

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Bc. Tomáš TROJAN

**Vliv letecké dopravy na lokální a regionální rozvoj**

Diplomová práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2014

## **Bibliografický záznam**

**Autor (osobní číslo):** Bc. Tomáš Trojan (R120260)

**Studijní obor:** Regionální geografie

**Název práce:** Vliv letecké dopravy na lokální a regionální rozvoj

**Title of thesis:** The Impact of Air Transport on Local and Regional Development

**Vedoucí práce:** RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

**Rozsah práce:** 100 stran, 1 volná příloha

**Abstrakt:** Diplomová práce je zaměřena na problematiku vlivu letecké dopravy na regionální a lokální rozvoj. V úvodních částech je uveden souhrn teoretických poznatků zaměřených na roli letecké dopravy na ekonomický rozvoj měst a regionů spolu s vymezením přístupů k této problematice. Jsou uvedeny a charakterizovány vlivy letecké dopravy na ekonomický rozvoj v obecné rovině. Načerpáné poznatky jsou následně konfrontovány s reálnou situací v rámci případových studií, které jsou obsahem práce. Účelem případových studií je především analyzovat vlivy letecké dopravy v konkrétních lokalitách zemí Visegrádské skupiny (V4). Jsou vybrána místa, ve kterých došlo v posledních letech ke změnám v letecké dopravě. Následně je popsán vliv letecké dopravy na socioekonomické aspekty v rámci rozvoje těchto měst a regionů.

**Klíčová slova:** letecká doprava, regionální rozvoj, ekonomický rozvoj, turistický ruch, katalytický efekt, Visegrádská skupina (V4)

**Abstract:** This thesis is focused on the impact of air transport on regional and local development. The introductory sections provide a summary of theoretical knowledge required for the role of air transport on the economic development of cities and regions, identifying approaches to this issue. There are characterized

the effects of air transport on economic development in general.

Acquired knowledge is then confronted with the real situation in the context of case studies, which are part of the work.

The purpose of the case studies is primarily to analyze the impact of air traffic in specific locations of the Visegrad Group (V4).

In selected places there were the changes in the volume of air transport in recent years. Subsequently, the impact of air transport on the socio-economic aspects in the development of these cities and regions is described.

**Keywords:** air transport, regional development, economic development, tourism, catalytic effects, the Visegrad Group (V4)

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka, Ph.D. a že jsem veškerou použitou literaturu a zdroje uvedl v seznamu použité literatury a řídil se zásadami vědecké etiky.

V Olomouci 24. 4. 2014

.....  
podpis autora

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za pomoc, ochotu a cenné rady, které mi byly poskytnuty při zpracování této diplomové práce. Nejvíce však chci poděkovat mojí rodině a blízkým za výraznou pomoc během studia.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI  
Přírodovědecká fakulta  
Akademický rok: 2012/2013

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Tomáš TROJAN**  
Osobní číslo: **R120260**  
Studijní program: **N1301 Geografie**  
Studijní obor: **Regionální geografie**  
Název tématu: **Vliv letecké dopravy na lokální a regionální rozvoj**  
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Diplomová práce se zaměří na problematiku vlivu letecké dopravy na lokální a regionální rozvoj. Nejprve bude proveden přehled teoretických přístupů, které se vztahují k roli dopravy obecně a letecké dopravy zvláště na rozvoj měst regionů. Zvláště se zaměří na to, jaký je význam letecké dopravy v souvislosti se změnami v ekonomické struktuře regionů a jejich přechodem k znalostní ekonomice (jaké typy pracovních příležitostí v sektoru služeb jsou vytvářeny apod.). Bude dále představena metodika hodnocení vlivu letecké dopravy. Úspěšné projekty realizované zejména v západní Evropě budou sloužit jako modelové příklady pro rozvoj v regionu středovýchodní Evropy. Příklady rozvoje letecké dopravy z ČR a vybraných V4 zemí budou představovat empirickou část práce: zaměří se na analýzu materiálů v oblasti regionálního rozvoje a role letecké dopravy v nich. Budou zde popsány projekty rozvoje letecké dopravy, role veřejného a soukromého sektoru, příklady úspěšných a neúspěšných realizací. V závěru bude proveden pokus o nalezení obecných a specifických faktorů, které ovlivnily rozvoj lokalit a regionů z hlediska letecké dopravy.

Rozsah grafických prací: Podle potřeb zadání  
Rozsah pracovní zprávy: 20 000 - 24 000 slov  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická  
Seznam odborné literatury:

Banistera, D., Berechman, Y. (2001): Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9,3, pp. 209-218.  
Behnen, T. (2004): Germany's changing airport infrastructure: the prospects for "newcomer" airports attempting market entry. *Journal of Transport Geography*, 12,4, pp. 277-286.  
Hoyle, B. S., Knowles R. (Eds) (1998): *Modern Transport Geography*, 2nd Edition  
Schleicher-Tappeser, R.. Effects of transport infrastructure and transportation costson the development of European regions: Outline of quantitative assessment tool. Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg, 2000, 54 s.  
Dostupné z: [http://www.eures.de/de/download/ipts\\_report.pdf](http://www.eures.de/de/download/ipts_report.pdf).

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.  
Katedra geografie  
Datum zadání diplomové práce: 12. prosince 2012  
Termín odevzdání diplomové práce: 10. dubna 2014

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.  
děkan

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

V Olomouci dne 12. prosince 2012

## Obsah

ÚVOD A CÍLE PRÁCE .....	10
2    POUŽITÁ METODIKA .....	12
3    DOPRAVA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ.....	13
3.1    Klasifikace vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj .....	18
3.2    Vlivy dopravy v širším kontextu .....	23
3.2.1    Pozitivní vlivy dopravy.....	23
3.2.2    Negativní vlivy dopravy .....	24
3.3    Druhy dopravy v regionálním rozvoji a pozice letecké dopravy mezi nimi.....	26
4    LETECKÁ DOPRAVA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ .....	31
4.1    Úvod .....	31
4.2    Význam globální letecké dopravy pro ekonomiku.....	32
4.3    Význam letecké dopravy pro národní a regionální ekonomiku.....	33
4.4    Význam letecké dopravy pro regionální rozvoj.....	34
4.5    Shrnutí významu letecké dopravy .....	37
4.6    Klasifikace vlivů letecké dopravy na regionální rozvoj .....	39
4.6.1    Přímé vlivy.....	40
4.6.2    Nepřímé vlivy .....	40
4.6.3    Indukované vlivy .....	41
4.6.4    Katalytické vlivy.....	41
4.7    Metodika měřitelných vlivů letecké dopravy na regionální rozvoj.....	43
4.7.1    Subjektivní kvantitativní hodnocení .....	43
4.7.2    Ekonometrická analýza.....	44
4.7.3    Multiplikační analýza .....	45
4.8    Neměřitelné vlivy letecké dopravy na regionální rozvoj.....	45
5    PŘÍPADOVÉ STUDIE VYBRANÝCH MĚST REGIONU V4.....	47
5.1    Region V4 a letecká doprava .....	49
5.2    Společná charakteristika letecké dopravy v regionu V4.....	50
6    PŘÍPADOVÁ STUDIE PRAHA .....	55
6.1    Přímá zaměstnanost .....	56
6.2    Nepřímá zaměstnanost.....	56
7    PŘÍPADOVÁ STUDIE BRNO .....	59
7.1    Letecká doprava na Letišti Brno - Tuřany.....	60



7.2	Strategie rozvoje města Brna a její vztah k letecké dopravě .....	60
7.3	Dostupnost města Brna leteckou dopravou .....	62
8	PŘÍPADOVÁ STUDIE Bratislava .....	65
8.1	Letecká doprava na Letišti M. R. Štefánika .....	65
8.2	Letiště M. R. Štefánika a jeho vliv na ekonomiku .....	67
8.3	Přímá zaměstnanost Letiště M. R. Štefánika Bratislava.....	68
8.4	Letiště M. R. Štefánika Bratislava a jeho další rozvoj .....	69
9	LETECKÁ DOPRAVA V POLSKU.....	71
9.1	Historický vývoj .....	71
9.2	Letecká doprava v Polsku a její vlivy na ekonomiku .....	72
9.3	Shrnutí vlivů letecké dopravy na ekonomiku Polska .....	73
9.3.1	Finanční přínosy.....	73
9.3.2	Přínosy pro zaměstnanost .....	73
9.3.3	Přínosy pro jednotlivé typy pracovních činností .....	74
10	PŘÍPADOVÁ STUDIE KRAKOV .....	76
10.1	Letecká doprava v Krakově a turistický ruch .....	77
11	PŘÍPADOVÁ STUDIE GDAŇSK.....	85
11.1	Role letiště v Gdaňsku v rámci Pomořanského regionu .....	85
11.2	Vlivy letecké dopravy na místní ekonomiku .....	86
12	DISKUSE.....	88
13	ZÁVĚR .....	91
14	SUMMARY .....	92
15	POUŽITÉ ZDROJE .....	93
15.1	Seznam použité literatury .....	93
15.2	Seznam internetových zdrojů .....	96
	PŘÍLOHY .....	100

## ÚVOD A CÍLE PRÁCE

Diplomová práce je zaměřena na problematiku vlivu letecké dopravy na lokální a regionální rozvoj. V teoretické části práce je proveden přehled teoretických přístupů, které se vztahují k roli dopravy obecně, a letecké dopravy, zvláště na rozvoj měst regionů. Je zde provedena podrobná analýza odborných pramenů a dostupných relevantních zdrojů, zaměřených na tuto problematiku.

Pozornost je zvláště věnována tomu, jaký je význam letecké dopravy v souvislosti se změnami v ekonomické struktuře regionů a jejich přechodem ke znalostní ekonomice (jaké typy pracovních příležitostí v sektoru služeb jsou vytvářeny apod.). Dále je představena metodika hodnocení vlivu letecké dopravy.

Příklady rozvoje letecké dopravy z ČR a vybraných zemí V4<sup>1</sup> představují empirickou část práce: zaměřuje se na analýzu materiálů v oblasti regionálního rozvoje a role letecké dopravy v nich. V závěru je proveden pokus o nalezení obecných a specifických faktorů, které ovlivnily rozvoj lokalit a regionů z hlediska letecké dopravy.

Cílem práce je popsat roli letecké dopravy v regionálním a lokálním rozvoji. Dále je cílem práce vymezit a charakterizovat vlivy, kterými letecká doprava působí na své okolí, resp. na regionální, ale i na národní ekonomiku. S využitím dostupných dat, především o změnách objemu letecké přepravy, zaměstnanosti a ekonometrických údajích, je provedeno srovnání a analýza vlivů letecké dopravy na konkrétní lokality. Případové studie jsou zaměřeny jednak na lokality, kde došlo ke změnám v letecké dopravě v souvislosti s přistoupením států V4 k Evropské unii, ale také se snaží poukázat na nevyužitý potenciál pro jejich rozvoj.

Pro účely diplomové práce byl proveden logický rozbor problematiky a na jeho základě byly formulovány výzkumné otázky a pracovní hypotézy, na které se autor pokusil odpovědět.

- Souvisí rozvoj letecké dopravy s ekonomickým rozvojem měst a regionů, zvláště pak s růstem zaměstnanosti?
- Jak souvisí rozvoj letecké dopravy se strukturou vytvořených pracovních míst?

---

<sup>1</sup> Visegrádská skupina (Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko).

- Je kvalitní letecká doprava, resp. infrastruktura letecké dopravy, nedílnou součástí komplexu technické a sociální infrastruktury?
- Je podpora infrastruktury pro leteckou dopravu prioritou institucí veřejného sektoru?
- Na kolik ovlivnil výrazný nárůst letecké dopravy v zemích Visegrádské skupiny (V4) investiční atraktivitu vybraných<sup>2</sup> měst?
- Je rozvoj letecké dopravy klíčovým předpokladem pro lokalizaci vybraných typů pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou i v České republice (zvláště v Brně)?
- Bylo by možné i v České republice díky rozvoji letecké dopravy zvýšit podíl BPO (Business Process Outsourcing, dále jen BPO<sup>3</sup>) i mimo metropolitní region Prahy?

---

<sup>2</sup> sekundární města, kde došlo v posledních cca 10-ti letech k výrazným změnám objemu letecké dopravy

<sup>3</sup> BPO = Business Process Outsourcing (zkratka pro interní podnikové činnosti zpravidla administrativního (transakčního) charakteru (provozování zákaznických call center, účetnictví, fakturace, vymáhání pohledávek, zpracování mezd, správa databází, atp.)

## 2 POUŽITÁ METODIKA

Při tvorbě této práce bylo použito několika metod. V rámci teoretické části zabývající se rolí dopravy v regionálním rozvoji a názory na tuto problematiku byla využita zahraniční i česká odborná literatura. V hojné míře byly využity relevantní články zahraničních autorů, zabývající se leteckou dopravou ve vztahu k regionálnímu (ekonomickému) rozvoji.

Kompilace relevantních zdrojů literatury v souvislosti s vymezeným tématem práce byla základem pro kritické hodnocení a utřídění názorů, resp. přehled přístupů k vlivům letecké dopravy na regionální rozvoj. Principy zjištěné a komentované v teoretické části byly následně využity v části aplikační, resp. v případových studiích.

V rámci zaměření této práce jsou v případových studiích uvedeny vlivy letecké dopravy ve vybraných zemích V4 na ekonomiku konkrétních lokalit. Data byla čerpána z primárních i sekundárních zdrojů, přičemž jsou uceleným souborem o celkovém vlivu letecké dopravy, resp. sektoru letectví v rámci jednotlivých státních ekonomik.

Výzkumné šetření v rámci jednotlivých letišť by svým obsahem výrazně překročilo rozsah i zaměření této práce. V rámci důkladné analýzy jednotlivých regionů se však nabízí možnost detailního zkoumání uvedených vlivů na jednotlivé lokality. V práci jsou okomentovány zajímavé a potvrzující případy vytváření pracovních míst či služeb souvisejících s leteckou dopravou na případech jednotlivých letišť.

Textová část této práce včetně tabulek a grafů byla vytvořena pomocí programu MS Office 2010. Mapové přílohy byly vytvořeny pomocí programu ArcGIS 9.1.

### 3 DOPRAVA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

Doprava<sup>4</sup> je složitý a dynamický socioekonomický systém. Bezprostředně či zprostředkovaně ovlivňuje mnoho oblastí z řad ekonomických, politických, sociálních či environmentálních. Z ekonomického pohledu patří mezi její nejdůležitější funkce vytváření a udržování kontaktů mezi ekonomickými subjekty v prostoru. Navíc produkuje jako samostatné odvětví pracovní místa a spolu se souvisejícími obory tvoří značnou přidanou hodnotu pro celou ekonomiku (Blažek, Uhlíř, 2002).

*„Dopravou se rozumí soubor procesů, které vedou k cílenému přemísťování osob, materiálů, energie a informací v prostoru a čase. Přemístění, jako výsledek dopravy, se nazývá přeprava. Doprava je samostatný obor specifické lidské činnosti, respektující realitu technickou, technologickou a ekonomickou, podporovaná vědními disciplínami rozvíjenými uvnitř dopravy nebo v interakcích s dalšími obory.“* (Krajčovič, 1998)

Socioekonomické aspekty dopravy jsou významným faktorem regionálního rozvoje. Rozvoj regionů dnes nepochybně souvisí s kvalitou dopravní infrastruktury, resp. dopravní dostupností. Význam výše uvedených aspektů dopravy a implikace souvisejících přístupů je v rámci strategií regionálního rozvoje nezbytná. Bez dopravy, jako zprostředkujícího faktoru, není možné uvažovat o jakékoliv aktivitě přispívající k rozvoji byť i sebemenšího regionu. V souvislosti s rozvojem dopravy jako takové a vzhledem k jejímu dnešnímu významu je nutno vnímat dopravu jako nezbytný aspekt v rámci rozvoje celé společnosti (Blažek, Uhlíř, 2002; Wokoun a kol., 2008).

Doprava je významným faktorem ovlivňujícím regionální rozvoj. Tento závěr je možné spatřovat v rámci tvorby mnoha autorů, zaměřujících se na problematiku dopravy a regionálního rozvoje (např. Blažek, Uhlíř, 2002; Marada a kol., 2006; Wokoun a kol., 2008; Verhoef a kol., 2001 apod.).

Specifické vlivy dopravy, resp. dopravní infrastruktury, na regionální a lokální rozvoj jsou v odborné literatuře trvale diskutovaným tématem. Navzdory pozornosti a době zkoumání této problematiky zůstávají názory odborníků z řad geografů i ekonomů nejednotné. Z tohoto důvodu se dopravě (dopravní infrastrukturu) přisuzují pozitivní, neutrální, ale často také negativní vlivy na regionální a lokální rozvoj.

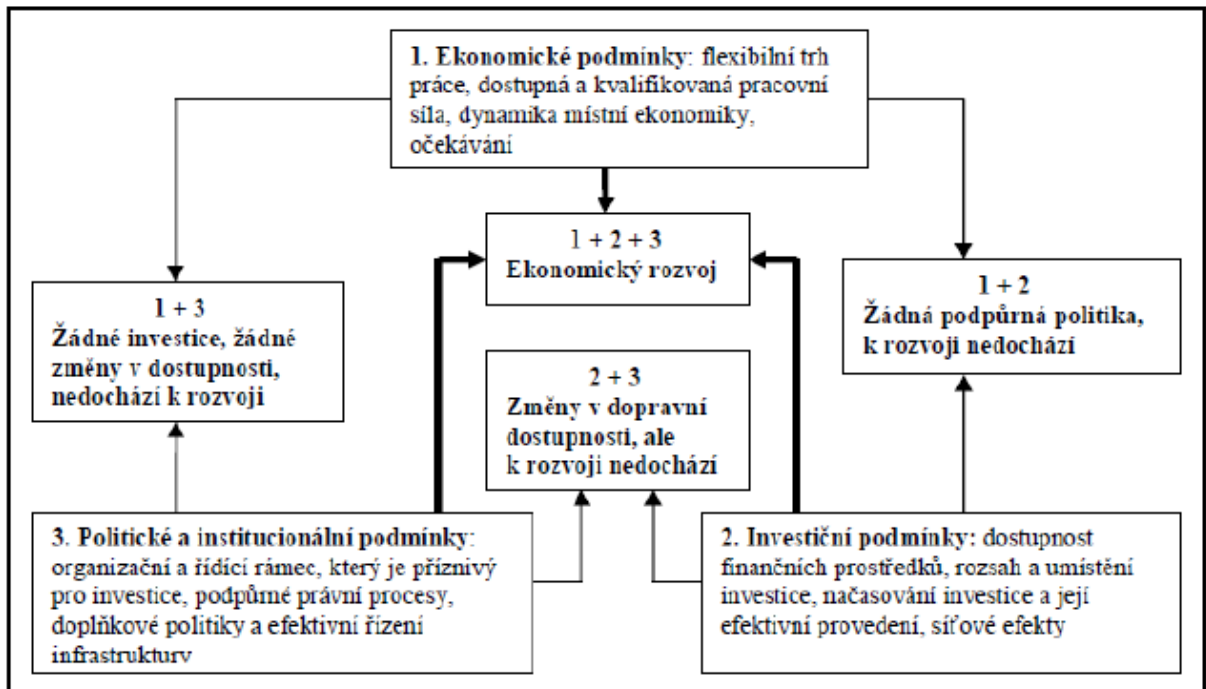
---

<sup>4</sup> V souvislosti se zaměřením této práce bude věnována největší pozornost osobní dopravě.

Autoři odborných publikací, zaměřující se na oblasti dopravy, dopravní infrastruktury, regionálního rozvoje a jejich vzájemného vztahu, jsou sjednoceni v názoru, že tuto problematiku je nutno vnímat komplexně, resp. ve vztahu k celému regionu. Posuzování jednotlivých vlivů či význam dopravy jako takové je nutné interpretovat v rámci širších souvislostí, resp. dalších socioekonomických aspektů ovlivňující regiony jako takové. Kupříkladu investice do dopravní infrastruktury předpokládají (jsou předpokladem pro) posílení regionu po ekonomické stránce a nastartování jeho rozvoje jako celku, tak i rozvoje periferních oblastí. Investiční záměry je však nutné svědomitě plánovat v kontextu celé oblasti, tak aby byla zaručena lepší dopravní dostupnost celého regionu, tedy jeho jádra i periferních oblastí. Nárůst propojenosti v rámci regionu totiž může souviset se zvýšenou polarizací mezi jeho jádrem a periferií. Kvalita a funkčnost dopravní infrastruktury jsou nepochybným, avšak ne vždy zcela dostačujícím předpokladem pro rozvoj regionů. Dopravní dostupnost sice významně podporuje, ale sama o sobě nevytváří žádný ekonomický přínos. K tomuto dochází dle Verhoefa a kol. (2001) teprve tehdy, kdy je vzniklý potenciál „*využit prostřednictvím ekonomických a sociálních interakcí*“ (Verhoef a kol., 2001).

Dle výše uvedeného názoru je tedy doprava významným faktorem v rámci ekonomického rozvoje regionů. Automaticky však k tomuto rozvoji nedochází. K podobným závěrům dochází Blažek, Uhlíř (2002) a Marada a kol. (2012), kteří chápou dopravní dostupnost pouze jako dílčí aspekt v rámci ekonomického rozvoje regionů. Vyjma dopravní dostupnosti je podle Blažka a Uhlíře (2002) k ekonomickému rozvoji regionů zapotřebí zvýšení jejich „*socioekonomické kvality, resp. technologické vyspělosti hospodářství, institucionální hustoty, úrovně lidských zdrojů a tvorba inovací*“ (Blažek, Uhlíř, 2002, Marada a kol., 2012). Existence a vzájemné propojení ekonomických, investičních a politických, resp. institucionálních podmínek jako faktorů potřebných pro ekonomický rozvoj ve spojení s dopravní infrastrukturou je nutná i podle dalších autorů. Například Banister a Berechman (2001) docházejí v rámci své studie k téměř totožnému závěru. Dle jejich názoru je k regionálnímu či lokálnímu ekonomickému rozvoji nutná existence všech výše zmíněných faktorů ekonomického rozvoje. Pouze v případě spojení ekonomických podmínek, investičních podmínek a politických a institucionálních podmínek a jejich

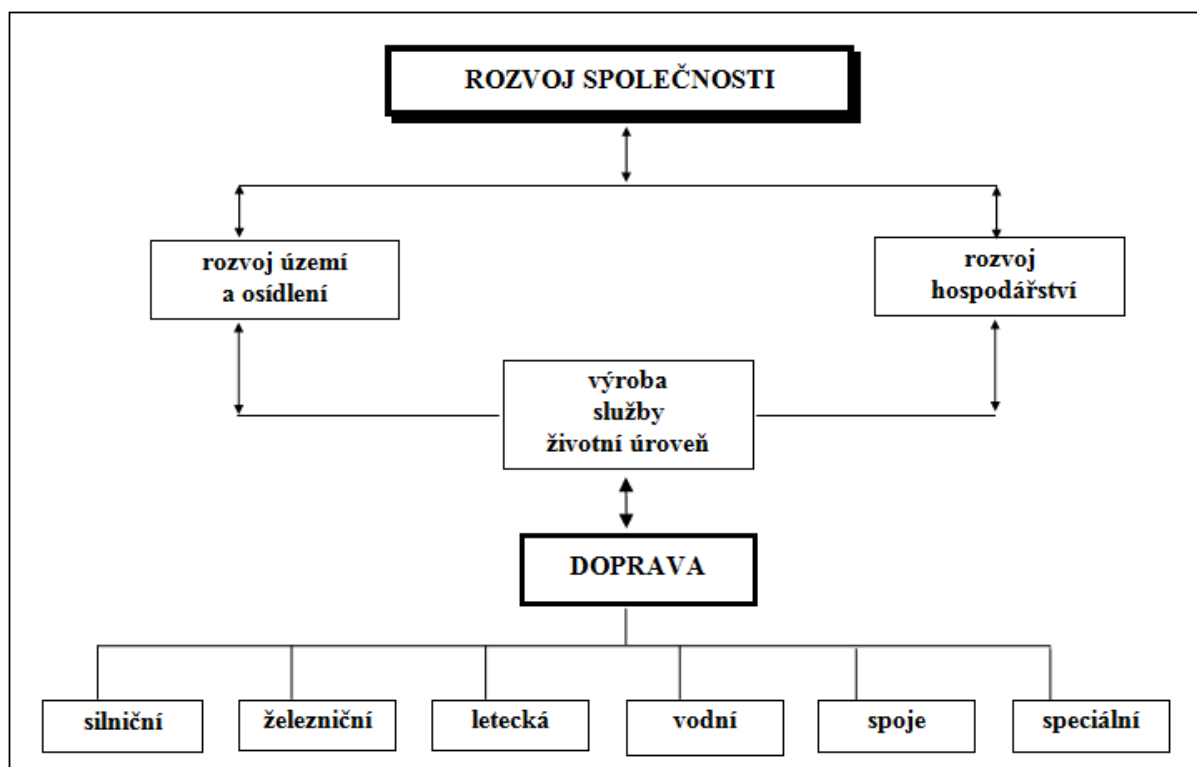
vzájemného působení dochází podle autorů k ekonomickému rozvoji. Tento vzájemný vztah vlivů na ekonomický rozvoj ilustruje obrázek č. 1 (Banister, Berechman, 2001).



Obrázek č. 1. Dopravní infrastruktura v regionálním rozvoji.

Zdroj: Marada a kol., 2012 (převzato z Banister, Berechman, 2001)

Výše uvedené názory podporuje i Krajčovič (1998), který spatřuje přínos dopravy zejména ve „zvýšení kvality života na ukazatelích charakterizujících komplexnost produkčních systémů v regionu“ a upozorňuje, že „společenskou funkci dopravy je nutno posuzovat globálně, a to jak v závislosti na řadě dílčích aspektů, tak také ve vztahu k její úrovni.“ V této souvislosti je rovněž dle autora důležité připomenout, že se význam dopravy projevuje v mnoha oblastech, které se vzájemně prolínají a doplňují. V tomto případě se však dle výše citovaného autora nejedná o jednostranné působení, nýbrž o fakt, že spolu s ovlivňováním rozvoje společnosti dopravou dochází působením společenských potřeb k rozvoji dopravního systému jako takového. Hovoříme tedy o vzájemném působení dopravy (všech druhů dopravy) na rozvoj společnosti a naopak (viz obrázek č. 2); (Krajčovič a kol., 1998).



Obrázek č. 2. Vazby rozvoje společnosti a dopravy.

Zdroj: Krajčovič a kol., 1998

Mimo uvedené autory podporují dílčí roli dopravy v regionálním rozvoji také například Button a Vega (2008), kteří jako dominantní efekt dopravy spatřují v umožnění migrace pracovních sil, což má významné dopady na ekonomickou vyspělost regionální. K obdobným názorům dochází i Červinka a Tykva (2011), kteří rovněž odkazují na důležitost dopravy v rámci pracovní migrace. Dle jejich názoru region, který je odpovídajícím způsobem spojen s dalším regionem v rámci státu nebo s regionem zahraničním, vykazuje mnohem méně problémů s prostorovým pohybem lidských zdrojů. Do regionu mohou dojíždět zaměstnanci z jiných oblastí a naopak více místních obyvatel může bez významných problémů vyplývajících z dopravní dostupnosti pracovat v jiných regionech. Optimální dopravní dostupnost je totiž faktorem, který významně ovlivňuje lokalizaci průmyslu a služeb, resp. budoucí rozhodování potenciálních investorů. Region s dobrou dopravní dostupností je tudíž atraktivní jak pro domácí, tak především pro zahraniční investory. V případě šíření inovací, například moderních technologií nebo služeb v kontextu globalizace či internacionalizace, může sehrát pozitivní roli letecká doprava (Button, Vega, 2008, Červinka, Tykva, 2011).



Společným jmenovatelem výše uvedených názorů je vnímaný charakter dopravy, resp. tvrzení, že doprava působí jako silně podporující, ne však rozhodující faktor v regionálním rozvoji.

Jednoznačně pozitivní přístup k dopravě, resp. dopravní infrastruktuře, a jejím bezprostředně kladným vlivu na ekonomický rozvoj regionu uvádí například Schleicher-Tappeser (2000). Dle jeho názoru doprava sama o sobě přináší ekonomický růst regionů. Autor vnímá argumenty potřebné pro růst investic do dopravy a dopravní infrastruktury především z hlediska dopravních nákladů. Snížení dopravních nákladů dle jeho názoru posiluje ekonomický rozvoj regionu, naopak jejich nárůst prohlubuje znevýhodnění slabších, převážně periferních regionů. Dle autora přináší lepší dopravní infrastruktura a zvýšená dopravní dostupnost ekonomický rozvoj a rovněž posiluje meziregionální vazby, což je důležité především pro znevýhodněné, periferní regiony (Schleicher-Tappeser, 2000). Přehled názorů na roli dopravy v rámci regionálního rozvoje je souhrnně zobrazen v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1: Přehled názorů na roli dopravy v regionálním rozvoji.

