



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Tereza Míková

**SYSTÉM LETIŠŤ PRO OBSLUHU PRAHY A REGIONU
ČECHY**

Diplomová práce

2018



K621..... **Ústav letecké dopravy**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Tereza Míková

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Systemy letišť pro obsluhu Prahy a regionu Čechy**

Název tématu (anglicky): **Airport Systems for Prague and Bohemian Region**

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Předpoklady vývoje objemu letecké dopravy v definované oblasti
- Modely fungování systémů letišť a porovnání jejich charakteristik
- Srovnání potenciálu jednotlivých letišť v definované oblasti
- Porovnání zájmů cestujících a provozovatelů letišť
- Východiska pro definování nejvhodnějšího modelu



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: IATA Airport Development Reference Manual
Kazda, A. - Airport design and operation
Young, Seth B. - Airport planning and management

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Peter Vittek, Ph.D.**
Ing. Ladislav Capoušek, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **28. července 2017**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **29. května 2018**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Tereza Míková
jméno a podpis studenta

V Praze dne28. července 2017

Poděkování

Za odborné vedení a cenné rady v průběhu celé práce bych ráda poděkovala svému vedoucímu doc. Ing. Peteru Vittekovi, Ph.D.

Ráda bych také poděkovala svému partnerovi, rodině a přátelům za podporu během studia i psaní této práce.

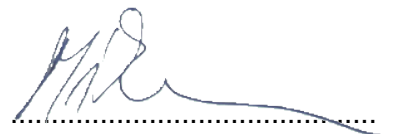
Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

V Praze dne 28. května 2018



podpis

Abstrakt

Diplomová práce Systém letišť pro obsluhu Prahy a regionu Čechy se zabývá možností vytvoření synergického systému dvou letišť v oblasti Čech. Principem je provozování dvou letišť, letiště Václava Havla Praha a hledaného druhého letiště, v této oblasti stejnou společností. Práce uvádí výhody, které by toto řešení přineslo, analyzuje již existující synergické systémy letišť v Evropě a zkoumá, které z existujících letišť v Čechách by bylo možné do synergického systému zapojit.

Klíčová slova

Synergický systém letišť, Rozvoj letišť, Provozovatel letiště, Konkurence letišť, Letiště Praha Ruzyně, Letiště Pardubice

Abstract

This diploma thesis, Airport Systems for Prague and Bohemian Region, covers possible establishment of synergetic two airport system in Bohemian region. Two airports, Prague Vaclav Havel and the sought second airport, would be operated by the same company. The thesis presents the benefits of this model, analyses existing European synergetic airport systems and searches for the most convenient airport for the creation of this system among existing airports in Bohemian region.

Keywords

Synergetic Airport Systems, Airport Development, Airport Operator, Airport competition, Prague airport, Pardubice airport

Obsah

1	Úvod	8
2	Definice	10
2.1	Spádová oblast letiště	10
2.2	Systém letišť	10
2.2.1	Synergický systém letišť	10
2.3	IATA označení letišť	10
3	Předpoklady vývoje letecké dopravy v definované oblasti	12
3.1	Geografické určení oblasti	12
3.1.1	Praha a Čechy	12
3.2	Objem výkonů v letecké dopravě	13
3.2.1	Faktory ovlivňující poptávku po letecké dopravě	13
3.2.1.1	Geograficko-ekonomické a demografické faktory	14
3.2.1.2	Faktory související s kvalitou služeb	14
3.2.2	Aktuální stav výkonů v letecké dopravě	15
3.2.3	Předpoklady vývoje	16
3.3	Shrnutí	17
4	Zájmy cestujících a provozovatelů letišť	19
4.1	Větší pravděpodobnost budoucí konkurenceschopnosti	19
4.2	Snížení některých nákladů	19
4.3	Koordinace letišť	20
4.4	Turistický potenciál	21
4.5	Výhody menších letišť	21
4.6	Shrnutí	25
5	Charakteristiky fungování synergických systémů letišť	26
5.1	Metodika	26
5.1.1	Výběr geografické oblasti	26
5.1.2	Určení letišť vhodných k dalšímu zkoumání	27

5.1.3	Hledání analogických systémů letišť	28
5.1.4	Identifikované synergické modely	30
5.1.5	Shrnutí metodiky výzkumu	32
5.2	Způsob fungování synergických letišť	32
5.2.1	Paříž Charles de Gaulle (CDG) a Paříž Orly (ORY)	32
5.2.2	Stockholm Arlanda (ARN) a Stockholm Bromma (BMA)	38
5.2.3	Řím Ciampino (CIA) a Řím Fiumicino (FCO)	43
5.2.4	Berlín Tegel (TXL) a Berlín Schönefeld (SXF)	47
5.2.5	Benátky Marco Polo (VCE) a Benátky Treviso (TSF)	48
5.2.6	Milán Linate (LIN) a Milán Malpensa (MXP)	48
5.2.7	Barcelona El Prat (BCN), Barcelona Reus (REU) a Barcelona Girona (GRO)	49
5.2.8	Tenerife Sever (TFN) a Tenerife Jih (TFS)	50
6	Srovnání potenciálu jednotlivých letišť v definované oblasti	51
6.1	Základní požadavky na letiště Praha2 (PRG2)	51
6.1.1	Shrnutí základních požadavků	53
6.2	Zhodnocení letišť	54
6.2.1	Spádová oblast	54
6.2.1.1	Vyhodnocení spádové oblasti	56
6.2.2	Dopravní dostupnost	56
6.2.2.1	Vyhodnocení dopravní dostupnosti	60
6.2.3	Současné vybavení	61
6.2.3.1	Vyhodnocení současného vybavení	67
6.2.4	Konkurence	68
6.2.4.1	Vyhodnocení konkurence	69
6.2.5	Turistický potenciál	70
6.2.5.1	Vyhodnocení turistického potenciálu	71
6.2.6	Vlastnictví letišť	72
6.2.6.1	Vyhodnocení vlastnictví letišť	74
6.3	Shrnutí zkoumaných charakteristik	75

7	Východiska pro definování nejvhodnějšího modelu.....	77
7.1	Letiště pro oblast Čech	77
7.2	Vhodná inspirace.....	79
7.3	Spojení letišť do funkčního systému	80
8	Závěr	82
9	Seznam použité literatury	86
10	Seznam příloh	97

Seznam použitých zkratek

ACI	Airport Council International Mezinárodní nezisková organizace letišť
ACN	Aircraft Classification Number Klasifikační číslo letadla
ADP	Aéroports de Paris
AdR	Aeroporti di Roma
AE	Airport Express
AIP	Aeronautical Information Publication Letecká informační příručka
AIP AD	Aeronautical Information Publication – Aerodromes Letecká informační příručka – letiště
B2B	Business-to-business
DAA	Dublin Airport Authority
FAA	Federal Aviation Administration Federální úřad pro letectví USA
FBB	Flughafen Berlin Brandenburg
GIP	Global Infrastructure Partners
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	International Air Transport Association Mezinárodní asociace leteckých dopravců
IAD	Individuální automobilová doprava
ICAO	International Civil Aviation Organisation Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ILS	Instrument Landing System Systém pro přesné přístrojové přiblížení a přistání
LDA	Landing Distance Available Použitelná délka přistání

LFV	Luftvartsverket
MAG	Manchester Airports Group
MIT	Massachusetts Institute of Technology Massachusettský technologický institut
ORP	Obec s rozšířenou působností
PAPI	Precision approach path indicator Indikace udržení sestupové roviny pro přesné přiblížení
PCN	Pavement Classification Number Klasifikační číslo vozovky
RER	Réseau Express Régional
RWY	Runway Vzletová a přistávací dráha
ŘLP	Řízení letového provozu
SAS	Scandinavian Airlines System
TGV	Train à Grande Vitesse
TORA	Take-Off Run Available Použitelná délka rozjezdu
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation Organizace spojených národů pro vzdělání, vědu a kulturu

