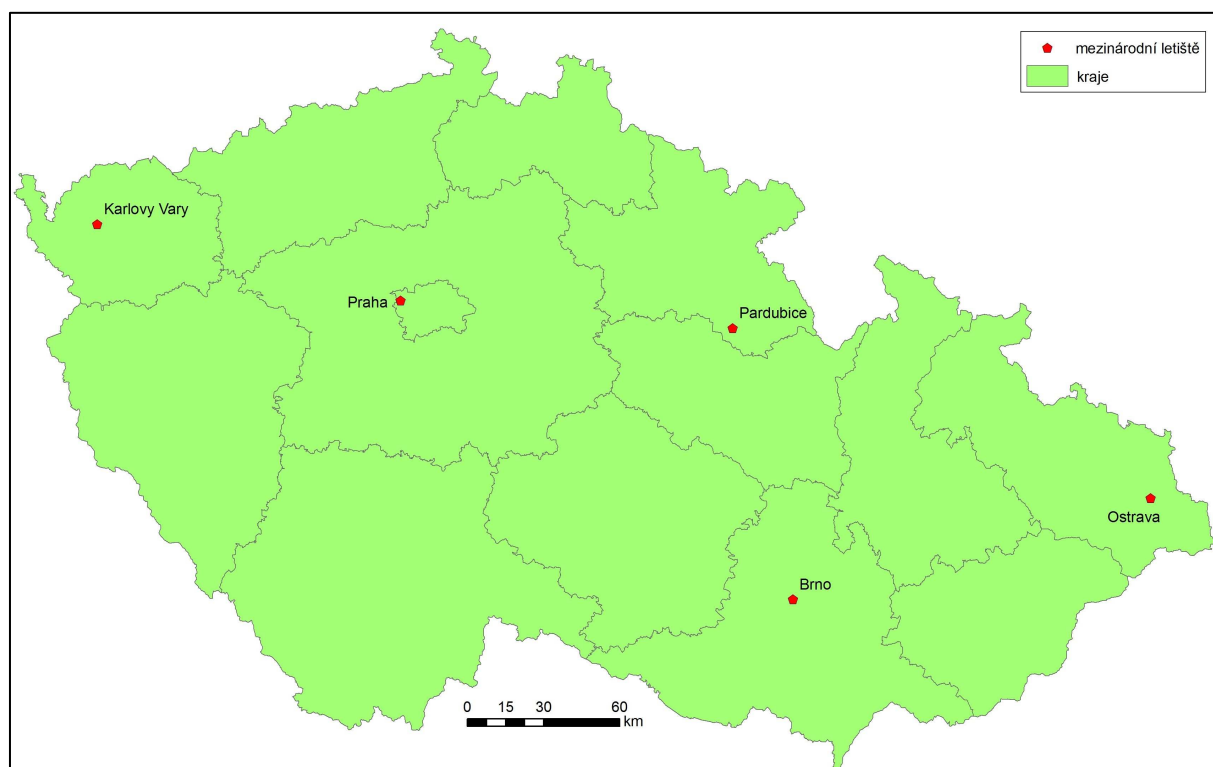
1	ÚVOD A CÍLE PRÁCE	8
2	PŘEHLED ZÁKLADNÍ LITERATURY A ZVOLENÁ METODIKA	10
3	LETECKÁ DOPRAVA	12
3.1	Druhy, složky a členění dopravy	12
3.1.1	Dělení letišť	13
3.2	Rozvoj letecké dopravy	14
3.2.1	Historie české letecké dopravy.....	15
3.2.2	Historie a současnost českých mezinárodních letišť	16
4	OSOBNÍ LETECKÁ DOPRAVA	20
4.1	Vývoj v ČR po roce 1989	20
4.1.1	Faktory ovlivňující vývoj letecké dopravy.....	20
4.1.2	Výhody a nevýhody letecké dopravy	20
4.2	Analýza vývoje na českých mezinárodních letištích po roce 1989	21
4.3	Letecké společnosti na českém trhu a jejich členění	24
4.3.1	Pravidelná letecká přeprava osob	26
4.3.2	Nepřavidelná letecká přeprava osob.....	29
5	PROSTOROVÁ DIFERENCIACE A SEZÓNNOST PŘÍMÝCH LETECKÝCH SPOJENÍ	30
5.1	Letiště Praha-Ruzyně.....	30
5.2	Letiště Brno-Tuřany	33
5.3	Letiště Leoše Janáčka Ostrava.....	34
5.4	Letiště Karlovy Vary	36
5.5	Letiště Pardubice	37
5.6	Souhrn mimopražských letišť	38
6	ZÁVĚR	39
7	SUMMARY	41
8	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	42
8.1	Knižní zdroje	42
8.2	Elektronické zdroje.....	43
8.3	Osobní elektronická korespondence	46
	Seznam příloh	47

1 ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Předmětem bakalářské práce je nejnovější a nejdynamičtěji se rozvíjející typ dopravy přemísťující osoby - letecká doprava. Tento druh dopravy se pro nás během několika let přeměnil z nedosažitelného typu na typ běžný a denně používaný. Bez něj si dnes člověk neumí představit obchod, spolupráci mezi národy, politický svět, cestovní ruch a jiné aktivity lidské společnosti (Bína, Šourek, Žihla, 2007, s. 5). Vzhledem k tomu, že v tomto oboru dochází k neustálým změnám, aktualizacím a modernizacím, není úplně jednoduché ho popsat tak, jak by si člověk přál a jak by si to toto odvětví zasloužilo.

S pojmem mezinárodní letiště v ČR je především spojené letiště situované v našem hlavním městě, méně již letiště na Moravě (Brno) a ve Slezsku (Ostrava). Náš stát má však několik dalších letišť, které se pyšní přívlastkem mezinárodní. Spolu se třemi hlavními výše uvedenými, je celkem sedm z nich veřejných, jedná se o letiště Karlovy Vary, Olomouc, Mnichovo Hradiště a Pardubice.

Práce je z velké části zaměřena na pět z nich, těch největších, nejdůležitějších a zároveň veřejných, které jsou ze strategického hlediska skvěle geograficky rozmístěny (viz. Obr. 1), a to tak, aby každá historická země měla zastoupení alespoň jednoho z letišť. Čechy, jelikož jsou rozsáhlejší, mají letiště tři.



Obr. 1 Největší mezinárodní letiště v ČR

Zdroj: vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

Hlavním cílem bakalářské práce je analýza vývoje osobní letecké dopravy v České republice po roce 1989 a rozbor objemů přepravy za rok 2010 (počet pravidelných a charter letů, počet pohybů letadel a počet přepravených cestujících v letech 1989–2010). Práce se dále zaměřuje na přepravce na českém leteckém trhu (se zaměřením i na charterové lety) a prostorovou diferenciaci a kategorizaci – počet přímých leteckých spojení rozdělených dle jednotlivých sezón. Dílčím cílem je také členění českých mezinárodních letišť, jejich historie, současnost.

2 PŘEHLED ZÁKLADNÍ LITERATURY A ZVOLENÁ METODIKA

K vypracování bakalářské práce bylo nutné nastudovat jednotlivé prameny, ať už se jednalo o zdroje literární či elektronické formy.

V samotné práci se nachází slovo doprava, s tímto pojmem, jeho významem, postavením v národním hospodářství, vývojem, členěním a složkami se bylo třeba hned na začátku seznámit. Těmito informacemi disponují hned dvě knižní publikace, první z nich nese název *Geografie dopravy I.* (Mirvald, 1999). Popisuje a seznamuje čtenáře s pojetím slova doprava, jež se označuje jako stěžejní odvětví světové ekonomiky patřící do národního hospodářství. Druhým literárním pramenem, který vysvětluje koncepci dopravy v rámci geografie, definuje její základní složky, člení ji do několika druhů a zabývá se v obecnějších rovinách i tématem bakalářské práce tj. leteckou dopravou, je publikace *Úvod do studia geografie* (Brinke, 1999).

Dalším literárním zdrojem, jehož věcným předmětem je nejen letecká doprava, ale i ostatní druhy dopravy, je učebnice vysokých škol *Základy dopravy* (Daněk, Křivda, 2003). Skripta se věnují problematice jednotlivých druhů dopravy jak po stránce technické základny, tak i jejich samotných základů. Letecká doprava je zde zvýhodňována pro její rychlost, příjemné prostředí, bezpečnost a je řazena před všechny ostatní druhy dopravy. Do tohoto výčtu patří i dělení letišť do několika složek dle charakteru letiště. Pro doplnění informací o dělení letišť byly použity i internetové servery *Ministerstva dopravy České republiky* (MDČR, c2006), *Ministerstva vnitra České republiky* (MVČR, c2010) či *Ministerstva zahraničních věcí České republiky* (MZV, c2010), ale i *zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví*.

Významným geografickým dílem, které se zabývá letectvím, a stěžejním zdrojem první části této práce, je publikace s názvem *Letecká doprava II.* (Bína, Šourek, Žihla, 2007). V úvodu popisuje historii světové letecké dopravy, historii české letecké dopravy a současnou leteckou dopravu ve světě a v České republice. V dalších částech se zaměřuje na leteckou dopravu, letecké společnosti a jejich rozdělení, letadla a letiště.

Informace o historii či současnosti českých mezinárodních letišť byly vyhledány na internetových stránkách dílčích letišť, stejně jako data sloužící ke zpracování analýzy vývoje osobní letecké dopravy po roce 1989. Ke zjištění těchto dat přispěla i osobní emailová korespondence s jednotlivými delegáty letišť (viz níže).

Pro zpracování další kapitoly bylo zapotřebí nastudovat členění a činnost leteckých společností. K tomu nám sloužila publikace *Svět leteckej dopravy* (Průša, 2008), která ve

svém obsahu zahrnuje všechno, co se týká leteckého světa. Pro přehlednost a orientaci v prostředí leteckých společností jsou zde velmi precizně rozděleni letečtí dopravci do několika kategorií dle různých kritérií. Jednou z kategorií jsou klasičtí a nízkonákladoví letečtí dopravci, se kterými se bylo třeba podrobněji obeznámit. K vypracování této kapitoly posloužily akademické práce (bakalářské i diplomové). Hlavními vysokoškolskými pracemi, které byly v textu použity, byly diplomové práce *Konkurence klasických a nízkonákladových leteckých dopravců z hlediska nabídky a poptávky po jejich službách* (Pavelka, 2011), *Prostorová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě* (Toman, 2008) a bakalářská práce *Konkurence klasických leteckých dopravců a nízkonákladových leteckých společností na českém trhu* (Kozák, 2011). Obě diplomové práce se blíže zabývají klasickými a nízkonákladovými leteckými společnostmi, zejména vysvětlením rozdílů mezi nimi a jejich výhodami či nevýhodami. První práce, ve které jsou v krátkosti zmíněny i charterové aerolinie, se především zaměřuje na tradiční low-cost letecké společnost a snaží se interpretovat rozdíly v poskytování služeb. Druhá se věnuje rozvoji nízkonákladových leteckých společností ve světě a v Evropě a také vysvětlením pojmů primární a sekundární letiště. Bakalářská práce se kromě vzniku klasických a nízkonákladových leteckých společností okrajově zabývá i charterovými lety.

Hodnoty pro poslední a zároveň hlavní část práce – Prostorová diferenciaci a sezónnost přímých leteckých spojení – byly zjištěny z internetových stránek jednotlivých letišť. Veškeré parametry týkající se přímých leteckých spojení, dle kterých byla kapitola vypracována, jsou popsány na jejím začátku.

V průběhu psaní práce se uskutečnila osobní elektronická korespondence se zástupci jednotlivých letišť, jejichž vlastníci jsou EBA, a. s. (Letiště Pardubice), Letiště Brno, a. s., Letiště Karlovy Vary, s. r. o., Letiště Ostrava, a. s. a Letiště Praha, a. s.

Pro lepší názornost řešené problematiky je text prokládán tabulkami a mapovými výstupy v podobě kartodiagramů, které znázorňují počet měsíčních letů za zimní a letní sezónu (konkrétněji byl zkoumán poměr letních a zimních letů). Za každou letovou sezónu byl zvolen jeden klíčový měsíc, který byl podrobně prostudován. V příloze jsou ke zhlédnutí doplňující grafy a mapy, které byly vytvořeny v prostředí programu ArcGIS 9.3.

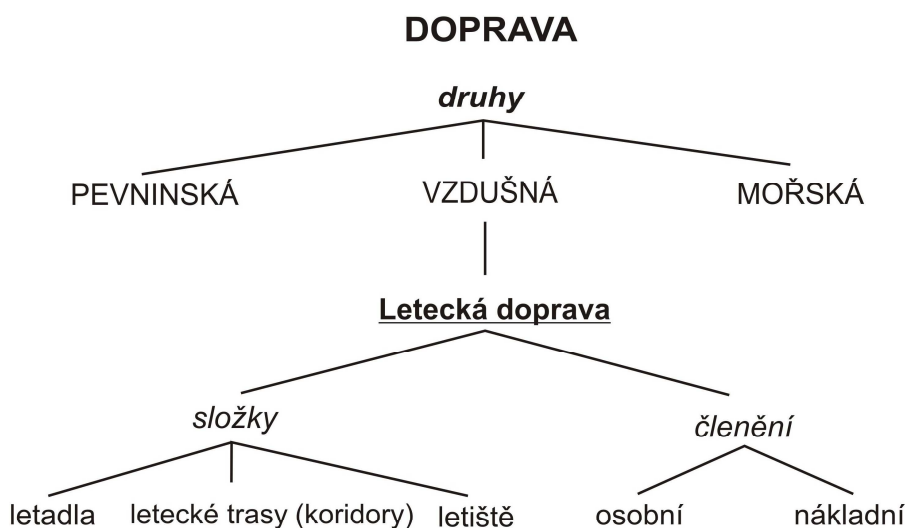
3 LETECKÁ DOPRAVA

3.1 Druhy, složky a členění dopravy

Doprava je od pradávna důležitou složkou dějin lidstva. Každá etapa vývoje lidského společenství s sebou nese potřebu se přemísťovat z místa na místo, jelikož dílčí krajiny mají odlišný potenciál a lid v něm nenachází uspokojení - jsme neustále nuceni přesunovat sami sebe i svůj majetek (Mirvald, 1999, s. 5).

Pojem doprava, jejímiž hlavními druhy jsou pevninská, mořská a vzdušná přeprava, definuje Brinke (1999, s. 4–11) jako záměrnou pohybovou činnost spočívající v přemístění zboží a osob realizované dopravními prostředky po dopravních cestách.

Letecká doprava, řadící se do kategorie vzdušné dopravy, je nejnovějším oborem dopravy rozvíjejícím se po první světové válce a uplatňujícím se zejména v přepravě na velké vzdálenosti, prochází neustálým vývojem a zdokonalováním techniky. Člení se na nákladní a osobní dopravu a do jejích primárních složek patří dopravní prostředky - letadla, dopravní trasy - koridory a dopravní zařízení - letiště (Brinke, 1999, s. 4–11; s. 75–76).



Obr. 2 Členění dopravy

Zdroj: Brinke, 1999; upraveno v programu CorelDRAW X4

3.1.1 Dělení letišť

Dle Daňka a Křivdy (2003, s. 152), Ministerstva dopravy České republiky (c2006), Ministerstva vnitra České republiky (c2010), Ministerstva zahraničních věcí České republiky (c2010) a zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví se letiště v České republice rozdělují takto:

1) podle vybavení, provozních podmínek a základního určení

- vnitrostátní letiště – letiště sloužící k realizaci vnitrostátního letu, u něhož nedochází k překročení hranice státu
 - veřejné (*např. letiště Olomouc-Neředín¹, letiště Cheb, letiště Krnov*)
 - neveřejné (*např. letiště Kroměříž, letiště Prostějov*)
- mezinárodní letiště – celní letiště zaměřené na realizaci jak vnitrostátního letu, tak i letu, u něhož dochází k překročení státní hranice
 - a) **s vnitřní hranicí** (dle Schengenské dohody) – jednotné pozemní hranice smluvních stran (členských států), včetně letišť členských států pro vnitřní lety; neprovádí se zde žádné kontroly (*letiště Olomouc-Neředín²*)

s vnější hranicí (dle Schengenské dohody) – hranice smluvních stran (členských států) mezi těmi, kteří se na schengenské součinnosti nepodílí, stejně jako jejich letiště - pokud není vnitřní hranicí; provádí se zde hraniční kontroly (*letiště Brno-Tuřany, letiště Karlovy Vary, letiště Leoše Janáčka Ostrava, letiště Mnichovo Hradiště, letiště Pardubice, letiště Praha-Ruzyně*)
 - b) **veřejné** (*letiště Brno-Tuřany, letiště Karlovy Vary, letiště Leoše Janáčka Ostrava, letiště Mnichovo Hradiště, letiště Olomouc-Neředín³, letiště Pardubice, letiště Praha-Ruzyně*)

¹ Dle Letecké informační služby České republiky (2010) je letiště Olomouc-Neředín, jehož provozovatelem je statutární město Olomouc, vedeno jako veřejné vnitrostátní letiště.