<b>názor</b>	<b>zastánci</b>	<b>doprava dále chápána jako</b>
doprava jako nutný, ne však jediný faktor ovlivňující regionální rozvoj	Krajčovič a kol. (1998)	<i>aspekt zvyšující kvalitu života a další ukazatele charakterizující komplexnost produkčních systémů v regionu</i>
	Blažek, Uhlíř (2002); Marada a kol. (2006); Marada a kol. (2012)	<i>dílčí aspekt v rámci ekonomického rozvoje regionů</i>
	Verhoef a kol. (2001)	<i>aspekt vedoucí k rozvoji, pokud je vzniklý potenciál využit prostřednictvím ekonomických a sociálních interakcí</i>
	Button, Vega (2008); Červinka, Tykva (2011)	<i>umožnění migrace pracovních sil</i>
doprava (dopravní infrastruktura) automaticky způsobuje ekonomický růst regionů	Schleicher-Tappeser (2000)	<i>snížení dopravních nákladů a zvýšená dopravní dostupnost jednoznačně přináší ekonomický rozvoj</i>

Zdroj: vlastní zpracování

Konkrétní dopady dopravy na regionální rozvoj jsou, jak vychází z výše uvedených pasáží této práce, velmi obtížně klasifikovatelné. Doprava je pohledem odborným i laickým vnímána jak pozitivně, tak i negativně. Negativně je doprava vnímána převážně z hlediska environmentálního. Zde je nejvíce kritizována nadměrná silniční doprava, převážně ve městských a příměstských oblastech. Další názory, například výrazná finanční náročnost dopravní infrastruktury, která je odborníky rovněž posuzována negativně, se převážně vztahují také na silniční dopravu. Tento kritický pohled na roli dopravní infrastruktury lze spatřovat především v anglosaské literatuře (Marada a kol., 2006).

O jednoznačně pozitivních přínosech lze hovořit například ve spojení se zvýšenou zaměstnaností a nárůstem výrobních činností v průběhu výstavby dopravní infrastruktury. Tento příklad pozitivních přínosů lze na rozdíl od mnoha dalších kvantifikovat, resp. může být vyjádřena konkrétní míra jeho (ekonomického) působení na region, ve kterém dochází ke stavbě dopravní infrastruktury. Na rozdíl od dalších vlivů, které není jednoduché kvantitativně vyjádřit, je tento příklad relativně jednoduše vyjádřitelný a je tudíž charakterizován jako jednoznačně přínosný pro region. Marada a kol. (2006) uvádějí, že v Česku stále dochází ke spatřování názoru, že vytvoření nové dopravní infrastruktury či její zlepšení „*má pouze významně pozitivní, automatické dopady na své okolí*“ (Marada a kol., 2006).

### **3.1 Klasifikace vlivů dopravní infrastruktury na regionální rozvoj**

Doprava působí na regionální i lokální rozvoj mnoha různými způsoby. Tyto vlivy jsou odbornou literaturou nejčastěji kategorizovány na přímé a nepřímé (uváděny rovněž jako potenciální). Toto základní dělení vlivů dopravy na regionální rozvoj uváděno mimo jiné autoři Marada a kol. (2006), Hoyle a Knowles (1998), Gielisse (1998), Schleicher-Tappeser (2000) a další. Procházka (2010) mimo základní dělení vlivů dopravy na přímé a nepřímé připojuje ještě kategorii dodatečných (hybridních) vlivů. Jako příklady dalších kategorizací je možno uvést dělení těchto vlivů na primární a zprostředkované (Vickerman a kol., 1999) či dále na vlivy distribuční, generativní a odsávací (Bruinsma a Rietveld, 1998). Přehledové schéma dělení vlivů dopravy na regionální (ekonomický) rozvoj je zobrazeno v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2. Klasifikace vlivů dopravy na regionální rozvoj včetně autorů.

<b>vlivy</b>	<b>zastánci</b>
přímé a nepřímé (potenciální)	Marada a kol. (2006), Hoyle a Knowles (1998), Gielisse (1998), Schleicher-Tappeser (2000)
+ dodatečné (hybridní) indukované	Procházka (2010), Jelínek (2010)
primární, sekundární, terciární, dlouhodobý výnos ( <i>perpetuity</i> ) <sup>5</sup>	Button a kol. (2009)
primární a zprostředkované	Vickerman a kol. (1999)
distribuční, generativní a odsávací	Bruinsma a Rietveld (1998)
katalytické	Verhoef a kol. (2001), Doganis (2005), Wilding (2008)

Zdroj: vlastní zpracování

Uvedená klasifikace vlivů dopravy na ekonomický rozvoj představuje základní dělení a pojmenování těchto vlivů. U mnoha autorů dochází často ke splnutí jednotlivých vlivů pod jinou kategorií, resp. k jejich pojmenování jiným názvem. Lze však spatřovat podobnosti napříč celým autorským spektrem. V rámci této problematiky se lze setkat i s dalším členěním i názvoslovím. Mnoho autorů se však přiklání k *tradičnímu* pojetí klasifikace vlivů dopravy na ekonomický rozvoj, tedy na vlivy přímé (primární), nepřímé (sekundární) a eventuálně na vlivy další.

O přímých vlivech lze hovořit v souvislosti s výstavbou, užíváním a udržováním a obsluhou dopravní infrastruktury. K bezprostřednímu rozvoji regionu přispívá doprava, resp. výstavba dopravní infrastruktury pouze za předpokladu, kdy na stavebních zakázkách participují místní firmy. Uvedený příklad přímé podpory regionální (lokální) ekonomiky stimuluje produkci a způsobuje nárůst zaměstnanosti ve stavebnictví. Tento efekt však z časového hlediska působí krátkodobě a rozvoj území ovlivňuje pouze v okamžiku stavebních prací. Přímým přínosem kvalitní dopravní

<sup>5</sup> z angl. „*perpetuity effects*“ – tento efekt je často spojován s rozvojem letišť. Díky změně regionální ekonomiky se zvyšuje (upgraduje) kvalitu produkční funkce regionu. Např. při zvýšení konektivity odlehlé lokality dochází k vytvoření předpokladů pro sofistikovanější typy činností (např. Karibik nebo Středomořské ostrovy změnily svoji ekonomickou základnu ze zemědělské na turistickou, nebo vznik hi-tech zón na bývalé zemědělské půdě či místo tradičních průmyslových odvětví) (Button a kol., 2009).

infrastruktury je rovněž úspora paliva a času v rámci přepravy a s tím spojená úspora přepravních nákladů (Marada a kol., 2006).

Nepřímými vlivy jsou efekty dopravy dlouhodobého charakteru, které je možno dále dělit podle oblastí, které ovlivňují. Z hlediska významu pro region je nejdůležitějším nepřímým efektem dopravy zvýšení jeho dopravní dostupnosti. Toto je tzv. potenciálním (nepřímým) přínosem závislým na socioekonomické kvalitě regionu, jenž má dlouhodobý charakter. V tomto kontextu doprava ovlivňuje širokou škálu regionálních socioekonomických charakteristik, jako je produktivita regionální ekonomiky, lokalizace firem, kvalita pracovní síly, migrační chování domácností atd. Dále má rovněž vliv na cenu pozemků, která však může díky nově vybudované dopravní infrastruktuře stagnovat, stoupat i klesat. V tomto ohledu je nutná komparace pozitivních či negativních vlivů infrastruktury ve vztahu k trendům na realitních trzích, resp. vývoji cen pozemků v dané oblasti (Marada a kol., 2006).

K rozvoji v souvislosti se zlepšenou dopravní dostupností dochází zejména v případech, kdy jsou tamní ekonomické subjekty schopny využít tento potenciál. V tomto směru dochází k takzvaným katalytickým dopadům dopravy na ekonomiku regionu, kdy doprava jako katalyzátor růstu dalších sektorů ekonomiky pozitivně ovlivňuje celé hospodářství. Toto je perspektivou také pro národní hospodářství, jelikož dochází k růstu HDP. Z této situace však výrazně profitují místní firmy, i region jako celek, jelikož dochází ke zvýšení konkurence a tamní ekonomické subjekty jsou nuceny zvýšit svoji efektivitu. Produktivita firem je však v pozitivním slova smyslu ovlivněna snížením dopravních nákladů a rovněž jednodušším transportem výrobků. Uvedené změny dále zvyšují efektivitu firem, umožňují jejich expanzi a celkově stimulují regionální ekonomiku. Mohou z nich profitovat jak centra, tak i periferie. Znovu však záleží na vyspělosti regionu, například na kvalitě lidských zdrojů, jenž je významným faktorem pro přilákání nových firem do regionu. Dopravní dostupnost, resp. kvalita dopravní infrastruktury je dominujícím faktorem v rámci rozhodování firem o umístění svého závodu či pobočky v rámci nového regionu či státu. V této souvislosti je významným faktorem rovněž geografická poloha regionu. Často se jedná o dopravní dostupnost regionálního centra či hlavního města. V rámci České republiky uvádí např. Gielisse (1998) význam polohy a dostupnosti vůči metropolitnímu areálu, tedy Praze. Lze se setkat také s uváděním Brna či Ostravy jako dalších dominujících center (Jelínek, 2010, Marada a kol., 2006, Gielisse, 1998).

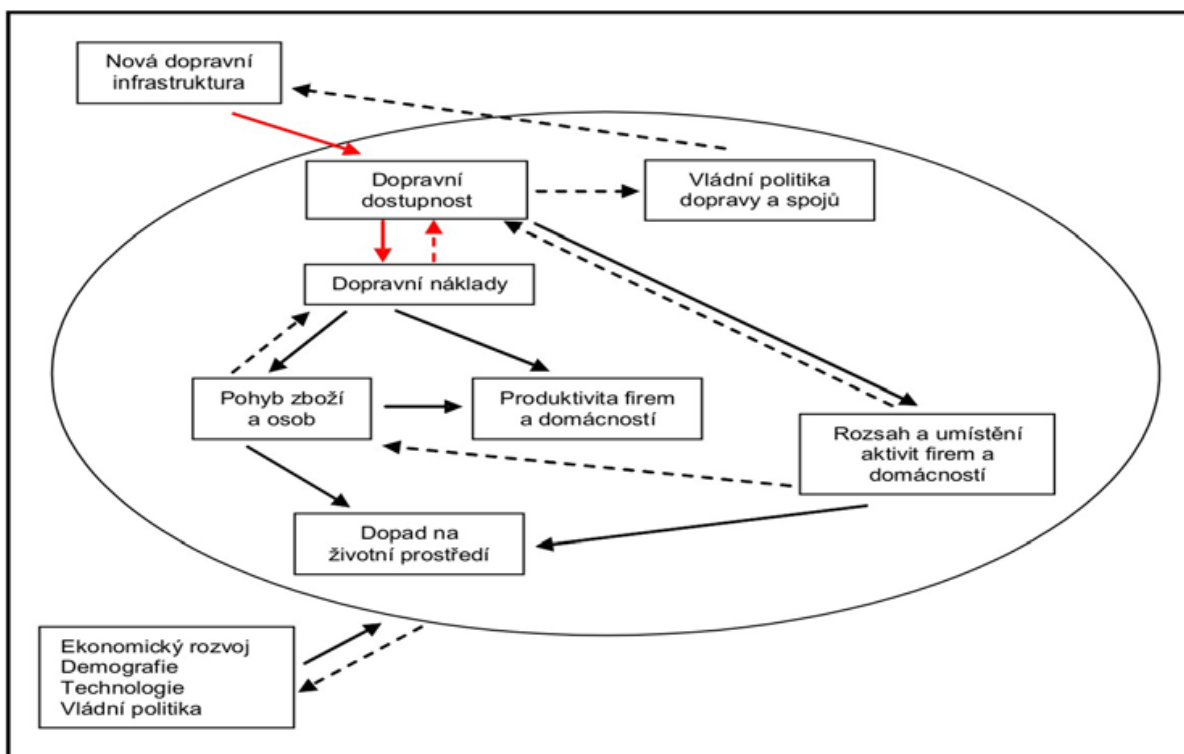
Zlepšená dopravní dostupnost však může znamenat snížení produkce místních firem v důsledku zvýšené konkurence z okolních vyspělejších regionů. Tento efekt je možno eliminovat flexibilitou pracovní síly, tj. ochotou zaměstnanců absolvovat rekvalifikační kurzy a dojíždět za zaměstnáním i na delší vzdálenost. Bez těchto protipatření hrozí riziko převážení pozitivních efektů dopravy dopady negativními<sup>6</sup>.

Dalším příkladem nepřímého vlivu je působení dopravy na obyvatelstvo a domácnosti. Mimo jejich ovlivnění změnami v rámci trhu práce v souvislosti se zvýšenou dojížděnkou za prací či vstupem nových firem do regionu dochází ke změnám migračních proudů. Zlepšená dopravní dostupnost v periferiích je příčinou zvýšené vyjížděky za prací, avšak může být po čase nahrazena emigrací do ekonomicky silnějších regionů. V rámci širšího zázemí centrálních sídel dochází k opačnému efektu. Zvýšená dopravní dostupnost vede k rozšiřování zázemí dále od středu města v souvislosti se zkrácením doby vyjížděky do centra (Marada a kol., 2006).

Přínosem zlepšené dopravní dostupnosti je také rozvoj služeb souvisejících s provozem komunikace, resp. rozvoj přidružených služeb v uzlech koncentrace dopravy jako jsou letiště, nádražní budovy či čerpací stanice. Jako další příklad účinků zvýšené dopravní dostupnosti je možno zmínit tzv. zprostředkované přínosy, jejichž účelem je usnadnění kontaktů a s tímto související stimulace obchodu, resp. zefektivnění fungování pracovních i komoditních trhů. Ačkoliv jsou tyto velmi obtížně identifikovatelné a finančně vyčíslitelné, tvoří právě tyto přínosy nejdůležitější faktor ekonomického rozvoje (Blažek, Uhlíř, 2002, Verhoef a kol., 2001). Vztahy mezi dopravou a regionálním rozvojem jsou pro přehlednost zjednodušeně vyjádřeny na obrázku č. 3.

---

<sup>6</sup>Konkrétním případem možného negativního působení dopravy byla například obava dolnorakouské vlády a zvláště tehdejšího hejtmana z odsávacího efektu v případě dostavby dálničního spojení Brna a Vídně. Zvýšená dopravní dostupnost Brna jako místa s levnější kvalifikovanou pracovní silou (ve srovnání s Vídní) je racionálním důvodem pro odsunutí části výroby či služeb z ekonomicky nákladnější Vídně do Brna. Z tohoto důvodu docházelo ke zdržování výstavby rakouské dálnice A5 z Vídně na Brno.



Obrázek č. 3. Přímé a nepřímé vztahy mezi dopravní infrastrukturou a regionálním rozvojem.

Zdroj: Vondráčková 2006 (upraveno dle Rietveld, Bruinsma 1998)  
in Marada a kol., 2006

Bruinsma a Rietveld (1998) dále rozlišují efekty dopravy rovněž z hlediska vzniku nových aktivit v blízkosti dopravní infrastruktury. Uvedení autoři dělí tyto efekty na generativní a distribuční. V případě prvně zmíněných efektů lze hovořit v souvislosti se zcela nově vznikajícími činnostmi, které v regionu doposud neexistovaly. Distribuční efekt dopravy je charakterizován jako přesun aktivit z jiných oblastí v důsledku zlepšené dopravní dostupnosti regionu. V oblasti, kde došlo k zániku některé činnosti, resp. přesunu do lépe dostupného regionu, lze hovořit o tzv. odsávacím efektu (Bruinsma, Rietveld, 1998).

Dopravní infrastruktura determinuje rozvoj také z hlediska sídelní hierarchie. V tomto ohledu je bezpochyby nejvýznamnější pozemní doprava. Výstavba komunikací nadnárodního významu jako jsou transkontinentální železniční koridory či páteřní dálnice umožňuje propojování největších aglomerací. Hierarchicky níže stojí komunikace národního významu, sloužící k propojení regionálních center. Nelze opomenout místní komunikace, nenahraditelné pro propojení sídel lokálního

významu. Tato lokální centra či venkovské regiony primárně neprofitují z existence významných dopravních tepen v jejich blízkosti, která dokonce mnohdy brzdí jejich možnosti rozvoje, nejčastěji v souvislosti s existencí ochranných zón v jejich okolí. Dálniční a železniční koridory, ale i letiště výrazně zasahují do rázu krajiny, jsou zdrojem hluku, dalšího znečištění či působí i jinak negativně v rámci environmentálního hlediska.

Celospolečensky akceptovaným a dominujícím cílem dopravy je vytvoření předpokladů pro vyvážený rozvoj měst a regionů. Jak je uvedeno výše, doprava je schopna působit pro regiony zcela pozitivně, nicméně nelze opomíjet i její negativní stránku. Při plánování investic v rámci výstavby dopravní infrastruktury je nutné zohlednit všechny její aspekty, vztažené k regionu jako celku a jeho možnostem.

### **3.2 Vlivy dopravy v širším kontextu**

Činnosti spojené s dopravou se promítají do veškerých socioekonomických aktivit, které jsou na dopravu přímo či nepřímo napojeny. Prostřednictvím vlivů doprava působí na své okolí. Tyto vlivy mohou být v obecné rovině charakterizovány jako vlivy pozitivní a vlivy negativní.

Jako pozitivní vliv dopravy je z makroekonomického hlediska nutné uvést především umožnění fungování tržního hospodářství. Doprava je jako specifické odvětví národního hospodářství důležitou součástí nejen vnitřní ekonomiky státu, ale hraje také významnou roli ve vnějších vztazích státní ekonomiky se zahraničím. Ovlivňuje mnoho dalších ekonomických činností a její stav často koresponduje se stavem ekonomiky daného státu, či s jeho platební bilancí. Pozitivní význam dopravy na fungování ekonomiky tedy nelze zpochybňovat (mmr.cz, 2014). Mimo tento fundamentální aspekt dopravy je žádoucí zmínit i další důležité vlivy, jak ve smyslu pozitivním, tak i negativním.

#### **3.2.1 Pozitivní vlivy dopravy**

Přeprava materiálů a osob vytváří podmínky pro efektivní fungování hospodářství. Má tedy rozhodující vliv na tvorbu HDP. Mimo fakt, že je doprava nositelem ekonomického potenciálu, je úkolem dopravy především vytváření a udržování spojení různých míst v rámci dopravní sítě. Na základě této funkce dopravy dochází například ke zvýšené dopravní dostupnosti míst či k jejich výhodnějšímu

propojení. V této souvislosti lze hovořit o pozitivních vlivech dopravy, které souvisí především se zvýšením počtu pracovních příležitostí či zlepšením podmínek životního prostředí (např. snížení hluku v případech moderních dopravních staveb pro obyvatele podél stávajících přetížených komunikací). V rámci posílení ekonomiky regionu je pozitivním vlivem dopravy rovněž nárůst hodnoty území vytvářením obchodních a průmyslových zón, které provázejí zvýšenou dopravní dostupnost území. V tomto ohledu dochází také ke zvýšení ekonomické síly obcí a měst, resp. k ekonomickému růstu celého regionu. Nelze opomenout také zlepšení přístupnosti území pro cestovní ruch a relaxaci obyvatel, což má vliv na zvýšení kvality života obyvatel (Moos, 2011).

Mimo zlepšenou dopravní dostupnost je důležité chápat dopravu zejména ve spojení s dynamikou ekonomického rozvoje regionu. S tímto souvisí multiplikační efekt dopravy, který se projevuje v rámci celého národního hospodářství a mimo jiné má přímý vliv na zaměstnanost či nárůst služeb. Doprava v tomto smyslu funguje jako společný faktor posilující ekonomickou úroveň celého hospodářství při růstu produkčních funkcí všech regionů. Multiplikační efekt dopravy zahrnuje mimo jiné zaměstnanost a stabilizaci pracovních míst nejenom ve stavebnictví (v rámci budování dopravní infrastruktury a při její údržbě), ale i v dalších průmyslových oborech, službách spojených s dopravou i v jiných oblastech. Do ekonomických přínosů je nutné započítat daně z takto vytvořených či udržovaných pracovních pozic, daňové odvody ekonomických subjektů, ale rovněž úspory na podpoře nezaměstnanosti a dalších výdaje (Švagr, 2009).

Spojení kvalitní dopravní infrastruktury jako pobídky pro potenciální investory, růst služeb spojených s dopravou a s růstem spotřeby přispívá k celkovému ekonomickému rozvoji. V rámci regionálního rozvoje je nutné implementovat taková opatření, která napomohou růstu ekonomických aktivit a umožní všestranný rozvoj regionu.

### **3.2.2 Negativní vlivy dopravy**

Vlivy dopravy na své okolí nejsou pouze pozitivní. Ačkoliv se lze velmi často setkávat s názory z řad laické, ale mnohdy i odborné veřejnosti, že doprava působí ryze pozitivně na své okolí, v rámci širších souvislostí je nutné souhlasit s názorem Marady a kol. (2006), že doprava nemá na své okolí pouze „ryze pozitivní dopady“, což je názor dle Marady a kol. (2006) „*spatřovaný převážně v anglosaské literatuře*“.

Dopravě lze přičítat především negativní vlivy environmentálního rázu.



Ve spojení s dopravou je tedy negativní externalitou především znečišťování životního prostředí a související soustavná zátěž pro krajinu. Ekologická zátěž dopravy pro své okolí je nepopíratelně dominantním faktorem, který znevýhodňuje především silniční dopravu v městských regionech. Silniční doprava je proto velmi často kritizována především kvůli nadměrným emisím výfukových látek při provozu automobilů, stejně tak i kvůli nevyváženému provozu během dne generujícímu dopravní zácpy převážně ve větších městech.

Jedním z dominantních nešvarů dopravy, především dopravy silniční, je vysoká nehodovost. V souvislosti s tímto faktorem jsou vynakládány značné finanční prostředky na stavbu bezpečné dopravní infrastruktury i na výzkum a vývoj, resp. inovaci dopravních prostředků. Přes ohromnou finanční náročnost dopravních staveb podléhajícím četným bezpečnostním předpisům i výdaje na moderní dopravní prostředky se sofistikovanými bezpečnostními prvky je stále počet usmrcených či zraněných lidí v rámci dopravy neuspokojivý, nemluvě o škodách na majetku. Ačkoliv lze spatřovat neustále se snižující počet usmrcených lidí při přepravě, rozhodující roli na tomto smutném údaji má stále lidský faktor (WHO, 2014).

Pro životní prostředí jsou však nejvážnější hrozbou úniky ropy a podobných toxických látek. Při přepravě těchto látek v rámci námořní přepravy hrozí riziko jejich úniku v případě havárie či ztroskotání lodi. Následky těchto havárií bývají obrovské a životní prostředí je často nenávratně poškozeno. Obnova takto poničených oblastí trvá desítky let a stojí značné množství finančních prostředků<sup>7</sup>. Je však nutné vnímat i jiné negativní vlivy dopravy, než jsou vlivy spojené se znečišťováním životního prostředí.

Jako příklad dalších výrazných vlivů dopravy, které negativním způsobem ovlivňují region, je možno uvést zmíněný odsávací efekt dopravy. Tento způsobuje odliv ekonomických subjektů z regionu, které s využitím dopravy jako faktoru způsobujícího zvýšenou dopravní dostupnost odlišného regionu, umožňuje přesunutí výrobní či jiné ekonomické činnosti do vedlejšího či jiného regionu. Tímto způsobem například dochází k odlivu pracovních příležitostí v souvislosti s poklesem výrobních kapacit a v takto postiženém regionu je možno sledovat nárůst

---

<sup>7</sup> Například likvidace následků havárie ropného tankeru Exxon Valdez v roce 1989 vyšla na více než 2 miliardy dolarů. Ve spojení s vysokým odškodným a následnými výdaji překročil celkový účet za tuto katastrofu částku 5 miliard dolarů (Egelko, 2006). Obnova oblastí po dalších vážných haváriích tankerů (Prestige, Erika apod.) byly z ekonomického hlediska rovněž velmi nákladné, nemluvě o tragických dopadech na životní prostředí.

problémů, které vedou k růstu regionálních disparit.

Negativní vlivy dopravy mohou ve svých důsledcích působit dlouhodoběji, než vlivy pozitivní, a tímto například zcela zastínit původní záměry. Jak již bylo řečeno v dřívějších kapitolách této práce, dopravu jako faktor ovlivňující své okolí či jako jeden z aspektů regionálního rozvoje je nutno chápat v kontextu všech dalších faktorů ovlivňující region, resp. regionální rozvoj.

### **3.3 Druhy dopravy v regionálním rozvoji a pozice letecké dopravy mezi nimi**

V obecné rovině je nutné vnímat dopravu jako nadřazený pojem pro osobní (civilní) i nákladní dopravu. Oba druhy dopravy, nákladní i osobní, reflektují specifika charakteristická pro jednotlivé odvětví dopravy, avšak i přesto lze spatřovat podobnosti u obou těchto druhů dopravy. Dopravu lze podle mnoha aspektů dále dělit na více druhů. Mimo základního rozdělení na dopravu osobní a nákladní ji lze mimo jiné dělit například podle typu dopravní cesty (silniční, železniční, letecká, potrubní, lanová, kombinovaná atd.), podle kapacity dopravních prostředků (hromadná, individuální), podle veřejné přístupnosti (veřejná a neveřejná). Existují i další kategorie druhů dopravy, například podle použitého pohonu atd. (Brinke, 1999).

Jak již bylo řečeno v úvodu této práce, je v rámci jejího tématu věnována pozornost převážně osobní (civilní) dopravě. V globálním i ve středoevropském prostoru hraje na poli osobní přepravy dominantní roli pozemní doprava, zvláště doprava silniční. Tento způsob dopravy je oproti ostatním druhům daleko více flexibilní a pro většinu lidí snadno dostupný. V případě nákladní dopravy je situace odlišná, jelikož převažujícím způsobem dopravy v globálním rozměru je doprava námořní, což vyplývá z množství přepravovaného materiálu nákladními loděmi.

Detailní rozložení přepravních výkonů vychází ze struktury nákladní dopravy, která je zobrazena na obrázcích č. 4 – 6, ze které je patrná výše popsaná převaha námořní dopravy v globálním kontextu. Z uvedených obrázků rovněž vyplývá převaha silniční dopravy v evropském rozměru.

Mimo silniční dopravu nelze opomenout rovněž dopravu železniční, která je rovněž velmi často využívaným způsobem přepravy. Dnes lze spatřovat tendence preferování železniční dopravy na úkor dopravy silniční především z hlediska snižování ekologické zátěže, kterou silniční doprava působí na své okolí. V souvislosti s nadměrnou silniční dopravou v mnoha regionech a především díky nepravidelnosti

objemu silniční přepravy během dne a s ní spojenými dopravními zácpami a dalšími omezeními nabývá železniční doprava na významu také v rámci úspory času. Mírnější energetická náročnost železniční dopravy oproti dopravě silniční a nesrovnatelně nižší environmentální dopady na prostředí rovněž přispívají k jejímu častému upřednostňování (Krajčovič, 1998, Kusák, 2010)

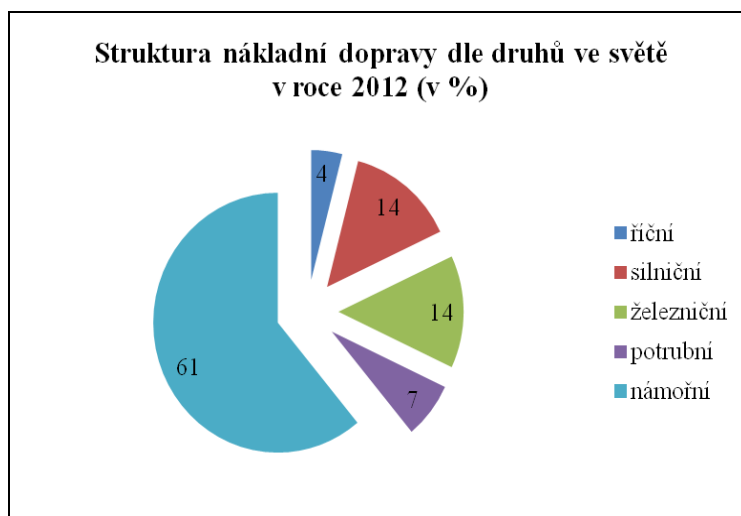
V rámci plánování regionálního rozvoje je tedy důraz kladen zejména na pozemní dopravu, resp. pozemní dopravní infrastrukturu. Pozemní doprava je rovněž nejčastěji diskutována odbornou veřejností a tomuto tématu se věnuje převážná část vědeckých prací. I v tomto případě se jedná zejména o dopravu silniční, alternativou je doprava železniční. Většina dnešní geografické literatury se také zaměřuje na problematiku dálnic, jelikož dálnice, resp. dopravní sítě vyššího řádu nejvýznamněji ovlivňují území. Jsou také velmi často činitelem ovlivňující dopravní obslužnost města a venkovských regionů, což je problematika neméně častá v rámci regionálně-rozvojových plánů a studií (Marada a kol., 2006).

V rámci jiných druhů dopravy jsou zohledňovány místní podmínky a orientace regionu na jiné způsoby přepravy. Dominantní role silniční dopravy logicky spočívá na hustotě přepravní sítě, jednoduchosti přepravy ve srovnání s ostatními druhy dopravy a také na její dostupnosti (Krajčovič, 1998). Silniční doprava je dominantně využívána v rámci přepravy na krátké vzdálenosti. Pro přepravu na delší vzdálenosti jsou dnes využívány jiné druhy dopravy. V této souvislosti je kladen důraz především na úsporu času během přepravy.

S ohledem na čas strávený během přepravy se do popředí zájmu dostává letecká doprava. Letecká doprava na rozdíl od ostatních druhů dopravy umožňuje podstatným způsobem zkrátit dobu strávenou přepravou. Ačkoliv je letecká doprava oproti jiným druhům dopravy výrazně mladším odvětvím a do celospolečenského zájmu se dostává až v posledních dekádách, je zaznamenáván její neustálý a dynamický růst.