1 Úvod

Letecká doprava je prakticky nejmladším druhem dopravy, přesto se stává stále oblíbenější. Na dlouhé vzdálenosti je rychlost cestování nepřekonatelná a umožňuje nám dostat se v řádu hodin na místa, kam bychom dřív cestovali několik dní či dokonce týdnů. Čím dál více narůstá frekvence spojů, díky čemuž si mohou cestující snadno vybrat let dle svých potřeb na nejvhodnější letiště, v nejvhodnější den v týdnu i denní dobu, s nejvhodnějším dopravcem. Letecká doprava je v současnosti velmi spolehlivá. Cestování letadlem je pro většinu lidí komfortní, byť to samozřejmě v mnohém závisí na zvolené aerolince a cestovní třídě. I tak ale v mnoha cestujících stále přežívá pocit, že letecká doprava je jakýmsi způsobem luxusnější a zajímavější než jinými dopravními prostředky, a volí ji tedy pro svůj dobrý pocit. Nezbytným pozitivem letecké dopravy je také fakt, že se jedná o nejbezpečnější druh dopravy, jaký známe. A v neposlední řadě stojí za oblíbeností létání i skutečnost, že se stává stále dostupnější. Za tím stojí nejen snižující se ceny letenek, k čemuž dochází od dob deregulace letecké dopravy a zrušení pevných cen přepravy a především od dob nástupu nízkonákladových dopravců, ale i zvyšující se životní úroveň obyvatelstva, díky které můžeme věnovat cestování nejen více času, ale i více financí. Dostupnější letecká doprava stejně tak napomáhá i nárůstu počtu byznys cestujících, kteří i na kratší vzdálenosti upřednostní leteckou dopravu před pozemní, přestože zde hraje velkou, a pravděpodobně i mnohem větší, roli zvláště rychlost přepravy. Z těchto, ale i mnoha dalších důvodů je zřejmé, že objem letecké dopravy narůstá a velmi pravděpodobně ještě nějakou dobu narůstat bude.

S nárůstem přepravených cestujících a s nárůstem spojů se samozřejmě pojí i rozvoj letišť. Větší požadavky na kapacitu se projevují nejen v rozrůstání letišť stávajících, ale přinášejí i příležitost pro rozvoj letišť nových, případně pro výrazný růst těch letišť, která měla dosud pouze regionální význam. K roku 2017 mělo zhruba 63 % obyvatel států Evropy v dojezdové vzdálenosti do dvou hodin dvě a více letišť s pravidelnou leteckou dopravou (1), cestující si tedy mohou dle svých priorit vybírat odletovou stanici, aniž by to výrazně ovlivnilo celkovou dobu cestování. V České republice však skoro 91 % přepravených cestujících leteckou dopravou připadá na pražské letiště Ruzyně – Václava Havla (PRG). (2) Pokud však bude Česko následovat vývoj letecké dopravy v jiných evropských zemích, je pravděpodobné, že k výraznému rozvoji dalšího letiště v oblasti v nepříliš vzdálené době dojde.

V současné době právě kvůli hrozbě rychle se rozvíjející konkurence plánuje pražské letiště (PRG) výraznou modernizaci a v dlouhodobějším horizontu také strmé navýšení kapacity, jak co se týče terminálu (rozšíření stávajícího Terminálu 2), tak co se týče provozních ploch (předpokládaná stavba paralelní dráhy). Existuje však situace, ve které by rozvoj dalšího

letišť v oblasti nemusel pro letiště Praha (PRG) znamenat očekávaný konkurenční boj o cestující. Toto vychází z úvahy, že dvě (a případně více) letišť vzájemně si sdílející svou spádovou oblast mohou fungovat jen dvěma způsoby – konkurenčně, kdy se všechny snaží vylézt ze spádové oblasti co největší díl poptávky pro sebe, nebo synergicky, kdy spolu letiště určitým způsobem kooperují a profit ze spádové oblasti vzájemně sdílejí, což může nastat například tehdy, mají-li letiště stejného provozovatele, nebo pokud si nějakým způsobem rozdělí cílové skupiny cestujících (např. jedno letiště slouží jen pro mezikontinentální lety a druhé pro interkontinentální).

V rámci této práce popisují synergický model, ve kterém předpokládáme společného provozovatele obou letišť (varianta s rozdělením cílových skupin není v této práci popisována). Základní, fiktivní, hypotézou je tedy spojení dvou letišť v oblasti Čech – Prahy (PRG) a jiného, již existujícího, letiště v této oblasti. Taková situace by mohla nastat například při vstupu nového investora, který by v této oblasti získal koncesi k provozování dvou letišť, z nichž jedno by bylo letiště Praha (PRG), nebo při rozhodnutí provozovatele letiště Praha (PRG), investovat do jiného z letišť v oblasti.

Cílem práce je zjistit základní charakteristiky synergických systémů letišť, z nichž je možné se inspirovat při zavádění tohoto modelu v oblasti Čech. Toto zjištění je založeno na analýze existujících letištních systémů v Evropě. Mezi těmi se práce snaží najít synergické efekty a popsat jejich fungování. Druhým cílem práce je ohodnotit stávající letiště v oblasti Čech z pohledu jejich vhodnosti pro vytvoření funkčního synergického systému spolu s letišťem Praha (PRG). Posledním cílem této práce je popsat, proč by takový model fungování letišť v Čechách byl výhodný a bylo by vhodné se jím zabývat. Vyhodnocení nejlepšího možného řešení pro oblast Čech je poté shrnuto v poslední kapitole této práce, Východiska pro definování nejvhodnějšího modelu.

Cílem práce naopak není provedení ekonomické analýzy ve smyslu určování finančních nákladů nezbytných ke zprovoznění takového modelu, přestože je při hodnocení možností druhého letiště uvedeno, vyžadovala-li by konkrétní varianta vynaložení vyšších finančních prostředků než jiná. Práce se ale, vzhledem k tomu, že uskutečnitelnost daného modelu je v současné době čistě fiktivní, zabývá spíše možnostmi, které takový model přináší než vyčíslením finanční náročnosti.

Z důvodu zachování logického smyslu práce byla oproti zadání kapitola č. 4 Zájmy cestujících a provozovatelů letišť přesunuta na začátek práce, a to tak, aby byly důvody vedoucí ke vzniku takového modelu vysvětleny před samotnou analýzou proveditelnosti. S ohledem na vyzdvižení cíle práce byla také kapitola č. 5 přejmenována Charakteristiky fungování synergických systémů letišť.

2 Definice

V této kapitole jsou uvedeny definice dvou základních pojmů, spádové oblasti a systému, resp. synergického systému letišť, jejichž vymezení je nezbytné pro celou tuto práci. Zkoumání synergických letišť je podstatou této práce, a je tedy nezbytné určit, jak taková letiště chápeme. Spádová oblast je jedním ze základních kritérií u každého zkoumání a je tedy v této kapitole popsána tak, jak je používána dále v práci. Krom toho je uvedena definice označování letišť, které je dále používáno v celém textu.

2.1 Spádová oblast letiště

Spádová oblast letiště je geografická oblast, ze které se generuje poptávka po produktu daného letiště. Obecně se jedná o oblast vzdálenou do 50 km od letiště nebo 1 hodinu jízdy individuální pozemní dopravou po existujících komunikacích. (3) Detailnější určení spádové oblasti letiště krom toho zkoumá ještě dostupnost ve stejném časovém horizontu veřejnou dopravou. Toto pojetí spádové oblasti je tzv. statické. Do skutečné spádové oblasti letiště je ale nutné zahrnout také dynamické vlivy ovlivňující výběr letiště cestujícím, jako jsou především frekvence a cíle letů a nabízené aerolinie, resp. nabízená cena na jednotlivých letech. (4)

2.2 Systém letišť

Systémem letišť se v této práci rozumí dvě a více veřejných mezinárodních letišť pro pravidelnou leteckou dopravu sdílející alespoň částečně stejnou spádovou oblast, tedy jejich vzájemná vzdálenost je menší než 100 km jízdy individuální dopravou nebo méně než 2 hodiny jízdy. Za systém letišť jsou také považována dvě a více letišť, která ve svém obchodním názvu nesou jméno stejného města, jež obsluhují.