² Ministerstvo dopravy České republiky (c2006)

³ Ministerstvo dopravy České republiky (c2006) ve svém dokumentu týkajícím se přehledu letišť z roku 2010 uvádí, že letiště Olomouc-Neředín je veřejné mezinárodní letiště s vnitřní hranicí.

neveřejné (např. letiště Havlíčkův Brod, letiště Kunovice, letiště Praha-Letňany)

c) **letiště celostátního významu** (letiště Praha-Ruzyně)

regionální letiště většího významu (letiště Brno-Tuřany, letiště Karlovy Vary, letiště Leoše Janáčka Ostrava, letiště Pardubice)

regionální letiště menšího významu (letiště Olomouc-Neředín, letiště Mnichovo Hradiště)

ostatní letiště

2) podle charakteru letiště

- civilní – veřejná a neveřejná
- podniková (např. letiště Aero Vodochody)
- pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství
- pro vědecké, výzkumné a experimentální práce
- se smíšeným provozem (např. letiště Přerov-Bochoř - civilní a vojenský provoz)
- soukromá (např. letiště Jaroměř)
- sportovní (např. letiště Brno-Medlánky, letiště Mělník-Hořín)
- vojenská (např. letiště Čáslav, letiště Praha-Kbely)

3.2 Rozvoj letecké dopravy

Již v dávné minulosti lidé toužili létat, ovládnout vzdušný prostor a být blíže bohům. Rok 2000 př. n. l. přinesl první zápisy o pokusech člověka vzlétnout. Počátek 18. st. byl prvním impulzem létání, začala vznikat letadla lehčí než vzduch - balóny a padáky, na přelomu 18. - 19. st. se objevily vzducholodě.

Přelom století vnesl do letectví zásadní změnu, přešlo se od balónů a vzducholodí na konstrukci letadel těžších než vzduch. Koncem devatenáctého století došlo k vytvoření kluzáků, o jejichž první let se v roce 1903 postarali bratři Wrightové. Tento rok je považován za počátek novodobého létání. Za oficiální rok vzniku letecké dopravy byl stanoven rok 1919, kdy pomalu začala vznikat první oficiální mezinárodní letecká doprava a dodnes fungující letecká společnost KLM. Právě poválečné období bylo hnací silou letectví, docházelo ke zrodu obchodních leteckých společností a v roce 1927 se uskutečnil první přelet přes Atlantik.

Třicátá léta 20. st. zaznamenala pokrok ve stavbě letadel, tehdy byl sestaven první moderní dopravní letoun Boeing 247 sloužící k přepravě 12 pasažérů, poté následovala Dakota DOUGLAS DC-3 vyznačující se pohodlím pro 21 cestujících.

Následující léta a počátek druhé světové války zbrzdily rozvoj výroby letadel pro civilní přepravu. Rozkvět nastal po skončení války, kdy se vlivem přebytků dopravních i bombardovaných letadel vytvořila proudová letadla britské výroby, která však byla velmi poruchová. Za nimi následovaly ruské a americké stroje.

Sedmdesátá léta 20. st. představila další typy letadel - nadzvuková letadla, jejich výroby se ujalo Rusko. Ruské letouny si ovšem na světovém trhu nevydobyly své postavení a byly zastíněny francouzskými letadly Concorde. Po vývoji vysokorychlostních letounů se objevila největší dopravní a velkokapacitní letadla světa, jimž dnes dominuje jen jeden druh, tj. Boeing 747, který přepraví až 567 cestujících.

I 21. století přináší nové a nové poznatky, dochází nejen k neustálému rozvoji velkokapacitních letounů, k hospodárnosti a ekologizaci provozu letecké dopravy, ale i ke vzniku nízkonákladových společností, které intenzivně obohacují letecký trh od roku 2005 (Bína, Šourek, Žihla, 2007, s. 7–10).

3.2.1 Historie české letecké dopravy

Světové letectví mělo svoji ozvěnu jak na Slovensku, tak v českých zemích. Jako první letec v roce 1910 vzlétl z Pardubic Ing. Jan Kašpar, aby ukázal tehdy největší technickou novinku – letadlo – a zahájil tak letecký rozvoj v Československu. Psal se rok 1919, když Československo podepsalo Mezinárodní dohodu o civilním letectví a stalo se součástí první mezinárodní organizace CINA a zajistilo si tak důležitou podporu v rozvoji letecké dopravy.

Rok 1923 znamenal v historii letecké dopravy na území Československa další rozmach, byly založeny Československé aerolinie, které byly stěžejní aerolinkou pro celé Československo a spojovaly naše území s okolními státy. Všechny světové letecké společnosti v té době procházely svým rozvojem, ČSA nebyly výjimkou. V roce 1929 vstupují do mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA a startují lety do zbylých evropských metropolí (Bukurešť, Budapešť, Moskva, Paříž, Řím či Záhřeb). Důsledkem okupace Československa roku 1939 ČSA zanikly a byly zlikvidovány německou společností Luftwaffe. Ovšem konec druhé světové války jim přinesl novou naději, představitelé exilové vlády podepsali v roce 1944 členství Československa v ICAO a v letech 1946–1948 byl opět

zahájen a obnoven provoz na vnitrostátních a mezinárodních spojeních. V důsledku politických událostí byly ČSA na dlouhých 40 let nuceny zaměřit své lety na východ. Rok 1991 přinesl do Československa letadla západní výroby a počet destinací se začal pomalu zvyšovat. Po rozpadu Československa se prohloubila kooperace s ostatními americkými i evropskými aerolinkami a došlo ke vzájemnému sdílení čísel linek - tzv. code share agreement. Počátek 21. st. přinesl ČSA řadu změn. Jednou z nich byla obměna názvu Československé aerolinie na České aerolinie a členství v globální letecké alianci SkyTeam. Díky těmto přeměnám se zvýšil počet spojení na 69 destinací ve více než 43 zemích světa (Bína, Šourek, Žihla, 2007, s. 10–12).

V současnosti se ČSA jako každá letecká společnost vyrovnává s ekonomickou situací, ale i přes to se snaží poskytovat své služby na velmi vysoké úrovni, za což jim byla již několikrát udělena cena za Nejlepší leteckou společnost (Travel Trade Gazette Česká republika, c2010).

3.2.2 Historie a současnost českých mezinárodních letišť

Na území České republiky nese 24 letišť statut mezinárodního letiště, sedm z nich je veřejných, zbytek jsou letiště neveřejná a vojenská. Největší veřejná mezinárodní letiště na našem území se nachází ve městech Praha, Brno, Ostrava, Pardubice a Karlovy Vary, menší letiště jsou situovány v Olomouci a Mnichově Hradišti.

Letiště Praha-Ruzyně

Největším letištem v České republice, zajišťujícím mezinárodní i vnitrostátní, pravidelný i nepravidelný letecký provoz, je letiště v Praze-Ruzyni, které využívá většina zahraničních klientů a které patří mezi největší letiště v rámci nových členských států Evropské unie. Letiště, jež odbaví ročně přes 11,5 mil. cestujících, přímo spojuje Prahu se 120 světovými destinacemi, které obstarává zhruba 60 leteckých společností. Jeho národním leteckým dopravcem jsou České aerolinie.

Letiště Praha-Ruzyně je rozděleno na dvě části: na tzv. staré a nové letiště. Mezi lety 1933–1937 dochází k budování starého letiště v Ruzyni a rok 1937 přináší začátek kariéry letiště s prvním letem Československé letecké společnosti na trase Piešťany–Zlín–Brno–Praha. Válečná léta 1939–1945 likvidují leteckou dopravu v zemi, v roce 1946 je provoz opět zahájen. V šedesátých letech se zvyšuje počet cestujících a kapacita letiště začíná být nedostačující, v té době se také připravuje výstavba nového letiště s tím, že staré bude sloužit pro VIP a privátní lety, k oficiálním návštěvám a charterovým letům.

Radost z otevření nového letiště v roce 1968 s sebou ihned přináší zatěžkávací zkoušku v podobě okupační armády Varšavské smlouvy. Po okupaci se letiště otevírá světu a začíná létat přes Atlantik do Kanady, Singapuru a USA, objem počtu cestujících ale klesá, jelikož se prodlužuje proces kontrol a prohlídek klientů. Po udělení statutu veřejného mezinárodního letiště v roce 1989 se na letišti v Praze-Ruzyni začínají rozrůstat nastupující velkokapacitní letadla zahraničních společností, které přepravují i více než 300 cestujících, a dochází k nárůstu přepravy nejen osob, ale i zboží. Na začátku 21. století dochází v nové části letiště k vybudování dvou terminálů odbavujících mezikontinentální lety (lety z Velké Británie, severní Ameriky a Asie) a lety ze států EU, které jsou v Schengenském prostoru (Letiště Praha, a. s., c2010).

Letiště Brno-Tuřany

Historie letiště v Brně, druhého největšího mezinárodní letiště, začíná v roce 1923 a až v roce 1926 přistává na letišti první letadlo. Tento den je zahajovacím dnem letecké dopravy do Brna. Mezi léty 1927–1930 dochází ke zvýšení počtu letů do jihomoravské metropole (spojení s Prahou, Piešťanami, Kluží, Bukureští či Záhřebem).

Kvůli hospodářské krizi a politickým důvodům jsou v roce 1935 zrušeny zahraniční lety a letiště na svém významu upadá. Po válce se obnovuje pravidelné spojení s hlavním městem i s ostatními městy a letiště se stěhuje za rozsáhlejší plochou z Černovic do Tuřan. Výstavba nového letiště začíná až po roce 1950, otevřeno je v roce 1954 a do roku 1989, kdy je mu udělen statut veřejného mezinárodního letiště, prochází řadou úprav a modernizací. Od roku 1991 do června 2004 vede provoz i rozvoj letiště ČSL, s. p. založená tehdejšími Ministerstvem dopravy a spojů ČR, dnes je brněnské letiště spravováno hejtmanem Jihomoravského kraje. Pravidelné lety létají z Brna do Eindhovenu, Londýna, Moskvy, Petrohradu, zavádí se nové linky do Říma či Milána a v turistické sezoně jsou zajišťovány i charterové lety (Letiště Brno, a. s., c2008).

Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Začátky letiště Ostrava-Mošnov sahají do prvního desetiletí minulého století. V pokračování rozvoje letecké dopravy brání světové války, zejména období okupace, kdy je ostravské letiště využito jako základna pro útok na Polsko.

Po období nečinnosti a využívání půdy letiště k zemědělské výrobě se v roce 1956 začínají na letišti stavební práce, aby mohl později tento letištní park sloužit nejen k potřebám dopravního provozu, ale z velké části k účelům armády. Zahájení létání je datováno rokem

1959, kdy byl provoz přenesen z letiště Ostrava-Hrabůvka do Mošnova. Civilní letový provoz (vnitrostátní i nepravidelné zahraniční lety) zajišťuje ČSA a druhá část slouží pro vojenské účely, tyto ovšem rokem 1993 končí svou činnost. Veškeré kompetence letiště přebírá státní podnik ČSL a vede jej do června 2004, poté je letiště Ostrava převedeno do vlastnictví Moravskoslezského kraje. V roce 2006 se letiště přejmenovává na Letiště Leoše Janáčka Ostrava, název nese podle hudebního skladatele Leoše Janáčka (Letiště Ostrava, a. s., c2003–2012).

Letiště Karlovy Vary

Dějiny letecké civilní dopravy v Karlových Varech, lázeňském městě, se začínají psát v roce 1933, tehdy dochází k otevření letiště Karlovy Vary v městské části Olšová Vrata. Letecká doprava zde umožňuje spojení českého lázeňství s okolním světem, v roce 1936 je letiště zařazeno do evropské sítě letišť s návazností na spojení z Prahy do Berlína, Bělehradu, Budapešti, Vídně a v letech 1937–1938 má karlovarské letiště spojení s 11 městy v republice. Během válek dochází k vážnému poškození letiště, ale po několika nejnútnejších opravách se provoz opět obnovuje sezónní linkou Praha – Karlovy Vary – Praha. Šedesátá léta se stávají pro karlovarské letiště šťastnými, navazuje se spojení s Brnem, Ostravou a Košicemi, Berlínem a Vídní, díky němuž se počet přepravených cestujících zvyšuje na 50 000 - šest pravidelných leteckých linek (4 spojují město s Moravou a Slovenskem). Vlivem úspor pohonných hmot a nárůstu cen letenek však klesá na karlovarském letišti zájem cestovat letadly a je zachován pouze let mezi Prahou a Karlovými Vary.

Po roce 1989 se letiště modernizuje a roste kapacita haly, aby se alespoň z části mohla vyrovnat ostatním letišťům na území České republiky. V dnešní době se z letiště, jehož vlastníkem je od července roku 2004 Karlovarský kraj, létá pravidelnými linkami především na východ do Moskvy či Jekatěrinburgu a v létě lety směřují do tureckého města Antalya (Letiště Karlovy Vary, s. r. o., c2012).

Letiště Pardubice

První zmínka o mezinárodním letišti Pardubice je datována v roce 1995 (do roku 1995 bylo letiště využíváno k vojenským účelům). Z politických důvodů zde do roku 1989 není zaznamenán žádný civilní provoz. V roce 1993 se dostalo letiště pod vedení soukromého subjektu společnosti EBA, a. s. a začalo umožňovat lety civilním letadlům pouze po předchozím povolení velitele letecké základny. Rokem 1995 se tento stav změnil a letiště se

začalo plně věnovat civilnímu provozu, o sedm let později se vlastníkem společnosti EBA, a. s. stává město Pardubice.

Letiště je především zaměřeno na charterové lety vnitrostátních cestovních kanceláří v období letních měsíců. V roce 1996 odlétá první charter let do Řecka a Bulharska. S pravidelností se začíná létat na dovolenou až v roce 2000, a to zejména na Djerbu, Krétu Mallorcu, do Černé hory, Tunisu a Turecka. Mezi důležitou složku v pravidelné dopravě pardubického letiště patří lety pro cestovní kanceláře z Ruska, které přepravují své zákazníky do České republiky (EBA, a. s., c2007).

Letiště Olomouc

Letiště Olomouc má za sebou dlouhou historii za více než 90 let své existence v České republice. V roce 1918 je zde nařízením Ministerstva národní obrany zahájen letový provoz, do této doby je letiště využíváno jako vojenské cvičiště pro posádku rakousko-uherské armády. Do roku 1937 zůstává vojenské letiště v Neředíně v chodu, poté se stěhuje do nově vybudovaného prostoru v Olomouci-Holici a řadí se do kategorie civilních letišť. Jeho zpětný návrat do Olomouce-Neředína je zaznamenán až v roce 1960, kdy je na letišti zaveden vojensko-civilní provoz. S příchodem roku 1991, kdy z letiště odchází sovětská armáda, se obnovuje činnost sportovního létání Hanáckého aeroklubu. Rok 2000 je pro letiště velmi významný, přistávají zde letadla se zahraničními pasažéry a letiště získává přídomek mezinárodní.

Již šestnáct let je letiště v rukou správy města Olomouc a slouží především ke sportovnímu létání a parašutismu Hanáckého aeroklubu (Letiště Olomouc, c2010).

Letiště Mnichovo Hradiště

Od svého vzniku do roku 1994 slouží letiště Mnichovo Hradiště letectvu armády ČR, k dispozici je i útvarům sovětské armády. V té době patří k největším a nejkvalitnějším záložním letišťům u nás. Počátkem roku 1994 přestává letiště využívat armáda a přechází se na provoz sportovního a komerčního létání (Aeroklub Liberec, c2008).

Letiště Mnichovo Hradiště vlastní několik majitelů, jedním z nich se v roce 2008 stává i firma Airport Property Investment, s. r. o. Provozovatelem mezinárodního letiště je Aero-taxi OKR, a. s., která provádí vyhlídkové lety, a to standardní i luxusní, a zajišťuje přepravu cestujících a nákladů charterovou individuální leteckou dopravou po celé Evropě - včetně Ruska (Aero-taxi OKR, a. s., c2006).

4 OSOBNÍ LETECKÁ DOPRAVA

4.1 Vývoj v ČR po roce 1989

Rok 1989 byl pro Československo nejen rokem tzv. sametové revoluce, ale také počátkem nové éry v rozvoji letecké dopravy. Lety se přestaly orientovat pouze na východ, ale zaměřily se i na západní svět, odkud začaly přicházet nové technologie a možnosti, které lidem na celém našem území nabídly pestrost destinací konkurenčních zahraničních leteckých společností.

S příchodem 21. století došlo v českém leteckém světě nejen k rozvoji charter letů⁴, ale i k prudkému rozmachu (již ve světě známých) nízkonákladových leteckých společností⁵. S nástupem „levných“ leteckých společností se zavedl i prodej letenek přes internet - tyto služby jsou v dnešní době hojně využívány, šetří čas i peníze.

4.1.1 Faktory ovlivňující vývoj letecké dopravy

Na vývoj osobní letecké dopravy u nás i v zahraničí měly za posledních třináct let (od roku 1989 do současnosti) vliv různé faktory. Doprava byla, je a bude závislá na mezinárodní politické a ekonomické situaci (ozbrojené konflikty a nebezpečí terorismu se zdají být pouze národním charakterem, ale jsou to problémy celosvětového měřítko). Příkladem může být období ropné krize 1990–1991, v té době ztratily letecké společnosti na celém světě značnou sumu peněz. Dramatická situace nastala i v roce 2001 po útocích na WTC v New Yorku, kdy poklesla poptávka po tomto druhu přepravy (Průša, 2002) - jakákoliv letecká katastrofa ovlivní chod letecké dopravy.

4.1.2 Výhody a nevýhody letecké dopravy

Nevýhody letecké dopravy jsou oproti jejich výhodám minimální, klady je v tomto případě výrazně převyšují (viz níže). Je proto zjevné, že velkým pozitivem pro tento obor dopravy je schopnost cestujícím za pomoci velkokapacitních letadel levně zajistit rychlou, pohodlnou a bezpečnou přepravu z místa na místo.