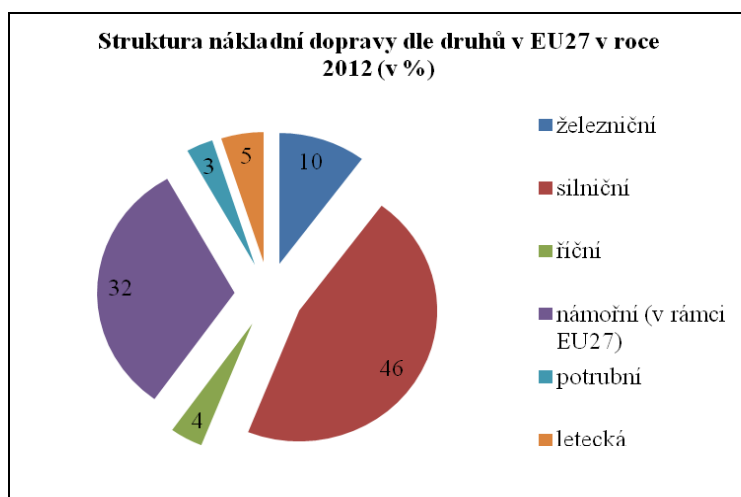
K rozvoji letecké dopravy došlo později, než v případě jiných přepravních odvětví, z tohoto důvodu nelze zkoumat její efekty z dlouhodobého hlediska. Rovněž lze spatřovat i jiná specifika oproti ostatním odvětvím dopravy, například síťový typ fungování oproti pozemnímu liniovému či značnou selektivnost (je koncentrována na podstatně méně místech, než pozemní doprava).

Přes všechny tyto odlišnosti zaznamenala letecká doprava v posledních letech nebývalý nárůst a v současné době toto odvětví využívá stále více lidí<sup>8</sup>.



Obrázek č. 4: Struktura nákladní dopravy dle druhů ve světě v roce 2012 (v %).

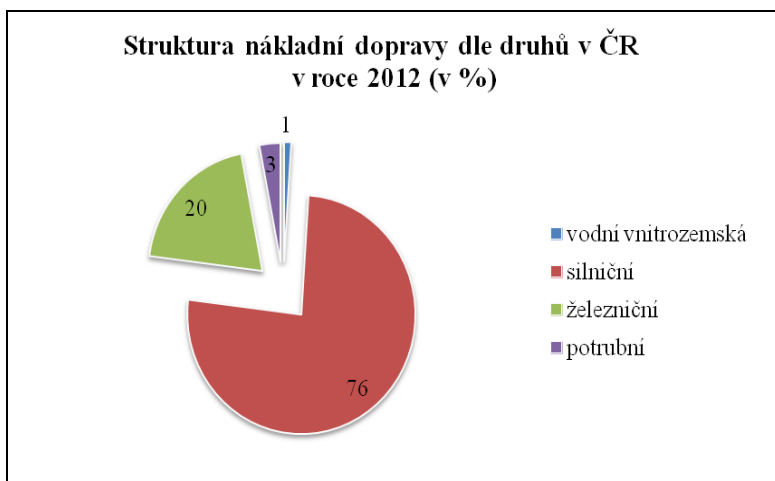
Zdroj: Eurostat, 2013



Obrázek č. 5: Struktura nákladní dopravy dle druhů EU27 v roce 2012 (v %).

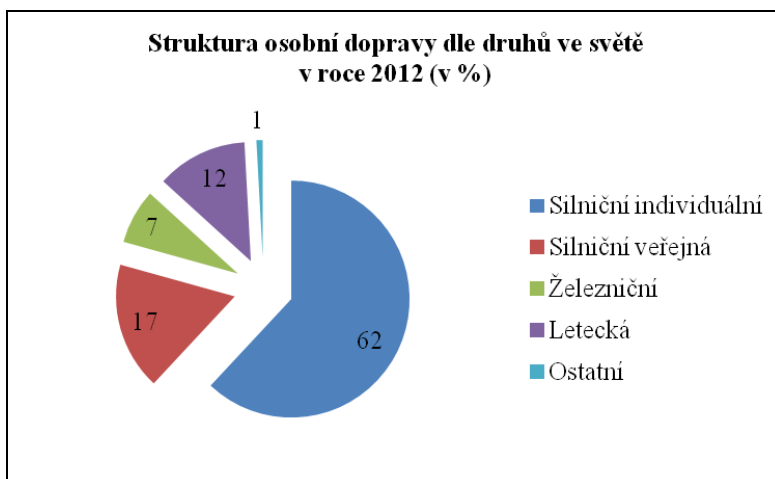
Zdroj: Eurostat, 2013

<sup>8</sup> Struktura nákladní i osobní dopravy ve světě, v EU27 a v ČR je obsahem obrázků č. 4 – 9. Tyto ilustrují preferované způsoby dopravy podle přepravní vzdálenosti.



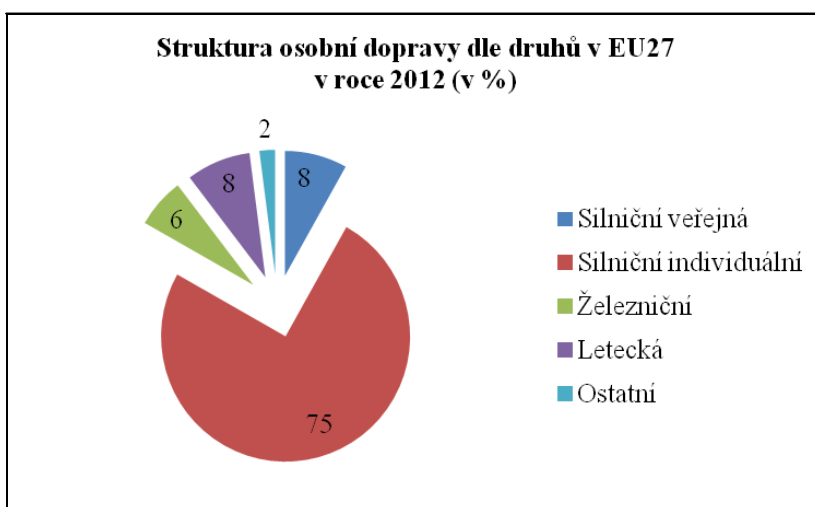
Obrázek č. 6: Struktura nákladní dopravy dle druhů v ČR v roce 2012 (v %).

Zdroj: Eurostat, 2013



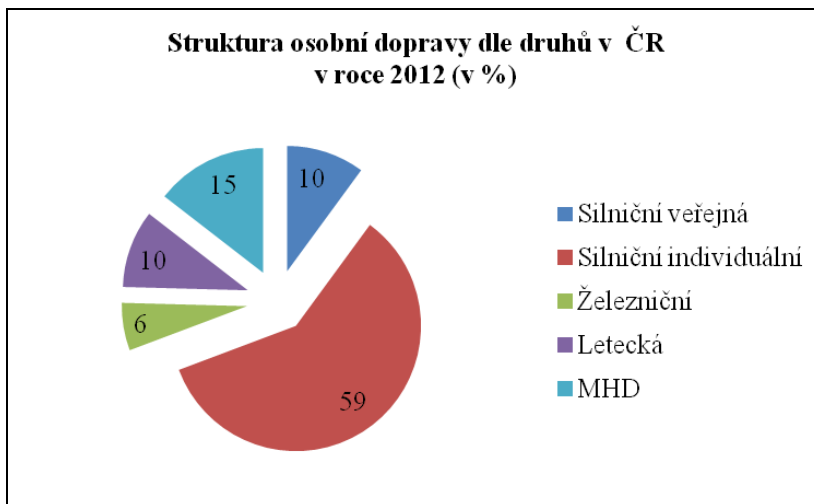
Obrázek č. 7: Struktura osobní dopravy dle druhů ve světě v roce 2012 (v %).

Zdroj: Eurostat, 2013



Obrázek č. 8: Struktura osobní dopravy dle druhů v EU27 v roce 2012 (v %).

Zdroj: Eurostat, 2013



Obrázek č. 9: Struktura osobní dopravy dle druhů v ČR v roce 2012 (v %).

Zdroj: Eurostat, 2013

## 4 LETECKÁ DOPRAVA A REGIONÁLNÍ ROZVOJ

### 4.1 Úvod

Letecká doprava představuje nejmladší druh přepravy osob a zboží mezi tzv. konvenčními způsoby dopravy. Z poměrného hlediska dominuje letecké dopravě přeprava osob. Navzdory odlišným statistickým veličinám vyjadřujícím objem přepravy osobní a nákladní letecké dopravy (objem osobní letecké dopravy je charakterizován především počtem přepravených/odbavených pasažérů a dále v osobokilometrech<sup>9</sup> a nákladní zejména pomocí tzv. tunokilometrů<sup>10</sup> či v přepravených tunách) je souhrnná statistika obou druhů letecké dopravy nerelevantní, jelikož uvedené jednotky nelze mezi sebou navzájem srovnávat. Relevantní porovnání výkonů osobní a nákladní letecké dopravy mezi sebou lze provést pomocí srovnání počtu letů realizovaných za účelem přepravy osob či nákladu. Z relevantních zdrojů vyplývá mírně odlišná, avšak ve prospěch civilní letecké dopravy vypovídající dominance letů v rámci civilní letecké přepravy (Eurostat, 2013; IATA, 2013).

Civilní letecká doprava je dnes nejrychlejší, nejbezpečnější a nejpohodlnější způsob přepravy osob. V rámci svého vývoje zaznamenala enormní rozmach a dnes je nejdynamičtějším odvětvím přepravy. Zabezpečuje rychlou přepravu osob a zboží a v dnešních socioekonomických podmínkách si nelze představit fungování vyspělých ekonomik bez tohoto strategického odvětví. Mimo jiné jsou pomocí letecké přepravy obsluhovány i odlehlé oblasti, kde využití jiných druhů dopravy není možné, například kvůli fyzicko-geografickým či klimatickým podmínkám. Odborná i laická veřejnost tak přisuzuje letecké dopravě nesporné zásluhy na rozmachu globální ekonomiky, celospolečenskému rozvoji a mimo jiné také na nárůstu životní úrovně (Krajčovič, 1998; IATA, 2013).

Jako nevýhody letecké dopravy mohou být spatřovány například relativně vyšší energetická náročnost oproti jiným druhům přepravy a také do jisté míry i závislost na klimatických podmínkách. Letecká doprava je rovněž velmi citlivá na různé globální katastrofy a krize. Tato citlivost se nejčastěji projevuje v souvislosti s globálním terorismem, resp. teroristickými útoky, k nimž dochází nebo došlo pomocí dopravních

---

<sup>9</sup> osobokilometr (zn. oskm) je provozní jednotka označující přepravu 1 osoby na vzdálenost 1 kilometru

<sup>10</sup> tunokilometr (tunový kilometr; zn. tkm) je provozní jednotka označující přepravu 1 tuny na vzdálenost 1 kilometru

letadel. Jako reakce na katastrofické události byla zavedena četná bezpečnostní opatření, která ještě více posilují důvěru veřejnosti v tento druh přepravy.

Dalším možným negativem létání, jako způsobu přepravy osob, byla donedávna relativně vysoká cena letenek ve srovnání s ostatními druhy přepravy. Toto „dogma“ bylo odstraněno nástupem nízkonákladových leteckých společností (LCC<sup>11</sup>) a zavedením nízkonákladových obchodních modelů provozu aerolinií, které mimo jiné umožnily nízkou cenu letenek pro cestující. S přispěním tohoto kroku došlo ke zpřístupnění letecké dopravy širokým vrstvám cestujících, kteří dříve preferovali jiné druhy přepravy. Toto zlevnění, resp. nástup nízkonákladových přepravců na trh letecké dopravy, spolu s dalšími aspekty (deregulace a liberalizace leteckého trhu) přispěly k výraznému nárůstu celosvětové letecké dopravy.

Výhody, ke kterým patří zejména bezpečnost, pohodlí a příjemné prostředí na palubě letadel, jejich rychlost a s tím spojená úspora času během přepravy, častá frekvence letů a dnes již akceptovatelná cena letenek, jsou rázným argumentem, proč dnes pozitiva létání mnohonásobně převyšují negativa a letecká doprava jako odvětví zaznamenává neustálý růst.

## **4.2 Význam globální letecké dopravy pro ekonomiku**

Letecká doprava je celosvětově rozšířené odvětví dopravy zaznamenávající neustálý růst. Z ekonomického pohledu je letecká doprava odrazem globální ekonomiky, která zaznamenává růst po obtížných letech ovlivněných ekonomickou krizí. V roce 2012 byly letecky přepraveny téměř tři miliardy pasažérů a 47 milionů tun nákladu. Rok poté překročil počet přepravených cestujících „magickou“ hranici tři miliard (viz tabulka č. 3). Letectví jako odvětví světové ekonomiky dnes produkuje zhruba 57 milionů pracovních míst a vytváří 3,5 % světového HDP. Více než polovina turistů využívá ke své přepravě letadel, což reflektuje význam letectví v rámci cestovního ruchu. Do budoucna je předpokládán růst globální letecké dopravy v obdobné míře jako v posledních letech. Dle předpovědí IATA překročí do roku 2020 počet ročně přepravených pasažérů hranici šesti miliard, přičemž dle zpráv této organizace bude v letecké dopravě zaměstnáno

---

<sup>11</sup> LCC = Low Cost Carrier (z angl.)



zhruba 82 milionů pracovníků (IATA, 2013)<sup>12</sup>.

Letecká doprava umožňuje fungování světových trhů, podílí se na mezinárodním obchodě a ovlivňuje veškeré globální ekonomické aktivity. Létání je pro mnoho lidí jediným prostředkem k zabezpečení přístupu k potřebným lékům a potravinám. Využití letecké přepravy je často jediným řešením v případě mimořádných událostí a přírodních katastrof.

Civilní letecká doprava má výrazně dominantní postavení vzhledem k dalším druhům letecké přepravy (nákladní doprava, charterové lety, poštovní letecká doprava atd.)<sup>13</sup>. Létání je dnes tedy využíváno převážně z důvodu dopravy za rekreací či v rámci obchodních cest. V těchto případech lze spatřovat jasnou tendenci maximalizovat úsporu času během přepravy. Mimo osobní přepravu je letecká doprava využívána rovněž k přepravě nákladů. Zde však dominuje přeprava zboží podléhající rychlé zkáze, poštovních zásilek a exkluzivního materiálu. Důvodem je rovněž úspora času. Přeprava ostatních materiálů a zboží je v celosvětovém hledisku nahrazena námořní dopravou (Marada a kol., 2012).

Tabulka č. 3. Světový objem osobní letecké přepravy v období let 2008 – 2013.

rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013
počet přepravených cestujících v mld.	1,97	2,30	2,42	2,52	2,98	3,10

Zdroj: IATA, 2013

### 4.3 Význam letecké dopravy pro národní a regionální ekonomiku

Mimo globální rozměr má letecká doprava rozhodující význam také pro jednotlivé státy, resp. pro regiony. Vlivy letecké dopravy na regionální úrovni reflektují především socioekonomické ukazatele. Letecká doprava se významným způsobem podílí na národním hospodářství a tvorbě HDP. Odvětví letecké dopravy je na rozdíl od mnoha jiných oblastí dlouhodobě růstové a svým růstem přispívá k růstu HDP

<sup>12</sup> k obdobným předpokladům dochází i další odborné organizace zabývající se leteckou dopravou (Airport Council International, York Aviation and Airports Council International, Air Transport World, The World Bank)

<sup>13</sup> Měřeno strukturou příjmů jednotlivých odvětví letecké dopravy, v roce 2012 dosahovala osobní letecká doprava 73 % celkových příjmů, nákladní doprava 13 %, charterová doprava 3 %, přeprava pošty 2 % (IATA, 2013).

a zaměstnanosti. V obecné rovině platí, že letecká doprava nezatěžuje státní rozpočet, resp. není přímým příjemcem prostředků ze státního rozpočtu. Primárním investorem v rámci letecké dopravy jsou společnosti provozující letecké spojení. Výstavba infrastruktury často probíhá v režimu dotačních programů, PPP projektů<sup>14</sup> či obdobných forem spolupráce. Ekonomický profit z působení letiště, resp. letecké dopravy, však mimo provozovatele služeb vázaných na letiště pociťuje také region, ve kterém se toto nachází. V tomto kontextu má letecká doprava vliv na ekonomický růst regionu (Jelínek, 2010).

Vlivy na ekonomiku regionu jsou pouze jednou ze sfér, které jsou leteckou dopravou ovlivněny. Letecká doprava ovlivňuje rovněž sociální aspekty daného regionu, např. migraci či mobilitu jeho obyvatel. Letecká doprava však podstatně ovlivňuje nejenom faktory spojené s obyvatelstvem (migrace, mobilita apod.), ale v posledních letech má mimo jiné i rostoucí význam pro konkurenceschopnost a šíření inovací. V regionech, kde chybí strategická propojení důležitých center prostřednictvím flexibilní letecké dopravy, je rozvoj území a šíření inovací pomalejší (mmr.cz, 2014).

#### **4.4 Význam letecké dopravy pro regionální rozvoj**

Letecká doprava je dynamickým odvětvím přepravy, které svými vlivy (přímo, nepřímo, zprostředkovaně či jinak) působí na své okolí. Takto ovlivněny mohou být sociální, ale především ekonomické ukazatele regionálních či národních rozměrů. Letecká doprava pozitivně ovlivňuje nejvýznamnější ekonomický ukazatel vyspělosti hospodářství, kterým je HDP, mimo jiné v souvislosti s jejím působením především na cestovní ruch, potažmo zaměstnanost v cestovním ruchu a s tím spojenými službami, dále rozvoj obchodu a dalších ekonomických aktivit (Doganis, 2005).

Letecká doprava je schopna reflektovat stav a změny v regionální i národní ekonomice. Změny v poklesu či růstu HDP a také regionální ekonomické ukazatele do značné míry odpovídají změnám v objemu letecké přepravy. Letecká doprava je velmi citlivá na množství faktorů, které ovlivňují i globální ekonomiku (ceny ropy na trhu, teroristické útoky, přírodní katastrofy atd.) a svou provázaností s celosvětovými

---

<sup>14</sup> PPP je v obecné rovině partnerství veřejného a soukromého sektoru (z angl. Public Private Partnership), jehož účelem je efektivní využití soukromého sektoru při realizaci veřejně prospěšných projektů, nejčastěji dopravní a jiné veřejné infrastruktury nebo služeb (zdravotnictví, školství atd.)

trendy promítá tyto faktory i na pole regionálních a státních ekonomik. Lze tedy hovořit o citlivosti letecké dopravy na hospodářský cyklus (Polách, Virglerová, 2011).

Mimo význam, který má letecká doprava, resp. její úroveň a rozšíření, pro jednotlivé státy, kde často vyjadřuje míru prosperity a de facto i exkluzivity, zvyšuje se i její význam pro rozvoj jednotlivých regionů. Vysoká přidaná hodnota letecké dopravy plynoucí mimo jiné z jejího multiplikačního efektu je významným přínosem pro regionální ekonomiku. Letecká doprava v základní rovině zvyšuje migrační potenciál pro místní zaměstnance, kteří mohou jednodušeji dojíždět i do jiných regionů. Zmíněná přidaná hodnota letecké dopravy potom spočívá především ve zvýšené dopravní dostupnosti z hlediska investiční atraktivity. Odpovídající dopravní dostupnost je faktorem podstatně ovlivňující lokalizaci investičních aktivit. Takto vybavený region je atraktivní pro domácí i cizí společnosti (investory) a zlepšená dopravní dostupnost je pro něj z ekonomického pohledu výhodná (Jelínek, 2010, ACI, 2004<sup>15</sup>).

V tomto smyslu přispívá letecká doprava k tomu, že do dostupného regionu mohou přicházet určité typy investic a pracovních příležitostí, které by zde bez letecké dopravy nebyly. Sedláček a kol. (2009) shrnují tento vzájemný vztah letecké dopravy a s ní spojenými službami a jejich lokalizaci následovně: „*V největší míře využívají letecké dopravy odvětví finančních a podnikatelských služeb, pro které je dostupnost leteckých služeb klíčovým faktorem pro rozhodování o jejich lokaci.*“ V těchto případech hovoříme o letecké dopravě jako o katalyzátoru trhu, který vytváří a podporuje různé typy pracovních odvětví s vazbou na leteckou dopravu. Letecká doprava je tedy jedním z klíčových faktorů, který rozhoduje o lokalizaci určitých služeb v regionu s dobrou dopravní dostupností. Mnohé studie zaměřené na vzájemný vztah letecké dopravy a ekonomického rozvoje regionů (ATAG, 2008, IATA, 2009) dokazují, že letecká doprava nejenom významně přispívá k ekonomickému růstu regionů, ale shodují se rovněž na názoru, že letecká doprava a její úroveň jsou klíčovým faktorem při rozhodování společností, kam investovat, resp. kde zřídit svou pobočku. Podle studie IATA (2009) považuje 52 % oslovených společností dostupnost mezinárodní letecké dopravy za fundamentální předpoklad lokalizace své pobočky v rámci Evropy (ATAG, 2008, IATA 2009).

---

<sup>15</sup> ACI = Airports Council International

V obecné rovině je v rámci teorie konkurenceschopnosti měst a regionů infrastruktura letecké dopravy chápána jako „platforma“ pro realizaci obchodní směny. Zatímco v klasické industriální společnosti jde o směnu typu „přijmout-vyrobít-odvézt“ a hlavní role infrastruktury je být platformou pro směnu osob, nákladů a výrobků, v moderní postindustriální společnosti se jedná o směnu typu „vymyslet-sdílet-přidat-prodat“ a hlavní role infrastruktury proto spočívá ve vytvoření vhodného média pro směnu hodnot, nápadů a informací jejichž nositelem jsou „mobilní lidé“ a technologie (Viturka, 2007).

S ohledem na podporu dopravní infrastruktury ve středoevropských i českých podmínkách je nutné konstatovat, že stále tradičním postupem orgánů státní správy je masivní veřejná intervence do silničních a železničních dopravních systémů. Jde o intervenci zaměřenou na zlepšování dopravní obslužnosti (dotovaná městská hromadná doprava, subvencované regionální železniční tratě). V podmínkách České republiky je tato intervence realizována zejména prostřednictvím samosprávných rozpočtových opatření měst a krajů. Na druhou stranu dopravní dostupnost sama o sobě (především v mezinárodním kontextu) je vlastnost, kterou lze pozitivně měnit zejména centrální veřejnou intervencí do dopravní infrastruktury (www.mmr, 2014).

V souvislosti s podporou dopravní infrastruktury existuje v tomto kontextu výjimka v podobě letecké dopravní infrastruktury, resp. letecké přepravy osob ve městech a regionech s již vybudovanými mezinárodními letišti. Rozvoj nových leteckých linek je v takovém případě často podporován regionálními a městskými autoritami s cílem zajistit vyšší úroveň dostupnosti destinace zejména z mezinárodního pohledu a s ohledem na specifika místního ekonomického rozvoje. V konkrétních případech se jedná zejména o budování investičních a turistických destinací, podporu kongresové turistiky, důraz na mobilitu elit z a do zahraničí v souvislosti s rozvojem technologických a výzkumných center, strategických služeb a inovačního podnikání. Uvedená podpora však může být realizována (a často k tomu dochází) s využitím soukromého sektoru, resp. spolupráce s ním (www.mmr.cz, 2014).

V takovémto případě dochází k relativně velmi malým výdajům v rámci veřejných investic za současného zvýšení dostupnosti regionu s mnohem větším odrazem ve smyslu přínosů pro regionální ekonomiku. Dále je mimo jiné zřejmé, že celkové investiční náklady veřejného sektoru na rozvoj nových leteckých linek jsou nesrovnatelně nižší, než náklady na rozvoj silniční a železniční infrastruktury.

V tomto smyslu by měly být v centru pozornosti regionálních i národních orgánů právě výše uvedené přístupy.

#### **4.5 Shrnutí významu letecké dopravy**

Dostupnost letecké dopravy je pro region nepostradatelnou součástí širokého spektra v něm působících ekonomických aktivit. Tato její ekonomická role plyne především z výše popsaného katalytického vlivu letecké dopravy, který spočívá v pozitivním vlivu na region dostupný leteckou dopravou.

Letecká doprava usnadňuje hospodářský růst na národní i regionální úrovni a zároveň působí jako prostředek rozvoje pro širokou škálu dalších hospodářských činností. Mechanismy tvořící zvýšení efektivity podnikání jsou způsobeny snadnějším přístupem k dodavatelům a odběratelům mimo jiné pomocí letecké dopravy. V rámci rozhodování podniků o vstupu na nový trh je letecká dostupnost rovněž podmiňujícím faktorem. Zmiňovaný katalytický efekt letecké dopravy spočívá rovněž ve zvýšení efektivity podnikání a produktivity zlepšením přístupu k dodavatelům a zákazníkům a to zejména na střední až dlouhé vzdálenosti. Globální dostupnost je klíčovým faktorem pro úspěšný ekonomický rozvoj regionu i společností v něm působících (ACI, 2004).

Ačkoliv je letecká doprava potenciálním generátorem ekonomické prosperity regionu, například prostřednictvím přímých (měřitelných) ekonomických charakteristik (např. nově vytvořená pracovní místa přímo v rámci letecké dopravy), hlavní význam spočívá např. dle Wildinga (2008) v zajištění dostupnosti, která umožňuje rozvoj dalších obchodních aktivit. Letecká doprava, resp. infrastruktura letecké dopravy, je jako základní součást dopravní infrastruktury v důsledku nárůstu dopravy jako takové spatřována jako nedílná součást národních a regionálních rozvojových strategií. Wilding (2008) rovněž spatřuje hlavní roli letecké dopravy především při rozhodování firem o lokalizaci podniku, podle jeho názoru však přítomnost letecké dopravy v regionu ovlivňuje mimo jiné také následující skutečnosti:

- přisun nových zahraničních investic (často ze zámořských či vzdálených společností)
- udržení stávajících společností v regionu (zahraničních i domácích)
- zajištění rozvoje a expanze existujících společností v rámci regionu i mimo něj

- podpora činností společností závislých na objemu přepravy a zajištění jejich klíčových dopravních spojení (tras)
- zvyšování konkurenceschopnosti ekonomiky a v ní působících společností poskytováním rychlé a levné osobní i nákladní přepravy
- zvyšování kvality života občanů regionu umožněním snadného cestování bez nepříznivých vlivů na místní životního prostředí

Ekonomický význam letecké dopravy v regionu je nejsnadněji měřen pomocí přímých (měřitelných) vlivů. Uváděna jsou nově vytvořená pracovní místa či příspěvek na tvorbě hrubého domácího (regionálního) produktu. V rámci celého komplexu činností, které v regionu vytváří či podporuje letecké doprava je však nutné mimo kvantitativní veličiny zahrnout do tohoto celku i veličiny kvalitativní.

Dopad z hlediska kvantitativního může být v mnoha případech podobný, např. v rámci nově vytvořených pracovních míst, ale jejich kvalita může být rozdílná. V tomto smyslu například jedno vytvořené místo uklízečky nelze komparovat s nově vytvořenou pozicí v rámci administrativy, pozicí recepční s IT specialistou apod. Efekt, který se projeví velikostí daňového odvodu do státního (regionálního) rozpočtu je v tomto směru jistě patrný. Vytvoření nových pracovních příležitostí a jejich typy jsou jedním z mnoha subjektivních parametrů, které lze v rámci ekonomického vlivu letecké dopravy zkoumat. Je dále nutné upozornit na přítomnost měřitelných a neměřitelných socioekonomických charakteristik, které nelze exaktně ekonometricky zachytit a jejichž vliv je rovněž důležitý v mnoha rovinách, především v té sociální (Donzelli, 2010, Jelínek, 2010).

Letecká doprava a její vlivy na ekonomiku daného místa je však specifickým typem, resp. souborem činností, často pod vlivem neměřitelných či velmi obtížně měřitelných faktorů. Neměřitelnými faktory jsou například subjektivní vnímání letecké dopravy a jejího vlivu na region. Podle Buttona a kol. (2004) se lze setkat s odlišnými a často doslova protichůdnými názory na roli letecké dopravy v rámci stejného území. Toto vnímání letecké dopravy vychází ze subjektivních pocitů a názorů zainteresovaných subjektů, ovlivněných mnoha různými činiteli. Nejenom příslušnost k určité sociální či ekonomické skupině může sehrávat svou roli při vytváření názoru na leteckou dopravu a jejího vlivu na region. V tomto kontextu jsou letecké dopravě často přisuzovány pozitivní i negativní vlivy na rozvoj regionu.

Jako příklad negativního subjektivního vnímání letecké dopravy lze uvést tzv. NIMBY.<sup>16</sup> V těchto případech je letecká doprava vnímána negativně ve všech směrech, jelikož provoz v blízkosti obydlí obtěžuje tamní obyvatele, přičemž na pozitivní vlivy letecké dopravy pro celý region není myšleno vůbec (Button a kol., 2004).