2.2.1 Synergický systém letišť

Jako synergické systémy letišť jsou označovány takové, ve kterých nedochází ke konkurenci v pravém slova smyslu, protože jsou provozována stejným operátorem.

2.3 IATA označení letišť

IATA¹ vydává kódové označení destinací, které může být přiděleno konkrétnímu letišti nebo městu, případně i vlakové či autobusové stanici nebo přístavu, pokud jsou důležité pro přestupy v letecké dopravě. Kódové označení destinací je ve formě tří písmen a je pro

¹ IATA (*International Air Transport Association*) - mezinárodní asociace leteckých dopravců

každou destinaci unikátní. Dále se využívá jak v přepravních dokumentech (letenky, palubní vstupenky, airway bill...), tak v softwarech používaných leteckými dopravci či handlingovými společnostmi nebo v rezervačních systémech. (5)

V této práci je při popisu konkrétních letišť kromě slovního pojmenování použito také IATA označení daného letiště (má-li ho letiště přiděleno). Je tomu tak především z důvodu, že některá letiště sdílejí název města, u kterého se nacházejí. Uvedení IATA označení zamezí záměně těchto letišť mezi sebou.

3 Předpoklady vývoje letecké dopravy v definované oblasti

Tato kapitola popisuje základní fakta nezbytná jako vstup pro samotnou práci. Cílem je definovat geografickou oblast, ve které se bude tato práce leteckou dopravou zabývat, a která byla v zadání této práce označena jako Praha a Čechy. Dále tato kapitola uvádí aktuální stav letecké dopravy v oblasti a předpoklad jejího vývoje.

3.1 Geografické určení oblasti

3.1.1 Praha a Čechy

Historicky bylo území České republiky rozděleno na tři tzv. Země Koruny – Čechy², Morava³ a (České) Slezsko⁴. Tyto samostatné země fakticky zanikly⁵ v roce 1918 vznikem samostatného Československého státu (6), nadále se však jejich geografie používalo pro správní rozdělení Československa. (7) V administrativním rozdělení země se hranice těchto bývalých státních útvarů přestaly používat až v roce 1948, kdy byly zřízeny kraje jako nová správní území státu. (8) Přesto se však i v dnešní době Česká republika na Čechy, Moravu a Slezsko⁶ nadále pomyslně dělí, a to především v uvažování místních obyvatel. (7)

Hranice rozdělující Čechy a Slezsko je vyznačena na obrázku č. 1 vzhledem ke správnímu uspořádání České republiky v roce 2003, tedy s vyznačenými hranicemi krajů a okresů⁷.

² název historického státního útvaru na tomto území je České království (128)

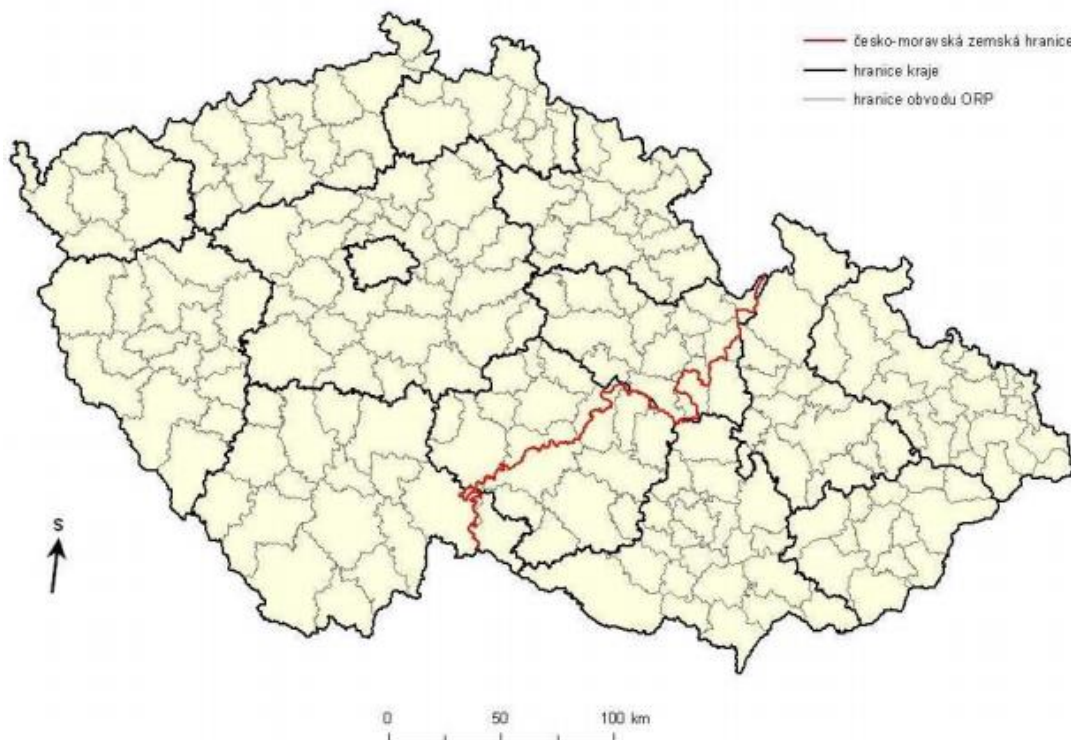
³ historický státní útvar na tomto území je Moravské Markrabství (128)

⁴ území Českého Slezska náleželo k Vévodství Dolního a Horního Slezska, rozsah tohoto státního útvaru ale území Českého Slezska přesahoval na území dnešního Polska (128)

⁵ do té doby se jednalo o stále existující státní útvary, které byly pouze součástí větších celků, např. Rakouska-Uherska

⁶ Slezsko však bývá často zahrnuto pod Moravu, hranice slezsko-moravská není příliš vnímána (7)

⁷ v mapě vyznačeny jako hranice obcí s rozšířenou působností (ORP), které byly v roce 2003 nahrazeny okresy (7)



Obrázek č. 1 – Česko-moravská hranice vzhledem ke správním útvarům v r. 2003 (7)

Vzhledem k současnému správnímu rozdělení České republiky lze tedy říci, že definovaná oblast Čechy je určena z jižní, západní a severní strany státní hranicí a z východní strany prochází hranice oblasti Jihočeským a Pardubickým krajem a krajem Vysočina. Z pohledu současných administrativních oblastí tedy Čechy zahrnují kraje Plzeňský, Karlovarský, Ústecký, Liberecký, Královéhradecký, Středočeský a Prahu (9); pro potřeby této práce bude k Čechám náležet také kraj Pardubický a kraj Jihočeský, jelikož většina jejich území se nachází na české straně hranice, u kraje Vysočina budou do Čech počítány okresy Havlíčkův Brod a Pelhřimov, které se nacházejí na české straně hranice. (9)

Praha je samostatným krajem v rámci Čech, nicméně vzhledem k jejímu postavení jakožto hlavnímu městu a největšímu sídlu v oblasti je v zadání oblasti řečena zvlášť.

V uvedené oblasti se v současné době nachází tři letiště nabízející pravidelnou mezinárodní osobní leteckou dopravu – Praha (PRG), Pardubice (PED) a Karlovy Vary (KLV).