⁴ Nepravidelná letecká doprava - viz 4.3.2

⁵ Otcem všech nízkonákladových leteckých společností se v 70. letech 20. st. v USA stal Herb Kelleher. Jeho myšlenka zněla takto: „Jestliže dopravíme cestující na určené místo za co nejnižší cenu a ještě se u toho pobaví, budou s námi létat.“ (Wehle, Hromádková, 2008)

Výhody	x	Nevýhody
bezpečnost		povětrnostní podmínky
levné letenky		produkce skleníkových plynů
frekvence letů		zdlouhavé letištní kontroly
pohodlí		ztráta soukromí při důkladných kontrolách
příjemné prostředí		
rychlost		
snížení únavy spojené s cestováním		
úspora času, zkrácená přepravní doba		
velká kapacita letadla		

4.2 Analýza vývoje na českých mezinárodních letištích po roce 1989

K tomu, aby se letecká doprava dostala do takového rozměru, jako ji známe dnes, bylo zapotřebí několika faktorů: pokrok techniky, rostoucí životní úroveň obyvatel, klesající tendence cen letenek a globalizace (Ponechal, 2006, s. 8). Když se všechny zmíněné prvky skloubily dohromady, vznikl „ideální“ svět letecké dopravy, kde se dobře (v závislosti na ekonomické situaci) mají jak cestující, kteří tento druh dopravy využívají, tak i letecké společnosti.

Jak se vyvíjela pětice českých mezinárodních letišť (Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Leoše Janáčka Ostrava, Pardubice, Praha-Ruzyně) od roku 1989 do současné doby, popisuje další část, jejímiž základními studovanými složkami jsou:

- ❖ počty pravidelných letů za rok 2010
- ❖ počty charter letů za rok 2010
- ❖ počty pohybů letadel za rok 2010
- ❖ počty přepravených cestujících mezi lety 1989–2010

Prvním sledovaným prvkem na jednotlivých letištích je *počet pravidelných letů*. Není překvapením, že pražské letiště je tím, které v této kategorii jednoznačně obsadilo první pozici (viz Tab. 1 a Příloha č. 1). Jedná se totiž o primární letiště⁶ (Toman, 2008, s. 8) našeho

⁶ hlavní letiště; vysoce vytížená letiště s vysokými poplatky za přistání a vzletnutí

státu, na kterém působí až 60 leteckých společností nabízejících pravidelné lety do 120 destinací (Letiště Praha, a. s., c2010), za rok 2010 se zde uskutečnilo 128 700 stálých letů.

Nepravidelná (charterová) doprava – *charter lety* – za daný rok zaznamenala nejvyšší počet na letišti v Brně (viz Příloha č. 2). Ze sekundárního brněnského letiště⁷ (Toman, 2008, s. 20) odletělo v roce 2010 do destinací vybranými cestovními kancelářemi 15 107 letadel. Lokalita (v centru jižní Moravy) a nezatíženost brněnského letiště láká cestovní kanceláře k tomu, aby si pro zajištění hladkého průběhu odletu vybraly právě Brno-Tuřany.

Z celkového *počtu pohybů letadel* na českých letištích za sledovaný rok má letiště v Praze-Ruzyni nejvyšší mobilitu (viz Příloha č. 3), uskutečnilo se zde více než 156 000 vzletů letadel na pravidelných, charter či cargo (nákladní přeprava) letech dohromady.

Tab. 1: Počet pravidelných, charter a pohybů letadel na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010

Letiště	počet pravidelných letů	počet charter letů	počet pohybů letadel
Brno-Tuřany	9 260	15 107	25 027
Karlovy Vary	726	565	6 936
Leoše Janáčka Ostrava	Nezjištěno	nezjištěno ⁸	14 319
Pardubice	96	195	1 236
Praha-Ruzyně	128 700	13 592	156 052

Zdroj: Data získaná osobní elektronickou korespondencí s jednotlivými zástupci letišť^{}; vlastní úpravy*

Nejdůležitější a zároveň poslední studovanou složkou v této části je *počet přepravených cestujících* v období mezi lety 1989–2010. I přes několik nezjištěných údajů (viz Tab. 2) je zřejmé, že počet cestujících se na jednotlivých mezinárodních letištích rok od roku zvyšuje⁹. Pro většinu z nich, výjimku tvoří letiště Pardubice¹⁰, je rok 2008 rokem nejvyššího počtu přepravených pasažérů, kdy dílčí letiště dosáhla svého vrcholu v přepravě. Rok následující je rokem zlomovým, počet přepravených klesá. Jedná se o důsledek ekonomické a finanční krize, která před čtyřmi lety, v roce 2008, postihla celý svět a

⁷ vedlejší letiště; málo vytížená a s nízkými poplatky za přistání a vzletnutí

⁸ Tato data letiště neposkytuje.

* Letiště Brno, a. s. zastupoval Ing. R. Lang - osobní elektronická korespondence proběhla v září 2011

Letiště Karlovy Vary, s. r. o. zastupoval Mgr. I. Harašta - osobní elektr. korespondence proběhla v září 2011

Letiště Ostrava, a. s. zastupovala Ing. M. Kubešová - osobní elektronická korespondence proběhla v září 2011

EBA, a. s. zastupoval Ing. V. Málek - osobní elektronická korespondence proběhla v září 2011

Letiště Praha, a. s. zastupoval S. Zeman - osobní elektronická korespondence proběhla v únoru 2011

⁹ Nejen díky přijatelným cenám (viz 4.1.2) leteckých společností neustále roste poptávka po letecké dopravě.

¹⁰ V letní sezoně roku 2007 vzrostla atraktivita pardubického letiště vlivem navýšení počtu letních turistických destinací (Tunis, Bulharsko, Kréta, Rhodos, Djerba, Turecko, Černá Hora), a z toho důvodu se zvýšil i počet přepravených cestujících (EBA, a. s., c2007).

neopomenula zachvátit ani letecký průmysl. Přesto by se dalo říci, že letiště mají i nadále své jméno a mohou se chlubit stálou klientelou, což jim zaručuje trvalý úspěch ve světě transportu.

Tab. 2: Počet přepravených cestujících na mezinárodních letištích v ČR mezi lety 1989–2010

Rok	Brno-Tuřany	Karlovy Vary	Leoše Janáčka Ostrava	Pardubice	Praha-Ruzyně
1989	29 529	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
1990	2 393	nezjištěno ¹¹	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
1991	3 860	1 368	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
1992	8 673	1 468	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
1993	18 614	1 573	nezjištěno	nezjištěno	nezjištěno
1994	42 774	1 243	nezjištěno	nezjištěno ¹²	nezjištěno
1995	87 000	1 186	nezjištěno	3 137	nezjištěno
1996	123 000	4 233	nezjištěno	4 589	nezjištěno
1997	138 000	7 435	nezjištěno	6 143	nezjištěno
1998	110 036	12 623	nezjištěno	3 693	nezjištěno ¹³
1999	127 954	17 885	nezjištěno ¹⁴	2 979	4 822 763
2000	112 797	19 919	115 363	6 087	5 553 532
2001	128 583	21 748	124 183	1 814	6 098 742
2002	157 257	19 168	152 380	3 872	6 314 653
2003	166 142	25 805	197 439	28 382	7 463 120
2004	171 888	38 704	216 259	46 999	9 696 413
2005	315 672	37 313	265 864	49 165	10 777 020
2006	393 686	34 975	300 735	71 655	11 581 511
2007	415 276	64 641	332 266	93 659	12 436 254
2008	506 174	81 720	353 737	86 863	12 630 557
2009	440 850	68 369	307 130	49 032	11 643 366
2010	396 589	70 903	279 973	62 302	11 556 858
2011	557 952	99 014	273 563	62 802	11 788 629

Zdroj: EBA, a. s. (c2007), Letiště Brno, a. s., (c2008), Letiště Karlovy Vary, s. r.o., (c2012), Letiště Ostrava, a. s., (c2003–2012), Letiště Praha, a. s., (c2010); vlastní úpravy

Grafická příloha k této části (viz Příloha č. 4) porovnává sledovaný jev – počet přepravovaných cestujících – na dvou regionálních letištích většího významu, a to na letišti Brno-Tuřany a Leoše Janáčka Ostrava za desetileté období (2000–2010). Z grafu vyplývá, že brněnské letiště v tomto srovnání jednoznačně převažuje svým počtem odbavených

¹¹ Údaje se za rok 1989 a 1990 nedochovaly.

¹² Letiště nebylo do roku 1994 využíváno pro civilní dopravu.

¹³ Požadované údaje (mezi lety 1989–1998) nemá letiště k dispozici.

¹⁴ Údaje se od roku 1989 do roku 1999 nedochovaly.

cestujících nad letištěm Leoše Janáčka Ostrava. Důvodem větší atraktivity ve výběru letiště v Brně, a tudíž vyššího počtu přepravených, je především pravidelnost letů nejen na východ, ale i západním směrem, příkladem mohou být v pravidelné lety do Londýna (výběr mezi letištěm Stansted či Luton), Eindhovenu, Říma či Milána. Nepatrné záchvěvy mezi roky 2003–2004 ukazují, že produktivnějším letištěm v tomto období je letiště v Ostravě, které se v té době postavilo na „vlastní nohy“ převedením majetku do vlastnictví kraje a upozornilo tak prostřednictvím médií na svoji existenci (Letiště Ostrava, a. s., c2003–2012).

Další grafické zpracování (Příloha č. 5) regionálních letišť většího významu, letiště Karlovy Vary a letiště Pardubice, které spojuje nejen orientace letů na východ, ale i částečná podobnost v množství přepravených osob mezi lety 2000–2010. První tři roky výrazně převažovalo karlovarské letiště, které pomalu začalo posilovat lety do Moskvy a Petrohradu (Letiště Karlovy Vary, s. r. o., c2012), zatímco se pardubické letiště potýkalo s majetkovými problémy a určením vlastníka letiště (EBA, a. s., c2007). V období let 2003–2008 je patrná vyšší produktivita pardubického letiště¹⁵, které využilo doby, kdy na letišti v Karlových Varech probíhala po 4 roky rozsáhlá modernizace a rekonstrukce vzletových a přistávacích ploch, která byla dokončena v roce 2009 (Letiště Karlovy Vary, s. r. o., c2012), a zajistilo si tak první příčku v počtu přepravených cestujících na šestileté období. Dva poslední roky opět patřily karlovarskému letišti, které se po opravách vzchopilo; podpořily ho pravidelné i nepravidelné lety do Ruské federace (Letiště Karlovy Vary, s. r. o., c2012).

Poslední grafický výstup (Příloha č. 6) popisuje množství přepravených cestujících na pražském letišti, letišti celostátního významu, v období let 2000–2010. Z grafu je očividné, že s přibývajícimi roky roste také počet přepravených pasažérů. Vrcholem byl rok 2008, kdy se na letišti, situovaném několik kilometrů od centra našeho hlavního města, odbavilo téměř 13 milionů cestujících. Jeho maximální vytíženosti, frekvenci pravidelných letů, nepřetržitému dennímu a nočnímu provozu se nevyrovná žádné jiné české letiště.

4.3 Letecké společnosti na českém trhu a jejich členění

Letecké společnosti realizují vlastní leteckou dopravu za předpokladu, že vlastní letadla a mají licenční právo (Průša, 2008, s. 103). Dle Bíny (2007, s. 24) a Průši (2008, s. 103–107) se letecké společnosti člení:

¹⁵ Plodnost tohoto letiště stoupla nárůstem charterových letů a vysokou poptávkou po prázdninových turistických destinacích (EBA, a. s., c2007).

A) podle odlišnosti v principech nabídky a prodeje přepravních kapacit

- pravidelná (scheduled) – umožňuje pravidelnou leteckou přepravu na pravidelných linkách dle letového řádu a za veřejné jízdné (ČSA, Ryanair, British Airways atd.)
- nepravidelná (charter) – letecká doprava, která není provozována podle pravidelného letového řádu, ale je zajištěná cestovními kanceláři nebo agenturami, tzv. lety na objednávku (Travel Service, Holidays Czech Airlines, Czech Connect Airlines)

B) podle délky přepravy a rozsahu sítě

- regionální dopravci – přeprava z jednoho většího centra do menších středisek v daném regionu
- kontinentální – přeprava v rámci jednoho kontinentu
- dálkoví dopravci – přeprava velkého objemu pasažérů do destinací v jiných kontinentech

C) podle charakteru letecké přepravy

- osobní – letecké společnosti přepravují cestující, ale i zboží a poštu - ty jsou pouze doplňkem
- cargo – letecké společnosti zajišťují pravidelnou i nepravidelnou přepravu zboží (někdy i pošty)
- zásilkoví dopravci – letecké společnosti zajišťující rychlou přepravu zásilek

D) na zahraniční a vnitrostátní dopravce

- vnitrostátní dopravci – přeprava z hlavního města nebo obchodních center daného státu
- mezinárodní dopravci – přeprava do více států

E) podle vlastnictví

- státní
- soukromé – Travel Service, ČSA

F) podle typu služeb/cen

- klasické letecké společnosti – společnost, která na palubě letadla nabízí kompletní servis služeb nejvyšší úrovně
- nízkonákladové letecké společnosti – společnost, která poskytuje co nejlevnější přepravu cestujících z místa na místo (kvalita služeb je zde výrazně snižena)

Mezi hlavní činnost leteckých dopravců patří¹⁶:

- letecká přeprava nákladu
- letecká přeprava pošty
- letecká přeprava zásilek
- letecká přeprava osob
 - pravidelná – zajišťuje ji klasický nebo nízkonákladový letecký dopravce
 - nepravidelná (charter lety¹⁷)

4.3.1 Pravidelná letecká přeprava osob

➤ Klasická letecká společnost

Pojem klasická letecká společnost, jejíž letadla operují na primárních letištích, představuje takovou společnost, za jejíž služby si cestující zaplatí vyšší cenu, ale naopak mohou být ujištěni, že kvalita služeb nebude mít daleko od luxusu (Kozák, 2011, s. 11-12). Tito dopravci dříve zajišťovali dopravu pro jeden stát, byli to tzv. národní či vlajkoví dopravci (Pavelka, 2011, s. 29).

Výhody klasické letecké společnosti

- nákup letenky a možnost změny data letu
- služby palubního personálu - bezplatné občerstvení na palubě

¹⁶ Průša (2008, s. 107)

¹⁷ Přeprava se uskutečňuje podle smluvního letového řádu; pronajímá se celé letadlo pro velkou skupinu lidí směřujících do stejné destinace (Havlíčková, 2008, s. 21–22).

- náhrada při zpoždění nebo zrušení letu; bezplatné ubytování a strava
- vyšší hmotnost zavazadel
- návaznost letů
- široký výběr destinací do vzdálených míst (mezi kontinenty)
- různé úrovně tříd (business či economic)

Na mezinárodních letištích v České republice se najde několik leteckých společností, jejichž letouny využívají prostory českých mezinárodních letištních parků. Mezi nejznámější a nejvíce vyžívané letecké společnosti kromě českého národního dopravce ČSA jsou např.:

Aeroflot – největší ruská letecká společnost (letiště Leoše Janáčka Ostrava, Karlovy Vary, Praha-Ruzyně)

Austrian Airlines – rakouský národní dopravce (letiště Praha-Ruzyně)

British Airways – největší britská letecká společnost (letiště Praha-Ruzyně)

Emirates Airlines – letecká společnost Spojených arabských emirátů (letiště Praha-Ruzyně)

KLM – národní letecká společnost Nizozemska (letiště Leoše Janáčka Ostrava a Praha-Ruzyně)

Ural Airlines – ruská letecká společnost (letiště Karlovy Vary a Praha-Ruzyně)

United Airlines – americká letecká společnost (letiště Praha-Ruzyně)

➤ **Nízkonákladová letecká společnost**

Cílem nízkonákladové letecké společnosti je dopravení cestujících z daného místa do cíle za co nejnižší cenu (Pavelka, 2011, s. 29). Tito dopravci mají vyjednané co největší slevy na nákladech a operují zejména na sekundárních letištích.

Výhody nízkonákladové letecké společnosti

- nižší ceny za letenku
- pestrost turistických destinací (zejména na krátké vzdálenosti)
- rychlé obraty letadel¹⁸

Nevýhody nízkonákladové letecké společnosti

- na palubě si občerstvení cestující platí sami
- není možné zrušení objednaného letu a vrácení peněz
- omezená hmotnost zavazadel (15 kg) a poplatky za překročení daného limitu
- chybí propojení s ostatními leteckými společnostmi a návaznost letů

První nízkonákladovou společností na světě byla americká Southwest Airlines, která zavedla low-cost¹⁹ model leteckých linek. Tento dopravce provozoval lety ze sekundárního letiště Love Field v Dallasu ve státě Texas (Nedvěďová, 2008, s. 12–13). Rozvoj nízkonákladových přepravců v Evropě byl spojen se vznikem irské společnosti Ryanair v roce 1985, ta navázala na americký model leteckých linek a dosahovala pozitivních hospodářských výsledků. O 10 let později začala provozovat leteckou dopravu i britská společnost EasyJet, která má společně s Ryanairem v současnosti vedoucí postavení na trhu evropské nízkonákladové letecké dopravy (Toman, 2008, s. 13–15).

Prvním low-cost dopravcem ve střední Evropě byla slovenská SkyEurope Airlines, která se leteckém světě dlouho neohrála a po 7 letech svého působení zkrachovala (ČTK, 2009). České letištní parky na mezinárodních letištích využívají tyto nízkonákladové letecké dopravní známí po celé Evropě:

Bmibaby – britská nízkonákladová společnost (letiště Praha-Ruzyně)

EasyJet – britská nízkonákladová společnost (letiště Praha-Ruzyně)

GermanWings – německá nízkonákladová společnost, jejímž vlastníkem je Lufthansa (letiště Praha-Ruzyně)

Onur Air – turecká nízkonákladová společnost (letiště Leoše Janáčka Ostrava)

¹⁸ Letadlo potřebuje přibližně 25 minut na to, aby bylo schopno odletu (Nedvěďová, 2008, s. 13).