#### **4.6 Klasifikace vlivů letecké dopravy na regionální rozvoj**

Vzhledem k teoretickým poznatkům lze říci, že letecká doprava zcela nepochybně přispívá k ekonomickému rozvoji regionů. Letectví jako rozsáhlé průmyslové a dopravní odvětví je hlavním generátorem zaměstnanosti a celé škály ekonomických aktivit. V souvislosti s ekonomickým rozvojem je letecká doprava, resp. jednotlivá letiště obecně považována za atributy mající výrazný hospodářský a sociální význam pro místní i okolní regiony. Tento význam přesahuje přímou úlohu letiště v tradičním pojetí, kterým je zajištění dopravní dostupnosti regionu vzduchem. Letiště tak představují základní infrastrukturu na podporu regionálního, ekonomického a sociálního růstu. Zároveň jsou to subjekty, které kromě schopnosti generovat výnosy z investic ve prospěch svých vlastních akcionářů, mají zásadní přínos pro širší spektrum aktivit a na společnost jako celek.

Vzhledem k postupnému rozšiřování Evropské unie a narůstajícími vzdálenostmi hraje letecká doprava stále důležitější roli při integraci Evropy a migraci v rámci ní. Paralelně s tím se rozšiřuje konkrétní sociální a ekonomický význam letišť.

Zajištění leteckého spojení, výroba a servis letadel, výcvik posádek, řízení letového provozu, handling či další přidružené služby na letištích přímo, nepřímo či jinak vytvářejí velké množství pracovních příležitostí, které vedou k ekonomickému rozvoji regionu. Lokalizace letiště je sama o sobě výhodou pro nastartování ekonomického rozvoje, jelikož alokuje množství přidružených služeb. Z pohledu vytváření nových pracovních pozic jsou významná logistická centra, budovaná v blízkosti letišť v souvislosti s dobrou dopravní dostupností. S tímto faktorem souvisí také rozvoj nákladní letecké dopravy (tzv. cargo). Ta vytváří velké množství pracovních příležitostí, avšak z hlediska zaměstnanecké struktury převážně nekvalifikovaných. Na své okolí mimo jiné působí spolu s nárůstem pozemní dopravy velkou ekologickou zátěží. Mimo skladování a logistiku je z hlediska

---

<sup>16</sup> NIMBY (Not In My Back Yard) je postoj lidí odmítající lokalizaci veřejně či obecně prospěšné stavby v okolí svého bydliště.

odvětvového důležitý catering, resp. gastronomické služby, které rovněž vytvářejí pracovní místa, a jichž je zapotřebí v souvislosti s poptávkou po stravování na letišti a v jeho okolí. Další služby jako taxi doprava, duty free shopy či maloobchod využívají zvýšené fluktuace lidí na letišti a rovněž přispívají k ekonomickému rozvoji (Doganis, 2005).

Ekonomický vliv letišť na hospodářství je totožný jako vlivy dopravy na ekonomiku regionu, ale vzhledem k jejímu bodovému charakteru působí selektivně. Každé letiště si vytváří svoji zónu vlivu, úměrnou velikosti letiště. Podobně jako vlivy dopravy v obecné rovině je možné tyto účinky rozdělit na přímé, nepřímé, a další.

#### **4.6.1 Přímé vlivy**

Přímé působení letecké dopravy na regionální rozvoj souvisí s vytvářením pracovních míst vzniklých primárně v důsledku existence letecké dopravy v daném regionu. Činnosti s tímto spojené přímo souvisí s leteckým provozem a jeho lokalizací. V této rovině se tedy jedná o zaměstnanost a příjmy, které zcela nebo z velké části souvisí s provozem letiště. Jako příklady přímo vytvářených zaměstnaneckých pozic je možno uvést následující: piloti letadel a další letecký personál, servisní zaměstnanci, zaměstnanci řízení letového provozu, zaměstnanci aerolinií či zaměstnanci leteckého managementu. Přímé vlivy rovněž zahrnují ekonomické aktivity spojené s výrobou letadel nebo jejich součástí, je-li lokalizována v rámci regionu (Wilding, 2008).

#### **4.6.2 Nepřímé vlivy**

Nepřímo působí letecká doprava vytvářením pracovních míst, které by v regionu nevznikly, kdyby zde nebylo letecké dopravy, resp. její infrastruktury. Takto sekundárně vytvářená pracovní místa souvisí především s existencí letecké infrastruktury. Nepřímé vlivy letecké dopravy přinášejí do regionu zaměstnanost a příjmy vytvořené v ekonomice dané oblasti v řetězcích dodavatelů zboží a služeb.

Jedná se zejména o zaměstnávání pracovníků stavebních společností vykonávající výstavbu a údržbu technické infrastruktury letišť, dodavatele paliv a dalších provozních materiálů pro letadla nebo dodavatele zboží prodávaného na letišti. Mezi nepřímo generovaná pracovní místa patří také pozice v call centrech, v IT systémech a v dalších podpůrných a administrativních činnostech (Wilding, 2008).



### 4.6.3 Indukované vlivy

Mezi další kategorie vlivů letecké dopravy na regionální ekonomiku patří tzv. indukované vlivy (označovány též jako „vyvolané“). Tyto zahrnují činnosti vzniklé z ekonomického potenciálu letiště jako ideálního prodejního místa, resp. místa s vysokou fluktuací pasažérů. Tyto vlivy se podílejí na nárůstu zaměstnanosti a příjmů vytvořené v ekonomice dané oblasti, které tvoří například výdaje a příjmy od přímých i nepřímých zaměstnanců. Mezi typické činnosti patří maloobchodní prodej, provozování restaurací a catering či bankovní a pojišťovací služby poskytované finančními ústavy (Procházka, 2010).

### 4.6.4 Katalytické vlivy

Pro region jsou v mnoha případech nejvýznamnější tzv. katalytické vlivy letecké dopravy, spočívající v růstu ostatních sektorů mimo leteckou dopravu. Letecká doprava v tomto smyslu působí jako „katalyzátor“ rozvoje dalších odvětví. Pakliže jsou zúčastněné ekonomické subjekty schopné využít takto vzniklý potenciál (zvýšené dopravní dostupnosti), dochází k růstu celého regionálního hospodářství (Jelínek, 2010).

Katalytický vlivy letecké dopravy spočívají ve zvýšení zaměstnanosti a příjmů vytvořených v ekonomice dané oblasti při zlepšování produktivity podniků a při získávání ekonomických příležitostí, jako např. příchozí investice a aktivní zahraniční cestovní ruch.

V souladu s výše uvedenými názory na roli letecké dopravy v rámci ekonomického rozvoje tvoří letecká doprava a letiště nezbytnou infrastrukturu pro širokou škálu hospodářských činností. Tato širší ekonomická úloha je přímým důsledkem katalytického vlivu dopravy, vyplývající z dostupnosti služby zprostředkované pro region letištěm. Přístup na trhy a mezinárodní dopravní spojení jsou považovány za naprosto nezbytné pro podniky, které se rozhodují pro místo svého působení. Katalytický účinek letiště je účinný především prostřednictvím zvýšení obchodní efektivity a produktivity tím, že poskytuje snadný přístup k dodavatelům a zákazníkům, zejména ze středních a delších vzdáleností. S katalytickým účinkem úzce souvisí globální dostupnost, která je klíčovým faktorem pro lokalizaci firmy a investic a je předmětem soutěže mezi regiony v Evropě a předpokladem úspěchu v tomto vysoce konkurenčním prostředí.

V tomto smyslu jsou letiště často pomyslnou vstupní branou mnoha velkých firem do regionu. Tyto společnosti využívají zvýšené atraktivity oblasti s dobrou dopravní dostupností a zlepšení dostupnosti jejich obchodních partnerů je jedním z důvodů pro jejich vstup do regionu. Mimo tyto firmy intenzivně využívající leteckou dopravu v rámci své obchodní činnosti je pro ekonomický rozvoj oblasti důležité vytváření jejich administrativního a provozního zázemí. Výstavba a provoz administrativních a podpůrných center je dalším katalyzátorem rozvoje dalších odvětví a přidružených služeb a podporuje mnohé činnosti vedoucí k ekonomickému rozvoji oblasti (Doganis, 2005).

Dalším velmi důležitým důsledkem katalytického vlivu letecké dopravy na rozvoje regionů je stimulace turistického ruchu v souvislosti se zvýšenou dopravní dostupností. Wilding (2008) uvádí tento faktor jako nejdůležitější z vlivů letecké dopravy vůbec. Dle WTTC<sup>17</sup> bude celosvětově do roku 2021 zaměstnáno v cestovním ruchu více než 120 milionů lidí. Letecká doprava hraje stěžejní roli v rámci cestovního ruchu (více než 51 % mezinárodních turistických zájezdů je dnes uskutečňováno pomocí letecké přepravy). Turistický ruch je rovněž mimořádně důležitý v mnoha rozvojových zemích, kde je jedním z klíčových oblastí ekonomického rozvoje (IATA, 2013, Wilding, 2008).

Ve spojení s cestovním ruchem vzniká velké množství pracovních příležitostí, zejména v hoteliérství, lázeňství a gastronomii. Na cestovním ruchu také participuje škála provozovatelů zařízení v rámci zábavního průmyslu či lokálních přepraveců nebo půjčoven dopravních prostředků (Wilding, 2008).

Letecká doprava je často vnímána jako jeden z „tahounů“ národního hospodářství. Význam letecké dopravy a jednotlivých letišť dokládají mnohé studie a tento význam v budoucnu ještě více poroste. Významnější letiště se dnes postupně transformují na multi – modální uzly a jejich poloha vytváří strategickou výhodu, která umožňuje vytvářet široké spektrum hospodářských činností. Fungují tedy jako nový zdroj rozvoje. Globální dostupnost je tedy stejně důležitá jak na regionální úrovni, tak i na místní úrovni.

Je proto možné konstatovat, že letiště hrají významnou roli v oblasti národního hospodářství, zejména tím, že umožňují a napomáhají rozvoji prostřednictvím získávání nových zahraničních investic z oblasti mimo region, a to i firem ze zámoří a vzdálených

---

<sup>17</sup> WTTC = World Travel and Tourism Council (světová rada pro cestovní ruch).

teritorií. Dále jsou důležitá pro zachování, rozvoj a rozšíření aktivit stávajících firem v dané oblasti a pro zajištění rozvoje firem ve vztahu ke konkurenci s ostatními regiony. Mimo podporu exportního úspěchu společností sídlících v regionu poskytováním osobního a nákladního spojení na klíčové trhy je letecká doprava stěžejním atributem pro zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky a společností prostřednictvím poskytování rychlé a efektivní osobní a nákladní dopravy. V neposlední řadě se letecká doprava podílí na zvýšení kvality života občanů tím, že jim umožňuje rychlé cestování. Z hlediska cestovního ruchu je letecká doprava klíčem k jeho rozvoji, jelikož výrazně zvyšuje dostupnost turistických lokalit. Spolu s rozvojem převážně zahraničního cestovního ruchu do jednotlivých regionů zde vytváří nové zdroje příjmů a zaměstnanosti v odvětvích cestovního ruchu.

Je zřejmé, že význam jednotlivých složek uvedených výše se bude lišit podle hospodářského zaměření regionu nebo oblasti. V určité z uvedených modelových podob však budou zastoupeny vždy.

#### **4.7 Metodika měřitelných vlivů letecké dopravy na regionální rozvoj**

Letecká doprava přispívá k rozvoji regionu především po ekonomické stránce. Usnadněním obchodních vztahů, vytvářením pracovních míst ve spojení s cestovním ruchem a dalšími službami vytváří ekonomický růst zvyšování příjmů z daňových odvodů, rovněž zvyšuje životní úroveň obyvatel. Button a kol. (2004) však charakterizuje akademické nástroje na zjišťování a měření role letecké dopravy na regionální rozvoj jako „*relativně řídké*“ a to navzdory politickým zájmům. V praxi je podle něj nejvíce využíváno následující trojice typů hodnocení vlivů letecké dopravy na regionální (lokální) rozvoj:

- subjektivní kvantitativní hodnocení (pomocí anketního průzkumu)
- ekonometrická analýza
- multiplikační analýza

##### **4.7.1 Subjektivní kvantitativní hodnocení**

Tato metoda je založena na využívání dotazníkových (anketních) šetřeních v daném území. Průzkumy jsou široce používány, aby se pokusily zjistit názory dotčených stran na vliv letecké dopravy v území. Zejména se snaží vyjádřit vliv změn

v letecké dopravě na zainteresované ekonomické subjekty. Obtížnou částí této metody je stanovení typu otázek a cílových skupin. Pomocí různých typů otázek a odpovědí je možné zajistit do jisté míry relevantní vypovídací hodnotu šetření, základním úskalím této metody je však závislost na subjektivním vnímání sledovaných charakteristik (Button, 2004).

#### **4.7.2 Ekonometrická analýza**

Ekonometrická analýza používá statistická data a jejich analýzu pro vyjádření vlivu letecké dopravy na místní ekonomiku. Rozsah této metody je však poměrně omezený. Často je totiž zaměřena pouze na určitý aspekt mezi leteckou dopravou a jejím působením na území. V mnoha případech jsou vyžadována data porovnatelná i s jinými regiony a odpovídající metoda jejich analýzy. Často však nejsou ideální údaje k dispozici, což ztěžuje použití uvedené metody (Button a kol., 2004, Green, 1999).

V rámci tématu této práce je ekonometrická analýza vztažena k letecké dopravě, resp. jejímu vlivu na zaměstnanost. Podle odborných studií organizace ACI Europe každý milion odbavených cestujících na letišti vytvoří 1 000 nových pracovních míst. K tomuto je nutné přičíst dalších více než 2 100 pracovních míst, jejichž vznik letiště podpoří na regionální (v některých případech celonárodní) úrovni, z toho více než 1 100 ve svém blízkém okolí. Dohromady každý milion cestujících vede k vytvoření více než 3 000 pracovních míst (plus další pracovní příležitosti v rámci katalytických dopadů letecké dopravy). Reálnou situaci lze s těmito hypotetickými poznatky konfrontovat pomocí kvantitativní analýzy, resp. srovnáním počtu odbavených cestujících s počtem zaměstnanců letiště (ACI Europe, 2014).

### 4.7.3 Multiplikační analýza

Metodou sloužící ke kvantifikování regionálních hospodářských důsledků letecké dopravy je využití multiplikační analýzy, resp. tzv. multiplikátorů<sup>18</sup>. Jedná se o společný přístup ke všem vývojových fázích dopravy v daném regionu a způsob hodnocení jejich vlivů na regionální hospodářství, především v souvislosti s vytvářením pracovních příležitostí. Tyto jsou vytvářeny v každé z fází vývoje dopravy a postupně se násobí, čímž se zvyšuje účinek dopravy na regionální ekonomiku (Button, 2004). Použití této metody v případě hodnocení vlivů letecké dopravy vychází ze silného multiplikačního efektu letecké dopravy. Tento důležitý aspekt letecké dopravy tkví ve vytváření daleko většího HDP a celkovému růstu zaměstnanosti v souvislosti s kumulací ekonomických aktivit. Celkový příspěvek letecké dopravy k těmto ekonomickým parametrům je tedy daleko vyšší než dopady vyvolané přímými vlivy letecké dopravy (Wilding, 2008).

### 4.8 Neměřitelné vlivy letecké dopravy na regionální rozvoj

Letecká doprava ovlivňuje své okolí mnoha faktory. Jak je uvedeno výše, tyto vlivy mohou být pozitivního, negativního či neutrálního rázu. Mnoho vlivů letecké dopravy, především ekonomických, lze kvantifikovat. Existuje však určitý počet vlivů, které nemohou být jednoduše kvantifikovány.

Neměřitelné vlivy letecké dopravy je obtížné jednoduše třídit. Button a kol. (2004) uvádějí, že tyto vlivy je „*obtížné vyjádřit, jelikož existuje velké množství přístupů k nim*“ a většina vychází ze „*subjektivního pohledu a hodnocení zainteresovaných.*“ V tomto ohledu je možno zmínit případy NIMBY, což je příklad silně subjektivního hodnocení vlivu letecké dopravy v případě obyvatel dotčených přítomností letecké dopravy. Další neměřitelné efekty dopravy mohou ovlivňovat

---

<sup>18</sup>multiplikátor je ekonomický ukazatel popisující míru lokalizace místní ekonomiky (obce, regionu) a popisuje tok financí ve vymezeném území, tedy nakolik se finance uvnitř území kumulují a kolik jich proudí pryč z regionu. Pomocí multiplikátoru lze popsat příspěvek jakéhokoli ekonomického subjektu k oběhu financí v místní ekonomice. Multiplikátor (lokální) je prakticky využitelným indikátorem udržitelného rozvoje regionu s velmi snadno vyvoditelnými akcemi na posílení trvalé udržitelnosti. Na základě lokálního multiplikátoru lze definovat opatření, která povedou k posílení lokální ekonomiky (Kutáček, 2007).

například sociální chování lidí či aktivity spojené se zvýšenou dopravní dostupností území (Button a kol., 2004). V rámci aplikační části této práce jsou neměřitelné vlivy letecké dopravy velmi důležité, avšak jejich kvantifikovatelný efekt se pohybuje v rovině odhadů. K tomuto závěru dochází napříč studiemi, které se věnují měření těchto vlivů.

## 5 PŘÍPADOVÉ STUDIE VYBRANÝCH MĚST REGIONU V4

V rámci této části práce jsou výše popsané teoretické poznatky a přístupy znovu konfrontovány s reálnou situací a praxí. V souvislosti se zaměřením práce na roli letecké dopravy v regionálním a lokálním rozvoji je pozornost věnována na region V4, konkrétně na Českou republiku, Maďarsko, Polsko a Slovensko. Důvodem zaměření této práce na zmíněnou oblast je možnost sledovat a porovnávat dramatické změny v oblasti letecké dopravy v tomto regionu a jejich dopady na rozvoj vybraných měst a regionů. Hlavním impulzem tedy byla dynamika nárůstu letecké dopravy v uvedených státech v období let 2001 – 2014<sup>19</sup>. Zároveň je výhodou dostupná datová základna a údaje v rámci sledovaných letišť a rovněž dostupnost publikovaných článků a studií, zaměřených na problematiku letecké dopravy a regionálního rozvoje.

Cílem práce je prokázat souvislost mezi rozvojem letecké dopravy a její odezvou v regionálně-ekonomických parametrech. Na základě praktických případů popsaných v rámci případových studií je snahou poskytnout relevantní odpovědi na stanovené výzkumné otázky a pracovní hypotézy. Stěžejní je zodpovědět, zda je letecká doprava předpokladem úspěšného rozvoje regionů, zda souvisí nárůst letecké dopravy s nárůstem zaměstnanosti v regionu či zda souvisí rozvoj letecké dopravy se strukturou vytvořených pracovních míst. Mimo odpovědi na uvedené hypotézy a kritické zhodnocení reálné situace je v aplikační části okomentována i další problematika ve spojitosti s leteckou dopravou v uvedených regionech a její vlivy na socioekonomické aspekty v rámci rozvoje těchto regionů.

Z výše uvedených států byly vybrány lokality s relevantní výpovědní hodnotou pro účely této práce, které jsou detailně zpracovány v případových studiích. Vzhledem k „bodovému“ působení letecké dopravy se práce zaměřuje na jednotlivá letiště a jejich roli v regionálním rozvoji. V tomto smyslu jsou případové studie zaměřeny na převážně tzv. sekundární letiště a jejich zázemí, jelikož právě zde je možno sledovat změny v rozvoji regionů vyvolané nárůstem přepravy. Sekundární letiště mají lepší vypovídací hodnotu o vlivech letecké dopravy na ekonomiku a regionální rozvoj regionu. Ten zde není ovlivněn tak širokým spektrem jiných socioekonomických determinantů, jako tomu je u největších měst

---

<sup>19</sup> V roce 2001 byl přijat první liberalizační balíček, který umožnil rozvoj konkurenčního prostředí a odstartoval nárůst objemu počtu přepravených v letecké dopravě v zemích V4.

regionu a zde fungujících velkých letišť, zejména Vídně, Varšavy, Prahy či Budapešti. Zde by bylo rozklíčování vlivu letecké dopravy na jejich rozvoj v posledním desetiletí obtížnější, byť je v práci částečně nastíněn vliv letecké dopravy na rozvoj regionu v případové studii Prahy.

Aplikační část je tedy zaměřena zejména na města 2. řádu (sekundární města), v rámci sídelních systémů příslušných států. V těchto městech je rozvoj letecké dopravy předpokládán jako významný rozvojový impuls pro celou regionální ekonomiku. Jako indikátory tohoto rozvoje jsou použity zejména údaje o nárůstu zaměstnanosti, které přímo zprostředkovaně či katalyticky souvisejí s rozvojem letecké dopravy.

Jednotlivé případové studie reprezentují určité typy měst, které se odlišují především dynamikou nárůstu objemu letecké dopravy. Brno reprezentuje typ města s výrazným potenciálem poptávky po letecké dopravě, která je uspokojována na okolních letištích (Praha, Vídeň). Zhoršená globální dostupnost Brna leteckou dopravou zároveň podvazuje rozvoj určitých typů ekonomických aktivit ve městě. Jedná se zejména o aktivity s vysokou přidanou hodnotou, pro které má město všechny předpoklady.

Bratislava, resp. zdejší letiště, je vnímáno jako sekundární město, resp. letiště jednak kvůli počtu obyvatel, ale také díky blízkost Vídně. Zároveň reprezentuje letiště, kde došlo ve sledovaném období jak k nárůstu, tak i ke znatelnému poklesu přepravených cestujících. Na příkladu Bratislavy je snahou zjistit, jestli tyto výkyvy v počtu cestujících nějakým způsobem ovlivnily zaměstnanost v rámci letiště. Vliv na ostatní faktory je vzhledem k blízkosti vídeňského letiště málo významný.

V rámci regionu V4 narostl nejvíce objem letecké dopravy u sekundárních letišť v Polsku. A to jak absolutně, tak i relativně (viz tabulka č. 4 + obrázek č. 14). Jádrem aplikační části jsou případové studie vybraných polských měst (zejména Krakov, Gdaňsk a další). Tato letiště slouží jako příklad, kde v souvislosti s nárůstem objemu letecké dopravy došlo i k nárůstu pracovních příležitostí vázaných přímo či nepřímo na rozvoj letecké dopravy. Důraz bude kladen na analýzu nejen kvantity, ale i kvality takto vytvořených pracovních příležitostí. Jistou výjimkou je případová studie Letiště Praha. I když u velkých měst je průkaznost vlivu letecké dopravy díky značnému aglomeračnímu efektu<sup>20</sup> na jejich ekonomiku obtížnější,

---

<sup>20</sup> aglomerační efekt (aglomerační úspory) je charakteristický pro města, kde v souvislosti s koncentrací výrobních prostředků dochází k úsporám z rozsahu, podle klasické lokalizační teorie A. Webera (Matoušková a kol., 1995).



lze tento vliv v případě Prahy díky velmi kvalitní datové základně poměrně dostatečně prokázat.

### **5.1 Region V4 a letecká doprava**

Středoevropský prostor lze charakterizovat jako homogenní region co do ekonomické vyspělosti, institucionální základny a migračního potenciálu. Hospodářství zemí střední Evropy procházelo podobným vývojem a dnes je možné spatřovat v mnoha jeho oblastech značné podobnosti. Zejména v posledních letech se rozdíly mezi jednotlivými zeměmi zmenšují. To vytváří spolu s institucionálními podmínkami<sup>21</sup> předpoklady pro podobný vývoj i v letecké dopravě. Například i z pohledu nadnárodních společností je tento prostor vnímán jako jeden celek, pokud jde o investiční příležitosti, typ zákazníka, kulturní zvyklosti a obecně možnosti podnikání. Vzhledem k hlavním leteckým trasám má středoevropský region výhodnou polohu, jelikož je přirozenou spojnicí mezi západní a východní Evropou. V rámci zemí střední Evropy, zejména středovýchodní Evropy (SVE), je možné sledovat výrazný nárůst objemu letecké dopravy po roce 2004, kdy došlo k rozšiřování Evropské Unie a mezi nově přistoupivšími státy byly mimo jiné země středovýchodní Evropy.

V souvislosti s uvolněním, resp. liberalizací tamních leteckých trhů, došlo k rozšíření fenoménu nízkonákladového létání i do tohoto prostoru. Ve spojení s nárůstem letecké dopravy, především v segmentu nízkonákladových přepravců, došlo v zemích SVE k překreslení mapy letecké dopravy. Tento jev je nejmarkantnější v případě Polska, kde došlo k dynamickému nárůstu objemu přepravy na všech, do té doby málo významných letištích, a to převážně v souvislosti s nízkonákladovou leteckou dopravou. Uvedený trend ilustruje obrázek č. 14. Růst přepravních výkonů se projevil i ve vnímání letecké dopravy jako silné stránky regionů s lokalizovaným letišťem. Po roce 2004 došlo k rozvoji letecké infrastruktury v rámci všech využívaných letišť. Letecká doprava přinesla i další investice do regionů a ovlivnila širokou škálu ekonomických aktivit.

---

<sup>21</sup> vstup do EU, deregulace letecké dopravy apod.

Tabulka č. 4. Nárůst letecké dopravy v zemích V4 v období let 2004 - 2012 (v tis.).

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2004 – 2012 (v %)	2004 – 2012 (v tis.)
<b>Česká republika</b>	10 154	11 367	12 329	13 267	13 644	12 571	12 427	12 651	11 742	<b>116</b>	<b>1 588</b>
<b>Maďarsko</b>	6 407	7 950	8 284	8 580	8 430	8 081	8 175	8 885	8 430	<b>132</b>	<b>2 023</b>
<b>Polsko</b>	6 092	7 080	13 546	17 157	18 730	17 092	18 433	20 635	21 791	<b>358</b>	<b>15 699</b>
<b>Slovensko</b>	1 124	1 567	2 153	2 265	2 600	1 952	1 888	1 808	1 563	<b>139</b>	<b>439</b>

Zdroj: EUROSTAT, 2014

## 5.2 Společná charakteristika letecké dopravy v regionu V4

Země V4 jsou tradičně tranzitními státy, především co se týká pozemní dopravy. V rámci Evropy převládá přeprava ve směru západ – východním, významné je však i spojení sever – jih, především v případě Polska, které spojuje oblast Pobaltí se Střední Evropou. Česká republika a Slovensko je v rámci Střední Evropy díky jejich výhodné poloze doslova předurčuje do role tranzitního státu a to zejména západ – východním směru, na Moravě a v případě západního Slovenska ve směru severo – jižním. V Maďarsku dominuje doprava ve směru severo – jižním. Dále se jedná o oblast spojující Střední Evropu s Balkánem a Východní Evropou. V oblasti centrální Evropy jsou tedy státy V4 ideálním místem pro pohyb obyvatel, zboží a služeb. Strategická poloha těchto zemí je pozitivně vnímána i orgány státní správy stejně jako důležitost letecké dopravy pro jejich ekonomiku (www.mmr.cz, 2014; www.mindop.sk, 2014).

Letecká doprava v zemích V4 zaznamenává v posledních letech nárůst i výkyvy v souladu s celosvětovými trendy. Tato situace byla ovlivněna mnoha faktory. Stěžejním momentem byl vstup zemí V4 do Evropské Unie v roce 2004, po kterém došlo k výraznému nárůstu objemu letecké dopravy.

Jediným státem z Visegrádské skupiny, kde došlo ke snížení počtu letecky přepravených cestujících, je Slovensko. Zde byl trh letecké přepravy významně ovlivněn nejprve vznikem a posléze zánikem tamní nízkonákladové letecké společnosti Sky Europe Airlines. Tato byla hnací silou rozvoje letecké dopravy na Slovensku a vygenerovala novou vlnu poptávky po letecké dopravě. Cílem společnosti bylo

zatraktivnit leteckou dopravu pro širokou veřejnost. Nabízela tak velmi levné letenky, jejichž cena byla nepřiměřeně nízká. Tato situace nakonec vedla k bankrotu společnosti, jelikož zisky nedosahovaly ani zdaleka provozních nákladů (www.transport.sk, 2014).

Hlavním stimulem letecké dopravy na Slovensku, podobně jako v případě okolních států, se ukázal vstup Slovenska do Evropské unie v roce 2004. Tento fakt v souvislosti s novými možnostmi v rámci cestování přinesl skokový nárůst poptávky po letecké přepravě. Vstup Slovenské republiky do Evropské unie, rozdílné ekonomické podmínky v rámci Evropské unie a zvýšený zájem Slováků o práci v zahraničí a především liberalizace a deregulace leteckého trhu výrazně přispěly k rozvoji nízkonákladových leteckých společností na tamním trhu letecké dopravy.

Jak již bylo řečeno, po roce 2004, kdy došlo spolu s dalšími zeměmi převážně z regionu střední a východní Evropy ke vstupu Slovenska do Evropské unie, zaznamenala tamní letecká doprava dramatický nárůst přepravních výkonů. Převážná část těchto cestujících byla odbavena v rámci bratislavského letiště, které je dominantním hráčem v sektoru letecké dopravy na Slovensku. Letiště Bratislava zaznamenalo podobně jako podobná letiště v regionu prudký nárůst cestujících v období let 2004 – 2006, kdy jejich počet dosahoval meziročně nárůstu v průměru o 60 %. V tomto období poptávka po letecké dopravě rostla a důsledkem byl mimo jiné vstup zahraničních dopravců na slovenský trh. Nejvýznamnější byla v tomto smyslu společnost Ryanair, která výrazně rozšířila nabídku leteckých spojení v rámci Evropské unie. Toto rozšíření nabídky nových leteckých linek nízkonákladových přepraveců však nebylo doprovázeno obdobným rozvojem letecké sítě klasických přepraveců. Nabídka leteckých spojení z Bratislavy byla prioritně zaměřená na klientelu využívající služeb nízkonákladových přepraveců, což přinášelo negativní dopady na fungování relativně malého leteckého trhu. Podíl tradičních síťových přepraveců obsluhujících bratislavské letiště fakticky klesal a stále méně uspokojoval požadavky cestujících. Dalším negativním vlivem byla změna vnímání letecké dopravy, kdy si mnozí cestující zvykli na nabídku letenek za velmi nízké ceny, které pro většinu dopravců zdaleka nejsou zárukou rentability provozovaných linek.