3.2 Objem výkonů v letecké dopravě

3.2.1 Faktory ovlivňující poptávku po letecké dopravě

Parametry ovlivňující možnost a ochotu využívat leteckou dopravu lze v zásadě rozdělit na geograficko-ekonomické faktory a faktory související s nabízenými službami. Zatímco první

skupina parametrů určuje poptávku po letecké dopravě v dané oblasti obecně, druhá skupina ovlivňuje především ochotu využívat leteckou dopravu v závislosti na nabízených službách. (10)

3.2.1.1 Geograficko-ekonomické a demografické faktory

Mezi základní ekonomické faktory patří především HDP, resp. průměrný důchod v oblasti a kupní síla obyvatelstva. Jsou-li tyto parametry rostoucí, roste i poptávka po letecké dopravě (10). Podobný vliv na poptávku po letecké dopravě má množství obyvatel v produktivním věku⁸ a zaměstnanost, která přímo souvisí s kupní silou obyvatelstva. Kromě procenta zaměstnanosti roste poptávka po letecké dopravě i tehdy, je-li větší množství populace zaměstnáno na plný úvazek. (10) (1) Naopak ekonomickým faktorem, který má na poptávku po letecké dopravě v dlouhodobém horizontu menší vliv, jsou hospodářské a politické krize. Ačkoli v krátké době vždy poptávku po letecké dopravě negativně ovlivní, z dlouhodobého hlediska je tato poptávka stále rostoucí, a to průměrně o 5 % ročně za posledních 30 let. (11)

Geografickými a demografickými faktory ovlivňujícími poptávku po letecké dopravě jsou také velikost populace (ve více zalidněných oblastech je poptávka po letecké dopravě vyšší), urbanizace (populace žijící ve městech je ochotnější k výběru letecké dopravy než populace na venkově), množství obyvatel s vysokoškolským vzděláním (které má také pozitivní vliv na velikost poptávky) a délka dožití (s vyšším věkem dožití v populaci v oblasti také roste poptávka po letecké dopravě. (10) (11) Na využívanost letecké dopravy má vliv také geografická poloha oblasti a turistická obliba dané země, nicméně tyto faktory se v čase příliš nemění. (10)

Tyto informace, na jejichž základě lze předvídat poptávku po letecké dopravě v oblasti, se mohou lokálně výrazně odlišovat, pro letiště či aerolinku snaží se předpovědět chování cestujících jsou tedy nejcennější data ze spádové oblasti letiště. Většinou jsou však tyto informace dostupné ze statistických úřadů spíše pro jednotlivé administrativní celky v dané zemi. Krom toho je předpovídání na základě ekonomických faktorů (geografické se ze své podstaty v čase mění méně) závislé na obchodním rozhodování velkých firem v oblasti či na politické situaci a přijatých politických opatřeních. (11)

3.2.1.2 Faktory související s kvalitou služeb

Poptávku po letecké dopravě z konkrétního letiště ovlivňují ještě další faktory, které se nevztahují k zákazníkům – cestujícím a jejich možnostem, ale k ochotě využít služby

⁸ 15 – 59 let (11)

nabízené daným letištěm (ev. aerolinií). Tyto faktory jsou závislé především na dostupnosti a kvalitě nabízených služeb.

Příkladem faktorů, které ovlivňují volbu letiště, jsou především jeho dopravní dostupnost jak individuální, tak veřejnou dopravou (12), vybavení letiště (parkování, obchody, restaurace), reputace a marketing letiště a především složení aerolinek a destinací v nabídce daného letiště. Od nabídky aerolinek se odvíjí také nabízená cena letů z daného letiště. Platí samozřejmě, že čím vyšší kvalita služeb a naopak nižší cena letenek, tím vyšší je poptávka po letech z daného letiště. (10) (11) (12)

3.2.2 Aktuální stav výkonů v letecké dopravě

V oblasti Čech se v současnosti nacházejí tři mezinárodní dopravní letiště s pravidelnými linkami, a to letiště Praha (PRG), letiště Pardubice (PED) a letiště Karlovy Vary (KLV).

Letiště Praha (PRG) zajišťuje přibližně 91 % veškeré letecké dopravy v České republice. (2) Za rok 2017 odbavilo pražské letiště 15 415 001 cestujících, což je nejvíce v jeho dosavadní historii. Nejvíce cestujících, téměř třetinu celkového počtu, odbavilo letiště v období letní špičky, tedy v měsících červen – srpen. Kromě zvýšeného počtu letů do tzv. dovolenkových destinací se v těchto měsících odbavuje více cestujících i na celoročních linkách do světových metropolí. Praha (PRG) vykazuje velmi silný růst v počtu cestujících (nárůst o téměř 18 % oproti roku 2016) i v počtu pohybů letadel (nárůst o téměř 8,5 % proti předchozímu roku). Výrazný růst v počtu cestujících očekává letiště i v roce 2018. Pražské letiště nabízí ze všech českých letišť nejširší nabídku destinací i dopravců, kdy za rok 2017 umožňovalo přímé lety do 163 destinací. (13)

V současné době jsou nejoblíbenějšími destinacemi Londýn, Paříž, Moskva, Amsterdam a Frankfurt. Do všech těchto destinací s výjimkou Frankfurtu nabízí pražské letiště lety s klasickými i nízkonákladovými společnostmi. Nejvíce rostoucími destinacemi za minulý rok se pak staly Milán Bergamo (BGY), Hurgada (HRG), Moskva (z Prahy se nabízejí lety na letiště Šeremetjevo (SVO) i na letiště Vnukovo (VKO)), Řím Ciampino (CIA) a Marsa Alam (RMF). Nárůst cestujících do egyptských destinací souvisí s opětovným nárůstem turismu v těchto zemích po teroristických útocích v posledních třech letech. (14) Na linkách do Bergama (BGY) a Ciampina (CIA) je nárůst ovlivněn i popularitou nízkonákladových dopravců, kdy do Bergama (BGY) provozuje lety společnost Ryanair a Wizzair, linka společnosti Ryanair na letiště Ciampino (CIA) byla zavedena teprve koncem roku 2016 (15) a konkuruje především spojům na druhé římské letiště Fiumicino (FCO), kam nabízejí lety společnosti Alitalia, České aerolinie a Vueling. (13) Moskva zůstává dlouhodobě jednou z nejoblíbenějších destinací nabízených z pražského letiště. (13)

Letiště Pardubice (PED) odbavilo za rok 2017 přibližně 87 000 cestujících⁹, což pro něj představuje výrazný nárůst oproti 31 174 cestujícím odbavených v předcházejícím roce, přestože ještě nedosahuje k nejuspěšnějšímu roku v historii letiště, 2013, kdy se letišti podařilo odbavit 184 140 cestujících. (16)

V roce 2017 nabízelo letiště dvě pravidelné linky, které provozovaly společnosti Ryanair (do Londýna (STN)) a ruský dopravce RedWings (do Moskvy (DME)). V letním letovém řádu byly pravidelné linky doplněné charterovými spoji na Rhodos (RHO), do Burgasu (BOJ) a Podgorici (TGD), v zimním letovém řádu naopak z letiště odlétaly charterové spoje provozované společnostmi Rossiya do Ruska, konkrétně do Petrohradu (LED), Jekatěrinburgu (SVX), Ufy (UFA), Kazaně (KZN) a Samary (KUF). Ruské destinace stabilně tvoří velkou část nabídky na pardubickém letišti (PED). Pro letošní rok jsou navýšené počty destinací pro letní charterové linky o Alicante (ALC). (17)

Letiště Karlovy Vary (KLV) odbavilo z českých letišť nejméně cestujících, kdy za rok 2017 jím prošlo 21 404 cestujících. To je pro letiště pokles nejen oproti předchozímu roku, kdy odbavilo 25 235 cestujících, přestože mělo v roce 2016 méně pohybů letadel než v roce 2017, ale také výrazný pokles oproti nejuspěšnějšímu roku letiště, 2013, kdy letiště odbavilo 104 469 cestujících. (18) Mírně se ale v roce 2017 zvýšil počet terminálových cestujících, tedy těch, kteří začínají či končí cestu v Karlových Varech (KLV). (18)

Karlovarské letiště (KLV) má v současné době dvě pravidelné linky provozované společnostmi České aerolinie a Pobeda. Obě linky jsou do Moskvy, a to na letiště Šeremetjevo (SVO) a Vnukovo (VKO). Tyto linky jsou doplňovány charterovými lety, v loňském roce především do Tel Avivu (TLV) a Taškentu (TAS). Stejně jako letiště v Pardubicích (PED) se Karlovy Vary (KLV) dlouhodobě orientují především na lety do ruských destinací. Celkový pokles cestujících je tedy způsoben především mezinárodními opatřeními vůči Ruské federaci. (18)

3.2.3 Předpoklady vývoje

Mnoho zdrojů se shoduje, že růst poptávky po letecké dopravě bude v horizontu cca příštích 20 – 30 let stoupat, a to průměrně o 4 – 5 % ročně.¹⁰ V minulém roce (2017) a současném by měl být růst ještě o něco vyšší, a to zhruba kolem 6,5 % (19). Růst by se tedy měl týkat i