¹⁹ celosvětové označení nízkonákladových dopravců (Pavelka, 2011, s. 29)

Ryanair – irská nízkonákladová letecká společnost (letišťe Brno-Tuřany)

SmartWings – česká nízkonákladová letecká společnost, kterou provozuje letecká společnost Travel Service a. s. (letišťe Brno-Tuřany a Leoše Janáčka Ostrava)

Wizz Air – maďarská nízkonákladová letecká společnost; významný středoevropský dopravce (letišťe Brno-Tuřany a Praha-Ruzyně)

4.3.2 Nepravidelná letecká přeprava osob

➤ Charter lety

Nepravidelné charterové lety, nabízející především lety v hlavní letní sezoně, se objevily na leteckém trhu díky cestovním kancelářím (Kozák, 2011, s. 12). O nepravidelné lety si žádají cestovní kanceláře nebo agentury, zatímco pravidelné lety požadují přímo zákazníci - ti oslovují dopravce (Pavelka, 2011, s. 23). Se vznikem charter letů se pojí i rozkvět charterových leteckých společností. V České republice jsou nejznámější tři letecké společnosti, které se specializují na charter lety:

Czech Connect Airlines, a. s. – sídlo na letišti Leoše Janáčka Ostrava

Holidays Czech Airlines, a. s. – sídlo na letišti Praha-Ruzyně

Travel Service, a. s. – sídlo na letišti Praha-Ruzyně

Po vstupu České republiky do Evropské unie a Schengenského prostoru se počet charterových letů rapidně zvýšil. Tento pád politických bariér umožnil leteckým společnostem rozšířit nabídku linek do zajímavých turistických destinací za velmi přijatelnou cenu (Pavelka, 2011, s. 34).

5 PROSTOROVÁ DIFERENCIACE A SEZÓNNOST PŘÍMÝCH LETECKÝCH SPOJENÍ

V následující kapitole jsou pomocí grafických příloh znázorněny počty *pravidelných přímých měsíčních odletů* z českých mezinárodních letišť (Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Leoše Janáčka Ostrava, Pardubice a Praha-Ruzyně) do destinací, které pro danou letovou sezónu volí letecké společnosti (české i zahraniční). Cílová místa jsou vybírána leteckými dopravci na základě turistické atraktivity pro období zimního letového řádu 2011 (od 30. 10. 2011 do 24. 3. 2012)²⁰ a letního letového řádu 2012 (od 25. 3. 2012 do 27. 10. 2012)²¹. Pro tyto letové sezóny byly zvoleny dva klíčové měsíce, zimní sezónu 2011 zastupuje měsíc *prosinec* a letní sezónu 2012** charakterizuje měsíc *červenec*.

Pro lepší názornost byl vytvořen mapový výstup (Příloha č. 7) s přehledem všech odletových a cílových letišť za zimní sezónu 2011 a letní sezónu 2012.

5.1 Letiště Praha-Ruzyně

Letiště v Praze-Ruzyni je nejvýznamnější mezinárodní letiště v České republice, které svou ideální polohou ve středu Čech, letovým parkem, jež využívají letadla šesti desítek leteckých společností²², a rozmanitou škálou turisticky atraktivních oblastí láká zahraniční klientelu do nejkrásnějšího historického města v centru Evropy (Letiště Praha, a. s., c2010). Díky leteckým dopravcům se cestující mohou pravidelnými linkami podívat po celém evropském kontinentu, do Asie (především do ruských měst), na Arabský poloostrov a zaoceánskými lety do New Yorku (viz Obr. 3 a Obr. 4).

Zimní letový řád 2011 ruzyňského letiště nabídl pestrou selekci zahraničních destinací, tudíž i ti nejnáročnější cestující si z této nabídky mohli vybrat své cílové místo. Nejvyšší počet stálých linek směřoval v tomto období do Amsterdamu, Frankfurtu nad Mohanem, Londýna-Heathrow, Moskvy a Paříže (viz Obr. 3 a Obr. 4), do míst, která jsou největšími evropskými leteckými uzly, kde se setkávají ostatní linky z různých směrů.

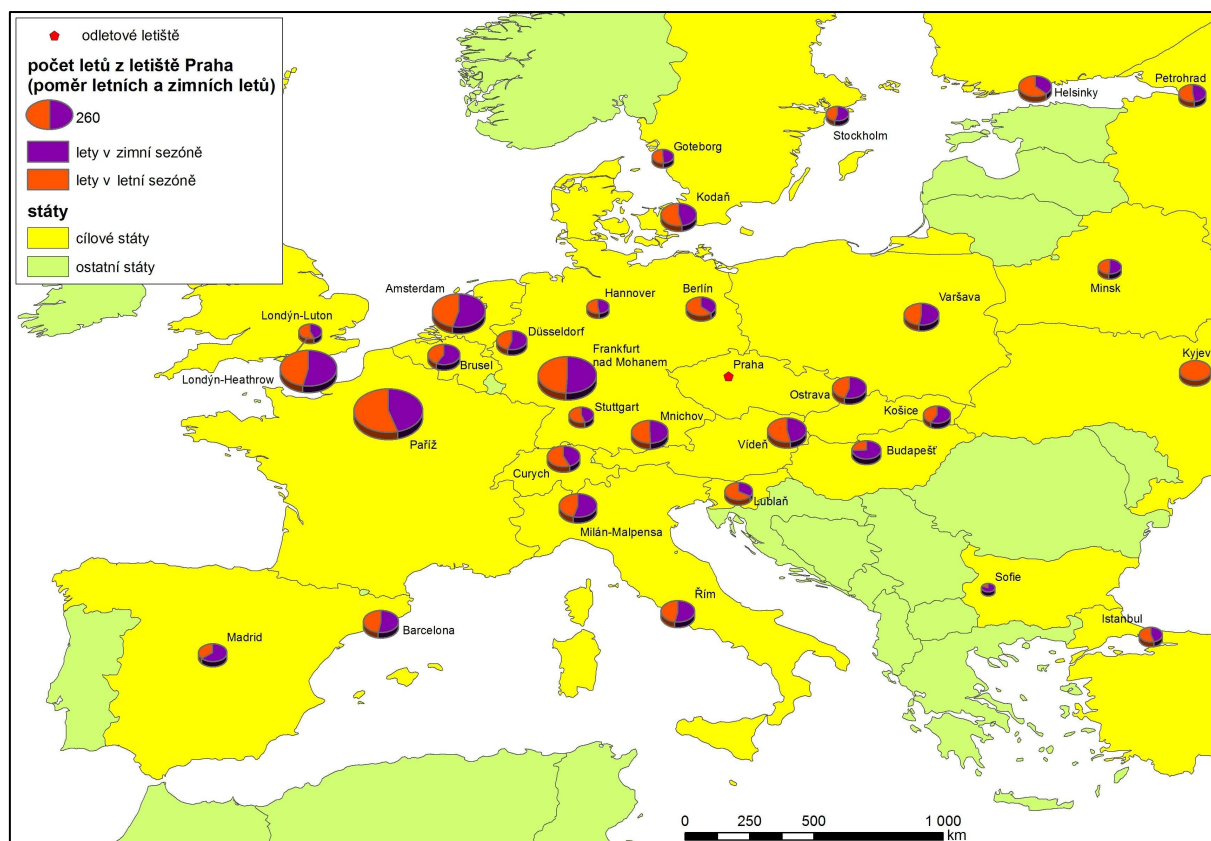
²⁰ EBA, a. s. (c2007), Letiště Brno, a. s., (c2008), Letiště Karlovy Vary, s. r.o., (c2012), Letiště Ostrava, a. s., (c2003–2012), Letiště Praha, a. s., (c2010)

²¹ EBA, a. s. (c2007), Letiště Brno, a. s., (c2008), Letiště Karlovy Vary, s. r.o., (c2012), Letiště Ostrava, a. s., (c2003–2012), Letiště Praha, a. s., (c2010)

** Bakalářská práce je psaná v době, kdy letní letová sezóna, s klíčovým měsícem červencem, ještě nezačala, proto je popisována v budoucím čase.

²² Nejznámějšími leteckými společnostmi na letišti Praha-Ruzyně jsou ČSA, Air France (Francie), American Airlines (USA), Bmibaby, British Airways a EasyJet (Velká Británie), GermanWings a Lufthansa (Německo) KLM (Nizozemsko), Swiss (Švýcarsko), WizzAir (Maďarsko), Aeroflot a Ural Airlines (Rusko).

Z Přílohy č. 8 je patrné, že Londýn-Heathrow, jež je z velké míry přestupním letištěm umožňující mnohotvárnější selekci pravidelných tras, byl tou destinací, která se svým množstvím pravidelných linek skončila na prvním místě, zaznamenal téměř 450 letů tímto směrem. Naopak nejslabšími spojeními byly lety mezi Prahou a italskými letovisky Rimini a Bari, britským Edinburghem, Newcastlem, kazachstánským Almaty či ruským městem Novosibirsk (Příloha č. 8).



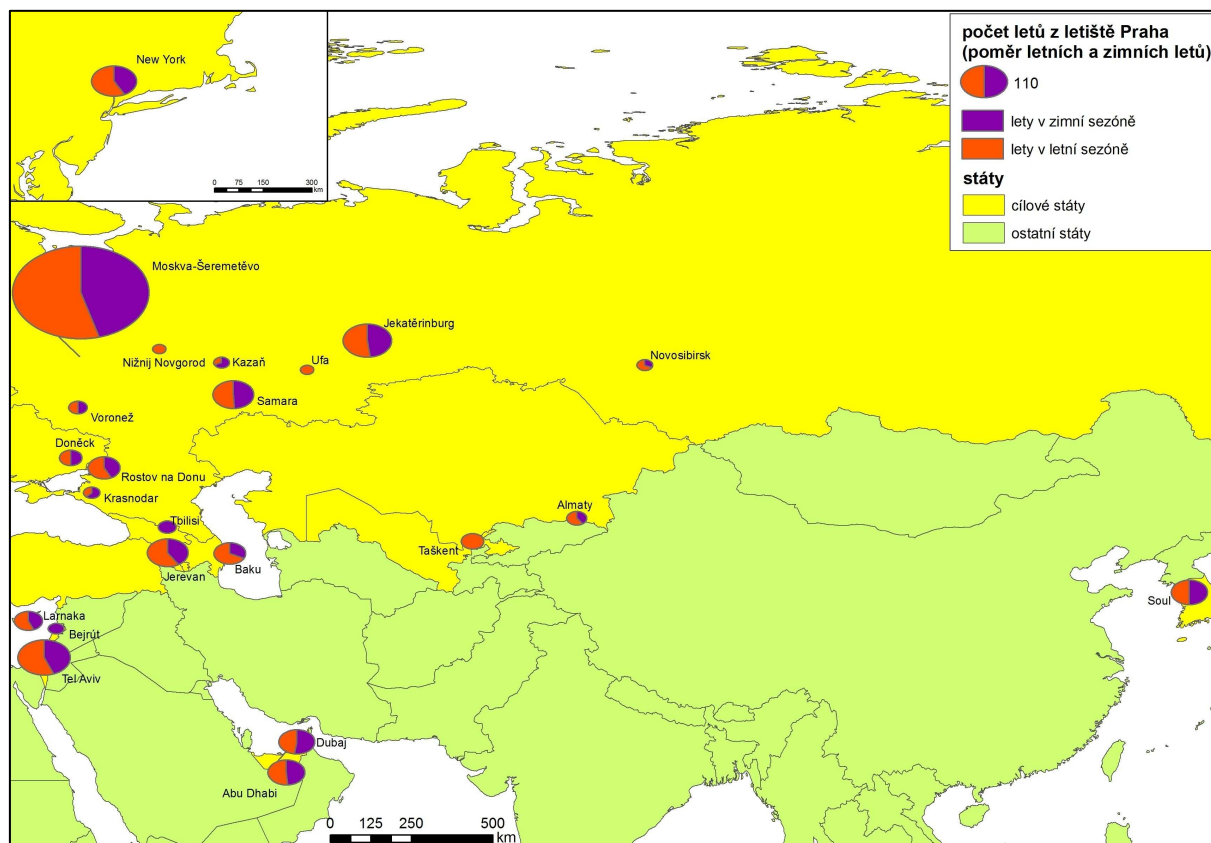
Obr. 3 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Praha-Ruzyně
(počet měsíčních letů vyšší než 100)

Zdroj: Letiště Praha, a. s. (c2010); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

Letní období 2012 se od toho zimního radikálně lišit nebude, rovnoměrné lety budou namířeny stejným směrem jako u předešlé sezóny, kterou zastupuje měsíc prosinec. “TOP 5”²³ ruzyňského letiště zůstane stejná, jen pařížské letiště svými 556 měsíčními lety nahradí londýnské letiště Heathrow (Příloha č. 8). Je nutno podotknout, že výkonnost všech pěti letišť je na stejné úrovni, rozdíly mezi nimi jsou nevelké, proto není divu, že se tato pětice řadí mezi významná světová letiště (Brinke, 1999, s. 111).

²³ Nejvyšší počet letů z pražského letiště směřuje do metropolí označovaných jako “TOP 5”: Amsterdam, Frankfurt nad Mohanem, Londýn-Heathrow, Moskva-Šeremetěvo a Paříž.

Nejnižší počet červencových letů (viz Příloha č. 8) bude mít svůj cíl na ostrovech Malta, Ibiza a Palma Mallorca, v italské Olbii, v ruských městech Kazaň a Krasnodar či na islandském Keflavíku, jehož linky budou letos v létě slavnostně otevřeny. Důvodem nízkého množství pravidelných linek do těchto míst (Ibiza, Malta, Palma Mallorca či Olbia) může být buď fakt, že cestující v dnešní době dávají přednost výběru prázdninových destinací s pomocí cestovní kanceláře, nebo už tyto destinace přestaly být tak atraktivní jako dříve.



Obr. 4 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Praha-Ruzyně

Zdroj: Letiště Praha, a. s. (c2010); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

Pravidelné letecké spojení pražského letiště s ostatními městy v Evropě, Asii, na Arabském či Korejském poloostrově a v Americe je na velmi vysoké úrovni, v každém letovém období dochází k navýšení počtu linek, sedadlových kapacit letadla či otevření nových stálých linek. Letošními ruzyňskými novinkami jsou lety do albánské Tirany, španělského Bilbaa, francouzských měst Toulouse a Nantes či do Nižnij Novgorodu a Ufy ležících v Rusku. Pražské letiště není rozhodně tím, které by za ostatními konkurenčními letišti zaostávalo, proto není divu, že za rok 2011 získalo od asociace IATA ocenění Eagle Award za nejvíce se rozvíjející letiště světa (Letiště Praha, a. s., c2010).

Čím více leteckých společností bude prostory letového parku letiště Prahy-Ruzyně užívat, tím více budou přibývat turisticky zajímavé destinace a letiště se tak bude moci vyrovnat těm nejvýznamnějším a největším letišťům co do počtu přepravených pasažérů v Evropě.

5.2 Letiště Brno-Tuřany

Brněnské letiště patří po tom pražském k druhému nejvyhledávanějšímu českému letišti. Výběr destinací a intenzita letů, směřujících především na východ do Ruska, na západ do Velké Británie, Nizozemska a na jih Evropy do Itálie jak v letních, tak zimních měsících je oproti Praze mnohem menší, zato vše probíhá v poklidu, bez zpoždění a přelidnění.

Pravidelné linky v zimě 2011 byly (viz Obr. 5) díky leteckým dopravcům²⁴ využívajícím letový park v Tuřanech zaměřeny na ruský Petrohrad, moskevská letiště Domodědovo i Vnukovo, italský Řím a na londýnská letiště Luton a Stansted.

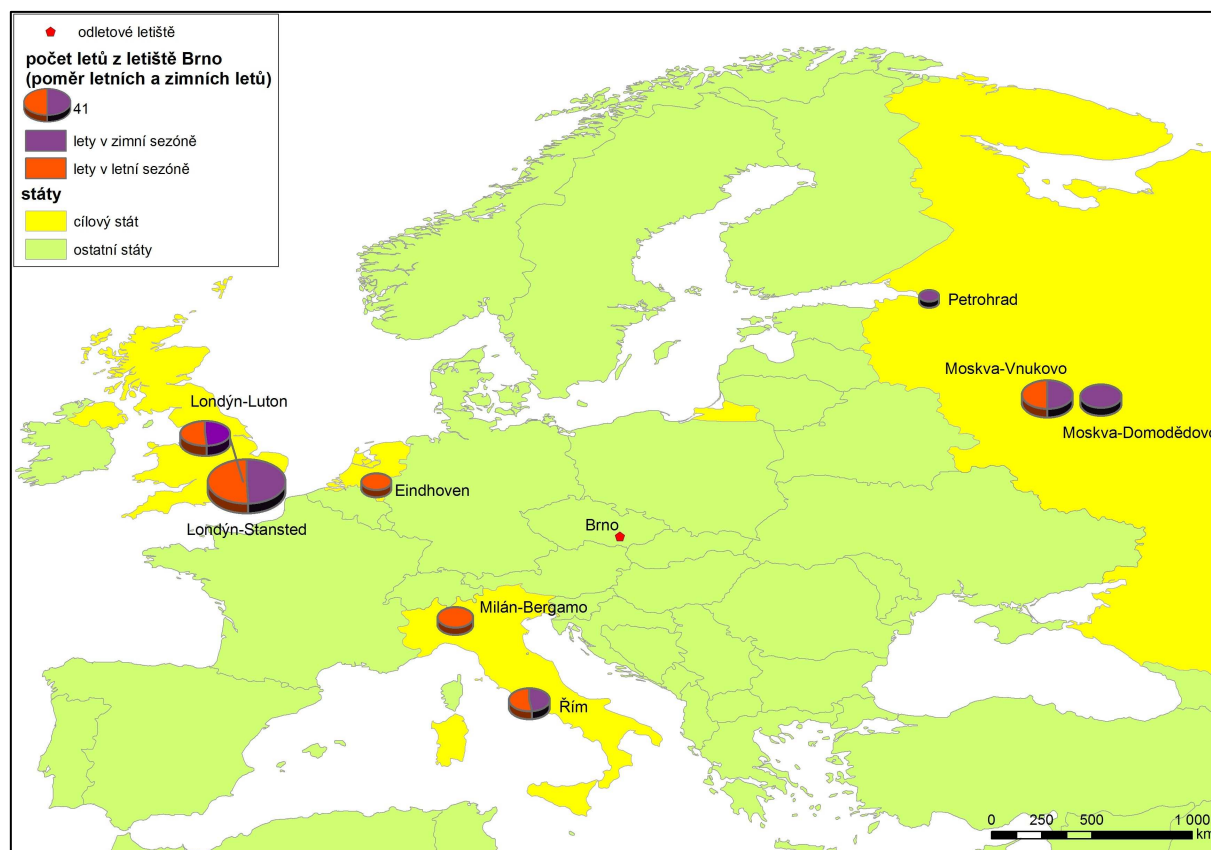
V letním období 2012 nabídne toto letiště cestujícím nejen již zmíněné lety do Moskvy-Vnukova, Říma a Londýna, ale i pravidelné lety do nizozemského Eindhovenu a italského Milána (Obr. 5).