V rámci České republiky je co do objemu přepravy i co do exkluzivity pro letecké přepravce dominantní Mezinárodní letiště Václava Havla Praha. Toto letiště výrazným způsobem vytváří mezinárodní konkurenceschopnost České republiky na poli letecké dopravy, jelikož tato je ovlivněna mimo jiné vyspělostí letecké dopravy spolu

se schopností nabízet atraktivní podmínky a profit v rámci tržního prostředí. Letiště Václava Havla se svými zhruba 11 – 12 miliony ročně odbavenými cestujícími je plně srovnatelné s konkurenčními letišti ve středoevropském prostoru. V kontextu mezinárodního srovnání co do přepravních výkonů je ruzyňské letiště řazeno mezi letiště střední velikosti (www.prg.aero.cz, 2014).

Význam Letiště Václava Havla je dán zejména bezprostřední blízkostí Hlavního města Prahy, která je politickým, ekonomickým i sociálním centrem České republiky. Značná institucionální a obchodní centralizace v rámci České republiky spolu s prostředím vytvářeným tamním etablovaným regionem napomáhají k prosperitě letiště. Tato klíčová pozice vytváří potenciál pro vysoké přepravní výkony ruzyňského letiště, které zaznamenává více než 90% podíl na objemu letecké dopravy v České republice (www.prg.aero, 2014).

Další významnější mezinárodní letiště v České republice (Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice) stále nedosahují takového počtu přepravených, aby se alespoň přiblížily přepravním výkonům pražského ruzyňského letiště. Jejich význam však postupně narůstá. Důležitosti dochází jednak v souvislosti s růstem počtu na nich operujících přepraveců, převážně nízkonákladových, dále také s počtem provozovaných linek. Ačkoliv tato letiště utvářejí výraznou menšinu v rámci relativního podílu na letecké dopravě v České republice, tento fakt je dán naprostou převahou ruzyňského letiště, které bylo vždy velmi dominantním hráčem. V obecné rovině sice nejsou natolik výrazná, jejich klíčová role však spočívá především ve významu pro regionální ekonomiku. Tato menší letiště jsou tedy důležitá zejména v regionálním měřítku. Odborná veřejnost i orgány státní správy zdůrazňují význam letecké dopravy pro ekonomiku a zaměstnanost, přičemž největší dopad má zejména na regiony v blízkém okolí letišť (www.mmr.cz, 2014).

V souvislosti s leteckou dopravou v Maďarsku je nutné zmínit, že tamnímu trhu letecké dopravy dominuje jedno centrální letiště. Letiště Ferihegy v Budapešti (Letiště Ference Liszta Budapešť) je natolik významné, že ostatní letiště v rámci Maďarska plní víceméně pouze doplňkovou roli<sup>22</sup>. Letiště v Budapešti dosahuje v rámci Maďarska 99% podílu v rámci osobní letecké přepravy a to jak v roce 2013, tak i v uplynulých deseti letech. V roce 2013 bylo v rámci letiště odbaveno celkem 8 520 880 pasažérů, což z něj podle počtu přepravených činí čtvrté nejrušnější letiště ve Střední Evropě

---

<sup>22</sup> Dalšími letišti v Maďarsku jsou letiště v Györu, Debrecínu, Pécsi a Letiště Balaton (Keszthely).

po letištích ve Frankfurtu, Vídni a Praze (www.bud.hu, 2014).

Letecká doprava v Maďarsku, resp. na letišti v Budapešti byla zásadním způsobem ovlivněna krachem společnosti Malév v roce 2012. Společnost Malév byla maďarským národním přepravcem a její podíl na objemu přepravy v rámci letiště v Budapešti byl před ukončením činnosti více než 40 %. Dnes její pozici přebrali nízkonákladové letecké společnosti, v čele s maďarskou společností Wizz Air a lídrem v nízkonákladovém segmentu, společností Ryanair (www.bud.hu, 2014).

Situace v rámci letecké dopravy v Maďarsku není předmětem aplikační části z několika důvodů. Hlavním je naprostá dominance letiště Budapešť a jeho rozsáhlá spádová oblast jednak v rámci státu, ale i okolních regionů. Výrazné ovlivnění blízkostí metropolitního centra (Budapešti) je pro účely této práce nežádoucí a vlivy letecké dopravy na ekonomiku regionu by nemohly být relevantně prokázány. Dalším důvodem pro nezařazení je nedostatek relevantních studií v anglickém jazyce a nedostatek datové základny.

Polsko představuje region, ve kterém došlo v posledních letech k nejvýraznějšímu nárůstu letecké dopravy, jak z absolutního, tak i relativního hlediska (tabulka č. 4). Letecká doprava v Polsku prodělala zásadní změny v souvislosti se vstupem nízkonákladových leteckých společností na tamní trh. Rozšíření fenoménu nízkonákladového létání ovlivnilo přepravní výkony na všech do té doby málo využívaných regionálních letištích. Trh letecké dopravy v Polsku je co do počtu přepravených cestujících největší ze sledovaných států skupiny V4. Počet přepravených v rámci Polska je dokonce vyšší, než celkový absolutní součet počtu přepravených v ostatních státech V4 (rok 2012).

Detailní charakteristika letecké dopravy v Polsku by obsahově přesahovala rámec této práce. V souvislosti se změnami, ke kterým došlo díky nárůstu letecké přepravy v Polsku, však tamní letiště poskytují relevantní výpovědní hodnotu o vlivech letecké dopravy na regionální a lokální rozvoj.

V regionu střední a východní Evropy je očekáván výrazný nárůst letecké dopravy. Další rozvoj letecké dopravy zde ale naráží na nedostatečné kapacity letišť. Dle odhadů agentury Eurocontrol se v roce 2030 nebude moci uskutečnit více než 2 miliony poptávaných letů, a to z důvodu nedostatečné kapacity letišť a jejich

přistávacích drah<sup>23</sup>. S touto nedostatečnou kapacitou rovněž souvisí možné krizové scénáře v podobě častých zpoždění letů a souvisejících problémů, zapříčiněných nedostatkem rezervní kapacity odbavovacích systémů, systémů řízení letového provozu a letištní infrastruktury (www.eurocontrol.int, 2014). Počet přepravených v rámci letecké dopravy by se za toto období měl oproti současnému stavu více než zdvojnásobit (www.eurocontrol.int, 2014; www.aci-europe.org, 2014).

Navzdory dočasným výkyvům způsobených klesající poptávkou po letecké dopravě, například v důsledku světové hospodářské krize, lze v nejbližších dvaceti letech očekávat výrazný nárůst objemu letecké dopravy, jak v celosvětovém, tak v evropském měřítku. Podle organizace Eurocontrol by v regionu střední a východní Evropy měla letecká doprava růst průměrným tempem 3,5 % ročně (www.eurocontrol.int, 2014; www.aci-europe.org, 2014).

V souvislosti s neustále se zvyšujícím počtem celkově přepravených pasažerů bude pravděpodobně k nárůstu přepravních výkonů docházet v Polsku. Polsko je jedinou zemí skupiny V4, která vykazuje neustálý nárůst civilní letecké dopravy. Oproti tomu situace na Slovensku je opačná, resp. dochází zde k poklesu přepravních výkonů. Tato situace je ovlivněna několika faktory, především pádem společnosti Sky Europe Airlines či. Vliv na pokles letecké dopravy v rámci Slovenska má však i využívání letišť v okolních státech, převážně letišť v jižním Polsku či letišť ve Vídni, které je pro slovenskou leteckou dopravu významným konkurentem.

V rámci České republiky lze očekávat, že i nadále bude směřovat nejvíce letů do Prahy, jelikož nejdůležitějším článkem letecké infrastruktury v České republice je bezesporu letiště v Ruzyni, které nyní zajišťuje více než 90 % veškerého objemu letecké dopravy v ČR. Obdobnou situaci lze očekávat v případě Maďarska, kde je ještě více posílena pozice letiště v Budapešti, které dnes z relativního hlediska odbavuje 99 % všech cestujících přepravených v rámci Maďarska a tento trend bude podle všech predikcí pokračovat i v budoucnu (www.bud.hu, 2014; www.prg.aero.cz, 2014)<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Např. v ČR zůstane v roce 2030 více než 11 % poptávky po letecké dopravě v ČR neuspokojených. (www.aci-europe.org, 2014).

<sup>24</sup> Zde je nutné poukázat na mezinárodní závazek ČR k ostatním členům EU. ČR se v rámci společné dopravní politiky EU zavázala zajistit dostatečnou letištní kapacitu pro další rozvoj letecké dopravy. Většinou této kapacity disponuje právě Praha, resp. ruzyňské letiště (www.prg.aero.cz, 2014).

## 6 PŘÍPADOVÁ STUDIE PRAHA

V současné době je Letiště Václava Havla Praha jedním z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v regionu města Prahy a jeho okolí. Dle dostupných údajů podporuje letecká doprava na Letišti Praha 40 tisíc pracovních míst v regionu. Z vyjádření poskytovaných společností Letiště Praha prostřednictvím tiskových zpráv dnes pracuje v areálu letiště a v souvisejících odvětvích více než 17 000 lidí. Drtivá většina těchto pracovníků dojíždí do zaměstnání z blízkého okolí ([www.prg.aero.cz](http://www.prg.aero.cz)).

Kromě pracovních míst přímo v areálu letiště jeho provoz podporuje nepřímo činnost celé řady dodavatelů zboží a služeb, a tím i další zaměstnanost v tomto sektoru ekonomiky. Příjmy ze všech letišťem přímo či nepřímo vyvolaných aktivit zvyšují poptávku po dalším zboží a službách v ekonomice, a tím i po dalších pracovních místech. Takto působící „*katalytické*“ vlivy letecké dopravy jsou de facto nekvantifikovatelné, jelikož dosah těchto vlivů v rámci ekonomických činností navázaných na provoz letiště je možné posoudit pouze v teoretické rovině. V tomto smyslu je znovu důležité zmínit kvalitativní rozdělení pracovních míst, čili čím sofistikovanější charakter pracovních míst, tím komplexnější (a složitější) je podmíněnost jejich tvorby a letecká doprava (globální nebo evropská dostupnost města) zde hraje sice velmi důležitou, ale zdaleka ne jedinou proměnnou.

Za rok 2013 bylo na Letišti Praha přepraveno celkem 10 974 196 pasažérů. V hypotetické rovině a v souladu s teoretickým rámcem této práce by mělo tempo růstu počtu zaměstnanců odpovídat změnám v počtu přepravených cestujících. Z dostupných informací lze dojít k pozoruhodnému zjištění, a to že počet přímo zaměstnaných pracovníků na letišti odpovídá v některých letech změnám objemu přepravených, ale v jiném období těmto změnám neodpovídá ([www.prg.aero.cz](http://www.prg.aero.cz), 2014). To lze v případě Prahy zdůvodnit volnějším vztahem mezi počtem přepravených a katalytickým vlivem na počet pracovních míst a zejména podstatně složitější podmíněností tohoto vztahu (jak už bylo zmíněno v analytické části).

Tabulka č. 5. Změny v počtu přepravených cestujících a počtu zaměstnanců  
na Letišti Praha v období let 2003 – 2013.

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>přímý počet zaměstnanců</b>	1 658	1 709	2 152	2 255	2 324	2 415	2 300	2 200	2 360	2 520	2 702
<b>nepřímý počet zaměstnanců</b>	*	*	*	*	*	*	15 000	15 000	16 000	16 000	17 000
<b>počet přepravených (v tis.)</b>	7 463	9 696	10 777	11 581	12 436	12 631	11 643	11 557	11 789	10 808	10 974

\* údaj není k dispozici

Zdroj: www.prg.aero.cz, 2014

### 6.1 Přímá zaměstnanost

Při vzájemném srovnání uvedených statistických údajů je dále nutno konstatovat, že počet zaměstnanců ve zkoumaném období, až na výjimky v letech 2009 a 2010, zaznamenává stálý růst. K tomuto nárůstu dochází i přes snížení celkového počtu přepravených pasažérů, ke kterému dochází koncem „rekordního“ roku 2008, kdy ruzyňské letiště zaznamenalo doposud nejvyšší počet přepravených cestujících za jeden rok. V rámci kvantitativní analýzy nelze srovnáním počtu přepravených cestujících s počtem zaměstnanců, resp. změn těchto statistických údajů, jednoznačně definovat závislost přímé zaměstnanosti na Letišti Praha na změnách objemu letecké přepravy. V rámci ruzyňského letiště dochází k růstu počtu pracovníků i přes změny objemu letecké přepravy v negativním slova smyslu.

V souvislosti s teoretickými poznatky i s údaji zveřejňovanými společností Letiště Praha je pro účely této práce relevantní rovněž vliv letecké dopravy v rámci existence ruzyňského letiště na tamní trh práce. Jinými slovy je důležité věnovat se mimo přímo vytvářené pracovní příležitosti v prostoru letiště i pracovním příležitostem v jeho okolí.

### 6.2 Nepřímá zaměstnanost

Závěry ohledně nepřímo vytvořených pracovních příležitostí či dokonce pracovních pozic vzniklých v odvětvích navázaných na existenci letecké



dopravy v regionu lze jen velmi obtížně definovat<sup>25</sup>.

S odkazem na publikované informace ve výročních zprávách ruzyňského letiště či ze závěrů konferencí pořádaných odbornými organizacemi, zaměřujícími se na problematiku vlivu letecké dopravy na ekonomiku, a v neposlední řadě z údajů poskytovaných orgány státní správy lze leteckou dopravu jako odvětví charakterizovat jako jeden z hlavních faktorů vedoucích k ekonomickému rozvoji regionu v okolí ruzyňského letiště.

Podle výše uvedených zdrojů přispívá provoz letiště k vytváření desítek tisíc pracovních příležitostí v celé škále odborných i neodborných sférách pracovních činností. Je však nutné charakterizovat tyto typy činností z hlediska jejich náročnosti na kvalifikovanou pracovní sílu. Co se týká nekvalifikovaných pracovních příležitostí, resp. typů zaměstnání nevyžadujících vysokou odbornost a kvalifikaci, tyto činnosti jsou obvykle závislé na letecké dopravě i na velikosti jejím provozu, resp. jeho změnám. Jde-li o typově podpůrné pracovní činnosti napojené na leteckou dopravu (cargo, servis letadel, ubytovací a gastronomické služby atd.), dochází v rámci zaměstnanosti v těchto odvětvích ke korelaci vzhledem k letecké dopravě a jejím změnám (ACARE, 2014).

Spojitosť výše uvedených podpůrných činností s leteckým provozem je logická a přímo vyplývá z charakteru letecké dopravy v rovině klasického průmyslově-dopravního odvětví. V této souvislosti vytváří letecká doprava potenciál pro růst jednak přímo zaměstnávaných pracovníků letiště a dále na ni navázaných pracovních příležitostí, avšak bez vysoké přidané hodnoty či dalších důležitých efektů pro danou oblast. Jinými slovy, tyto činnosti jsou logicky závislé na nárůstu letecké dopravy, resp. určité velikosti provozu, na rozdíl od výše dokázané „nezávislosti“ změn v objemu letecké dopravy a přímo zaměstnaných pracovníků letiště. V tomto ohledu není elasticita vztahu mezi počtem zaměstnanců a počtem přepravených příliš velká; ať odbaví letiště málo nebo hodně pasažérů, letiště a jeho zázemí musí být stále udržováno v provozu určitým počtem pracovníků, podobně jako např. u železniční i silniční sítě.

---

<sup>25</sup> Uvedené poznatky je nutné často prezentovat pouze v teoretické rovině, jelikož neexistují relevantní statistiky specificky zaměřené na nepřímo vytvářená pracovní místa, resp. na zaměstnanost napojenou na leteckou dopravu v oblasti okolí letiště. Zveřejňované údaje často působí jako hrubý odhad a skutečná situace je často předpokládána.

S tímto faktem souvisí prahová teorie, resp. technologické bariéry (technická infrastruktura a její kapacity). Nutnost zaměstnat více pracovníků v souvislosti s nárůstem objemu přepravených není záležitost postupně se zvyšující, ale probíhá skokově. Až při překročení určité hranice je dosavadní infrastruktura nedostačující a je nutné zvýšit její přepravní kapacitu a zaměstnat další pracovníky. Jinými slovy jak zvýšení tak snížení počtu cestujících v rámci určitého prahu nemá vliv na celkový počet zaměstnanců, ale pod či nad určitým prahem se jejich počet skokově zvýší, či sníží.

Ačkoliv letecká doprava podporuje vznik a existenci mnoha typů pracovních příležitostí, je nutné věnovat pozornost specifickým typům činností, které v souvislosti se svým vlivem poskytují větší přidanou hodnotu pro oblast svého působení. V této souvislosti jsou stěžejní výzkumná centra zaměřená na technologický vývoj, a to jak v rámci leteckého průmyslu, tak i v jiných sektorech hospodářství a podobná vysoce odborná pracoviště. Uvedené příklady odborných činností vyžadují vysoce kvalifikovanou pracovní sílu a profesionální zázemí, včetně rychlého a flexibilního spojení pomocí letecké dopravy. Právě interakce se světovými či zahraničními centry výzkumu či sofistikovaných služeb je klíčová v rámci lokalizace těchto činností (ACARE, 2014).

Tyto specifické pracovní příležitosti je možné dále vnímat jako strategicky důležité pro ekonomiku regionu, jelikož poskytují výrazně vyšší prostředky odváděné do místních rozpočtů. Na existenci těchto průmyslových odvětví jsou závislé mnohé další služby a činnosti, které v souhrnu poskytují mnohem větší ekonomický přínos (v relativním slova smyslu) pro daný region. Dále jsou významné také z hlediska vysoké přidané hodnoty a do jisté míry také exkluzivity. Jejich role v rámci konkurenceschopnosti pražského regionu je tedy nesporná.

Právě tyto specifické a sofistikované pracovní činnosti jsou charakteristické pro návaznost na leteckou dopravu. S odkazem na teoretické poznatky lze v tomto smyslu souhlasit s významem letecké dopravy na existenci specifických pracovních příležitostí, které by zde bez letecké dopravy vůbec nebyly. V návaznosti na teoretické poznatky uváděné v dřívějších pasážích této práce lze v tomto smyslu plně souhlasit se závěry Letiště Praha i státních orgánů o významu letecké dopravy pro rozvoj a udržení specifických činností, důležitých pro udržení „renomé“ Prahy jako města se zázemím pro vědeckou a výzkumnou činnost a podporou a tvorbou inovací (www.prg.aero.cz, 2014; www.mmr.cz, 2014).

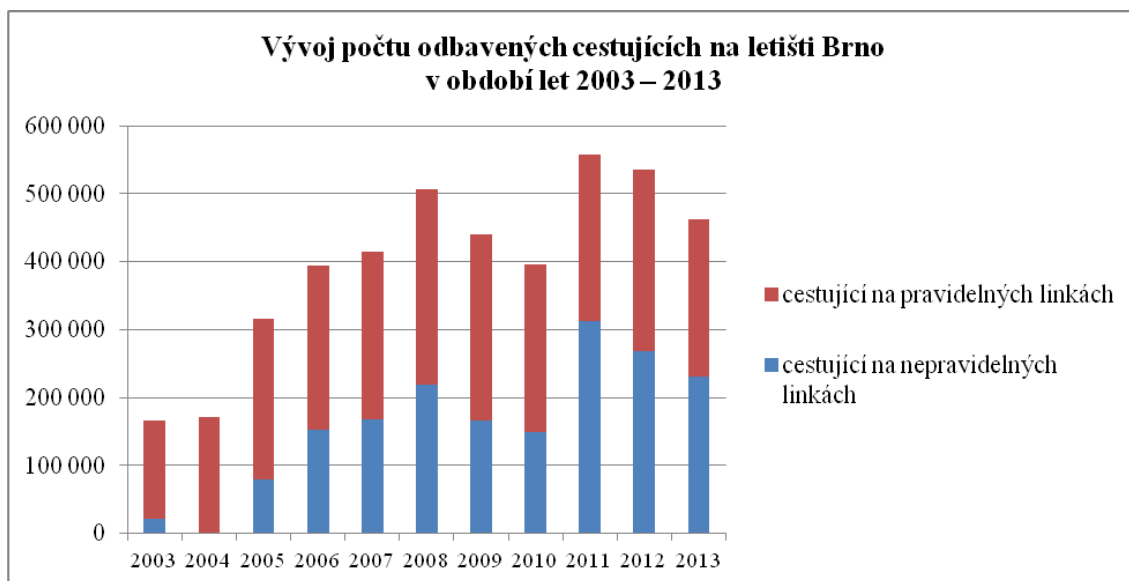
## 7 PŘÍPADOVÁ STUDIE BRNO

Mezinárodní letiště Brno – Tuřany je po Letišti Václava Havla Praha druhé největší letiště v České republice co do počtu přepravených cestujících. Přibližný objem každoročně odbavených pasažérů dosahuje zhruba půl milionu, přičemž v roce 2011 byl zaznamenán největší počet odbavených cestujících v historii letiště, konkrétně 557 952 cestujících (www.brno-airport.cz, 2014).

Tabulka č. 6. Převážní výkony Letiště Brno – Tuřany v období let 2003 – 2013.

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
počet letů	16 596	17 823	16 126	20 105	22 893	29 303	30 513	25 027	26 837	29 885	27 803
počet přepravených	166 142	171 888	315 672	393 686	415 276	506 174	440 850	396 589	557 952	534 968	463 023

Zdroj: www.brno-airport.cz, 2014



Obrázek č. 10. Vývoj počtu odbavených cestujících na letišti Brno v období let 2003 – 2013.

Zdroj: www.brno-airport.cz, 2014

## 7.1 Letecká doprava na Letišti Brno - Tuřany

Do roku 2005 byly doménou brněnského letiště pouze charterové lety. V roce 2005 na toto letiště vstoupil nízkonákladový gigant, společnost Ryanair, a od tohoto období je možné sledovat výrazný nárůst přepravních výkonů<sup>26</sup>. Mimo společnost Ryanair došlo v roce 2010 mimo jiné i ke vstupu další významné nízkonákladové společnosti Wizz Air. V roce 2006 proběhla rozsáhlá rekonstrukce letištní infrastruktury spolu s výstavbou nového terminálu a brněnské letiště se tímto stalo plnohodnotným mezinárodním letišťem, schopným zajistit cestujícím i přepravcům maximální servis (www.brno-airport.cz, 2014).

Dnes je brněnské letiště atraktivní zejména pro nízkonákladové společnosti, ale i pro ostatní aerolinie i charterové přepravce. Letiště Brno-Tuřany je jedním ze středoevropských letišť, která zaznamenává rozvoj především díky nízkonákladovým leteckým společnostem (Ponechal, 2006).

V souvislosti s významem letiště pro město Brno i pro celý region je věnována značná pozornost jeho budoucímu rozvoji. V rámci koncepčních dokumentů a při tvorbě strategií je letecká doprava vnímána jako jeden z klíčových aspektů pro ekonomický rozvoj města a regionu (www.ccrjm.cz, 2014).

## 7.2 Strategie rozvoje města Brna a její vztah k letecké dopravě

Základním dokumentem vymezujícím strategické cíle pro rozvoj města Brna je koncepční dokument Strategie pro Brno<sup>27</sup>. Tento rozsáhlý analyticko-koncepční dokument je strukturován do pěti priorit, z nichž jednu tvoří doprava a dopravní infrastruktura. Dalšími prioritami jsou podle Strategie image města a vnitřní/vnější vztahy, místní ekonomický rozvoj, kvalita života a výzkum, vývoj, inovace a vzdělání (www.brno.cz, 2014).

Dalším strategicky významným dokumentem je Koncepce ekonomického rozvoje města (dále jen KERM). Tento přímo vychází ze Strategie pro Brno a navazuje na hlavní princip postupné přeměny industriální ekonomiky na ekonomiku postavenou na znalostech. Prostřednictvím KERM jsou určovány základní faktory,

---

<sup>26</sup> Na nově vzniklé lince mezi Brnem a Londýnem (Stansted) bylo v prvním roce provozu této linky přepraveno téměř 115 000 cestujících (www.brno-airport.cz, 2014).

<sup>27</sup> Na Zastupitelstvu města Brna byla projednána dne 11. 12. 2012 (www.brno.cz, 2014).

kteře nejvýznamněji zvyšují konkurenceschopnost Brna. Cílem místních autorit je jednak tyto faktory „přímou i nepřímou stimulovat“ a dále dosáhnout stavu, ve kterém „stávající podnikatelské subjekty působící ve městě budou posilovat svou výkonnost a exportní schopnost za významné podpory města. Současně bude Brno natolik atraktivní, aby přilákalo i další exportně orientované podniky a investory“ (www.brno.cz, 2014).

Hlavním cílem expertních skupin pracujících v rámci KERM je vytváření podmínek vedoucích ke „zvyšování konkurenceschopnosti zajišťující růst brněnské ekonomiky“. Jedním ze stěžejních bodů, které výrazně ovlivňují konkurenceschopnost města Brna v mezinárodním kontextu, je zlepšení (globální) dopravní dostupnosti Brna (www.brno.cz, 2014).

Spolupracující zástupci Kanceláře strategie města Brna, zodpovídající za tvorbu KERM, spolu s představiteli významných brněnských firem i se zástupci potenciálních zahraničních investorů dochází k názoru, že „Brno v současné době stále není metropolí, která by byla v porovnání s jinými moderními evropskými metropolemi rychle a komfortně dosažitelná“. Tento fakt způsobuje výraznou nevýhodu pro status města Brna v rámci mezinárodní konkurenceschopnosti i atraktivity. V souvislosti s možným ekonomickým dopadem tento handicap neexistence efektivní dosažitelnosti města brání v uskutečňovaném či v budoucnu možném dalším „přlivu přímých zahraničních investic, profilace města jako kongresové destinace, migraci pracovní síly, rozvoji turistického ruchu a v neposlední řadě i z hlediska budoucího udržení již alokovaných tuzemských i zahraničních investic ve městě.“ (www.brno.cz, 2014).

V rámci teorie o konkurenceschopnosti měst a regionů docházejí i v souvislosti s KERM zástupci odpovědných orgánů města Brna ke shodě, přičemž globální dostupnost Brna je podle jejich názoru základním parametrem pro umožnění zvyšování konkurenceschopnosti města. V tomto směru ovlivňuje zvýšená globální dostupnost města mimo jiné úsporu času a snížení transakčních nákladů potřebných pro umístění dalších investic do města i regionu (www.brno.cz, 2014).

Přiliv investic do regionů a měst, které jsou hnacím motorem jejich ekonomického rozvoje, souvisí mimo jiné s dnešní globalizací světové ekonomiky. Tato vytváří vysoce konkurenční prostředí, resp. intenzivnější soutěž států, měst a regionů o přilákání nových investic, resp. kapitálu, jehož základní vlastností je mobilita. V souladu s teoretickými poznatky je nutné připomenout lokalizační kritéria

v rámci investiční činnosti. Mimo investiční pobídky ze strany státu a regionů jsou dnes investoři při rozhodování o lokalizaci svých nových investičních záměrů ovlivňováni mimo jiné jejich dostupností v rámci globální přepravní sítě (www.brno.cz, 2014; Wokoun a kol., 2008).

Jedním z dalších pozitivních faktorů, které jsou schopny přispět k ekonomickému rozvoji Brna a okolních regionů, jsou procesy v návaznosti na jeho základní funkční kvalitu. V tomto smyslu se jedná o podporu tzv. „*mobilních faktorů úspěchu*“, spočívajících především v „*měkkých procesech*“ než ve „*tvrdých investicích*“. V souladu s obecně známými principy „*nenáročnosti*“ investic do dopravních cest u letecké dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy je tento přístup aplikován i v rámci KERM či Strategie pro Brno (www.brno.cz, 2014).

### **7.3 Dostupnost města Brna leteckou dopravou**

Město Brno, druhé největší město České republiky, a pól ekonomického rozvoje mezinárodního významu bývá často charakterizováno jako destinace, jejíž silnou stránkou je výhodná poloha. Poloha města je proto vnímána jako rozhodující pozitivní aspekt i v rámci SWOT analýz prováděných při tvorbách strategických dokumentů rozvoje města (www.brno.cz, 2014).

Zatímco poloha je vlastnost daná a neměnná, dostupnost měst je vlastnost získaná, proměnná a ovlivnitelná koncepcemi, strategiemi a politikami a z nich vyplývajícími infrastrukturálními investicemi z veřejných či soukromých zdrojů.

Prostřednictvím KERM byly identifikovány faktory, které zásadním způsobem zvyšují konkurenceschopnost města jako investiční destinace. Dále ze strany města došlo k formulování možných způsobů, jak tyto faktory přímo i nepřímo stimulovat. V KERM bylo konstatováno, že je žádoucí, aby „*směna vytvářených hodnot a produktivního kapitálu v Brně probíhala na zlepšující se infrastrukturní základně jak ve smyslu tradičním (technická a dopravní infrastruktura) tak ve smyslu moderním (sociální a podnikatelská infrastruktura)*“ (www.brno.cz, 2014).