⁹ údaje za celý rok 2017 ještě nebyly v době 04/2018 k dispozici

¹⁰ SITA odhaduje růst poptávky v příštích 20 letech na 4,5 % ročně (130), Airbus odhaduje stejnou hodnotu (11), FAA (*Federal Aviation Administration – Federální úřad pro letectví v USA*) předpokládá na mezinárodních linkách růst cestujících o 5 % v roce 2018 a pak průměrně 3,3 % ročně v následujících 20 letech (131), eTurboNews (zpravodajský server z dopravy) odhaduje v Evropě růst o 4 % ročně, celosvětově o 5 % (19), další zdroje (11) (134) odhadují nárůst poptávky kolem 5 % ročně

letecké dopravy v České republice. Jen letiště Praha (PRG) odhaduje, že v roce 2018 zvýší počet odbavených cestujících o 10 % oproti roku 2017 a projde jím 17 milionů cestujících. (20) (13) Letiště Pardubice (PED) očekává nárůst oproti předchozímu roku a odbavit by mělo více než 90 tisíc cestujících. (16). Letiště Karlovy Vary (KLV) očekává nárůst na zhruba 50 tisíc cestujících za rok 2018. (18) To by měl být více než dvojnásobný nárůst oproti odbaveným cestujícím v roce 2017. (21)

Vzhledem k faktorům ovlivňujícím velikost poptávky je růst počtu cestujících očekávatelný. V současné době je v České republice celková míra nezaměstnanosti nejnižší od roku 1997 a činí jen 3,5 %¹¹. (22) Mzdy narůstají téměř na všech pracovních pozicích. Z pohledu ekonomických kritérií je tedy nárůst poptávky po letecké dopravě očekávatelný. Pro přilákání cestujících na letiště v oblasti Čech budou tedy kritické především faktory související s kvalitou služeb.

Kromě nárůstu využívání současných letišť cestujícími, kteří již tato letiště na svých cestách zvolili dříve, a nových cestujících, kteří doposud leteckou dopravu nevyužívali, zde ještě existuje potenciál k využití dopravy z českých letišť mezi osobami, které v současné době využívají jiná letiště v blízkém zahraničí, protože jsou blíže jejich bydliště nebo jim nabízejí služby, které v současné nabídce českých letišť nemají vhodnou alternativu. Statistiky využití letišť samozřejmě neuvádějí, jaké národnosti jsou cestující, kteří jejich letiště využili, nelze tedy přesněji odhadnout počet cestujících, které by bylo možné motivovat k využití letišť v Čechách. Nicméně ze spádových oblastí příhraničních letišť (4) vyplývá, že odliv na zahraniční letiště se může týkat velkého množství obyvatel Čech. V pásmu dvouhodinového dojezdu se pro část Královéhradeckého a Libereckého kraje nachází letiště Wrocław (WRO), pro část kraje Vysočina letiště Bratislava (BTS) a Vídeň (VIE), pro část Jihočeského kraje letiště Linec (LNZ), pro Plzeňský a část Karlovarského kraje je v tomto horizontu dostupné letiště Norimberk (NUE) a pro Karlovarský, Ústecký a Liberecký kraj, část Středočeského kraje i Prahu je do dvou hodin jízdy dostupné letiště Drážďany (DRS). O tom, že jsou tato letiště využívána českými občany, svědčí mimo jiné i to, že Vídeň (VIE), Drážďany (DRS) a Linec (LNZ) nabízejí své webové stránky v českém jazyce. (23) (24) (25)

3.3 Shrnutí

V oblasti Čech, kterou se zabývá tato práce, a která je určena historickou hranicí mezi Zeměmi Koruny české, se nacházejí tři mezinárodní letiště, Praha (PRG), Pardubice (PED) a Karlovy Vary (KLV). Za rok 2017 bylo z těchto letišť celkem odbaveno přibližně 15 523 000 cestujících, na čemž se z 99 % podílelo letiště Praha (PRG). Všechna letiště jsou

¹¹ údaj je za duben 2018

optimistická, co se týče růstu poptávky po letecké dopravě v příštích letech, kdy by měl růst jen v Praze (PRG) dosáhnout přibližně 10 %.¹² Pro letiště v oblasti Čech jsou pro zvyšování poptávky po letecké dopravě z těchto letišť v současnosti klíčové především faktory související s kvalitou nabízených služeb, což jsou především složení aerolinek a destinací nabízených letišť, dopravní dostupnost letiště a jeho vybavení. Z pohledu regionálních letišť v Čechách se jedná především o první podmínku, protože se obě výrazně orientují na lety z a do Ruské federace. Letiště v Pardubicích (PED) je v současnosti, co se týče přepravních výkonů i počtu nabízených linek v lepší situaci než letiště Karlovy Vary (KLV), oproti kterému přepravilo přibližně čtyřikrát více cestujících. Přesto se obě tato letiště nepodílejí ani celým procentem na celkovém počtu přepravených cestujících v oblasti Čech.

Pro všechna letiště v oblasti je důležitá především poptávka uspokojená na jiných než českých letištích. V dopravní dostupnosti méně než 2 hodiny jízdy individuální dopravou se nachází šest dalších mezinárodních letišť, která mohou cestující využít. Celkově však lze říci, že i pokud tito cestující, využívající příhraniční letiště, nebudou motivováni zvolit letiště v oblasti Čech, bude poptávka po letecké dopravě dostatečně silná, aby jejím výsledkem mohl být výrazný rozvoj letišť, která jsou v této oblasti provozována.

¹² ostatní letiště předpokládanou výši růstu neuváděla

4 Zájmy cestujících a provozovatelů letišť

Tato kapitola má za cíl popsat důvody, proč by mohl být popisovaný model, tedy akvizice jiného letiště Letištěm Praha nebo koupě koncese k provozování letiště Praha (PRG) a dalšího letiště v oblasti jiným investorem, výhodný jak pro cestující, tak pro samotná letiště.

Od této části se práce zabývá i druhým letištěm, které by bylo součástí synergického systému v oblasti Čech spolu s letištěm Praha (PRG). Bude-li potřeba popisovat vlastnosti tohoto letiště, bude pro něj používáno označení Praha2 (PRG2), aby se předešlo záměně s existujícím letištěm Praha (PRG) a zároveň bylo označení korektní, dokud není zřejmé, které z existujících letišť by se tímto letištěm Praha2 (PRG2) mohlo stát.

4.1 Větší pravděpodobnost budoucí konkurenceschopnosti

V současné době je většina letišť provozována jako samostatné subjekty. Tento způsob podnikání nicméně neumožňuje využít dvou základních výhod, které nabízí provoz více letišť jednou společností. Letiště obecně potřebují nabízet velké množství služeb (od parkování přes provozní zajištění terminálu až po technické odbavení letadel), mezi něž musí rozdělit své zdroje. V případě vytvoření synergického systému letišť má provozovatel větší množství těchto zdrojů a je tedy schopen lépe zajistit veškeré činnosti. Nabízené služby jsou zároveň profesionálnější. Ve větší firmě je snazší vytvořit specializovaná oddělení, která se budou zabývat konkrétními úseky letištních služeb, a ty budou díky tomu nabízeny na vyšší úrovni. (26) Druhou předností těchto systémů je větší ekonomická stabilita a lepší prognóza rozvoje společnosti.¹³ (26) Společné provozování dvou letišť v oblasti Čech tedy těmto letištěm zajistí do budoucna pevnější pozici v konkurenci ostatních evropských letišť.

4.2 Snížení některých nákladů

Systémy letišť mají dohromady lepší ekonomické výsledky než tato letiště provozovaná samostatně. (26) Toho je docíleno snížením některých nákladů, a naopak možností získat vyšší výnosy.