Zásluhou irské letecké společnosti Ryanair, která působí na tomto letišti od roku 2005 a již 7 let spojuje nejen Brno s městem ležícím na Temži, se za celou sezónu (zimní i letní) uskutečnilo/uskuteční dohromady 61 letů (Příloha č. 9) mířících na letiště Londýn-Stansted. Naopak nejnižší počet letů bylo v prosinci zaznamenáno do Petrohradu, v červenci se bude nejméně létat do Eindhovenu. Příčinou nízkého počtu letů do Petrohradu byly počínající finanční problémy společnosti Czech Connect Airlines, která provozovala lety do tohoto ruského přístavu (Centrála cestovního ruchu – Jižní Morava, 2012). Oproti tomu maďarský letecký dopravce Wizzair, který se na brněnském letišti objevil v roce 2010 pravidelnou linkou na londýnské letiště Luton a následně lety do Říma, zahájí v letním období 2012 další pravidelné linky do Eindhovenu a přiláká tak cizince k návštěvě Moravy (Letiště Brno, a. s., c2008).

Sekundární letiště Brno-Tuřany svou výhodnou polohou na jihu Moravy láká letecké společnosti k navázání spolupráce. Jelikož ho využívají již tři letečtí dopravci známí svou

²⁴ Letiště v Brně Tuřanech celoročně využívají letecké společnosti Ryanair (Irsko), Wizzair (Maďarsko), UTair (Rusko) a v zimních měsících Czech Connect Airlines (ČR) – potýkající se v současné době s finančními problémy.

expanzí po celé Evropě, má tuřanské letiště obrovskou naději k dalšímu růstu - většímu výběru destinací.



Obr. 5 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Brno-Tuřany

Zdroj: Letiště Brno, a. s. (c2008); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

5.3 Letiště Leoše Janáčka Ostrava

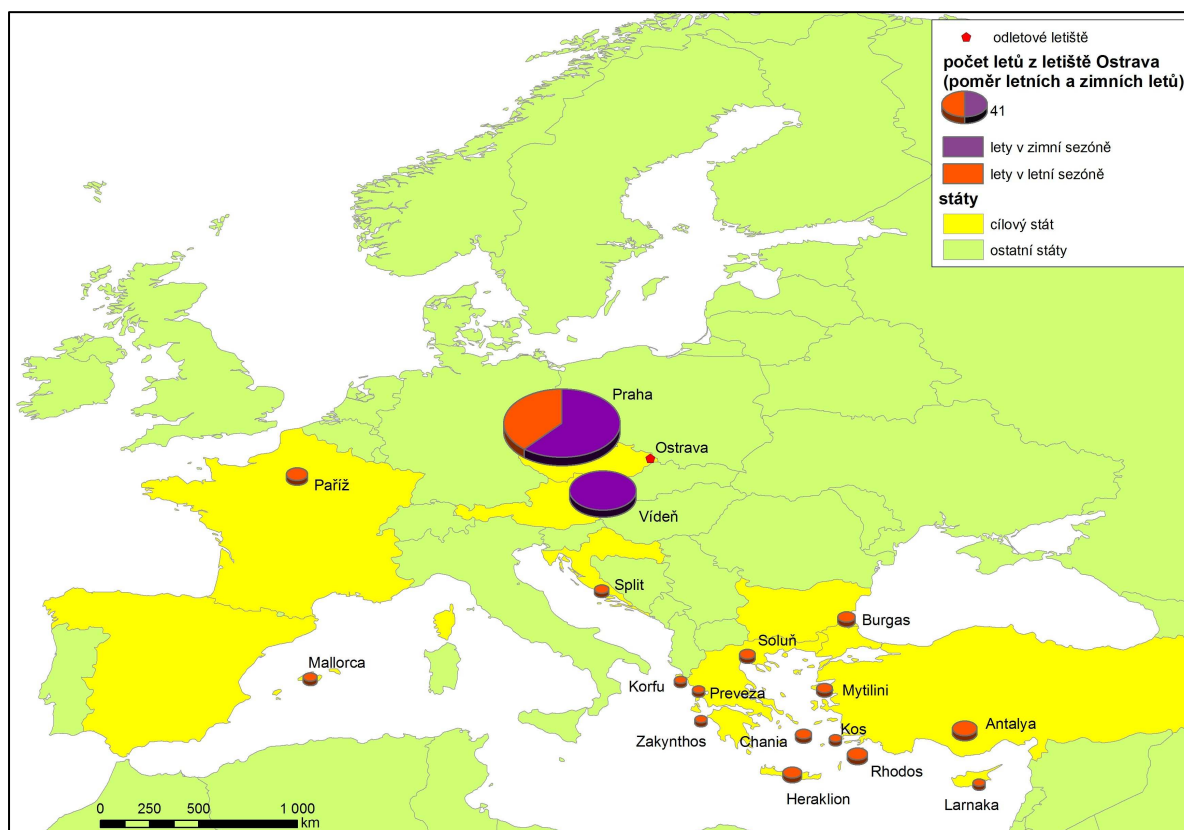
Letiště Leoše Janáčka Ostrava je po brněnském letišti dalším vyhledávaným místem odletu. Z Obr. 6 je patrné, že pestrá nabídka ostravského letiště do letních turistických center 2012 (Balkánský poloostrov, Turecko, Francie či Španělsko) rapidně převyšuje výběr zimních destinací 2011 (Praha, Vídeň).

Stálé linky zimního letového řádu nabídly cestujícím lety do hlavního města Prahy a k našim rakouským sousedům, do Vídně (viz Obr. 6). Výběr právě těchto metropolí není zcela náhodný, obě letiště totiž poskytují daleko širší spojení s okolními státy, než může ostravské letiště svému okolí umožnit. Není proto překvapením, že nejvíce letů za zimní období se uskutečnilo do těchto měst (viz Příloha č. 10). Z letiště Leoše Janáčka²⁵ odletělo za měsíc

²⁵ Letiště Leoše Janáčka Ostrava celoročně využívají české letecké společnosti ČSA, Job Air – Central Connect Airlines a SmartWings, dopravci KLM Royal Dutch Airlines (Nizozemsko) a Aeroflot (Rusko) užívají ostravské základny velmi zřídka.

prosinec 2011 až 170 letadel společnosti ČSA směřujících na ruzyňské letiště, oproti Vídni, která zaznamenala téměř 90 letů s leteckým dopravcem Job Air – Central Connect Airlines, je to přece jen méně.

Letní sezóna 2012 bude pro cestující mnohem rozmanitější než v minulých letech. Lety do Prahy zůstanou zachovány, zato letošní ostravskou novinkou bude zavedení letů nízkonákladové letecké společnosti SmartWings do Paříže, na Mallorcu, do chorvatského Splitu, do kyperské Larnaky, bulharského Burgasu, turecké Antalye, do řeckých letovisek Heraklion, Chania, Mytilini, Preveza, Soluň a na ostrovy Kos, Korfu, Rhodos a Zakynthos. Lidé si budou moci vybrat ze široké škály letních turisticky atraktivních destinací nebo se nechat zlákat krásou francouzské metropole. Nejvíce pravidelných letů se v červenci uskuteční do Prahy, Antalye a francouzského hlavního města Paříže (Příloha č. 10). Tato místa nejsou vlivem podnebí v zimních měsících tak impozantní jako v době, kdy jsou prosluněná sluncem, čili v létě.



Obr. 6 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Leoše Janáčka Ostrava

Zdroj: Letiště Ostrava, a. s. (c2003–2012); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

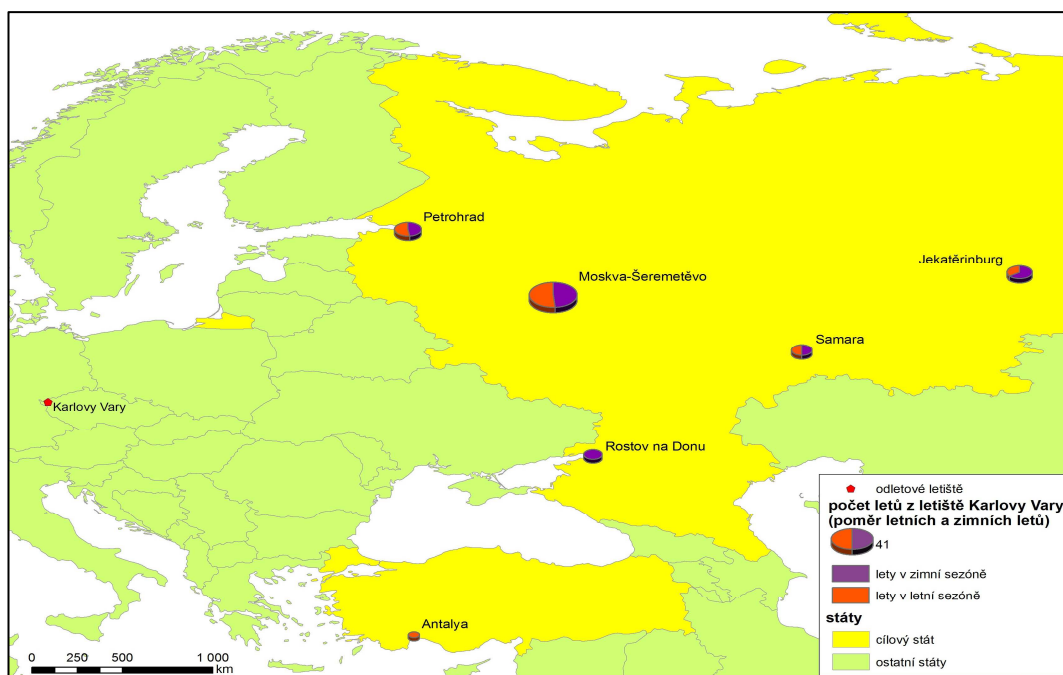
5.4 Letiště Karlovy Vary

Letiště Karlovy Vary, nacházející se v městské části Olšová Vrata, není zdaleka tak velké či proslulé různorodým výběrem letů jako předešlá letiště, zato je velmi známé pro svou ruskou klientelu. Jasným důkazem jsou lety orientované především na východ Evropy, zejména do Ruské federace (viz Obr. 7).

Letiště Karlovy Vary²⁶ pro své cesty využívá obyvatelstvo mající ruské občanství a trvale, či přechodně žijící v Karlovarském kraji, proto letecké společnosti využívající park letiště zvolily stálé lety východním směrem.

Pravidelné zimní lety 2011 směřovaly z tohoto odletového místa hlavně do ruského hlavního města Moskvy na letiště Šeremetěvo, dále do Jekatěrinburgu, Petrohradu, Rostova na Donu a Samary. Nejvyšší počet letů, celkem 26, byl za celé zimní období uskutečněn na trase Karlovy Vary – Moskva a nejméně letů směřovalo do Samary (Příloha č. 11).

V období letní sezóny 2012 přibudou ke stávajícím zimním destinacím, s výjimkou města Rostov na Donu, tři lety do turecké Antalye. Cestující, kteří poletí z karlovarského letiště, si budou moci vybrat mezi ruskými velkoměsty (nejvíce se bude létat do Moskvy) a přístavem na tureckém pobřeží Středozemního moře, kam se za celou letní sezónu poletí nejméně.



Obr. 7 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Karlovy Vary

Zdroj: Letiště Karlovy Vary, s. r. o. (c2012); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu

ArcGIS 9.3

²⁶ Letiště Karlovy Vary celoročně využívají letecké společnosti ČSA a SmartWings (ČR), Ural Airlines a Aeroflot (Rusko).

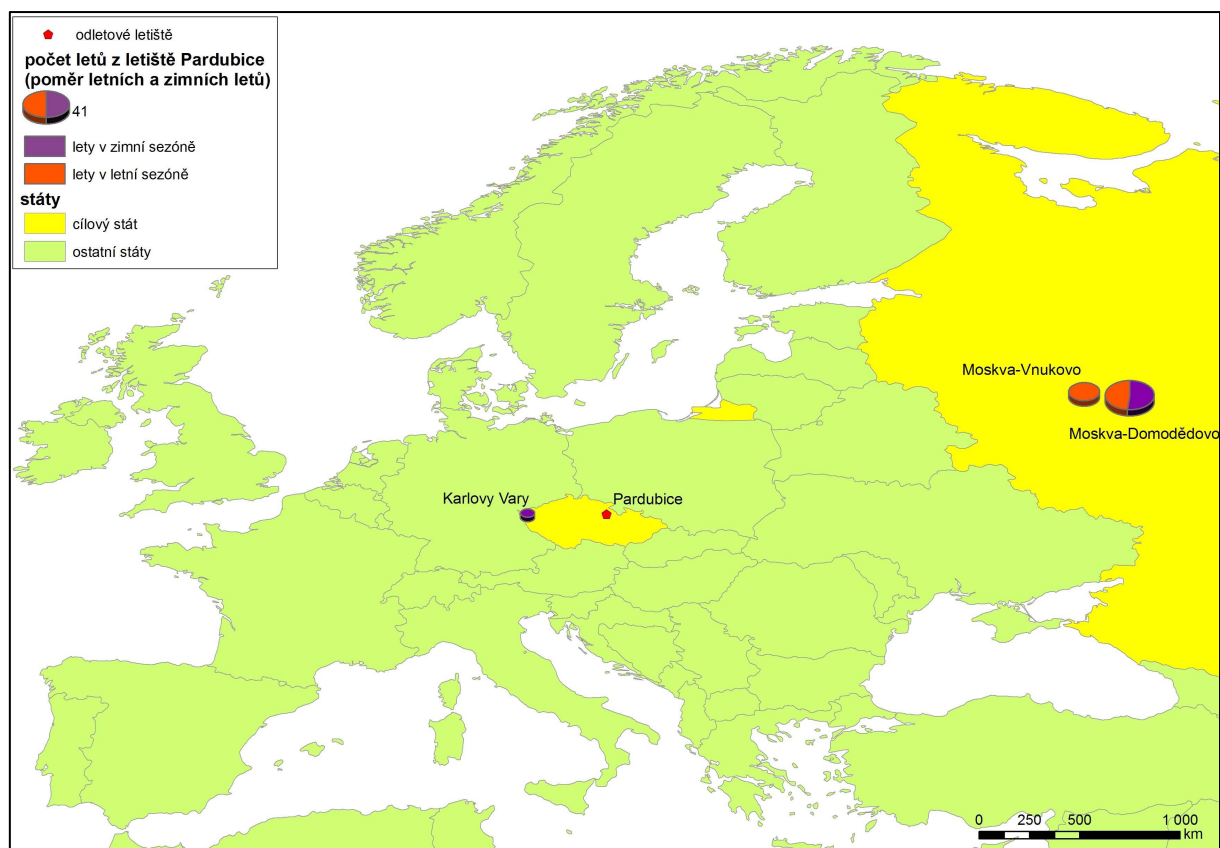
5.5 Letiště Pardubice

Posledním popisovaným a zároveň nejméně frekventovaným je letiště Pardubice. Za zdařilé odstartování letecké kariéry pardubického letiště patří největší poděkování ruským leteckým společnostem²⁷, které zde sice nemají takové místo jako na karlovarském letišti, ale jako první dopravci se odvážili a začali létat z nově otevřeného letiště (Řeháček, 2010).

Pravidelné linky v zimní sezóně 2011 se primárně zaměřily na moskevské letiště Domodědovo a jen zřídka do Karlových Varů (viz Příloha č. 12 a Obr. 8), kde si náročnější cestující mohli vybrat z širšího výběru letů do Ruské federace.

Letní období 2012 nabídne zejména lety do moskevských letišť Vnukovo a Domodědovo, které stojí v čele tabulky s nejvyšším počtem letů na měsíc červenec.

Své místo na leteckém trhu si letiště pomalými krůčky protrhává a doufá v lepší zítřky, jelikož konkurence v českém leteckém odvětví je veliká.