V souladu s výše uvedenými tvrzeními je důležité posuzovat dostupnost Brna zejména v kontextu místního ekonomického rozvoje a konkurenceschopnosti města. Mezinárodní dostupnost Brna je vytvářena prostřednictvím silniční a železniční sítě a prostřednictvím leteckých linek. Zatímco silniční a železniční síť představuje dominantní infrastrukturální platformu z hlediska přepravy nákladu, z hlediska přepravy

osob konkuruje automobilové a železniční přepravě letecká doprava. Tato je významná zejména při hodnocení dostupnosti Brna v mezinárodním kontextu v souvislosti s potřebou mobility osob. Z hlediska přínosu pro ekonomický rozvoj města i regionu je stěžejním faktorem zvýšená mobilita těch osob, které jsou napojeny na odvětví a služby vytvářející vysokou přidanou hodnotu, resp. tzv. mobilita elit.

Mimo dostupnost samotného města je nutné poukázat na potenciál zvýšené dostupnosti celého regionu, či regionů přilehlých. Město Brno nabízí mimo jiné i více než 40 000 pracovních míst obyvatelům jihomoravského kraje. Na druhou stranu, velká část jihomoravského kraje (a také část střední Moravy) poskytuje Brnu demografické, ekonomické, aglomerační, rezidenční a rekreační zázemí a představuje tak spádovou oblast s více než 2 500 000 obyvateli a s více než 600 000 registrovanými podnikatelskými subjekty (www.brno.cz, 2014).

Klíčem k rozvoji globální dostupnosti města je nabídka služeb a přepravní výkony letiště Brno, resp. jejich nárůst. Letiště Brno je v současné podobě schopno přepravit více než 1,4 milionu cestujících ročně, přičemž tato jeho projektovaná kapacita je více než třikrát vyšší, než jeho současný přepravní výkon (cca 460 000 cestujících v roce 2013). Zároveň platí, že celkový počet cestujících ze spádové oblasti letiště unikajících na jiná letiště překračuje zhruba 2-3 krát současný přepravní výkon letiště, přičemž však nepřesahuje jeho celkovou projektovanou kapacitu. Jinými slovy, i kdyby se podařilo získat zpět celých 100 % dosud unikajících cestujících (což je v praxi spíše iluzorní) a tyto cestující bychom přičetli ke stávajícímu přepravnímu výkonu letiště, stále by počet přepravených cestujících celkem nepřesáhl projektovanou kapacitu letiště (www.brno.cz, 2014).

Výše zmíněné závěry dokazují správnou kapacitní úvahu na počátku rozvoje letiště. Letiště Brno bylo koncipováno tak, aby poskytlo rozvojovou rezervu, avšak není předimenzované.

V posledních letech došlo i v rámci brněnského letiště k masivnímu nárůstu počtu linek provozovaných nízkonákladovými leteckými společnostmi a tím i ke zvýšení počtu cestujících. Zároveň však došlo k odříznutí Brna od uzlových letišť s navazujícími síťovými lety, což je podstatné pro rozvoj konkurenceschopnosti města. S tímto souvisí i konektivita letiště v Brně, která je tolik žádaná zejména cestujícími podnikateli a cestujícími, kteří potřebují létat do obchodních destinací v Evropě i v zámorí. Konektivita Brna v rámci síťových leteckých přepravců je dnes v zásadě

nulová, což nepřináší výhody pro město či region v kontextu ekonomického rozvoje. Zlepšení konektivity brněnského letiště je mimo jiné jedním z cílů KERM (www.brno.cz, 2014).

Ve městě Brně i v celém regionu dnes existuje výrazná poptávka po letecké dopravě. Je nutné znovu upozornit na negativní vliv současné neexistence konektivity brněnského letiště s velkými uzlovými letišti. Tento faktor může jednak ovlivňovat preferenci investorů, dále negativně působí na image a konkurenceschopnost města. Nejenom běžní občané, ale hlavně zástupci zahraničních institucí a soukromých ekonomických subjektů jsou stále nuceni využívat jiná letiště (Letiště Václava Havla Praha či Letiště Vídeň – Schwechat), což je jedním z průvodních jevů neexistence konektivity a globální dostupnosti brněnského letiště.

V souvislosti s velkým množstvím podkladů a informací o možnostech rozvoje letecké dopravy v Brně je možné dovodit závěr, že letecká doprava a její kvalita je pro město stěžejním předpokladem dalšího rozvoje. Jak již bylo uvedeno výše, tamní letiště je vnímáno jako vstupní brána nejenom pro investory, ale také pro příliv, resp. vznik nových pracovních příležitostí, které napomohou k ekonomické prosperitě města i regionu.

Lze říci, že situace ohledně letecké dopravy v Brně, resp. vývoj počtu přepravených, souvisí do značné míry s letišti v okolních státech, zejména v Polsku. Objem přepravy je možné charakterizovat jako stagnující, na rozdíl od letišť v Polsku, která dosahují neustálého růstu.

Vzhledem k počtu obyvatel města Brna a velikosti jeho zázemí lze dnešní stav letecké dopravy hodnotit jako neuspokojivý. Ekonomika města by zcela nepochybně dokázala těžit ze zvýšené globální dostupnosti města a většího počtu pravidelných linek. Právě jejich nedostatek je jednou z bariér dalšího rozvoje, když jsou cestující nuceni využívat letiště v okolních státech nebo letiště v Praze. Málo využitý potenciál letecké dopravy v Brně tak v konečném důsledku podvazuje ekonomický rozvoj města.



## **8 PŘÍPADOVÁ STUDIE BRATISLAVA**

Letecká doprava na Slovensku je značně centralizovaná, resp. je výrazným způsobem soustředěna na Mezinárodní letiště Milana Rastislava Štefánika v Bratislavě. Provoz bratislavského letiště tvoří výraznou většinu celkově letecky přepravených cestujících na Slovensku, konkrétně 81 % v roce 2012. Co se týká ostatních letišť na Slovensku, z mezinárodního hlediska jsou mimo bratislavské letiště využívána také letiště v Košicích (v roce 2012 odbavilo 16 % cestujících v rámci Slovenska), Popradu, Žilíně, Piešťanech a Letiště Sliač, které však v souhrnu nedosahují ani zdaleka takových přepravních výkonů, jako letiště v Bratislavě či Košicích ([www.portal.statistics.sk](http://www.portal.statistics.sk), 2014).

Rozvoj letecké dopravy na Slovensku velmi úzce souvisí s dalším rozvojem Letiště M. R. Štefánika Bratislava jako takového. Civilní leteckou dopravu tvoří jednotlivé subjekty, které mají nezastupitelnou úlohu v systému letecké dopravy. Podstatnými a přímými účastníky tohoto systému jsou letecké společnosti, dále provozovatelé letišť a poskytovatelé navigačních služeb. V rámci Slovenska je historickou skutečností, že fungování tamních leteckých společností je slabým článkem v systému letecké dopravy. Mezi lety 1993 až 2009 došlo k postupnému zániku téměř všech leteckých společností registrovaných na Slovensku. Tyto vykonávaly pravidelnou i nepravidelnou přepravu osob a jejich zánik podstatným způsobem ovlivnil situaci na tamním trhu letecké přepravy.

### **8.1 Letecká doprava na Letišti M. R. Štefánika**

Letiště M. R. Štefánika se nachází v ekonomicky nejsilnější části Slovenské republiky a zároveň v rozsáhlé spádové oblasti s přeshraničním dopadem na části Rakouska, Maďarska a Českou republiku.

Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě je v rámci střední Evropy specifickým případem. Vzhledem k poloze Bratislavy, která se nachází v krátké dojezdové vzdálenosti od Vídně, je bratislavské letiště vnímáno jako do jisté míry „záložní“ letiště Vídeňského letiště Schwechat. Letiště v Bratislavě bylo a je využíváno leteckými společnostmi operujícími i na vídeňském letišti a je nutné zmínit jistou formu závislosti přepravních výkonů letiště bratislavského na letišti vídeňském. Je nutné zmínit, že blízkost velkého letiště ve Vídni a částečně i blízkost dalšího velkého

letišť v Budapešti může ovlivňovat rozvojové možnosti letišť v Bratislavě. Jelikož Letiště M. R. Štefánika Bratislava vykonává činnost v rámci regionu, kterému dominuje letiště ve Vídni (Schwechat), které dosahuje přepravních výkonů přes 20 milionů odbavených cestujících za rok<sup>28</sup>, bude vždy ovlivněno jeho provozem. Podobně lze rovněž spatřovat závislost na provozu letišť v Budapešti, které odbavuje cca 7 milionů cestujících ročně a také se nachází v dojezdové vzdálenosti od bratislavského letiště (www.bts.aero, 2014).

Z hlediska osobní letecké přepravy je základním problémem fungování bratislavského letiště fakt, že po rozdělení Československa nedošlo na Slovensku k nastartování procesu vzniku a fungování státní letecké společnosti, jako v případě Českých aerolinií (ČSA) v rámci České republiky. Tato společnost by podobně jako ČSA standardně zabezpečovala obslužnost státu a jeho propojení s okolním leteckým prostorem.

V případě Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě je dále důležité připomenout situaci na leteckém trhu Slovenska spojenou se společností Sky Europe Airlines. Tento nízkonákladový letecký přepravce působil na trhu letecké dopravy v období let 2002 – 2009 a v rámci své činnosti provozoval 44 linek do 30 destinací v 17 zemích. Ačkoliv byl tento nízkonákladový dopravce podle průzkumu společnosti Skytrax, provedeném v období mezi srpnem roku 2007 až červencem roku 2008, nejlépe hodnoceným východoevropským nízkonákladovým přepravcem, společnost hospodařila se ztrátou a 31. srpna 2009 byly zastaveny veškeré lety a v témže období byl vyhlášen konkurz. Situace na poli letecké dopravy na Slovensku byla krachem Sky Europe Airlines velmi negativně ovlivněna. Tento přepravce totiž vytvářel více než 70% podíl na přepravních výkonech Letiště Bratislava (www.transport.sk, 2014).

Ačkoliv bylo působení společnosti Sky Europe Airlines určitým dobrým projektem či pokusem, který nakonec mimo jiné doplatil na počáteční nízkou kupní sílu obyvatel Slovenska, jako zcela kontraproduktivní se ukázalo založení letecké společnosti s účastí státu (Slovenské aerolinie, a. s.), které fakticky deformovalo křehký trh letecké dopravy na Slovensku. Státní Slovenské aerolinie byly uměle vytvořené rozhodnutím Vlády Slovenské republiky v roce 1995 a měly negativní vliv na rozvoj soukromých leteckých společností. Nejasná koncepce této společnosti spolu s neexistencí strategických rozvojových programů a časté administrativní zásahy

---

<sup>28</sup> v roce 2013 odbavilo letiště Vídeň celkem 21 586 320 cestujících (www.viennaairport.com, 2014).

způsobily faktické utlumení pravidelné osobní přepravy v rámci bratislavského letiště. V tomto období začala v rámci bratislavského letiště převažovat nepravidelné letecká přeprava a zvyšování poptávky po pravidelné letecké přepravě bylo kryto nabídkou letů z okolních letišť, zejména z Vídně (www.bts.aero, 2014).

Historicky nejvyššího počtu přepravených cestujících dosáhlo Letiště M. R. Štefánika Bratislava v roce 2008, kdy bylo v rámci letiště odbaveno 2 218 545 cestujících. V souvislosti s výše uvedenými fakty i se stavem letecké dopravy v regionu i ve světě lze konstatovat, že současný propad počtu odbavených cestujících souvisí jednak se všeobecným poklesem využívání letecké dopravy ve světě, s bankrotem společnosti Sky Europe Airlines a transferu cestujících na jiná letiště s ohledem na pokles počtu spojení a obsluhovaných destinací z Letiště v Bratislavě (www.bts.aero, 2014). Počet přepravených cestujících na Letišti M. R. Štefánika Bratislava v období let 2003 – 2013 je obsahem tabulky č. 7.

## 8.2 Letiště M. R. Štefánika a jeho vliv na ekonomiku

Letiště v Bratislavě je důležitým hráčem v rámci letecké dopravy na Slovensku a rovněž i v souvislosti s ekonomikou města Bratislavy. V souvislosti se zaměřením této práce je mimo jiné cílem této kapitoly zjistit vliv dopravní dopravy, resp. jejich změn v daném časovém období, na zaměstnanost v rámci letiště.

V této rovině byla podle údajů ze zveřejňovaných výročních zpráv bratislavského letiště sestavena tabulka č. 7, která reflektuje vývoj objemu přepravy spolu s počtem přímo zaměstnaných pracovníků letiště (ve sledovaném období let 2003 – 2013).

Tabulka č. 7. Přepravní výkony Letiště M. R. Štefánika Bratislava a počet přímo zaměstnaných pracovníků letiště v období let 2003 – 2013.

rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>přímý počet zaměstnanců</b>	367	489	554	627	673	695	630	601	601	600	603
<b>počet přepravených</b>	480 203	893 614	1 326 493	1 937 642	2 024 142	2 218 545	1 710 018	1 665 704	1 585 064	1 416 010	není k dispozici

Zdroj: výroční zprávy Letiště M. R. Štefánika Bratislava

### 8.3 Přímá zaměstnanost Letiště M. R. Štefánika Bratislava

Ve sledovaném období let 2003 – 2013 dochází na Letišti M. R. Štefánika Bratislava k výrazným změnám počtu přepravených cestujících i počtu přímo zaměstnaných pracovníků letiště (viz tabulka č. 7).

Nejvyššího počtu přímo zaměstnaných na letišti v Bratislavě bylo dosaženo v roce 2008, kdy tento dosahoval hodnoty 695 pracovníků. V témže roce došlo v rámci tohoto letiště k nejvyššímu počtu odbavených cestujících, konkrétně bylo přepraveno celkem 2 218 545 cestujících.

V období před rekordním rokem 2008 docházelo k nárůstu přepravních výkonů letiště i k nárůstu počtu přímo zaměstnaných pracovníků letiště. V období po roce 2008 došlo k poklesu počtu přepravených a současně i k poklesu přímo zaměstnaných pracovníků letiště.

V rámci kvantitativní analýzy srovnáním počtu přepravených cestujících s počtem přímo zaměstnaných pracovníků letiště v Bratislavě, resp. změn těchto statistických údajů, lze definovat závislost přímé zaměstnanosti na Letišti M. R. Štefánika Bratislava na změnách objemu letecké přepravy. V případě letiště v Bratislavě lze sice spatřovat jistou korelaci počtu přímo zaměstnaných pracovníků a počtu přepravených, i v tomto případě je však nutné uvést vliv tzv. prahové teorie, jenž se projevuje ve snížení či zvýšení počtu pracovníků při překročení určitého prahu v rámci přepravních výkonů. V případě letiště v Bratislavě se jedná o pokles počtu přímo zaměstnaných pracovníků letiště z necelých 700 na 600 v průběhu pěti let, což v souhrnu není příliš významné pro letiště jako takové. Tato situace je v rozporu s trendy na jiných letištích, kde docházelo k setrvalému růstu počtu přímo zaměstnaných pracovníků letiště. Příčinou je jednak snižování počtu přepravených v rámci letiště a jednak souvislost s tzv. prahovou teorií (viz výše), kdy ke snížení či zvýšení určité hodnoty (zde počtu přímo zaměstnaných) dochází až při překročení určité hladiny (v tomto případě počtu odbavených), která se projeví skokovým snížením, resp. zvýšením počtu přímo zaměstnaných.

Na tomto místě je však znovu nutné uvést výraznou závislost bratislavského letiště na letišti ve Vídni. Jelikož bratislavské letiště leží ve spádové oblasti letiště Vídeň – Schwechat a je vnímáno jako jeho záložní letiště, je vymezení nepřímých a zvláště pak katalytických vlivů značně ovlivněno situací na vídeňském letišti.

## 8.4 Letiště M. R. Štefánika Bratislava a jeho další rozvoj

Rozvoj Letiště M. R. Štefánika Bratislava je jednou ze stálých priorit Vlády Slovenské republiky. Problematika rozvoje letiště náleží do působnosti Ministerstva dopravy, výstavby a regionálního rozvoje Slovenské republiky (dále MDVRR SR), které se podílí na vytváření koncepčních dokumentů a strategií rozvoje.

V současné době je dle MDVRR SR rozvoje bratislavského letiště vnímán jako dlouhodobý proces, investičně velmi náročný a vyžadující dlouhodobou koncepci. Vybudování konkurenceschopného letiště v podobě, ve které je schopno nabídnout srovnatelné služby s podobnými letišti v mezinárodním srovnání vyžaduje mimo velký objem finančních prostředků také značné úsilí ve formě prosazování koncepčních změn (www.mindop.sk, 2014).

Je nepochybné, že letiště v Bratislavě má značný rozvojový potenciál, který plyne jednak z jeho výhodné polohy a dále ze vzrůstajícího potenciálu letecké dopravy na Slovensku v souvislosti se zvyšující se kupní silou slovenského obyvatelstva. Stěžejní je podle prohlášení Vlády Slovenské republiky hlavně to, aby tento rozvojový potenciál byl vhodně usměrňován a aby očekávání v rámci budoucího rozvoje byla realistická tržnímu a vysoce konkurenčním prostředí letecké dopravy. Jednou z reálných možností dalšího rozvoje je využití finančních prostředků ze soukromých zdrojů spolu s rozšířenou spoluprací se soukromým sektorem (význam PPP projektů). Zároveň je však důležité brát na zřetel i případy již uskutečněných privatizací letišť ve středoevropském regionu. Podle zmíněných případů se jeví jako nejvhodnější model „*kombinované vlastnictví*“, které v sobě spojuje výhody obou přístupů. Tento způsob je efektivním zapojením soukromého a státního sektoru a maximálně podporuje výhody privátního přístupu s přístupem státním, resp. s přístupem v rámci veřejného zájmu<sup>29,30</sup> (www.mindop.sk, 2014).

Konkrétními kroky vedoucími k rozvoji Bratislavského letiště je v současné době záměr Vlády Slovenské republiky a MDVRR o zajištění územní rezervy na výstavbu nové vzletové a přistávací dráhy. V budoucnu je dále naplánována celková

---

<sup>29</sup> Výše uvedené priority a přístupy jsou obsaženy ve strategickém dokumentu Národná stratégia regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

<sup>30</sup> Ohledně budoucího rozvoje Letiště Bratislava se stále pracuje s více možnými alternativami, přičemž jednou z nich je jeho dlouhodobý pronájem či vstup soukromého partnera, který by provozoval letiště a investoval do rozvoje jeho infrastruktury (www.teraz.sk, 2013).

rekonstrukce všech přistávacích drah, po jejímž konci by tyto měly splňovat požadavky na maximální zatížení i co se týká největších osobních i nákladních letadel, a to i při maximální vzletové hmotnosti.

Provozovatel letiště společnost Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. vidí svůj potenciál především v oblasti nákladní letecké přepravy a servisních činností, než v dynamickém rozvoji osobní přepravy, který letiště zaznamenalo, podobně jako jiná letiště v regionu, v minulých letech. O důrazu na rozvoj nákladní přepravy svědčí mimo jiné i vyhrazení rozsáhlých letištních prostor pro cargo i plány na rozvoj vzletových drah (www.bts.aero, 2014).

Z hlediska dalšího rozvoje bratislavského letiště, resp. postoje tamních autorit, lze spatřovat tendenci vypořádat se s významným vlivem vídeňského letiště, které na rozdíl od propadu přepravních výkonů v případě bratislavského letiště dosahuje neustálého růstu. Zvýšení přepravní kapacity pro nákladní dopravu je jedním z trendů, které by mohly napomoci bratislavskému letišti k jeho dalšímu rozvoji a rentabilitě jeho provozu.

## 9 LETECKÁ DOPRAVA V POLSKU

### 9.1 Historický vývoj

Navzdory hospodářskému rozvoji v Polsku po roce 1990 a výraznému zvýšení intenzity mezinárodní interakce v po pádu komunistického režimu byla v devadesátých letech poptávka po letecké dopravě poměrně slabá. Důvodem slabé poptávky po letecké dopravě byla v první řadě nízká úroveň příjmů polské populace a nárůst počtu cenově dostupných autobusových linek, dále také polycentrický model dopravní sítě v Polsku spolu s malou vzdáleností k významnému letišti v Berlíně. Hlavní překážkou však především byla vysoká úroveň regulace trhu letecké dopravy (Komornicky, Śleszynski, 2011).

V časovém období mezi roky 1990 a 2000 došlo v Polsku ke dvěma vlnám rychlého nárůstu objemu letecké přepravy. První z nich proběhla mezi lety 1996 – 2000 a byla způsobena rychlým ekonomickým rozvojem, nárůstem služebních cest a zvýšení počtu turistických letů. Druhá, významnější vlna nárůstu přepravních výkonů, odstartovala v květnu roku 2004 po přistoupení Polska k Evropské unii. Současně se vstupem do Evropské unie přistoupilo Polsko k právním předpisům Evropské Unie v oblasti letecké dopravy. Konkrétně se jednalo o tzv. třetí liberalizační balíček, na jehož základě každý dopravce z členských států EU získal právo na volný přístup k poskytování letecké dopravy z a do Polska. Polské aerolinie získaly tedy stejná práva v rámci celé Evropské Unie (Komornicky, Śleszynski, 2011).

Spojení deregulace domácího trhu letecké přepravy a postupná změna politiky státního dopravce LOT Polish Airlines vedly ke zvýšení provozu v rámci vnitrostátních letů. Největší význam pro nárůst letecké přepravy však měl vstup nízkonákladových dopravců do Polska. Cestující však pocítili pozitivní účinky přistoupení už dříve, protože Polsko se rozhodlo otevřít část trhu již v roce 2003, resp. podepsalo dvoustranné dohody o leteckých službách s Německem, Spojeným královstvím, Dánskem a Švédskem. Výsledkem bylo, že již na konci roku 2003, operoval v Polsku první nízkonákladový dopravce AirPolonia. Krátce po jejím vzniku zahájili svoji činnost na polském trhu další nízkonákladoví dopravci, včetně zahraničních (Czyczula a kol., 2005).

V důsledku liberalizace prošel polský letecký trh obrovskou proměnou. Dynamika letecké dopravy výrazně vzrostla. Na přelomu století dosahovala letecká

doprava růstu v průměru o 7 – 8 % ročně. Od roku 2004 počet odbavených cestujících na polských letištích roste o 20 – 30 % ročně. Pouze v období let 2003 – 2006 se objem přepravených v rámci Polska zdvojnásobil. Vysoké tempo růstu bylo zpomaleno krizí v letecké dopravě v roce 2008. V roce 2012 polská letiště odbavila 3,5 krát více cestujících než v roce 2003 a absolutní nárůst počtu cestujících byl více než 17 milionů. Objem letecké dopravy v Polsku se prostřednictvím vstupu do Evropské unie zvýšil čtyřikrát ve srovnání se stejným obdobím před liberalizací tamního trhu (ICAO, 2013).

Dynamický vývoj byl výsledkem nabídky nových služeb prostřednictvím nových dopravců na polském trhu. Stojí za to poznamenat, že v roce 2003 mělo polskou provozní licenci pouze pět tamních dopravců. V roce 2012 jich bylo dvacet<sup>31</sup>. K revolučním změnám na polském trhu letecké dopravy došlo mimo jiné také v důsledku vstupu zahraničních leteckých dopravců. Klíčovou roli hrály zejména nízkonákladové letecké společnosti, jejichž podíl v rámci pravidelné přepravy se zvýšil na více než 50 % (ICAO, 2013).

## **9.2 Letecká doprava v Polsku a její vlivy na ekonomiku**

Význam letecké dopravy lze v rámci Polska rozdělit do tří nejdůležitějších oblastí. Tyto ekonomické vlivy letecké dopravy je možné rozdělit na příspěvek k HDP, zaměstnanost a příjmy z daní a poplatků do národních, resp. regionálních rozpočtů. Pro ekonomiku je však hlavní výhodou vytvoření leteckého spojení jednak pro zákazníka (adresáta zboží), producenta (odesilatele zboží) a také pro cestujícího. Mimo to je však významný přínos letecké infrastruktury, která vytváří výhody tím, že umožňuje přímé zahraniční investice, vznik hospodářských seskupení, specializaci a šíření inovací včetně jejich přelévání na další ekonomické subjekty (Domanski a kol., 2005).

---

<sup>31</sup> Aerolot, Air Polonia, Bingo Airways, Blue Sky Carrier, Centralwings, Direct Fly, Enter Air, EuroLOT, EXIN, Fischer Air Polska, Jet Air, LOT Polish Airlines, OLT Express, OLT Jetair, Prima Charter, Silesian Air, Sky Express, Sprint Air, Tasawi Air Services, White Eagle Aviation.



### **9.3 Shrnutí vlivů letecké dopravy na ekonomiku Polska**

#### **9.3.1 Finanční přínosy**

Odvětví letecké dopravy v souhrnu přispívá do HDP Polska částkou 7,1 mld. zlotých, což je dnes zhruba 0,7 % Polského HDP. Z tohoto je zhruba 2,6 mld. zlotých tvořeno přímo provozem letišť a souvisejících služeb (servis letadel a údržba infrastruktury), 2,8 mld. zlotých je tvořeno nepřímo prostřednictvím ekonomické činnosti firem podnikajících v leteckém průmyslu (výrobci letadel a náhradních dílů) a zbytek (cca 1,7 mld. zlotých) tvoří výdaje zaměstnanců v odvětví letecké přepravy včetně dodavatelských řetězců. Mimo odvětví letecké přepravy je však nutno zvlášť započíst také ekonomické příjmy z katalytických vlivů letecké dopravy, které jsou v rámci Polska vyčísleny částkou 1,7 mld. zlotých (především díky typům pracovních příležitostí spojených s leteckou dopravou, dále např. díky turistickému ruchu). Uvedené údaje jsou čerpány z výkazů IATA a jsou vztaženy k roku 2012 (IATA, 2014).

#### **9.3.2 Přínosy pro zaměstnanost**

Letecká doprava jako odvětví podporuje dle organizace ICAO celkem 65 000 pracovních míst v Polsku. K velmi podobné hodnotě dochází i tamní Agentura pro informace a zahraniční investice,<sup>32</sup> která hodnotu celkově zaměstnaných v rámci letectví stanovuje na 60 000 pracovníků (IATA, 2014; [www.paiz.gov.pl](http://www.paiz.gov.pl), 2014).

Celkový počet zaměstnaných v odvětví letecké dopravy je rozdělen na 20 000 přímo zaměstnaných v odvětví letecké přepravy, 25 000 pracovníků zaměstnaných nepřímo, tj. leteckou dopravou podporovaných pracovních pozic. Zbytek tvoří 20 000 pracovních pozic v rámci zprostředkovaných pracovních činností, tj. dodavatelských firem. Kromě výše zmíněných pracovních míst letecká doprava v Polsku vytváří více než 20 000 pracovních příležitostí v rámci katalytického účinku dopravy, tedy především v cestovním ruchu a dalších odvětvích, závislých na letecké dopravě. V souvislosti s leteckou dopravou jako významným zaměstnavatelem v rámci Polska je nutné zmínit její důležitost také v rovině produktivity práce. Dle ICAO je peněžně vyjádřená produktivita práce průměrného zaměstnance v letecké dopravě 162 567 zlotých, což je při srovnání s průměrem této hodnoty v Polsku více než

---

<sup>32</sup> Polish Information and Foreign Investment Agency

dvojnásobné číslo (ICAO, 2014). Letecká doprava tedy nejenom vytváří, ale i významně podporuje širokou škálu pracovních příležitostí s vysokou přidanou hodnotou, které jsou stěžejní pro celou státní ekonomiku. Především však vytváří podmínky pro vznik typů pracovních činností, které by bez kvalitního spojení, resp. konektivity, v daném území neexistovaly (Komornicky, Śleszynski, 2011).

### **9.3.3 Přínosy pro jednotlivé typy pracovních činností**

Zvýšená konektivita polských měst umožnila mimo jiné rozšiřování specifických typů služeb, spojených s leteckou dopravou. Na počátku roku 2000 došlo v prostoru středovýchodní Evropy k rozšiřování poboček zahraničních obchodních společností v souvislosti s pronikáním těchto firem na nové trhy. Tato difúze byla zesílena vstupem zemí středovýchodní Evropy do Evropské unie. Mimo nové pobočky zahraničních firem vznikaly tzv. BPO centra, tedy sdílené služby v zemích středovýchodní Evropy, převážně v Polsku. Tato činnost byla často spojena s místy s velmi dobrou konektivitou, převážně prostřednictvím letecké dopravy. Tyto služby poskytují místní ekonomice přínosy napříč celým spektrem, jelikož mají širší dopady na místní trh práce a podporují růst dalších souvisejících činností generovaných provozem těchto zahraničních center (Gorecki a kol., 2010).

Výše uvedený předpoklad potvrzuje reálná situace v Polsku, kde v posledních letech došlo k výraznému nárůstu zaměstnanosti v administrativním sektoru (tzv. back offices; BPO) zahraničních firem, především západoevropských. Pro zahraniční společnosti je kombinace kvalitní dostupnosti polských měst s mnohem nižšími náklady na platy tamních zaměstnanců (v mnoha případech až pětinovými oproti západoevropským platům) a relativně vyšším počtem vysokoškolsky vzdělaných uchazečů ideálním a ekonomicky výhodným řešením. Dle vyjádření společnosti KPMG je dnes Polsko třetí nejoblíbenější destinací po Číně a Indii, kam zahraniční společnosti umísťují zázemí svých podpůrných služeb. Toto odvětví je jedním z nejdynamičtějších v rámci polské ekonomiky s potenciálem stát se nejdynamičtějším co do zaměstnanosti. Koncem roku 2012 bylo v tomto sektoru zaměstnáno více než 100 000 lidí, což představuje významný nárůst oproti 85 000 zaměstnaných v roce 2011, resp. 50 000 v roce 2008. V Polsku byla v roce 2012 umístěna více než jedna třetina všech BPO center v rámci regionu Střední Evropy (KPMG, 2013).