Více letišť shromážděných pod jedním provozovatelem má lepší vyjednávací pozici při smlouvání jak s dodavateli, tak se zákazníky. Mnoho systémů a zařízení dodávaných na letiště je nějakým způsobem personalizovaných pro dané letiště, ať už formou vizuální úpravy nebo požadavky na funkci. Je-li těchto produktů dodávaných více, je nepochybně reálné dohodnutí lepších cenových podmínek než při nižší velikosti objednávek. Systém letišť je tedy schopen dosáhnout úspory na nakupovaných službách i zboží. Krom této

¹³ to platí pro větší firmy obecně, nikoli pouze v letectví

úspory má ale systém letišť také silnější vyjednávací pozici, co se týče smlouvání cen se zákazníky, ať už se jedná o aerolinie nebo o zájemce o obchodní místa v terminálu. Nacházejí-li se obě letiště v blízké vzdálenosti, jak je předpokládáno v této práci, je vystupování jako jeden subjekt mnohem výhodnější, co se týče výnosů, protože subjekty, které mají zájem o služby letiště, nemají v blízkosti žádné alternativní letiště, kde by bylo možné provozovat jejich služby. Je-li systém letišť v oblasti jedinými letišti, získává monopolní postavení, což je z pohledu jeho podnikání výhodné.

Další náklady, tentokrát administrativního charakteru, je možné snížit při existenci pouze jednoho provozovatele. Tím jsou míněny především náklady na oddělení týkající se chodu společnosti (účetny, personální oddělení, nejvyšší management), která díky jednomu provozovateli existují pouze jedenkrát; provozní pozice bývají většinou zachovány pro každé letiště zvlášť. (26)

Významnou úsporu může přinést také jednotné marketingové vystupování. Kromě již zmíněné silnější pozice při vyjednávání cen (v tomto případě například s pronajímateli reklamních ploch, poskytovateli tiskových a grafických služeb atp.) není nutné soustředit se v marketingu na boj s nejbližší konkurencí, protože tato letiště jsou již sloučena v jeden subjekt.

Jednání se systémem letišť přináší úsporu nákladů i pro aerolinie oproti jednáním s jednotlivými letišti. Zvýšení efektivity spolupráce mezi systémem letišť a dopravcem je dáno především jednotnými požadavky, procesy a postupy a také úsporou (času i financí) při domlouvání služeb s více letišti sloučenými do jednoho systému. (26)

4.3 Koordinace letišť

Richard de Neufville z MIT¹⁴ (26) uvádí, že při specifikaci požadovaného provozu na každém letišti ze systému je dosaženo lepších provozních výsledků než u stejných letišť fungujících pod různými provozovateli. Zatímco jednotlivá letiště se většinou snaží pokrýt všechny možnosti provozu (klasičtí i nízkonákladoví dopravci, interkontinentální i mezikontinentální linky), v systému je možné provoz rozdělit mezi více letišť, aniž by došlo k obchodní ztrátě pro skupinu jako celek. Jednotlivá letiště pak mohou být přizpůsobena potřebám provozu, který je z nich obsluhován – například absence nástupních mostů na letištích pro nízkonákladové aerolinie nebo zvýšená kapacita imigrační kontroly na letištích soustřeďujících se na mezikontinentální provoz. Díky specializaci každého letiště pro definovaný účel docílí systém jako celek lepších výsledků.

¹⁴ MIT (*Massachusetts Institute of Technology*), americká univerzita

Kromě určení rozdělení provozu umožňuje operování více letišť v jedné spádové oblasti provozovateli lepší koordinaci kapacity na každém z letišť, protože může nabízet větší množství příletových a odletových slotů poptávajícím aeroliniím, a tím zajistit lepší uspokojení představ o letovém řádu.

Pro nejlepší koordinaci provozu a jeho rozdělení je pak vhodné zajistit propojení letišť formou přestupu mezi nimi, pokud potřebuje cestující využít služeb více či všech letišť ze systému.

4.4 Turistický potenciál

Více letišť v jedné oblasti umožňuje provozovateli letiště i vlastníkům zajímavých atrakcí v blízkosti letiště marketingově mířit na větší množství turistických cílů a tedy i potenciálních cestujících. Tento bod je tedy nejvíce v souladu s politikou Ministerstva pro místní rozvoj, pod který spadá podpora cestovního ruchu. Blízkost příletového letiště k turistické atrakci u mnoha cestujících rozhoduje o tom, zda tento cíl navštíví (toto je možné pominout u turistických cílů velkého významu, jako např. velká města, celosvětově známé památky atp., ale je rozhodující u zajímavých míst jinak regionálnějšího charakteru, jako jsou méně známé hrady a zámky, muzea či pamětní místa). Díky většímu pokrytí Čech pravidelnou leteckou dopravou je možné rozšířit množství míst, která zahraniční turisté navštěvují.

U orientace na cíle blízké k letišti je nicméně nezbytné zajistit dostatečnou návaznou dopravu k turistickým atrakcím. Bez co nejpřímější a nejrychlejší hromadné dopravy není vliv letiště na návštěvnost turistického cíle příliš patrný.

Je nepochybné, že tato konkrétní výhoda nastane i pokud bude více letišť v oblasti provozováno jednotlivě. V případě letištního systému to ale bude jeden provozovatel, který má možnost díky tomu zvýšit výnosy.

4.5 Výhody menších letišť

Využití menších letišť přináší cestujícím množství výhod, především charakteru zvýšeného komfortu, které jsou dále popsány. Výhody využívání menších letišť jsou cestujícími popisovány až pro letiště s provozem kolem 15-17 milionů cestujících za rok (27) a lze z nich tedy těžit i při stávající velikosti letiště Praha (PRG). Zároveň se všechny tyto výhody vztahují samozřejmě i na letiště Praha2 (PRG2), protože to by bylo nepochybně menší než stávající letiště Praha (PRG). Vytvoření dvou synergických letišť by tedy mohlo znamenat, že letiště Praha (PRG) by si ponechalo svou stávající velikost a dále těžilo z těchto výhod, díky čemuž by bylo jeho využití (a stejně tak využití letiště Praha2 (PRG2)) pro cestující příjemnější.

Pro cestující nabízí menší letiště vždy výhodu, co se týče komfortu a celkově nabízí uživatelsky přívětivější zážitek z cestování (27) (12). Menší letiště, ale na více místech v oblasti oproti jednomu velkému hubu jsou dostupnější pro větší množství cestujících z pohledu dopravy na letiště. Kromě kratšího cestování návaznou dopravou těch, kteří dosud využívali letiště Praha (PRG), ale na letiště Praha2 (PRG2) mají lepší dostupnost, je na menších letištích příjemnější i cesta individuální dopravou, a to především díky pohodlnějšímu parkování, které nebývá při dostatečné kapacitě parkoviště přeplněné a zároveň bývá blíže k terminálu než na větších letištích. (28) V terminálu jsou pak cestujícími ceněny především kratší přesuny v rámci budovy mezi jednotlivými stanovišti (odbavovací přepážky, pasová a bezpečnostní kontrola, nástupní brána) a zároveň kratší fronty na těchto stanovištích, byť obecně nelze stanovit závislost mezi velikostí letiště a procesními časy. (28) (29) (30) Stejně tak při příletu na menší letiště je rychlejší přesun k výdeji zavazadel, který by měl být sám o sobě také rychlejší díky menšímu počtu letadel čekajících na odbavení v jeden časový okamžik. Časová úspora může být značná – pro srovnání může sloužit přehled časové náročnosti průchodu letištěm pro různé velikosti letišť v Evropě, která tuto úsporu potvrzují. Tento přehled je uveden v tabulce č. 1 a je založen na expertních odhadech času průchodu dle dostupných map terminálů jednotlivých letišť, případně na informacích od provozovatelů jednotlivých letišť dle dotazů na čas chůze mezi stanovenými body¹⁵. (31) (32) (33) (34) (35) (36) (37) (38) (39) (40) V uvedených časech průchodů není zahrnuto čekání na jednotlivých stanovištích. V tabulce také nejsou zahrnuta letiště, která odbavují méně než 15 milionů cestujících za rok, a to z důvodu, že taková velikost letiště je již menší než současný stav letiště Praha (PRG) a tedy nedemonstruje, k jaké časové úspoře dojde při zachování této stávající velikosti. Zmínění této výhody je pro upřednostnění varianty menšího růstu letiště Praha (PRG) významné, protože zatímco v současné době má letiště Praha (PRG) kapacitu přibližně 15 milionů cestujících ročně a tedy ji lze považovat za menší letiště (27), Letiště Praha v současnosti předpokládá provedení úprav na zvýšení kapacity na 28 milionů cestujících ročně, čímž by Praha (PRG) výhodu komfortního menšího letiště velice pravděpodobně ztratila. (41) Díky synergickému systému s jiným letištěm by však zachování současné velikosti letiště Praha (PRG) neznamenalou ustrnutí na současném množství destinací, aerolinií a frekvencí letů, ale provoz by se rozdělil mezi dvě letiště. Kromě zkrácení průchodu letištěm je také větší pravděpodobnost příjemnějšího personálu na