Obr. 8 Prostorové rozložení cílových destinací letiště Pardubice

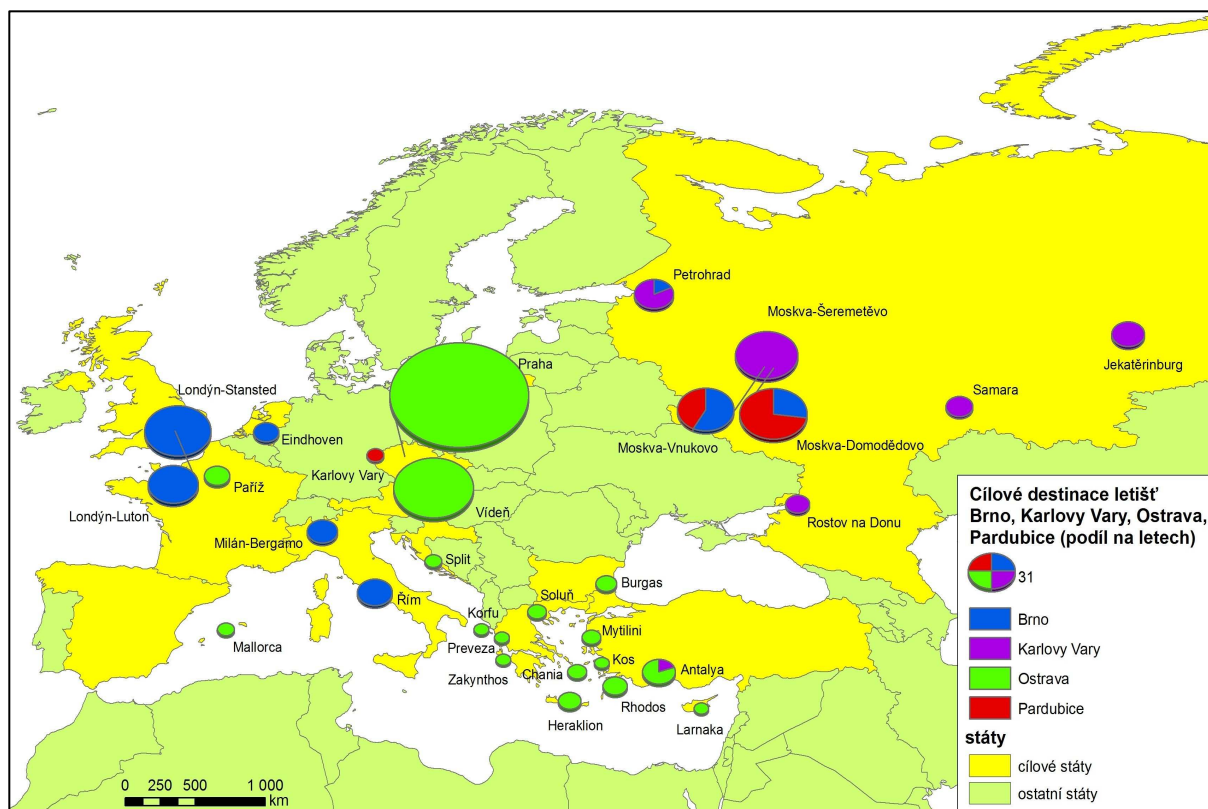
Zdroj: EBA, a. s. (c2007); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

²⁷ Letiště Pardubice celoročně využívá letecká společnost Transaero Airlines (Rusko) a v letních měsících Kuban Airlines (Rusko).

5.6 Souhrn mimopražských letišť

Každé mimopražské letiště má vyhraněné lokality, za kterými směřuje své pravidelné linky (Obr. 9). Vše závisí na leteckých dopravcích, kteří využívají letové parky jednotlivých letišť a zároveň určují, jakým směrem se bude let odebírat, je to zcela v jejich kompetencích. Důležité je, aby se jednalo o takové destinace, které budou buď v letní, nebo zimní sezóně turisticky lákavé.

Letiště Karlovy Vary a Pardubice udávají stejný letový kurz, jejich terčem je Ruská federace, obzvláště lety do hlavního města Moskvy a jejích tří dílčích letišť. Východním směrem se orientuje i brněnské letiště v Tuřanech, jehož výchozími lety jsou hlavně linky do dvou největších italských měst (Milán a Řím) a do metropole ležící na řece Temži. Ostravské letiště se naopak ubírá ke Středozevnímu moři, do prázdninových letovisek, a do přestupných měst (Paříž, Praha, Vídeň), která cestujícím umožní přiblížit se svému cílovému místu. Ve finále se čtveřice regionálních letišť většího významu svými lety báječně doplňuje, dobyt je západ, jih i východ Evropy, chybí jen linky severním směrem.



Obr. 9 Prostorové rozložení cílových destinací letišť Brno-Tuřany, Karlovy Vary, Leoše Janáčka Ostrava, Pardubice

Zdroj: EBA, a. s. (c2007), Letiště Brno, a. s., (c2008), Letiště Karlovy Vary, s. r.o., (c2012), Letiště Ostrava, a. s., (c2003–2012); vlastní úpravy a zpracování pomocí programu ArcGIS 9.3

6 ZÁVĚR

Vzhledem k tomu, že letecká doprava patří k nejnovějším oborům dopravy a je jen málo publikací, které se zabývají její problematikou, bylo napsáno pouze několik akademických prací, jež se věnují alespoň jedné části tohoto odvětví, a proto bylo náročné se dopracovat k této finální verzi, kterou držíte v rukou. Informace, které byly v této práci použity, se shromažďovaly velmi těžko. Přispělo k tomu nejen to, že knižní publikace mnohdy neobsahovaly potřebná data a údaje, ale ani samotná letiště je ve svých archivech již nevedou. Proto se pracovalo se jen s takovými informacemi, které byly knižně a hlavně elektronicky, zejména pomocí osobní elektronické korespondence se zástupci jednotlivých letišť, dostupné.

Jedním z hlavních cílů byla analýza vývoje osobní letecké dopravy v ČR po roce 1989, v níž se ukázalo, že s rostoucím počtem pravidelných a charter letů roste počet pohybů letadel, a tudíž i počet přepravených cestujících. Na tento celkový vývoj měla největší vliv modernizace letišť, zejména toho karlovarského, ta na krátký čas pozastavila provoz a dala tak přednost konkurenčním letišťům nacházejícím se i mimo území České republiky. Další negativní dopad na rozvoj měly majetkové problémy či finanční a ekonomická krize, se kterými se mnohá letiště, již v menším měřítku, stále potýkají. Z rozborů objemů přepravy je patrné, že počet pravidelných i charter letů, stejně tak jako počet cestujících neustále roste, i když je ovlivněn výše zmíněnými podmínkami.

Druhým úkolem práce byla analýza přepravců na českém leteckém trhu. Letečtí přepravci byli rozděleni do jednotlivých kategorií a ti, kterých se tato práce dotýkala nejvíce, byli podrobněji rozebráni. Z šetření vyplynulo, že klasičtí letečtí dopravci, kteří mají mnohem delší historii a v tomto odvětví převládají, si vedou lépe než ti, kteří si letecký svět postupně dobývají. Je nutno zmínit, že jimi jsou nízkonákladoví letečtí dopravci, kteří vlajkové dopravce dohání svou výhodnou cenou letenek. Počet klasických leteckých dopravců stále převyšuje ty nízkonákladové, a to se především týká výhod v jejich přepravě. Pomalými kroky se světu ukazují i charterové společnosti, pro něž je příznačná především letní letová sezóna.

Posledním cílem, kromě rozdělení českých mezinárodních letišť a zaměření se nejen na jejich historii, ale zejména současnost, byla prostorová diferenciaci a kategorizaci - počet přímých leteckých spojení na jednotlivých největších veřejných mezinárodních letištích v ČR rozdělených dle jednotlivých sezón. Zde hrály velkou úlohu letecké společnosti využívající letový park mezinárodních letišť, ty zvolily takový počet přímých pravidelných letů do

různých turisticky atraktivních destinací, které by v důležitých leteckých sezónách cestující zaujaly natolik, aby využili jejich služby.

Mezi jednotlivými letišti dominuje pražské letiště v Ruzyni, které svými přímými pravidelnými lety všemi směry neustále dokazuje, že je českou leteckou špičkou a žádná jiná letiště v ČR se mu nemohou vyrovnat. Odletové místo, které má po pražském ruzyňském letišti největší potenciál, je Brno-Tuřany. Lety orientuje téměř na všechny světové strany, chybí jen ta severní. Do budoucna by mohlo své historické zemi, Moravě, nabídnout daleko zajímavější lety po evropském kontinentu, stejně jako karlovarské a pardubické letiště svým ruským cestujícím. Pro letiště Leoše Janáčka Ostrava jsou terčem zejména letní turisticky atraktivní destinace jižní Evropy, kam se svými pravidelnými linkami létá nejčastěji.

Neustále se vyvíjející českou leteckou dopravu na mezinárodních letištích neodradila ve svém rozkvětu ani stále se měnící politická situace. Pořád má českému národu co nabídnout, čím více ji budou lidé využívat, budou sem přicházet noví a noví zahraniční letečtí dopravci, kteří budou nabízet zajímavé destinace, naše mezinárodní letecká doprava bude vysoce konkurovat těm zahraničním a bude nás ustavičně překvapovat.

7 SUMMARY

One of the main aims of this bachelor thesis was to analyse the development of personal air transport in the Czech Republic since 1989. Statistics show that as the number of scheduled or non-scheduled flights rose, the number of flight movements and transported passengers increased too, and the modernization of airports was not the only reason for the increase in numbers of passengers. However there have also been some negative aspects to air transport since 1989, such as property problems and financial and economic crisis, which most airports are still trying to deal with today.

The second goal of this thesis was to analyse the airlines of the Czech Republic worldwide. Carriers were divided into several categorizations and were then studied in greater depth. Study showed that the main carriers with a longer history were doing better than the low-cost carriers, in spite of the fact that they offered lower prices.

In depth research was made on the distribution of Czech international airports, their history and present state, as well as spatial differentiation and categorization of the direct air flights at the largest public international airports. The analysis was based on several direct air flights, which were then divided into the winter and summer timetables. The main part was made by the airlines which have been using flight park of Czech international airports. The airlines chose as many direct air flights to the touristic destinations in different seasons as possible, to get as many potential passengers interested in their services.

Prague-Ruzyně airport is the most important international airport in the Czech Republic, and cannot really be compared with any of the other airports. It offers many direct air flights to the most scenic parts of the world. Brno-Tuřany airport follows Ruzyně airport with regards to the commercial potential. Flights from Brno-Tuřany go to almost all parts of the compass, apart from the north. However in the future Moravia could have much more interesting flights all over Europe if Brno-Tuřany develops more destinations.

Czech air travel from its international airports has prospered despite the continual changing political situation. If more people continue to use it, new airlines will establish here and offer us more interesting destinations to travel to, then our international airlines will start to compete with overseas airlines.

Keywords:

air transport, international airport, scheduled flight, non-scheduled flight, low-cost carrier, the Czech republic, analysis, differentiation and categorization

8 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

8.1 Knižní zdroje

BÍNA, Ladislav; ŠOUREK, David; ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II.*. 1. vyd. Praha : Vysoká škola obchodní, 2007. 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6.

BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vydání. Praha : Karolinum, 1999. 112 s. ISBN 80-7184-923-5.

DANĚK, Jan; KŘIVDA, Vladislav. *Základy dopravy*. 1. vydání. Ostrava : VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2003. 190 s. ISBN 80-248-0410-7.

KOZÁK, Jan. *Konkurence klasických leteckých dopravců a nízkonákladových leteckých společností na českém trhu*. Kladno, 2011. 50 s. Bakalářská práce. Středočeský vysokoškolský institut, s. r. o., Kladno.

MIRVALD, Stanislav. *Geografie dopravy I.*. 2., uprav. vyd. Plzeň : Západočeská univerzita, 1999. 71 s. ISBN 8070825456.

PÁSKOVÁ, Martina; ZELENKA, Josef. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj, 2002. 448 s. ISBN 80-239-0152-4.

PAVELKA, Jan. *Konkurence klasických a nízkonákladových leteckých dopravců z hlediska nabídky a poptávky po jejich službách*. Pardubice, 2011. 75 s. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera.

PONECHAL, Lukáš. *Transformace destinací letecké dopravy*. Brno, 2006, 48 s. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita, Přírodovědecká fakulta, Geografický ústav.

PRŮŠA, Jiří, et al. *Svet leteckej dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR s. r. o., 2008. 321 s. ISBN 978-80-8073-938-6.

RUSINSKÝ, Jiří. *Olomoucké letiště v Neředíně*. vyd. 1. Cheb : Svět křídel, 2009. 194 s. ISBN: 978-80-86808-62-8.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

8.2 Elektronické zdroje

Aeroklub Liberec [online]. c2008 [cit. 2011-10-10]. *Historie aeroklubu 1950–1959*. Dostupné z WWW: <[http://www.aeroklub-liberec.cz/historie-1950–1959/](http://www.aeroklub-liberec.cz/historie-1950-1959/)>.

Aero-taxi OKR, a. s. Veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště [online]. c2006 [cit. 2011-10-10]. *Informace o letišti*. Dostupné z WWW: <http://www.lkmh.cz/cz/informace_o_letisti.htm>.

Centrála cestovního ruchu – Jižní Morava, z.s.p.o. Centrála cestovního ruchu - Jižní Morava [online]. c2008, 23. 1. 2012 [cit. 2012-04-19]. *Brněnské letiště přišlo o dvě linky do Ruska*. Dostupné z WWW: <<http://www.ccrjm.cz/clanky-v-tisku/clanek-1078/>>.

Czech Connect Airlines a. s. Czech Connect Airlines [online]. 2012 [cit. 2012-03-28]. *O nás*. Dostupné z WWW: <<http://flycca.net/cz/about>>.

ČTK. Zpravodajský server Lidových novin [online]. c2012, 1. září 2009 [cit. 2012-02-23]. *Nikdy nevydělávaly, přesto byly oblíbené. Co položilo SkyEurope?*. Dostupné z WWW: <http://byznys.lidovky.cz/nikdy-nevydelavaly-presto-byly-oblibene-co-polozilo-skyeurope-psr/ln-doprava.asp?c=A090901_103711_ln-doprava_nev>.

East Bohemian Airport a. s. Letiště Pardubice [online]. c2007 [cit. 2011-10-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-pardubice.cz>>.

HAMPL, Tomáš. Airways.cz [online]. c1997–2012, 13. 12. 2010 [cit. 2012-04-19]. *Wizz Air bude létat z Brna do Říma*. Dostupné z WWW: <<http://www.airways.cz/clanek/2010-12-13/wizz-air-bude-letat-z-brna-do-rima>>.

HAVLÍČKOVÁ, Klára. *Osobní letecká doprava v České republice* [online]. Jindřichův Hradec, 2008. 44 s. [cit. 2012-02-23]. Dostupné z WWW: <https://www.vse.cz/vskp/5564_Osobnleteckdopravaveskrepublice>. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze, Fakulta managementu v Jindřichově Hradci.

HLADÍK, Hynek. Schwarzenberský plavební kanál [online]. c2003-2008 [cit. 2012-04-30]. *Schengenský prostor*. Dostupné z WWW: <http://www.schw-kan.com/sc_pre.html>.

Holidays Czech Airlines [online]. c2008–2012 [cit. 2012-03-28]. *O nás*. Dostupné z WWW: <http://www.holidayscsa.com/cs/holidayscsa/outgoing/holidayscsa_o_spolecnosti/o_nas.htm>.

Letecká informační služba České republiky: Řízení letového provozu [online]. 2010 [cit. 2011-10-17]. *Letiště Olomouc*. Dostupné z WWW: <http://lis.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a4-ol-text.pdf>.

Letiště Brno, a. s. Airport Brno [online]. c2008 [cit. 2011-10-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-brno.cz>>.

Letiště Karlovy Vary, s. r. o. International Airport Karlovy Vary [online]. c2012, 13. 9. 2011 [cit. 2011-10-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-k-vary.cz>>.

Letiště Olomouc [online]. c2010 [cit. 2011-10-05]. *Stručná historie letiště*. Dostupné z WWW: <<http://www.letiste-olomouc.cz/historie/historie.php>>.

Letiště Ostrava, a. s. Ostrava Airport [online]. c2003–2012 [cit. 2011-10-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz>>.

Letiště Praha, a. s. Letiště Praha [online]. c2010 [cit. 2011-10-04]. Dostupné z WWW: <<http://www.prg.aero>>.

Ministerstvo dopravy České republiky. Ministerstvo dopravy [online]. c2006 [cit. 2011-09-20]. *Přehled letišť*. Dostupné z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/2332A65E-76E5-496C-884C-F1335F0768FD/0/seznam_letist_zari_2010.pdf>.

Ministerstvo vnitra České republiky. Azyl, migrace a integrace [online]. c2010 [cit. 2011-11-18]. *Terminologický slovník*. Dostupné z WWW: <<http://www.mvcr.cz/clanek/terminologicky-slovník.aspx?q=Y2hudW09Mw%3D%3D>>.

Ministerstvo zahraničních věcí České republiky. Česká republika [online]. c2010, 18. 3. 2010 [cit. 2011-09-20]. *Mezinárodní letiště v České republice*. Dostupné z WWW: <<http://www.czech.cz/cz/92812-mezinarodni-letiste-v-cr>>.

NEDVĚDOVÁ, Kateřina. *Letecká doprava v ČR jako alternativa v mezinárodní dopravě* [online]. Brno, 2008. 57 s. [cit. 2012-02-23]. Dostupné z WWW: <http://is.muni.cz/th/184710/prif_b/?jazyk=en;info>. Bakalářská práce. Masarykova Univerzita, Přírodovědecká fakulta.

Pražská informační služba. Prague welcome : Oficiální turistický průvodce Prahou [online]. c2011 [cit. 2011-10-04]. *Letiště*. Dostupné z WWW: <<http://www.praguewelcome.cz/cs/sluzby/doprava/historie-dopravy-v-praze/letiste.shtml>>.

PRŮŠA, Jiří. *Letecká doprava*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. 90 s. ISBN 80-7041-543-6. Dostupné z WWW: <<http://www.galileoczk.cz/download/skripta-letecka-doprava.pdf>>.

ŘEHÁČEK, Jan. Sdružení přátel Pardubického kraje [online]. 2010, 26. 08. 2010 [cit. 2012-04-19]. *Pardubické letiště je jediným provozně soběstačným letišťem v republice*. Dostupné z WWW: <http://www.kraj.iipardubice.cz/stranky/ctiprispevky.php?id=Pardubicke_letiste_je_jediny_m_provozne_sobestacnym_letistem_v_republice>.