Sektor podpůrných služeb (BPO) dosáhl v rámci Polska rozmachu po roce 2004,

kdy země spolu s dalšími státy včetně ČR vstoupila do Evropské unie. Přistoupení do společenství bylo zárukou právní jistoty v obchodních vztazích pro investory z členských států a rovněž dodržování stejných standardů v rámci pracovního práva a férového přístupu k zahraničním investorům ze strany státu. Této situace by nebylo možné dosáhnout bez rozvoje letecké dopravy. Odvětví rovněž do jisté míry napomohla finanční krize, která výrazným způsobem přinutila veškeré ekonomické subjekty snižovat náklady. V souvislosti s těmito trendy můžeme v Polsku sledovat nárůst výše zmiňovaných administrativně-podpůrných center zahraničních firem, například call-center, IT oddělení, finančních a účetních oddělení a R&D oddělení (Cienski, 2013).

Ve srovnání s asijskými zeměmi je sice Polsko relativně dražší destinací co do nákladů na provoz budov a mzdy pracovníků, výhodou však je stejné či obdobné časové pásmo jako u západoevropských zemí, což je v rámci denního obchodního styku důležitým aspektem. Je rovněž snazší nalézt velmi dobře jazykově vybavené uchazeče, kteří jsou schopni komunikovat některým z převládajících evropských jazyků (mimo angličtinu například němčina, francouzština či španělština). Rovněž obdobná (evropská) mentalita a kulturní zvyklosti hrají svou roli při uvažování, zda vytvořit či přesunout některou z poboček do Asie či ji ponechat v Evropě.

Velikost Polska a množství velkých měst je v tomto směru výhodou oproti sousedním státům v regionu středovýchodní Evropy. Přední polskou destinací pro výše uvedené služby je Krakow, který je řazen mezi 11 nejoblíbenějších světových oblastí v rámci zahraničních back offices (BPO). Mimo něj jsou v rámci Polska populární rovněž Vratislav, Poznaň a Gdaňsk. V Krakově je více než 40 % administrativních kapacit využíváno zahraničními firmami v rámci BPO, ve Vratislavi je to třetina. Spolu s nárůstem mezd v těchto městech, resp. růstem nájemného, v posledních letech dochází i v rámci Polska k přesunu těchto poboček do jiných oblastí, často na východě země (Lublin, Řešov). Dostupnost letecké dopravy je však i v těchto případech klíčovým faktorem. Ačkoliv lze v budoucnu očekávat přesun těchto aktivit do „levnějších“ destinací ve východní Evropě (Rumunsko, Bulharsko), jejich lokalizace bude znovu závislá na dostupnosti letecké dopravy (Cienski, 2013).

## 10 PŘÍPADOVÁ STUDIE KRAKOV

V posledních letech dochází v rámci Letiště Krakov-Balice k velmi vysoké dynamice růstu objemu dopravy cestujících. V roce 2012 bylo na tomto letišti přepraveno celkem 3 438 758 cestujících, což je nejvíce mezi polskými regionálními letišti. V souvislosti s nárůstem přepravy bylo naléhavě nutné provést modernizaci a rozšíření tamní letecké infrastruktury. Podle očekávaného vývoje, resp. růstu přepravních výkonů Letiště Krakov-Balice, bylo rozhodnuto o navýšení jeho přepravní kapacity letiště až na hodnotu 7 – 8 milionu přepravených pasažérů ročně. V této souvislosti došlo v dubnu roku 2013 k rozšíření stávajícího terminálu spolu s realizací celé řady dalších projektů ([www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl), 2014).

Při plánování investičních aktivit byla vzata v úvahu skutečnost, že jejich dopad bude přesahovat prostor letiště, resp. účinky těchto investic se projeví v celém regionu. Stanovisko místních autorit koresponduje s tímto faktem. Dle zastupitelů Malopolského vojvodství, které se podílí na investicích do rozvoje Letiště Krakov-Balice, bude mít vyšší kapacita letištní infrastruktury, tj. zvýšení počtu leteckých spojení a osobní dopravy, pozitivní dopad na celý Malopolské vojvodství ([www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl), 2014).

Případová studie Krakov je zaměřena na charakteristiku vlivů letecké dopravy na socioekonomický rozvoj města a regionu (Malopolské vojvodství), převážně je jejím cílem analyzovat specifické typy pracovních činností spojené s leteckou dopravou.

V této rovině se jedná především o BPO a obdobné služby. Předpoklady uvedené v předchozí kapitole včetně již dokázaných hypotéz jsou v případě Krakova potvrzeny. Micek a kol., (2010) uvádějí, že pouze v rámci Krakova bylo v roce 2010 v sektoru BPO zaměstnáno 1 550 zaměstnanců, které dále podporují přibližně 140 pracovních pozic v souvisejících oborech. Jedná se o typy pracovních příležitostí, které by zde bez návaznosti na leteckou dopravu nevznikly (Micek a kol., 2010)

Mimo tento konkrétní případ je Krakov lokalitou, která profituje ze zvyšujícího se leteckého provozu spolu s navázanými službami, které poskytují výhody tamnímu trhu práce.

V rámci Letiště Krakow došlo v roce 2011 k výstavbě logistického centra, o celkové plánované velikosti přibližně 150 000 m<sup>2</sup>. Rostoucí počet zákazníků na krakovského letišti logistickém centru potvrzuje, že projekt byla optimálně přizpůsobena potřebám trhu. V září roku 2012 bylo pronajato více

než 50 000 m<sup>2</sup> skladových prostor v logistickém centru, což je třetina cílové kapacity (www.pl.goodman.com, 2014).

Kraków Airport Logistics Centre je typem investice joint venture v rámci společností Goodman Group a Goodman European Logistics Fund (GELF). Cílem této investice byla rozsáhlá nájemní plocha více než 150 000 m<sup>2</sup>, která po dokončení zahrnuje také devět skladů včetně další kancelářských prostor a místností pro technický personál. V současné době zaměstnává celý komplex okolo 1000 lidí, což z něj činí největší logistické centrum co do počtu zaměstnaných pracovníků v rámci Malopolského vojvodství (www.pl.goodman.com, 2014).

### **10.1 Letecká doprava v Krakově a turistický ruch**

Případová studie Krakov mimo výše uvedené vlivy letecké dopravy charakterizuje také vlivy cestovního ruchu na Město Krakov a jeho okolí, resp. Malopolské vojvodství. Z hlediska ekonomických dopadů na Malopolské vojvodství je turistický ruch klíčovou ekonomickou aktivitou. Cestovní ruch je odvětvím mimo jiné výrazně ovlivňující fungování letecké dopravy ve smyslu vytváření poptávky<sup>33</sup>.

Cílem této části případové studie je poukázat na vzájemné vztahy a závislosti mezi rozvojem cestovního ruchu a letecké dopravy na regionální úrovni. Pozornost je zaměřena na město Krakov a Malopolské vojvodství, jelikož právě zde došlo k výraznému nárůstu letecké dopravy a tento region, resp. město Krakov jsou vyhledávaným turistickou destinací. Dalším cílem je vyjádřit ekonomický dopad letecké

---

<sup>33</sup> Doprava, a zvláště letecká doprava, je považována za jednu ze základních složek na trhu cestovního ruchu. Efektivní spojení mezi domovskými oblastmi turistů a jejich cíly je v tomto smyslu nezbytné. Mezi leteckou dopravou a cestovním ruchem z tohoto důvodu existují velmi úzké vazby. Kvalitní dopravní dostupnost na jedné straně má zásadní význam pro rozvoj všech turisticky atraktivních míst, na druhé straně sektor dopravy profituje z cestovního ruchu z důvodu dodatečné poptávky po dopravních službách. Význam letecké dopravy pro cestovní ruch rok od roku roste. Zatímco z geografických důvodů byla vždy letecká doprava dominantním dopravním prostředkem na dlouhé vzdálenosti a především pro mezinárodní cestovní ruch, deregulace a liberalizace leteckého trhu a s tím spojený vznik a rozvoj nízkonákladových leteckých společností zvýšily význam letecké dopravy v rámci turistického ruchu na střední a krátké vzdálenosti. To znamená, že rozvoj letecké dopravy má velký význam pro mnoho turistických trhů, i regionálních (Graham, Papatheodorou, Forsyth, 2008).

dopravy na regionální ekonomiku v rámci odvětví cestovního ruchu v souvislosti s interakcí letecké dopravy a mezi rozvojem cestovního ruchu.

Město Krakov a Malopolské vojvodství vnímají dopady letecké dopravy na rozvoj odvětví cestovního ruchu. Do této oblasti směřuje značná část veřejných financí, ať v rámci regionálních politik, tak i v rámci do jisté míry jedinečného celostátního programu na podporu a otevření nových letových tras z letiště Krakov. To předpokládá spolupráci místních orgánů, letiště a leteckých společností provozující letecké spojení z a do Krakova (Olipra, 2010)<sup>34</sup>.

Velmi důležitou roli v rámci podpory cestovního ruchu v Polsku dnes hrají nízkonákladoví přepravci. Poskytování levného spojení totiž umožňuje rozvoj odvětví cestovního ruchu v regionech, které dříve nebyly takto dostupné. V minulosti bylo mnoho tamních atraktivních turistických cílů závislých pouze na charterových leteckých společnostech, které zde často operovaly pouze v určitou roční dobu. Nízkonákladové společnosti změnilo tento trend a dnes nabízí spojení do turistických destinací po celý rok i několikrát během týdne. To přispělo zejména k rozvoji cestovního ruchu a uspokojení poptávky po leteckém spojení do těchto oblastí i mimo období turistické sezóny, resp. rovnoměrnějšímu rozložení turistů v průběhu celého roku, ale i během týdne. Nízkonákladové letecké společnosti tímto způsobem stimulují novou poptávku po leteckém spojení a přispívají ke zvýšení počtu turistů v regionu, bez současného snížení počtu turistů v jiných regionech. Tento závěr lze vyvodit na základě studií, které ukazují, že značná část cestujících, kteří využívají nízkonákladové letecké společnosti, by v případě, že by tyto služby neexistovaly, nikdy necestovala (ELFAA, 2009<sup>35</sup>).

Cestovní ruch je jedním z hlavních komponentů dopadu letecké dopravy stimulovaly ekonomiku měst a regionů. V roce 2012 navštívilo Polsko zhruba 15 milionů zahraničních turistů, což je nejvíce od roku 2007 ([www.intur.com.pl](http://www.intur.com.pl), 2014). Ve srovnání s rokem 2007 však došlo k nárůstu letecky

---

<sup>34</sup> Tato studie zpracovává relevantní údaje čerpané ze studií zaměřených na toto téma a dále z pravidelně zveřejňovaných výzkumných studií a zpráv poskytovaných orgány města Krakova a Malopolského vojvodství, které jsou veřejně přístupné na internetových stránkách úřadů.

<sup>35</sup> Výsledky studie agentury ELFAA (European Low Fares Airline Association) ukazují, že pouze 37 % cestujících, využívající služeb nízkonákladových společností, jsou lidé, kteří přešli na tento typ létání od tradičních dopravců, zatímco 59 % cestujících jsou zcela noví zákazníci. V případě neexistence nízkonákladového spojení by 15 % cestujících namísto letecky cestovalo automobilem, 6 % po železnici, zatímco 71 % cestujících by svoji cestu bez levného létání vůbec neuskutečnilo (ELFAA, 2009).

přepravených cestujících o 18 %. Tento nárůst je způsoben mimo jiné preferencí a vyhledávání víkendových výletů, a to zejména mezi mladými lidmi (Huderek, 2013).

Od počátku měření cestovního ruchu v Malopolském vojvodství lze hovořit o konstantním vzestupném trendu (s výjimkou roku 2005, kdy celkový počet cestujících klesl z 8,2 milionu v roce 2004 na 7,6 milionu). Počet turistů cestujících do Krakova, resp. Malopolského vojvodství, tvoří téměř polovinu všech turistů, kteří přijíždějí do Polska ze zahraničí.

Z publikovaných studií vychází, že pro zahraniční turisty je jako způsob přepravy nejvýznamnější letecká doprava. V roce 2007 cestovalo letecky do Malopolského vojvodství 51 % všech zahraničních turistů, do Krakova pak 63 % zahraničních turistů. Na tomto místě je třeba poznamenat, že podíl turistů využívajících leteckou dopravu nebyl vždy tak vysoký. K nárůstu počtu turistů využívajících leteckou dopravu dochází od roku 2004, tedy od polského přistoupení k Evropské unii a následnému otevření polského leteckého trhu. Ještě v roce 2003 představovali zahraniční turisté využívající leteckou dopravu pouze 19 %. V následujících letech se jejich podíl zvýšil na 30 % v roce 2004, 48 % v roce 2005, 56 % v roce 2006 a 63 % v roce 2007 a tento trend i nadále pokračuje (Synowski, 2007).

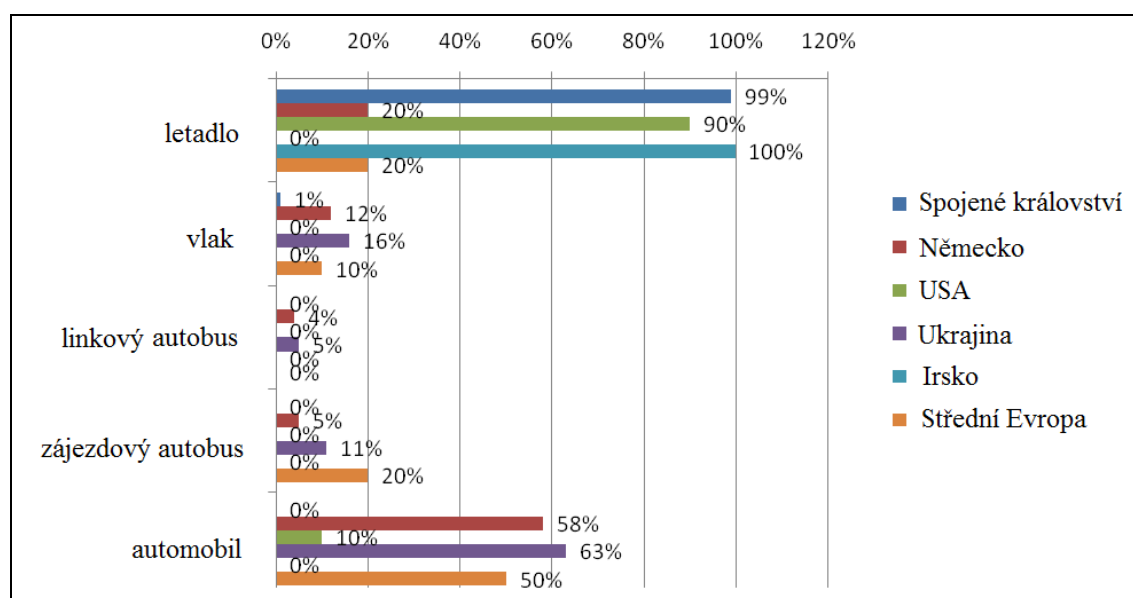
S ohledem na zemi původu zahraničních turistů je největší podíl zahraničních turistů v Krakově tvořen občany Spojeného království. Následují turisté z Německa, Itálie, Spojených států, Francie, Norska. Je třeba poznamenat, že turisté z Velké Británie byly vždy dominantní skupinou v rámci návštěvy Krakova. V roce 2003 jejich podíl činil 9,7 %, což byla třetí nejvyšší hodnota po občanech Německa a Spojených států. Stejná byla situace v roce 2004, kdy Britové tvořili 18,1 %, zahraničních návštěvníků Krakova, resp. 16,6 % v roce 2007. Je třeba poznamenat, že turisté z těchto zemí převážně cestují letadlem. Podíl jednotlivých zemí na celkovém počtu cestujících využívajících letiště v Krakově v roce 2007 zobrazuje tabulka č. 8. Strukturu podle využívaného dopravního prostředku ilustruje obrázek č. 11, z něhož vyplývá, že 99 % turistů z Velké Británie, 20 % z Německa a 90 % ze Spojených států cestuje do Krakova letadlem. Je třeba také poznamenat, že v případě Irska je podíl turistů cestujících do Krakova letadlem celých 100 %.

Tabulka č. 8: Struktura zahraničních turistů v Krakově podle země původu  
v letech 2003 - 2007 (v %; prvních 12 států).

	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Spojené království</b>	9,7	10,9	18,1	16,6	14,0
<b>Německo</b>	12,1	15,3	20,9	15,9	10,5
<b>Itálie</b>	8,1	9,7	7,0	6,7	8,5
<b>USA</b>	10,5	8,6	6,5	9,3	6,5
<b>Francie</b>	8,1	10,9	8,5	7,6	4,7
<b>Norsko</b>	6,5	1,1	1,2	2,3	4,3
<b>Ukrajina</b>	4,5	1,6	1,9	1,5	4,1
<b>Izrael</b>	8,0	2,5	0,4	2,2	3,8
<b>Maďarsko</b>	1,3	2,3	3,1	2,0	3,1
<b>Španělsko</b>	2,9	4,0	2,6	2,4	3,0
<b>Irsko</b>	1,5	2,4	1,6	3,8	2,8
<b>Rusko</b>	0,5	0,7	1,1	2,0	2,0

Zdroj: Synowski, 2007

Obrázek č. 11: Struktura zahraničních turistů podle využívaného dopravního prostředku  
(v %; prvních 5 států).



Zdroj: Synowski, 2007



Tabulka č. 9: Podíl jednotlivých zemí na celkovém počtu cestujících využívajících letiště v Krakově v roce 2007<sup>36</sup>.

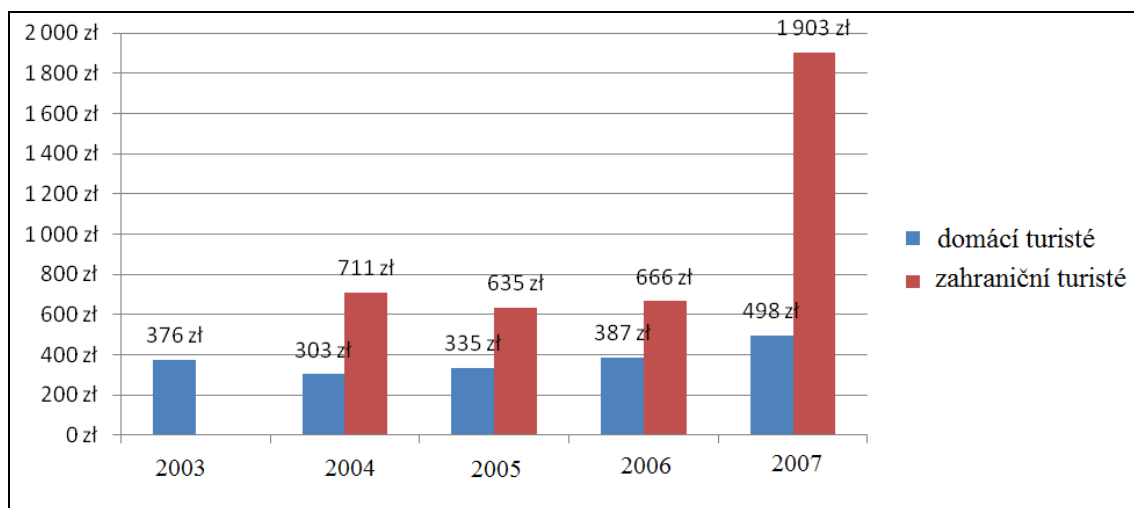
<b>Stát</b>	<b>Podíl (v %)</b>
Anglie	29,79
Německo	13,13
Itálie	10,58
Irsko	9,27
Polska	6,24
Fracie	3,09
USA	2,95
Norsko	2,57
Rakousko	2,04
Belgie	2,00
Skotsko	1,93
Španělsko	1,41
Řecko	1,26
Švédsko	1,20
ČR	1,12
Holandsko	1,05

Zdroj: Synowski, 2007

Při analýze výše uvedených údajů je patrné, že nárůst počtu zahraničních turistů se časově shoduje s nárůstem počtu odbavených cestujících na letišti v Krakově. Struktura zahraničních turistů podle země původu se rovněž shoduje se strukturou zahraničních návštěvníků nejvíce navštěvovaných destinací. Lze tedy učinit závěr, že rozvoj cestovního ruchu v Malopolském vojvodství a v Krakově (zejména s ohledem na zahraniční turisty) je spojen s rozvojem letecké dopravy. Na základě údajů o příjmech z cestovního ruchu regionu lze odhadnout vliv letecké dopravy na stimulaci cestovního ruchu (Olipra, 2010). Obrázek č. 12 znázorňuje výdaje turistů v přepočtu

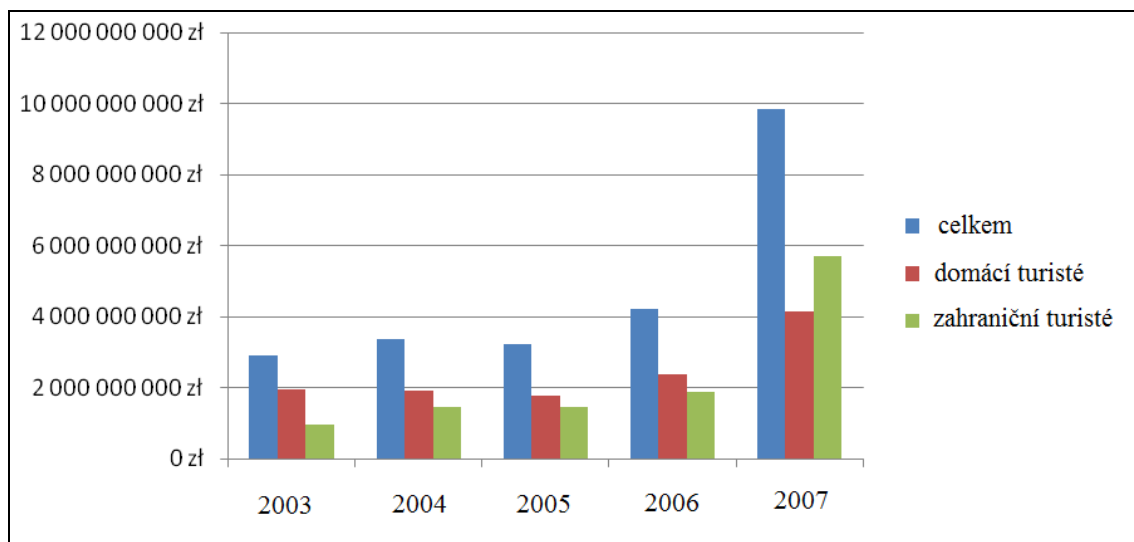
<sup>36</sup> Zahrnuje země s více než 1% podílu. Je třeba poznamenat, že Skotsko a Severní Irsko jsou zobrazeny zvlášť.

na jednoho v období let 2003 – 2007<sup>37</sup>. V roce 2007 utratil jeden zahraniční turista během svého pobytu v Malopolském vojvodství průměrných 1 903 zlotých, zatímco domácí turistika pouze 498 zlotých. Včetně roku 2007 turisté utratili v Malopolském vojvodství téměř 10 miliard zlotých (viz obrázek č. 13 a tabulka č. 10). Je třeba poznamenat, že výdaje zahraničních turistů překročil útraty domácích turistů více než o 1,5 miliardy zlotých (Synowski, 2007).



Obrázek č. 12: Výdaje turistů na obyvatele v období 2003 – 2007.

Zdroj: Synowski, 2007



Obrázek č. 13: Příjmy Malopolského vojvodství z cestovního ruchu v letech 2003 – 2007.

Zdroj: Synowski, 2007

<sup>37</sup> Prudký nárůst výdajů v roce 2007 ve srovnání s výsledky z minulých let je dán tím, že v roce 2007, na rozdíl od předchozích let, byly rovněž vzaty v potaz výdaje utracené přes noc.

Tabulka č. 10: Příjmy z cestovního ruchu v Malopolském vojvodství  
v období let 2003 – 2007 (v mil. zlotých).

	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
<b>celkem</b>	2 921	3 374	3 236	4 226	9 842
<b>domáci turisté</b>	1 955	1 909	1 776	2 361	4 133
<b>zahraniční turisté</b>	966	1 465	1 461	1 865	5 709

Zdroj: upraveno podle IPSOS<sup>38</sup>, 2007 in Synowski, 2007

Výše uvedené údaje umožňují poměrně jednoduchý výpočet vlivu letecké dopravy na stimulaci cestovního ruchu, resp. vliv na ekonomiku Malopolského vojvodství (viz tabulka č. 11).

Tabulka č. 11: Výpočet vlivu letecké dopravy na ekonomiku Malopolského vojvodství  
v souvislosti se stimulací cestovního ruchu v roce 2007.

	<b>příjmy z cestovního ruchu v roce 2007</b>	<b>podíl turistů využívajících leteckou dopravu</b>	<b>výdaje turistů využívajících leteckou dopravu</b>
<b>domáci turisté</b>	4 133 400 000 zlotých	1 %	41 334 000 zlotých
<b>zahraniční turisté</b>	5 709 000 000 zlotých	51 %	2 911 590 000 zlotých
<b>Celková suma:</b>			<b>2 952 924 000 zlotých</b>

Zdroj: upraveno podle IPSOS, 2007 in Synowski, 2007

Výpočet provedený v tabulce č. 11 ukazuje, že stimulace cestovního ruchu způsobený leteckou dopravou v Malopolském vojvodství dosahoval v roce 2007 co do peněžního vyjádření hodnoty 2 952 924 000 zlotých. Shrneme-li výše uvedené úvahy, je třeba zdůraznit význam letecké dopravy pro rozvoj cestovního ruchu v Krakově a Malopolském vojvodství. Letecká doprava je dominantním způsobem přepravy mezi zahraničními turisty jak v regionu (51 % v roce 2007) tak i pro město

<sup>38</sup> Badanie ruchu turystycznego w Województwie Małopolskim, raport końcowy, IPSOS, Warszawa listopad 2007.

Krakov (63 % v roce 2007). Je rovněž nutné připomenout, že výdaje zahraničních turistů během jejich pobytu jsou téměř čtyřikrát vyšší než výdaje domácích turistů. Celkový součet výdajů zahraničních turistů tvořil v roce 2007 částku více než 5,7 miliardy zlotých (Synowski, 2007).

Z uvedených dat lze učinit jednoznačný závěr o vlivu letecké dopravy na ekonomiku Malopolského vojvodství a Krakova i na jejich další rozvoj. Letecká doprava stimuluje cestovní ruch a jejich vzájemným působením dochází jednak k ekonomickému růstu obou těchto odvětví, ale i k rozvoji regionu a města. Obdobný vývoj lze očekávat i v budoucnosti. Důležitá je však spolupráce veřejných orgánů i soukromých subjektů nejenom při tvorbě strategií rozvoje, ale také v rámci propagace Krakova i celého Malopolského vojvodství (Olipra, 2010).

Letecká doprava v případě Krakova významně podporuje vznik činností, které by zde bez jejího fungování nebyly. V této souvislosti lze hovořit především o BPO a obdobných službách, navázaných na existenci letecké dopravy. Z hlediska struktury takto vytvořených pracovních míst se jedná převážně o kvalifikované pracovníky často s vysokoškolským vzděláním. Mimo Krakov je tento typ služeb výrazně koncentrován také ve Vratislavi a v menší míře i v jiných polských městech sekundárního významu.

Mimo tyto typy činností je letecká doprava důležitá rovněž v rámci cestovního ruchu, jelikož výrazně podporuje toto odvětví motivací turistů využívat letecké dopravy pro své cestování. Odvětví cestovního ruchu mimo zaměstnává velké množství pracovníků. Ačkoliv se většinou jedná o nepříliš kvalifikované pracovní příležitosti, z hlediska jejich počtu jsou pro regionální ekonomiku významné. Jejich počet by bez letecké dopravy, resp. turistů, kteří letecky přicestují do Krakova a využívají služeb spojených s odvětvím cestovního ruchu, nebyl tak vysoký. Lze tedy říci, že letecká doprava podporuje nejenom příjmy z cestovního ruchu, ale i zaměstnanost v tomto oboru.

## 11 PŘÍPADOVÁ STUDIE GDAŇSK

Dalším z letišť v Polsku, kde došlo v posledních letech k výraznému nárůstu počtu přepravených, je Letiště v Gdaňsku. Letiště Lecha Walensy Gdaňsk přepravilo v roce 2013 celkem 2 842 369 cestujících, což je oproti roku 2004, kdy bylo v rámci letiště přepraveno pouze 466 691 cestujících, nárůst celkem o 2 375 678 pasažérů. Podobně jako na dalších regionálních letištích v Polsku je i v případě letiště Gdaňsk významná část cestujících přepraveno nízkonákladovými leteckými společnostmi. Jejich podíl na celkové přepravě byl v roce 2013 celých 73 %.