¹⁵ Toto ověření neslouží jako detailní výzkum, neboť je zřejmé, že pro ten by bylo potřeba více vstupních dat a nikoli pouze expertní odhady. Vzhledem k tomu, že časová úspora je však podložena více zdroji, slouží tabulka spíše jako příklad v možné časové úspoře cestujících při použití menšího letiště. Zároveň je nezbytné poznamenat, že podstatná je pro úsporu vždy především nejvyšší hodnota času, za jaký lze mezi danými body projít, neboť každé z letišť má některé odletové či příletové brány umístěné blíže (proto bez ohledu na velikost letiště je minimální čas průchodu většinou 1 – 2 minuty), ale cestující nemá jistotu, že nebude nastupovat z odletových bran, které jsou umístěny dále (a zde se již čas průchodu mění od 2 do 15 minut)

letišti, který není stresován tolik, jako na největších letištích. To se výsledně opět připíše k lepší zkušenosti cestujících. (30) (28)

Nevýhodou pro cestující, kteří využívají menší letiště, je zpravidla jeho horší vybavení co se týče služeb ve veřejné i tranzitní části terminálu oproti výrazně větším letištím. Jedná se především o menší možnosti nákupů a občerstvení. (27) (29) Vzhledem k tomu, že většina menších letišť, což by se v tomto případě týkalo jen Prahy2 (PRG2), neboť Praha (PRG) by i nadále zůstala dominantním letišťem v oblasti, se profiluje především na point-to-point lety většinou v rámci kontinentu (29) (30), není tato nevýhoda natolik zásadní, protože největší úspora při nákupech v duty-free obchodech a tedy největší množství nákupů v těchto obchodech nastává při letech mimo Evropskou unii. Naopak rozvoj občerstvení v terminálu se může stát odrazovým můstkem pro další firmy v regionu a není tedy nutné i na menším letišti tuto nevýhodu skutečně zažít.

Z pohledu aerolinií má menší letiště pozitivní vliv především na čas, za který je letadlo po přistání připraveno na opětovný odlet. (28) Svůj podíl na tom má jednak kratší pohyb po letišti, protože stojánky i terminál bývají umístěny blíže k vzletové a přistávací dráze, a zároveň i rychlejší čas samotného technického odbavení letadla díky méně přetíženým zaměstnancům, menšímu počtu letadel k odbavení v jeden okamžik a kratší dojezdová doba všech složek odbavení. Tato výhoda je analogická rychlejšímu průchodu letišťem pro cestující.

Tabulka č. 1 – Orientační hodnoty průchodu evropskými letišti různých velikostí

Průchod mezi stanovišti	Kategorie	Čas průchodu
parkoviště – stanoviště první kontroly (bezpečnostní nebo pasová kontrola)	15-17 mil odbavených cestujících za rok ¹⁶	1 – 2 min
	17-20 mil odbavených cestujících za rok ¹⁷	1 – 2 min
	20-30 mil odbavených cestujících za rok ¹⁸	1 – 5 min
	30-50 mil odbavených cestujících za rok ¹⁹	2 – 5 min
	50+ mil odbavených cestujících za rok ²⁰	2 – 10 min
stanoviště bezpečnostní nebo pasové kontroly – odletová brána	15-17 mil odbavených cestujících za rok	1 – 6 min
	17-20 mil odbavených cestujících za rok	3 – 9 min
	20-30 mil odbavených cestujících za rok	2 – 12 min
	30-50 mil odbavených cestujících za rok	2 – 12 min
	50+ mil odbavených cestujících za rok	2 – 15 min

¹⁶ do této kategorie spadají letiště Praha (PRG), Londýn Luton (LTN) a Varšava Chopin (WAW)

¹⁷ do této kategorie spadají letiště Helsinky (HEL), Málaga (AGP), Hamburg (HAM) a Ženeva (GVA)

¹⁸ do této kategorie patří letiště Brusel Zaventem (BRU), Düsseldorf (DUS), Vídeň (VIE), Milán Malpensa (MXP), Athény (ATH), Berlín Tegel (TXL), Dublin (DUB), Curych (ZRH), Kodaň (CPH), Stockholm Arlanda (ARN), Palma de Mallorca (PMI), Manchester (MAN), Oslo (OSL), Lisabon (LIS) a Londýn Stansted (STN)

¹⁹ do této kategorie patří letiště Paříž Orly (ORY), Řím Fiumicino (FCO), Mnichov (MUC), Londýn Gatwick (LGW) a Barcelona El Prat (BCN)

²⁰ do této kategorie patří letiště Madrid (MAD), Frankfurt (FRA), Amsterdam (AMS), Paříž Charles de Gaulle (CDG) a Londýn Heathrow (LHR)

4.6 Shrnutí

Tato kapitola uvedla několik hlavních důvodů, proč by byl synergický systém letišť v oblasti Čech výhodný. Do budoucna je nejpodstatnějším především silnější pozice společnosti, která provozuje více než jedno letiště, oproti jednomu samostatnému letišti. Provozovatel dvou a více letišť má stabilnější pozici v ekonomice, lepší finanční i provozní výsledky a silnější mandát jednat jak se svými dodavateli, tak se zákazníky, díky čemuž může optimalizovat náklady i výnosy. Krom silnějšího postavení má takový provozovatel možnost více zasahovat do rozdělení provozu mezi jednotlivými letišti v systému a tím jim vytvářet lepší podmínky, neboť letiště soustřeďující se na definovaný druh provozu je ekonomicky výhodnější. Díky funkčnosti jako jedna společnost má systém letišť také nižší některé náklady, a to nejen co se týče možnosti získat lepší ceny při větším odběru služeb a zboží, ale také vlastních administrativních a marketingových nákladů. Poslední výhodou může být zachování stávající velikosti letiště Praha (PRG), která by díky kompaktnosti letiště a rychlosti průchodu letišťem pomohla letišti získat loajalitu cestujících oceňujících právě tuto vlastnost oproti nepřehledným velkým letištím v zahraničí.

5 Charakteristiky fungování synergických systémů letišť

Cílem této kapitoly je v zemích Evropy najít fungující systémy letišť odpovídající hypotéze v této práci, tedy najít letiště, která jsou provozována stejným subjektem a zároveň sdílejí svoji spádovou oblast, tedy se orientují na stejné cestující. Kapitola popisuje nejprve způsob provedení tohoto šetření. Dále je uveden popis vybraných příkladů nalezených systémů letišť.

5.1 Metodika

5.1.1 Výběr geografické oblasti

Systémy letišť se bezpochyby nacházejí v různých zemích po celém světě. Aby však bylo možné se jimi inspirovat, a tedy aby byly výsledky charakterizace těchto modelů použitelné pro rozvoj modelu v českém prostředí, je vhodné zajistit, aby chování spotřebitelů, v tomto případě cestujících²¹, bylo co nejvíce podobné chování cestujících na českých letištích. Z tohoto důvodu byla pro zkoumání systémů letišť vybrána pouze Evropa.

Lze zde předpokládat, že preference cestujících na jednotlivých letištích, co se týče požadované úrovně služeb a nabídky destinací, jsou podobné. (1) Mezi domácími cestujícími, tedy těmi, kteří pocházejí ze země, v níž se letiště nachází, existuje kulturní shoda napříč evropskými zeměmi. Sdílení stejných či podobných kulturních zvyklostí je nejčastěji podmíněno společným historickým vývojem oblastí, většinovým náboženským vyznáním či politickým zřízením států. (42) Zvláště vzhledem k dnešnímu propojení většiny evropských států²² je kulturní blízkost nezbytná. (43) Naopak je prokázána i značná kulturní odlišnost s obyvateli jiných světadílů (44) (45) (46), proto byly z průzkumu vynechány.