TOMAN, Michal. *Prostorová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě* [online]. Brno, 2008. 84 s. [cit. 2012-02-23]. Dostupné z WWW: <http://is.muni.cz/th/76575/esf_m/Diplomova_prace.pdf>. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

Travel Service, a. s. Travel Service [online]. 2005–2010 [cit. 2012-03-28]. *Aktuálně*. Dostupné z WWW: <<http://www.travelservice.aero>>.

Travel Trade Gazette Česká republika [online]. c2010 [cit. 2011-09-26]. *Awards 2010*. Dostupné z WWW: <<http://www.ttg.cz/?q=node/1660>>.

WEHLE, Tomáš; HROMÁDKOVÁ, Tereza. Magazín Hospodářských novin [online]. c1996-2012, 19. 3. 2008 [cit. 2012-02-23]. *Do nebe za hubičku: Výhody a nevýhody cestování s low-cost aerolinkami*. Dostupné z WWW: <<http://in.ihned.cz/c1-23389000-do-nebe-za-hubicku>>.

8.3 Osobní elektronická korespondence

EBA, a. s. (Letiště Pardubice)

- zástupce Ing. Vít Málek (ředitel letiště)

Letiště Brno, a. s. (Letiště Brno-Tuřany)

- zástupce Ing. Radek Lang (vedoucí přepravního provozu)

Letiště Karlovy Vary, s. r. o. (Letiště Karlovy Vary)

- zástupce Mgr. Ivan Harašta (vedoucí přepravního provozu)

Letiště Ostrava, a. s. (Letiště Leoše Janáčka Ostrava)

- zástupce Ing. Michaela Kubešová (tisková mluvčí)

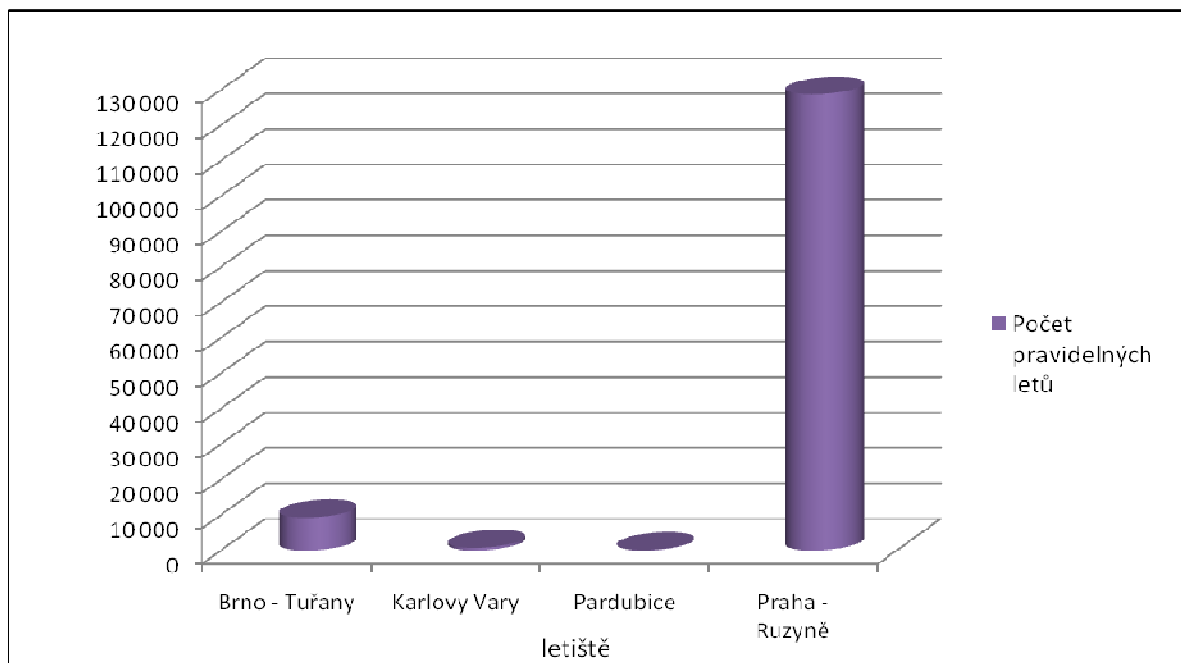
Letiště Praha, a. s. (Letiště Praha-Ruzyně)

- zástupce Stanislav Zeman (výkonný ředitel pro letecký obchod a marketing)

Seznam příloh

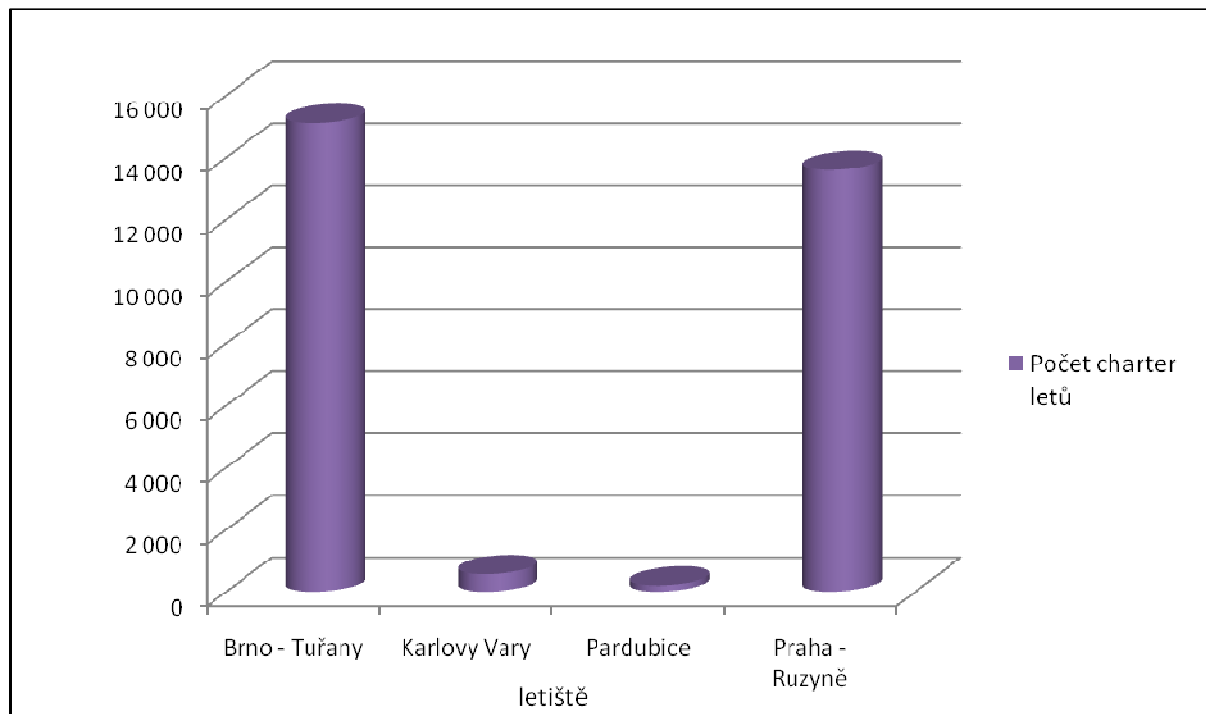
- Příloha č. 1: Počet pravidelných letů na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010
- Příloha č. 2: Počet charter letů na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010
- Příloha č. 3: Počet pohybů letadel na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010
- Příloha č. 4: Počet přepravených cestujících na letišti Brno-Tuřany a Leoše Janáčka Ostrava mezi lety 2000–2010
- Příloha č. 5: Počet přepravených cestujících na letišti Karlovy Vary a Pardubice mezi lety 2000–2010
- Příloha č. 6: Počet přepravených cestujících na letišti Praha-Ruzyně mezi lety 2000–2010
- Příloha č. 7: Přehled cílových a odletových letišť za zimní sezónu 2011 a letní sezónu 2012
- Příloha č. 8: Přímá letecká spojení z letiště Praha-Ruzyně za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012
- Příloha č. 9: Přímá letecká spojení z letiště Brno-Tuřany za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012
- Příloha č. 10: Přímá letecká spojení z letiště Leoše Janáčka Ostrava za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012
- Příloha č. 11: Přímá letecká spojení z letiště Karlovy Vary za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012
- Příloha č. 12: Přímá letecká spojení z letiště Pardubice za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

Příloha č. 1: Počet pravidelných letů na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010
(zdroj: Data získaná osobní elektronickou korespondencí s jednotlivými zástupci letišť - viz 4.2; vlastní zpracování)



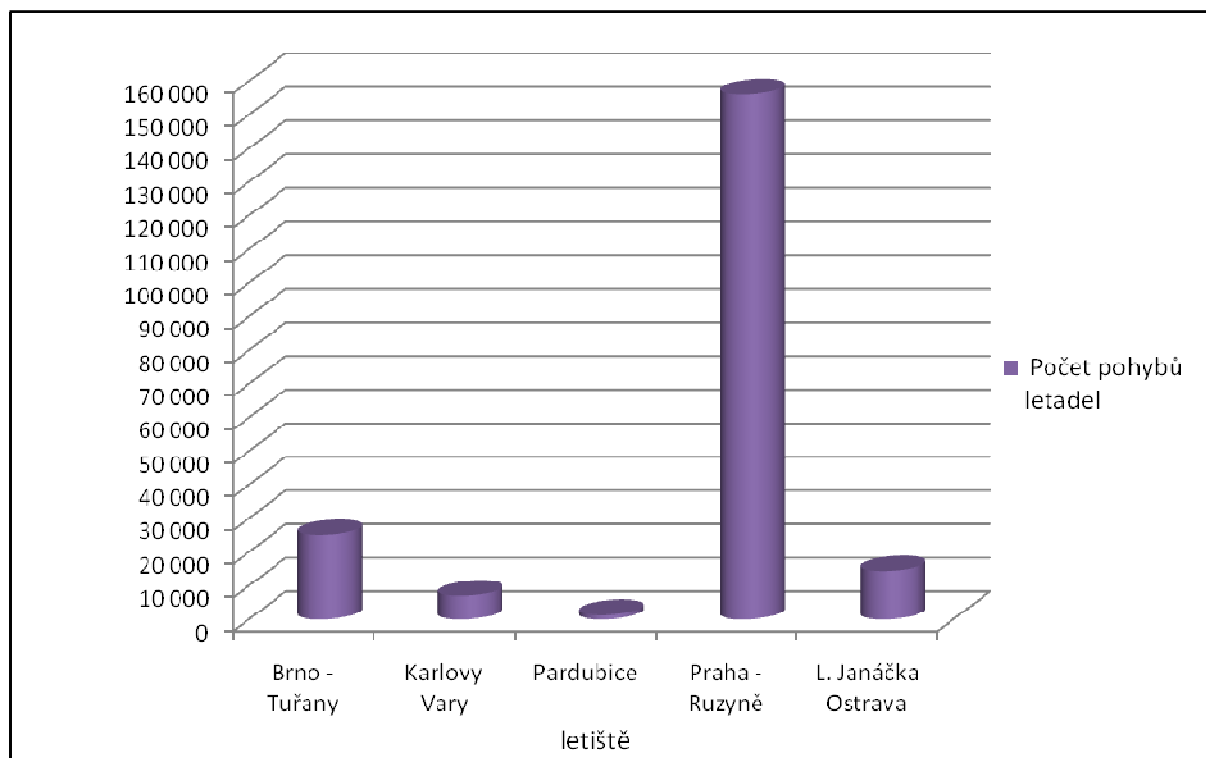
Příloha č. 2: Počet charter letů na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010

(zdroj: Data získaná osobní elektronickou korespondencí s jednotlivými zástupci letišť - viz 4.2; vlastní zpracování)



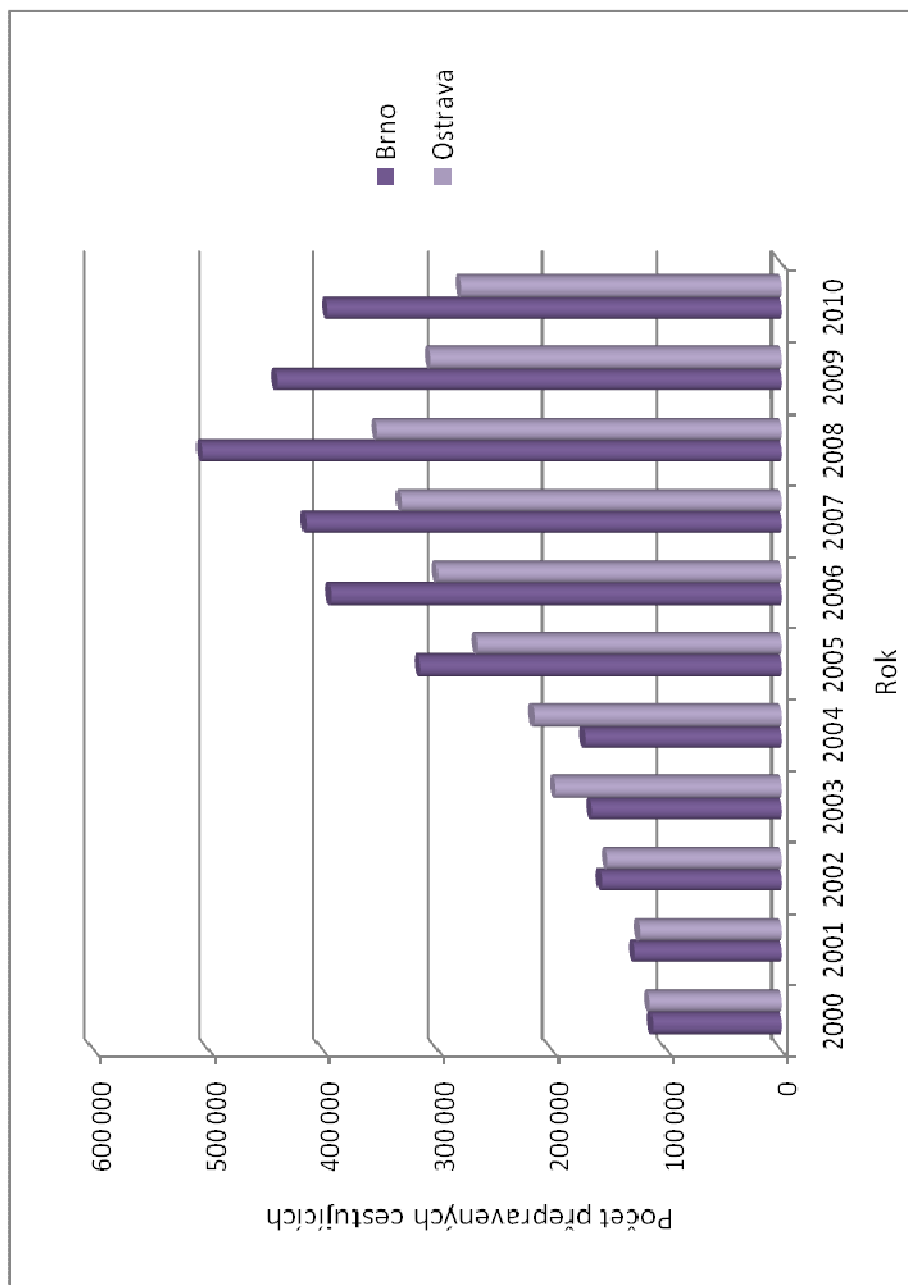
Příloha č. 3: Počet pohybů letadel na mezinárodních letištích v ČR za rok 2010

(zdroj: Data získaná osobní elektronickou korespondencí s jednotlivými zástupci letišť - viz 4.2; vlastní zpracování)



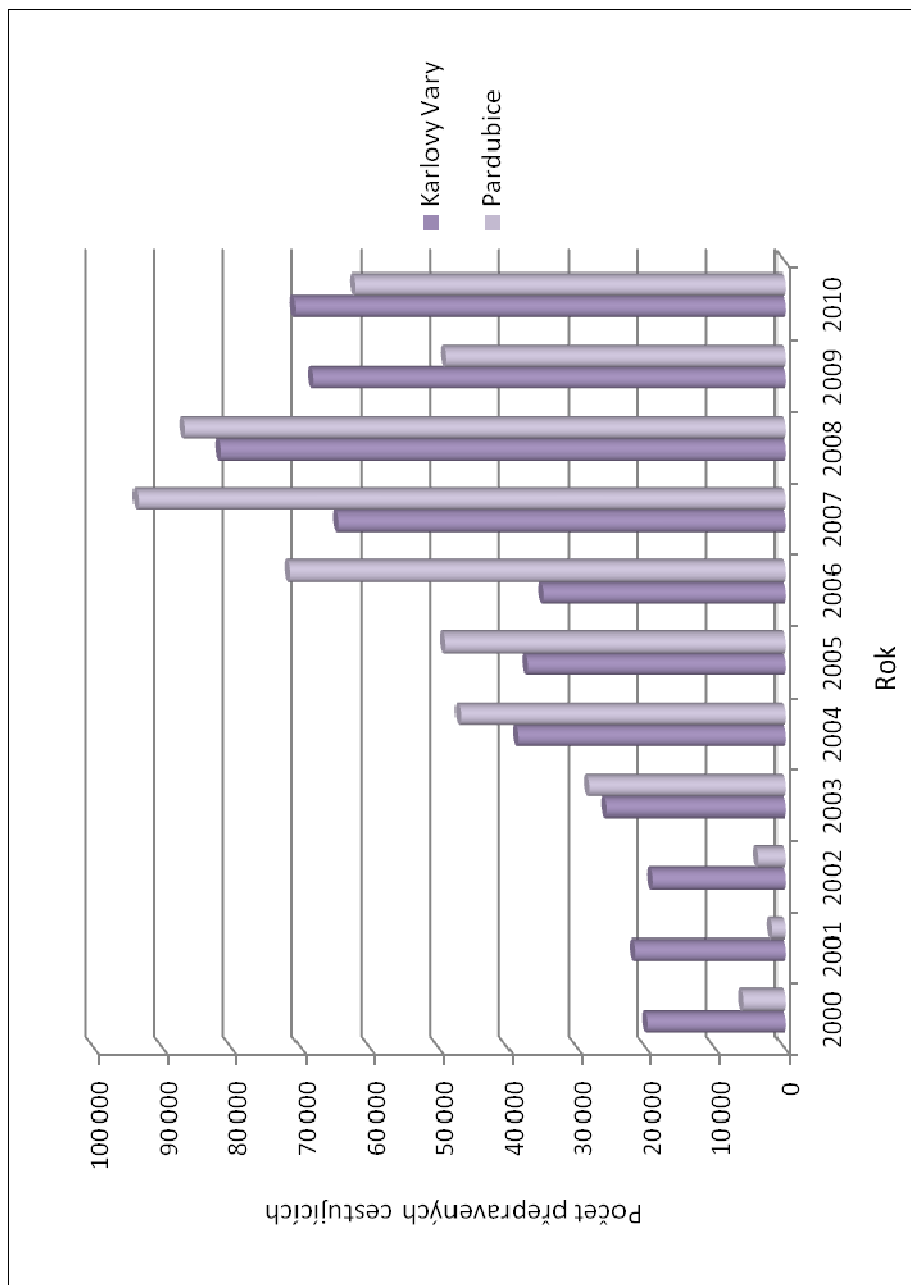
Příloha č. 4: Počet přepravených cestujících na letišti Brno-Tuřany a Leoše Janáčka Ostrava mezi lety 2000–2010