Letiště v Gdaňsku dnes prochází rozsáhlou modernizací a výstavbou nové infrastruktury s cílem rozšířit jeho přepravní kapacitu z dnešní hodnoty 2,5 milionu na 5 milionů cestujících ročně. Konkrétními projevy jsou zejména stavba dalšího terminálu, který by měl umožňovat rychlejší odbavení většího počtu cestujících spolu s poskytováním veškerých služeb pro pasažéry. Mimo stavbu terminálu probíhá také výstavba paralelní dráhy, která by měla po uvedení do provozu spolu se stávající dráhou zvýšit přepravní kapacitu z dnešních 12 letů za hodinu na 30 letů za hodinu.

### 11.1 Role letiště v Gdaňsku v rámci Pomořanského regionu

Ekonomika Pomořanského regionu je nejrychleji rostoucí ekonomikou v rámci Polska. Ekonomika tohoto přímořského regionu profituje mimo jiné z lokalizace loďařského průmyslu spolu s rejdářstvím a cestovním ruchem. Mimo tato tradiční odvětví je v Pomořanském vojvodství lokalizováno množství společností podnikajících v oblasti výpočetní a komunikační techniky. Klíčovými jsou zejména dva technologické parky a moderní průmyslové zóny, kde mimo jiné působí továrna na elektronické čipy a továrna na farmaceutické výrobky. Pro tuto oblast se vžil název místní „Silicon Valley“, po vzoru známého kalifornského výzkumného centra. Důvodem pro tento lichotivý název je přítomnost společností z počítačového průmyslu. Uvádí se, že je zde lokalizováno celkem 8 % IT společností, přičemž se zde vyrobí 18 % veškerého softwaru v rámci Polska. Mimo oblast výpočetní techniky je Gdaňsk lokalitou se širokou škálou investičních příležitostí. Tato skutečnost odráží aktuální přitažlivost tohoto města pro mnohé sektory hospodářství, především pro technologicky náročná průmyslová odvětví, vědu a výzkum. Město disponuje kvalitní technologickou infrastrukturou spolu se základnou kvalifikované pracovní síly, potřebné pro tyto typy

odvětví. Důležitým faktorem pro rozvoj náročných průmyslových odvětví včetně vědy a výzkumu je napojení Gdaňsku na globální síť letecké dopravy prostřednictvím tamního letiště. Letiště je tedy jedním z aspektů umožňující lokalizaci a další rozvoj nejenom těchto typů pracovních příležitostí (Tłoczynski, 2013).

## **11.2 Vlivy letecké dopravy na místní ekonomiku**

Vlivy letecké dopravy na rozvoj Pomořanského regionu prostřednictvím letiště v Gdaňsku se odrážejí jednak v ekonomické rovině, dále například v rovině atraktivity. Co se týká ekonomické oblasti, Rucinski a kol. (2011) ve své studii vyčíslili vlivy letecké dopravy na ekonomiku Pomořanského vojvodství ekvivalentem 1,5 mld. zlotých (rok 2009). Z této hodnoty činí přímé vlivy 38 milionů zlotých, nepřímé 60 milionů zlotých a katalytické celých 792 milionů zlotých. Uvedené peněžní vyjádření vlivů letecké dopravy na ekonomiku regionu ilustruje význam letecké dopravy pro město a jeho okolí. Letiště je pro region jednak velice důležitým přepravním uzlem. Dále z jeho přítomnosti profituje ekonomika regionu, když jeden přepravený cestující znamená příjem pro regionální ekonomiku ve výši cca 1 570 zlotých (rok 2009). Na základě uvedené studie lze příjmy z letecké dopravy v Pomořanském vojvodství odhadnout na více než 2,2 mld. zlotých v roce 2015 a více než 3 mld. zlotých v roce 2020 (Rucinski a kol., 2011).

Polský trh letecké dopravy by podle všech odhadů měl vykazovat stabilní růst, a to minimálně do roku 2030. Bude docházet k jeho větší diverzifikaci a segmentaci. Především segment nízkonákladových leteckých společností bude vykazovat další nárůst. Se stále se zvyšující a zintenzivňující globalizací ve všech odvětvích a s rostoucí mobilitou veřejnosti se budou požadavky na kvalitní leteckou dopravu neustále zvyšovat. Rychlý růst v osobní i nákladní letecké dopravě bude vyžadovat další investice do dopravní infrastruktury. Orgány veřejné správy dnes spolupracují ve snaze zabezpečit dostatek financí pro další rozvoj letiště. Rozvoj gdaňského letiště je důležitým bodem regionální hospodářských politik (v rámci programů pro rozvoj letecké dopravy a dalších strategických dokumentů). Stěžejní pro zajištění financování je také čerpání prostředků z fondů EU (Regionální operační programy) (Tłoczynski, 2013).

Uvedené přístupy dokazují význam letecké dopravy pro region. Letecká doprava je perspektivním odvětvím, zabezpečujícím růst regionu co do ekonomického významu

i atraktivitu. V případě Gdaňsku je letecká doprava klíčová pro lokalizaci high-tech odvětví (IT průmysl a služby). Kromě toho je důležitá také pro rozvoj cestovního ruchu.

## 12 DISKUSE

V rámci regionu V4 došlo v období posledních deseti let k výrazným změnám v letecké dopravě. Napříč jednotlivými státy byl zaznamenán dynamický nárůst přepravních výkonů, který nepochybně souvisí s přistoupením států V4 do Evropské Unie. V souvislosti s rozšířením EU o státy V4 došlo v těchto zemích k deregulačním opatřením na trhu letecké dopravy, díky kterým do tohoto prostoru vstoupily nízkonákladové letecké společnosti. Nárůst přepravních výkonů byl vstupem nízkonákladových společností výrazně umocněn.

Letecká doprava v jednotlivých státech vykazuje jisté odlišnosti. Nejmarkantnější nárůst zaznamenala letecká doprava v případě Polska (v rámci zemí V4 jak z hlediska absolutního, tak i relativního). Právě v Polsku došlo k výraznému překreslení mapy letecké dopravy. V souvislosti s těmito změnami přinesla letecká doprava určité typy ekonomických činností, které by zde bez jejich vlivů nebyly, nebo by nebyly rozvinuty v takové míře. Nárůst letecké dopravy vytvořil základnu pro vytvoření pracovních míst, která jsou z hlediska struktury velmi diverzifikována. Většina jich spadá pod nekvalifikované pracovní příležitosti, ale bez nich by nebylo možné vytvořit vysoce kvalifikované pracovní příležitosti, které mají z hlediska přínosů pro ekonomiku vysokou přidanou hodnotu. Navíc většina takto vytvořených pracovních míst byla vytvořena v rámci tzv. katalytického vlivu letecké dopravy.

Zejména potom v Polsku tímto způsobem došlo ke zvýšení počtu pracovních příležitostí v souvislosti s nárůstem letecké dopravy. Na základě růstu nekvalifikovaných pracovních příležitostí však dochází i k růstu i kvalifikovaných pracovních pozic, jelikož mezi nimi funguje určitá závislost. S ohledem na kvalitativní stránku nově vytvořených pracovních míst platí mezi kvalifikovanými a nekvalifikovanými pracovními pozicemi co do jejich počtu nepřímá úměra.

Jako případové studie byla podrobněji prezentována situace v Krakově a Gdaňsku, kde je katalytický vliv letecké dopravy na vytvořené pracovní příležitosti nejvíce zmapován a je zároveň pravděpodobně i nejvýznamnější. Ale samozřejmě, že dochází k růstu určitých typů pracovních činností navázaných na leteckou dopravu například i jiných sekundárních polských městech, zejména ve Vratislavi, ale situace je hodná pozornosti a zmapování např. i v Řešově, Poznani či Katovicích. V souvislosti s leteckou dopravou dochází v Polsku k růstu zaměstnanosti v odvětvích s vysokou přidanou hodnotou, například v Gdaňsku v oborech telekomunikačního, výpočetního



a softwarového průmyslu a služeb, Krakov je spolu s Vratislaví významným centrem zahraničních investic do BPO a podobně.

V rámci Polska je nutné uvést význam letecké dopravy pro cestovní ruch. Letecká doprava podstatným způsobem přispívá k rozvoji cestovního ruchu v Polsku, nejvíce v Malopolském vojvodství a Krakově. Výrazně podporuje tendenci turistů pro výběr turistických destinací, jelikož v rámci jejich výběru hraje důležitou roli spojení leteckou dopravou. V této rovině je také důležitá nabídka nízkonákladových leteckých přepravců, která atraktivitu a preferenci létání dále zvyšuje.

V rámci zkoumaného regionu došlo ke změnám v letecké dopravě i na Slovensku. Tamní trh letecké dopravy byl výrazně ovlivněn činností společnosti Sky Europe Airways. Dalším činitelem ovlivňujícím situaci na Slovensku je letiště ve Vídni, jelikož letiště v Bratislavě je jeho záložním letišťem a leží v jeho atrakční oblasti. Letecká doprava na Slovensku na rozdíl od Polska prožívá určitou stagnaci či dokonce pokles počtu přepravených cestujících, a ze strany veřejných orgánů je nutné implementovat účinná opatření k rozvoji tamní letecké dopravy. Je možné spatřovat tendenci tamních orgánů k zajištění zvýšení přepravní kapacity nákladní letecké dopravy, která se jeví jako alternativa k osobní přepravě, do vysoké míry závislé na letišti ve Vídni a okolních státech.

Česká republika vykazuje co do charakteru vývoje počtu přepravených cestujících obdobné výsledky, jako většina středoevropských států. Dominantním je letiště v Ruzyni, jehož přepravní výkony tvoří výraznou většinu přepravených v rámci České republiky.

V případě ČR se jedná především o nevyužitý potenciál metropolitního regionu Brna, který by mohl díky rozvoji letecké dopravy dynamicky ekonomicky růst. Růstový potenciál je možné spatřovat zejména právě v činnostech s vysokou přidanou hodnotou, které jsou náročné na kvalifikovanou pracovní sílu a kde má Brno a okolí výjimečný potenciál. Za celé sledované období zde docházelo spíše ke stagnaci letecké dopravy. Ve strategických materiálech se ukazuje, že neexistence kvalitního leteckého spojení podvazuje rozvoj ekonomiky Brna jako takového. Je zdůrazňován zejména nedostatek využití kvalitativního potenciálu města, které disponuje kvalitní socioekonomickým zázemím, především kvalitními vysokými školami (zde zejména Vysoké učení technické v Brně) a ostatními výzkumnými institucemi a podobně zaměřenými soukromými společnostmi. Tento potenciál tedy není dostatečně využit.

Lze usuzovat, že zvýšením dopravní dostupnosti a nárůstem letecké dopravy by v Brně mohlo dojít k obdobné situaci, jako v případě Polska. Mimo rozvoj BPO a přidružených služeb by však v případě Brna docházelo také k dynamičtějším rozvoji technologicky náročných odvětví, v souvislosti s tammím potenciálem pro tyto typy činností. V případě zvýšení dopravní dostupnosti Brna je možné uvažovat také o využití jeho potenciálu při rozvoji zaměstnanosti i v dalších odvětvích spojených s existencí letecké dopravy, jak v Brně, tak i celém Jihomoravském kraji.

Ukazuje se, že role dostupnosti leteckou dopravou se stává jedním z klíčových faktorů regionálního rozvoje. Potvrzují to i strategické dokumenty, které jsou k dispozici. Nejde až tak o přímo vytvořené pracovní příležitosti, ale o katalytické vlivy letecké dopravy. Jak např. uvádí Rucinski a kol. (2011), v případě Gdaňsku tvoří katalytické vlivy letecké dopravy téměř 90 % všech měřitelných ekonomických vlivů. Podobně tomu je i v případě jiných měst. Tento fakt zdůrazňují i strategické dokumenty, např. v případě Brna, kde je uváděna role letecké dopravy především vzhledem k jejím katalytickým vlivům, které významně podporují regionální a místní ekonomiku. Byť tyto katalytické vlivy nelze přesně vyčíslit, tak představují nejvýznamnější přínos letecké dopravy pro rozvoj regionů.

Dá se předpokládat, že i v případech jiných měst budou katalytické vlivy letecké dopravy zcela dominovat. V návaznosti na použitá teoretická východiska, která deklarují růst zaměstnanosti v souvislosti s růstem letecké doprava (nárůst přepravních výkonů o jeden milion cestujících generuje více než 3 000 přímo a nepřímo vytvořených pracovních příležitostí v regionální ekonomice (ACI Europe, 2014). Pakliže je počet vytvořených pracovních míst pomocí katalytických vlivů letecké dopravy desetinásobný, lze usuzovat, že rozvoj letecké dopravy je velmi významným aspektem pro ekonomický rozvoj, resp. růst zaměstnanosti v regionech.

Letecká doprava je podporována národními i regionálními autoritami, jelikož se jedná o klíčové odvětví přepravy umožňující rozvoj široké škály aktivit. Ačkoliv vykazuje vysokou míry finanční soběstačnosti, směřují na její podporu a propagaci značné veřejné finanční prostředky. Význam letecké dopravy je ze strany veřejnoprávních institucí vnímán především kvůli jejím vlivům na ekonomiku a klíčovou roli v dalším rozvoji.

## 13 ZÁVĚR

V práci byly popsány vlivy letecké dopravy na regionální a lokální rozvoj. Mimo jiné byly charakterizovány změny v letecké dopravě v regionu V4 a socioekonomické důsledky, které tyto změny vyvolaly. V případových studiích jsou detailně analyzovány jednotlivé případy měst, ve kterých letecká doprava významně ovlivňuje jejich ekonomický rozvoj. Pozornost je věnována různým typům, které reprezentují odlišnou dynamiku vývoje letecké dopravy.

Cíle práce, kterými bylo především charakterizovat a analyzovat roli letecké dopravy v regionálním a lokálním rozvoji, byly splněny. Dále byl dokázán významný a v čase se zvyšující pozitivní vliv letecké dopravy na ekonomický rozvoj měst a regionů. Letecká doprava mimo jiné přispívá k atraktivitě regionů a zvyšuje preferenci k přílivu investic, vzniku pracovních příležitostí a mimo jiné k přisunu turistů do lokalit s odpovídající dostupností letecké dopravy.

Součástí práce jsou případové studie zaměřené na charakteristiku a analýzu letecké dopravy a jejich vlivů v konkrétních lokalitách zemí V4. Práce rovněž obsahuje mapovou přílohu ilustrující nárůst letecké přepravy v zemích V4 a značný nárůst v segmentu nízkonákladové letecké přepravy a to především v Polsku.

Tato práce je, pokud jde o zvolené téma, poněkud ojedinělá, a proto autor při jejím zpracování musel překonat velké množství metodologických omezení. K danému tématu existuje velmi málo komplexně zpracovaných relevantních podkladů, a jelikož se tato práce dotýká více oblastí, narážela během zpracování na četná úskalí, především pokud jde o dostupnost primárních a sekundárních dat (např. údajů o počtu pracovních příležitostí) a analytických studií, které se zabývají tímto tématem.

Ambice o vyčerpávající charakteristiku všech vlivů letecké dopravy na ekonomický rozvoj výrazně překračují charakter a zaměření této práce. V souvislosti se zkoumanou problematikou však vznikají nové otázky a možnosti dalšího výzkumu v této oblasti.

## **14 SUMMARY**

This diploma thesis was focused on the development of air transport in connection with regional and local economic development. In theoretical part was shown the overview of theoretical approaches connected with the role of air transportation on the regional development and the contribution of air transport to the economic development of cities and regions.

This work includes the classification of influences of air transport on regional development, namely are distinguished direct, indirect, induced and catalytic ones. Further is described the methodology of measurement of influences including immeasurable effects.

The case studies were focused on different types of cities. Their selection was based on regional aspects (different V4 countries) and the changes of the volume of air transport over the last ten years.

The most important seems to be the catalytic effect on employment. Based on studies from Poland the catalytic effect corresponds with 90 % of all established new jobs. On the example of Polish cities (Krakow, Gdansk) is shown that next to the growth of unskilled jobs we can observe substantial catalytic effect on the growth of highly qualified jobs (BPO, IT, R&D etc.). On the other hand the case study of Brno demonstrates the partly unused potential of the city. The development of air transport is not sufficient to maintain the development of various types of economic activities (especially highly qualified jobs).

Also in the future we can expect the growing importance of air transportation for dynamic and successful development of cities and regions of Central and Eastern Europe.

## 15 POUŽITÉ ZDROJE

### 15.1 Seznam použité literatury

Banister, D., Berechman, Y. (2001). *Transport investment and the promotion of economic growth*. Journal of Transport Geography, 9,3, pp. 209-218.

Blažek, J., Uhlíř, D. (2002). *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Praha: Karolinum. 211s.

Brinke, J. *Úvod do geografie dopravy*. Praha: Karolinum, 1999, 112 s.

Bruinsma, F., Rietveld, P. (1998). *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Berlin - Heidelberg: Springer-Verlag. 383 s.

Button, K. J. (2004). *Economic development and transport hub*. Handbook of Transport Geography and Spatial Systems. Oxford: Elsevier. pp. 79–95.

Button, K. J. a kol. (1999). *High-technology employment and hub airports*. Journal of Air Transport Management. Vol. 5. No. 1. pp. 53–59.

Ciensi, J. (2013). *Back office investment: Outsourcing gives a boost to jobs growth*. Financial Times. 10/2013. pp 16-21.

Doganis, R. (2005). *The airport business*. Oxon: Roudledge - Taylor and Francis group. ISBN 0-415-07877-6.

Domanski, B. a kol. (2005). *Oddziaływanie Euro-Park Mielec na otoczenie lokalne Powiazania firm i efekty mnoznikowe*. Krakow: Institute of Geography and Spatial Management, Jagiellonian University, Krakow. pp. 89–131.

- Donzelli, M. (2010). *The effect of low-cost air transportation on the local economy: Evidence from Southern Italy*. Journal of Air Transport Management. Volume 16, Issue 3. pp 121–126.
- Egelko, B. (2006). *Punitive damages appealed in Valdez spill*. San Francisco Chronicle. 3/10. pp. 3.
- Gielisse, I. E. (1998). *Transport Infrastructure and Regional Development: Case study on the Prague Region*. Praha: PŘF UK v Praze, KSGRR. 71 s.
- Graham, A., Papatheodorou, A., Forsyth, P. (2008). *Aviation and Tourism. Implications for Leisure Travel*, Ashgate, Aldershot, s. 1.
- Green, R. K. (2007). *Airports and economic development*. Real Estate Economics. Vol. 35. No. 1. pp. 91–112.
- Holub, A., Foltýn, J., Ordnung, N. (1993). *Rozvojová ekonomika*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze. 1. vyd. 128 s.
- Huderek, S. (2013). *Znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju miast i regionów*. Referat przygotowany na Krakowską Konferencję Młodych Uczonych. Uniwersytet Jagielloński.
- Krajčovič, M. a kol. (1998). *Dopravní stavby (Pozemní komunikace)*. Skripta. Brno: VUT Brno.
- Kusák, M. (2010). *Ekologické ukazatele v kombinované přepravě a porovnání s ostatními druhy dopravy*. Diplomová práce. Pardubice: Univerzita Pardubice.
- Kutáček, S. (ed.) (2007). *Open space o lokálních ekonomikách a udržitelném rozvoji*. Sborník ze semináře. Trast pro ekonomiku a společnost.

Marada, M., Květoň, V., Vondráčková, P. (2006). *Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje*. Národohospodářský obzor, VI, č. 4. Brno: Fakulta ekonomicko-správní, Masarykova univerzita v Brně. Str. 51–59.

Matoušková, M. a kol. (1995). *Úvod do prostorové ekonomiky*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze. Fakulta národohospodářská. 112 s.

Moos, P. (2011). *Přínosy dopravní infrastruktury*. Dopravní fórum. Praha.

Olipra, L. (2010). Szacowanie wpływu stymulowanego transportu lotniczego na gospodarkę regionu w sektorze turystyki (przykład Krakowa i regionu małopolskiego). Kraków. Uniwersytet Jagielloński.

Polách, J., Virglerová, Z. (2011). *Oil prices and dependence on oil reserves*. In Scientific Paper of the University of Pardubice, Series, D, XI 2011-12-05.

Sedláček, P. a kol. (2009). *Makroekonomické dopady výstavby paralelní dráhy na letišti Praha/Ruzyně*. 4/2009.

Schleicher-Tappeser, R. (2000). *Effects of transport infrastructure and transportation costs on the development of European regions*. Sevilla: IPTS.

Synowski, G. (2007). *Ruch turystyczny w Krakowie w 2007*. Raport z badań, IPSOS, kierownik zespołu: G., Warszawa.

Švagr, J. (2009). *Investice do infrastruktury mohou zabrzdit recesi*. Dopravní noviny. 26/2009. České dopravní vydavatelství, s.r.o.

Tłoczyński, D. (2013). *Non-aviation factors shaping competitive position of airports – Gdansk airport case study*. Transbaltica 2013. The 8th International Conference.

Verhoef, P. C., Franses, P. H., Hoekstra, J. C. (2001). *The impact of satisfaction and payment equity on cross-buying: A dynamic model for a multi-service provider*. Journal of Retailing, 77(3), s. 359-378.

Vickerman, R. (2002). *Economic issues in a community immigration policy: the regional dimension*. ERSA conference papers. European Regional Science Association. Str. 383.

Vickerman, R.W., K. Spiekermann and M. Wegener (1999). Accessibility and regional development in Europe. Regional Studies. 1/15. pp. 33.

Viturka, M. (2007). *Regionální ekonomie a politika II*. Brno: Masarykova univerzita, Ekonomicko – správní fakulta.

Wilding, J. (2008). *Airport Economic Impact Methods and Models*. Washington, D.C.: Airport Cooperative Research Program.

Wokoun, R., Malinovský, J., Damborský, M., Blažek, J. a kolektiv. (2008). *Regionální rozvoj (Východisko regionálního rozvoje, regionální politika, teorie, strategie a programování)*. Praha: Linde. 480 s.

## **15.2 Seznam internetových zdrojů**

Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe (ACARE). Report: Towards a European Strategic Aviation Research, Development, Testing & Evaluation Infrastructure. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.acare4europe.org/sites/acare4europe.org/files/document/IEG%20Final%20Report%20Complete%208-5-2013.pdf>>.

Air Transport Action Group (ATAG). The economic and social benefits of air transport 2008. Geneva: ATAG, 2008. ATAG. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <[http://files.aea.be/Downloads/Eco\\_Socia\\_Bene\\_Tran\\_08.pdf](http://files.aea.be/Downloads/Eco_Socia_Bene_Tran_08.pdf)>.



Airports Council International (ACI). [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<https://www.aci-europe.org/>>.

Bratislava Airport. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.bts.aero/>>.

Brno Airport. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.brno-airport.cz/>>.

Brno.cz. Oficiální stránky města Brna. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.brno.cz/>>.

Centrála cestovního ruchu - Jižní Morava. *Vybrané statistiky cestovního ruchu Jižní Moravy do roku 2013*. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.ccrjm.cz/statistiky/clanek-1542/>>.

Eurocontrol. Prediction of Air Transport in Europe. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.eurocontrol.int/>>.

European Low Fares Airline Association (in association with the Forum of Regional Airports & Assembly of European Regions), Social Benefits of Low Fares Airline in Europe, listopad 2007, [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <[www.elfaa.com/](http://www.elfaa.com/)>., stan na dzień 20. 03. 2009, s. 34.

Financial Times. *Back office investment: Outsourcing gives a boost to jobs growth*. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.ft.com/cms/s/0/16862790-1201-11e2-b9fd-00144feabdc0.html#axzz21O9N3eMM>>.

Gdansk Lech Walesa Airport. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport.gdansk.pl/>>.

Goodman. *Goodman responds to strong demand with further development at Kraków Airport Logistics Centre*. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <[pl.goodman.com/~media/Files/Sites/Poland/Media\\_centre/Latest\\_news/Goodman](http://pl.goodman.com/~media/Files/Sites/Poland/Media_centre/Latest_news/Goodman)>.

responds to strong demand with further development at Kraków Airport Logistics Centre.pdf>.

International Air Transport Association (IATA). World Air Transport Statistics. Montreal: IATA, 2011. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.iata.org>>.

Institute of Tourism. Warsaw School of Tourism and Hospitality Management. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.intur.com.pl/itenglish/statistics.htm>>.

Krakow Airport. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.krakowairport.pl>>.

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Národná stratégia regionálneho rozvoja SR 2020/30. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.mindop.sk>>.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <[https://www.mmr.cz/getmedia/4ec7a0e7-fb30-46c7-8a80/SRR\\_dokument](https://www.mmr.cz/getmedia/4ec7a0e7-fb30-46c7-8a80/SRR_dokument)>.

Polish Information and Foreign Investments Agency. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.paiz.gov.pl/en>>.

Prague Airport. [cit. 2014-4-4]. Available at WWW: <[prg.aero](http://prg.aero)>.

Štatistický úrad SR. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.portal.statistics.sk>>.

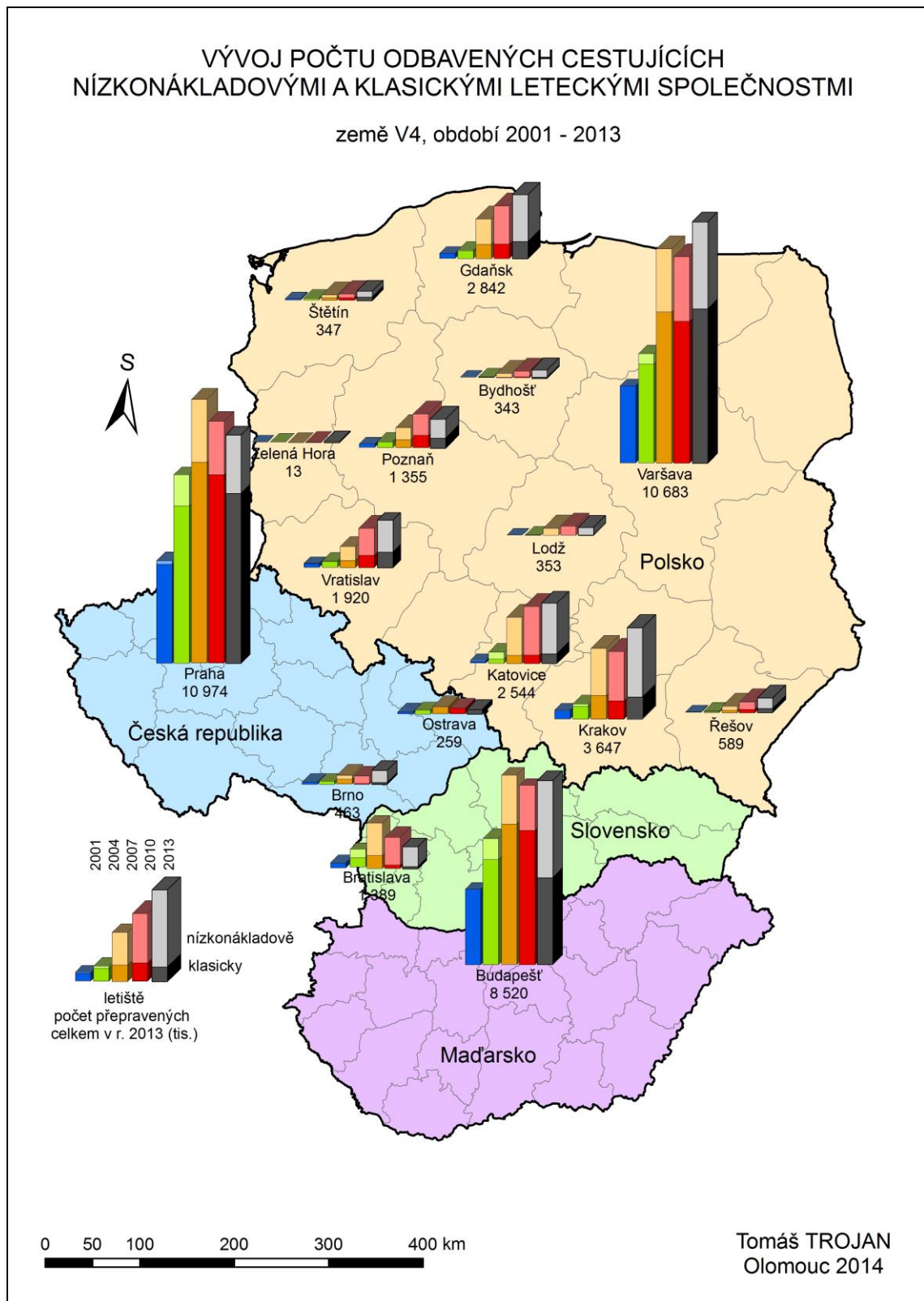
*The social and economic impact of airports in Europe*. Study of York Aviation and Airports Council International. 2004. [cit. 2014-4-4]. Available at WWW: <<http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/Temis/0017/Temis-0017789/12209.pdf>>.

Vienna Airport. [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <<http://www.viennaairport.com>>.

World Health Organization (WHO). [online]. [cit. 2014-4-4]. Dostupné z WWW: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/)>.

World Airline Awards. [online]. [cit. 2014-4-4]. EasyJet wins award for world's best low-cost airline. Dostupné z WWW: <[http://www.worldairlineawards.com/Awards\\_2008/Lowcost-08.htm](http://www.worldairlineawards.com/Awards_2008/Lowcost-08.htm)>.

## PŘÍLOHY



Obrázek č. 14. Vývoj počtu odbavených cestujících nízkonákladovými a klasickými leteckými společnostmi (země V4, období 2001 – 2013)

Zdroj: internetové stránky letišť; vlastní zpracování