(zdroj: Letiště Brno, a. s., (c2008), Letiště Ostrava, a. s., c2003–2012; vlastní zpracování)

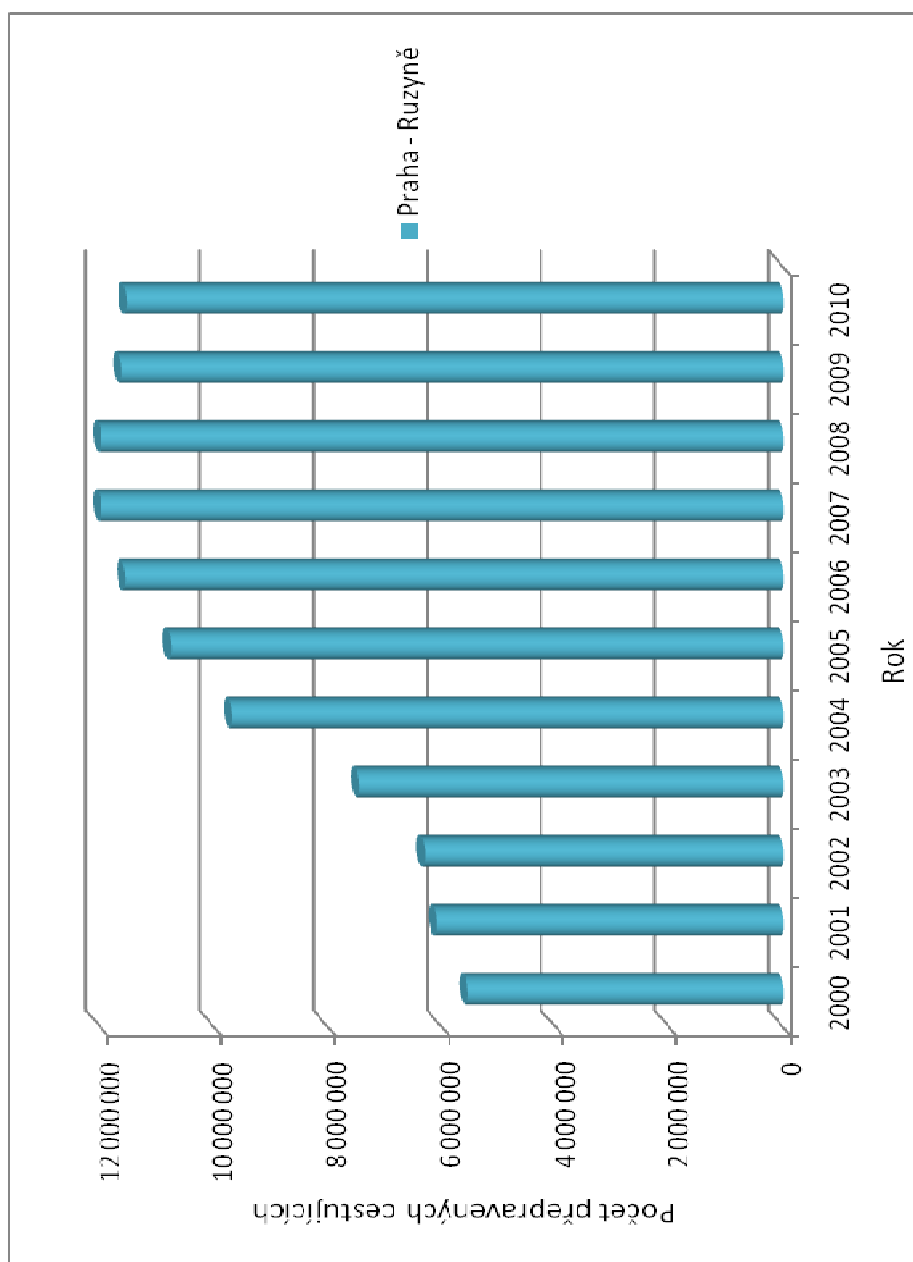


Příloha č. 5: Počet přepravených cestujících na letišti Karlovy Vary a Pardubice mezi lety 2000–2010

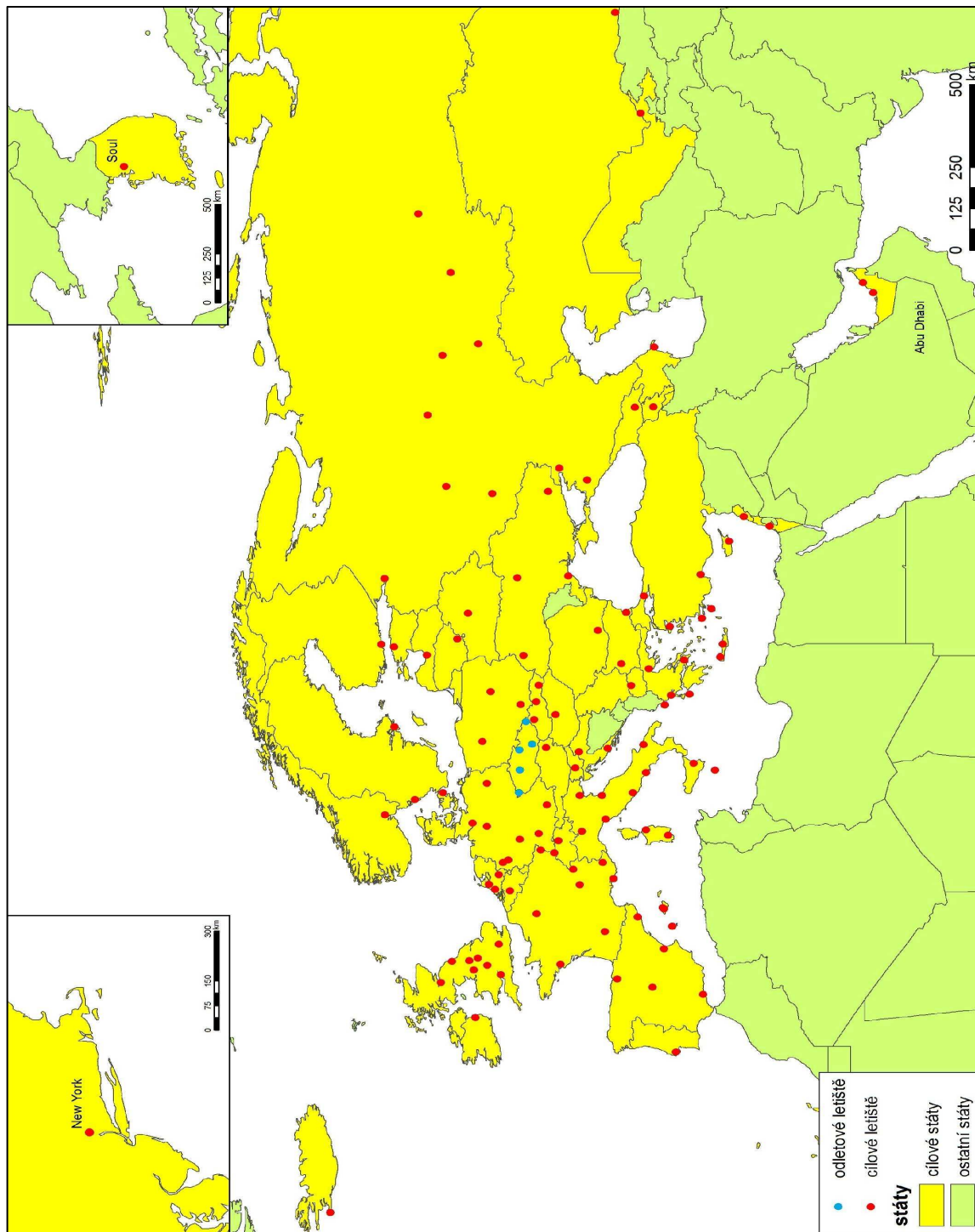
(zdroj: Letiště Karlovy Vary s. r. o., c2012, EBA, a. s., c2007; vlastní zpracování)



Příloha č. 6: Počet přepravených cestujících na letišti Praha-Ruzyně mezi lety 2000–2010
(zdroj: Letiště Praha, a. s., c2010; vlastní zpracování)



Příloha č. 7: Přehled cílových a odletových letišť za zimní sezónu 2011 a letní sezónu 2012 (zdroj: : EBA, a. s., c2007, Letiště Brno, a. s., c2008, Letiště Karlovy Vary, s. r.o., c2012, Letiště Ostrava, a. s., c2003–2012, Letiště Praha, a. s., c2010; vlastní zpracování)



Příloha č. 8: Přímá letecká spojení z letiště Praha-Ruzyně za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

(zdroj: Letiště Praha, a. s., c2010; vlastní zpracování)

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Abu Dhabi	SAE	34	36	70
Almaty	Kazachstán	8	13	21
Amsterdam	Nizozemsko	397	324	721
Antalya	Turecko	18	26	44
Atény	Řecko	51	26	77
Baku	Ázerbajdžán	16	36	52
Barcelona	Španělsko	163	144	307
Bari	Itálie	8	13	21
Basilej/Mulhouse	Švýcarsko/Francie	21	22	43
Bejrút	Libanon	13	0	13
Benátky-Marco Polo	Itálie	0	98	98
Benátky-Treviso	Itálie	9	13	22
Berlín	Německo	56	101	157
Bilbao	Španělsko	0	9	9
Birmingham	Velká Británie	16	14	30
Bristol	Velká Británie	16	27	43
Brusel	Belgie	178	119	297
Budapešť	Maďarsko	289	99	388
Bukurešť-Otoponi	Rumunsko	56	0	56
Burgas	Bulharsko	0	40	40
Cagliari	Itálie	0	9	9
Catania	Itálie	0	9	9
Curych	Švýcarsko	90	124	214
Doněck	Ukrajina	13	13	26
Dubaj	SAE	35	31	66
Dublin	Irsko	30	31	61
Düsseldorf	Německo	134	107	241
Edinburgh	Velká Británie	8	18	26
Eindhoven	Nizozemsko	17	18	35
Frankfurt	Německo	412	394	806
Goteborg	Švédsko	52	54	106
Hamburk	Německo	56	27	83
Hannover	Německo	52	57	109
Helsinky	Finsko	70	124	194
Heraklion	Řecko	0	26	26
Chania	Řecko	0	13	13
Ibiza	Španělsko	0	8	8
Istanbul	Turecko	50	62	112

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Jekatěrinburg	Rusko	58	64	122
Jerevan	Arménie	34	53	87
Kazaň	Rusko	9	4	13
Keflavík	Island	0	4	4
Kerkyra	Řecko	0	26	26
Kodaň	Dánsko	125	146	271
Kolín nad Rýnem	Německo	30	44	74
Kos	Řecko	0	29	29
Košice	Slovensko	125	85	210
Krakov	Polsko	30	34	64
Krasnodar	Rusko	9	5	14
Kyjev	Ukrajina	0	115	115
Larnaka	Kypr	17	23	40
Leeds	Velká Británie	13	18	31
Lisabon	Portugalsko	30	31	61
Londýn-Luton	Velká Británie	47	62	109
Londýn-Stansted	Velká Británie	30	27	57
Londýn-Gatwick	Velká Británie	38	58	96
Londýn-Heathrow	Velká Británie	443	372	815
Lublaň	Slovinsko	43	90	133
Lvov	Ukrajina	21	17	38
Lyon	Francie	65	31	96
Madrid	Španělsko	183	94	277
Malaga	Španělsko	0	22	22
Malta	Malta	0	8	8
Manchester	Velká Británie	21	27	48
Marseille	Francie	9	13	22
Milán-Bergamo	Itálie	13	18	31
Milán-Malpensa	Itálie	204	164	368
Minsk	Bělorusko	68	62	130
Mnichov	Německo	150	155	305
Moskva-Šeremetěvo	Rusko	425	532	957
Nantes	Francie	0	9	9
Neapol	Itálie	9	22	31
New York	USA	42	62	104
Newcastle	Velká Británie	8	14	22
Nice	Itálie	0	9	9
Nižnij Novgorod	Rusko	0	9	9
Nottingham-East Midlands	Velká Británie	16	0	16
Novosibirsk	Rusko	4	9	13
Oděsa	Ukrajina	51	44	95
Olbia	Itálie	0	4	4

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Oslo	Norsko	37	31	68
Ostrava	Česká republika	170	134	304
Palma Mallorca	Španělsko	0	4	4
Paříž	Francie	440	556	996
Petrohrad	Rusko	75	84	159
Pisa	Itálie	26	26	52
Poprad	Slovensko	26	9	35
Poznaň	Polsko	44	0	44
Rhodos	Řecko	0	32	32
Riga	Lotyšsko	30	14	44
Rimini	Itálie	8	9	17
Rostov na Donu	Rusko	22	32	54
Rotterdam	Nizozemsko	17	14	31
Řím-Fiumicino	Itálie	157	134	291
Samara	Rusko	42	44	86
Skopje	Makedonie	26	0	26
Sofie	Bulharsko	86	22	108
Soluň	Řecko	0	14	14
Soul	Jižní Korea	34	34	68
Split	Chorvatsko	0	17	17
Stockholm	Švédsko	72	59	131
Stuttgart	Německo	56	71	127
Štrasburk	Francie	56	40	96
Tallinn	Estonsko	30	13	43
Taškent	Uzbekistán	0	26	26
Tbilisi	Gruzie	17	0	17
Tel Aviv	Izrael	60	81	141
Tirana	Albánie	0	12	12
Toulouse	Francie	0	22	22
Ufa	Rusko	0	9	9
Valencie	Španělsko	0	14	14
Varšava	Polsko	160	142	302
Vídeň	Rakousko	147	173	320
Vilnius	Litva	30	14	44
Voroněž	Rusko	9	9	18
Záhřeb	Chorvatsko	26	35	61
Zakythos	Řecko	0	26	26
Ženeva	Švýcarsko	30	67	97
Žilina	Slovensko	21	13	34

Příloha č. 9: Přímá letecká spojení z letiště Brno-Tuřany za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

(zdroj: Letiště Brno, a. s., c2008; vlastní zpracování)

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Eindhoven	Nizozemsko	0	9	9
Londýn-Luton	Velká Británie	17	18	35
Londýn-Stansted	Velká Británie	30	31	61
Milán-Bergamo	Itálie	0	13	13
Moskva-Domodědovo	Rusko	17	0	17
Moskva-Vnukovo	Rusko	13	13	26
Petrohrad	Rusko	4	0	4
Řím	Itálie	8	9	17

Příloha č. 10: Přímá letecká spojení z letiště Leoše Janáčka Ostrava za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

(zdroj: Letiště Ostrava, a. s., c2003–2012; vlastní zpracování)

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Antalya	Turecko	0	12	12
Burgas	Bulharsko	0	6	6
Heraklion	Řecko	0	7	7
Chania	Řecko	0	5	5
Korfu	Řecko	0	3	3
Kos	Řecko	0	3	3
Larnaka	Kypr	0	3	3
Mallorca	Španělsko	0	4	4
Mytilini	Řecko	0	5	5
Paříž	Francie	0	9	9
Praha	Česká republika	170	97	267
Preveza	Řecko	0	3	3
Rhodos	Řecko	0	8	8
Soluň	Řecko	0	5	5
Split	Chorvatsko	0	4	4
Zakynthos	Řecko	0	3	3
Vídeň	Rakousko	88	0	88

Příloha č. 11: Přímá letecká spojení z letiště Karlovy Vary za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

(zdroj: Letiště Karlovy Vary, s. r. o., c2012; vlastní zpracování)

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Antalya	Turecko	0	3	3
Jekatěrinburg	Rusko	10	5	15
Moskva-Šeremetěvo	Rusko	26	28	54
Petrohrad	Rusko	8	9	17
Rostov na Donu	Rusko	8	0	8
Samara	Rusko	5	5	10

Příloha č. 12: Přímá letecká spojení z letiště Pardubice za zimní letovou sezónu 2011 a letní letovou sezónu 2012

(zdroj: EBA, a. s., c2007; vlastní zpracování)

město	stát	lety v zimní sezóně (prosinec 2011)	lety v letní sezóně (červenec 2012)	součet letů za zimní a letní sezónu
Karlovy Vary	Česká republika	4	0	4
Moskva-Domodědovo	Rusko	24	22	46
Moskva-Vnukovo	Rusko	0	18	18