Oblast Evropy je geograficky ohraničena z jihu Černým a Středozemním mořem, ze západu Atlantickým oceánem, ze severu Severním ledovým oceánem a z východu hranicí s Asíí²³,

²¹ letiště jsou samozřejmě primárně zaměřeny na obchodní vztah business-to-business (B2B) (1), jeho hlavním zákazníkem jsou tedy aerolinie; zákazníci aerolinií už jsou pak ale samotní cestující, a je tedy nezbytné zajistit, aby letiště bylo v souladu s očekáváním cestujících, pokud by tomu tak nebylo, byl by výsledek oboustranně nevýhodný pro aerolinku i pro letiště

²² např. na úrovni sdílené administrativy v rámci Evropské Unie

²³ východní hranice není geografickým oddělením, protože Evropa a Asie se nacházejí na jednom kontinentu ve smyslu souvislé části pouště, tato hranice je pouze dohodnutá (47)

kteřou tvořív pohořív Ural a Kavkaz, řeka Ural a Kaspické moře. (47) V Evropě se nachází 50 samostatných států²⁴. (48)

Vzhledem k tomu, že hranice mezi Evropou a Asií je pouze dohodnutá, nikoli geografická, (47) je u některých států jejich zařazení mezi evropské sporné vzhledem k jejich nejednoznačné zeměpisné poloze či se jedná o transkontinentální státy, které svou polohou zasahují do území obou světadílů. Jedná se o Arménii²⁵, Ázerbájdžán²⁶, Gruzii²⁷, Kypr²⁸, Rusko²⁹ a Turecko³⁰. Jako transkontinentální bývá uváděn také Kazachstán, ten ale není počítán mezi 50 evropských států. (48)

Pro účel této práce jsou všechny tyto státy vyjma Kypru považovány za ne-evropské, a to z důvodu kulturních odlišností i výrazné zeměpisné vzdálenosti. Naopak Kypr je součástí Evropské unie (48) a proto je v této práci považován za evropskou zemi.

5.1.2 Určení letišť vhodných k dalšímu zkoumání

Databáze letišť nacházející se ve výše určených státech Evropy vznikla souborem letišť uvedených v AIP³¹ jednotlivých zemí. Tato letiště byla následně vytříděna tak, aby bylo další zkoumání provedeno jen na těch, které splňují určené požadavky. Tyto požadavky vyplynuly ze zadání. Bylo nutné se soustředit jen na letiště, jejichž popis může být vztažen jako analogie ke zkoumané hypotéze druhého letiště v oblasti Čech, tedy bylo nutné stanovit dostatečnou velikost zkoumaných letišť. Zároveň bylo omezení zkoumaného vzorku letišť nezbytné z důvodu obav o rozměr této práce, vztahovala-li by se i na letiště v současné době nefungující.

Prvním požadavkem na zkoumaná letiště bylo, aby byla veřejná a mezinárodní. Veřejnost letiště je vzhledem k hledání letišť pro obchodní leteckou dopravu samovysvětlující. Mezinárodnost byla požadována především kvůli hledání analogie k hypotetické situaci pražského letiště. S ohledem na velikost České republiky je zde vnitrostátní obchodní letecká doprava marginální a je tedy nezbytné soustředit se na mezinárodní leteckou dopravu. Tyto informace byly zjišťovány z podkladů v AIP. (49)

²⁴ včetně Kosova, které jako samostatné uznává 113 ze 193 států Organizace spojených národů a celkem 117 států světa (133)

²⁵ geograficky leží v Asii, nicméně náboženstvím a některými historickými událostmi se řadí k Evropě (129)

²⁶ transkontinentální

²⁷ transkontinentální

²⁸ geografická poloha jej řadí do Asie

²⁹ transkontinentální

³⁰ transkontinentální

³¹ AIP (*Aeronautical Information Publication* - letecká informační příručka) je publikace vydávaná státem obsahující informace potřebné k navigaci v letovém prostoru dané země; v části AD této příručky jsou uvedeny informace o letištích

Druhý požadavek byl směřován na funkčnost letiště, která byla formulována jako alespoň jedna pravidelná mezinárodní linka v současném³² letovém řádu. Zároveň, aby byla opomenuta menší letiště jen regionálního významu, bylo požadováno, aby alespoň jedna z pravidelných linek byla provozována letadlem s kapacitou více než 70 cestujících. Toto omezení bylo dáno zadáním práce. Informace o linkách na dané letiště byly zjišťovány z webových stránek letišť, informace o letadle nasazovaném na dané lince, v případě, že existovaly pochybnosti o velikosti letiště, byly ověřovány na stránkách dopravce provozujícího danou linku, v případě nejistitelnosti tímto způsobem bylo jako možné řešení ověření typu letadla použito služby Flightradar24 (50), kde bylo zjištěno, jaký typ letadla byl pro danou linku nasazen v průběhu posledních 7 dní³³. V této fázi práce byla také opomenuta letiště, která jsou soustředěna jen na všeobecné letectví nebo soukromé lety.

Třetím požadavkem byla geografická blízkost zkoumaných letišť tak, aby vyhovovaly tvrzení o sdílení spádových oblastí. Primárně byla zkoumána letiště, která se od sebe nacházejí méně než 100 km nebo méně než 2 hodiny jízdy individuální dopravou. Vzdálenost letišť po již existujících komunikacích a doba jízdy automobilem byly ověřovány prostřednictvím funkce „Trasa“ poskytované mapami společnosti Google (51). Vybrána byla vždy nejkratší nabízená trasa. Doba jízdy byla zohledněna pouze v případě, že byla kratší než dané 2 hodiny, ale vzdálenost letišť přesahovala 100 km. Sekundárně byla rovněž zkoumána letiště, která od sebe byla vzdálena méně než 250 km. Přestože si v takovém případě již letiště nesdílejí spádovou oblast, byla tato vzdálenost daná zadáním jako sekundární oblast zájmu.

Vzhledem k vysoké hustotě letišť splňujících první i druhý požadavek byla v realitě třetí podmínka ověřována až dodatečně. Po ověření prvních dvou požadavků byla tedy vyřazena pouze letiště nacházející se na ostrovech, na kterých žádné jiné letiště není a ostrov není spojen s pevninou ani jiným ostrovem pozemní cestou, a bylo tedy nepochybné, že není možné pozemní individuální dopravou³⁴ dosáhnout jiného sekundárního letiště. Následně byl prováděn samotný průzkum, zda letiště odpovídají analogii ke zkoumané hypotéze (viz následující podkapitola Hledání analogických systémů letišť). Teprve na těchto letištích pak byla ověřována vzájemná vzdálenost.

5.1.3 Hledání analogických systémů letišť

Tato práce se zabývá fiktivní situací, ve které Letiště Praha a.s. nebo jiný investor provozuje dvě letiště v oblasti Čech. Pro možnost odhadu, zda by taková situace mohla reálně existovat, bylo žádoucí najít analogickou situaci v jiné evropské zemi. U všech letišť

³² informace byly zjišťovány pro zimní letový řád 2017/2018

³³ sedm dní zpět poskytuje flightradar24 informace o letech zdarma

³⁴ individuální lodní doprava nebyla v práci uvažována

splňujících podmínky stanovené výše bylo ověřováno, kdo tato letiště provozuje. Cílem bylo nalézt situace, kdy dvě a více letišť v jedné oblasti provozuje stejný subjekt. V takovém případě zde totiž nedochází ke konkurenci v pravém slova smyslu, ale jedná se spíše o „pobočky“ jedné firmy. Sdílení spádové oblasti letišť potom není pro provozovatele těchto letišť negativní skutečností, neboť cestující z této oblasti mu mohou generovat zisk na různých, ale stále jím provozovaných letištích. Zároveň je ale v takovémto případě nezbytné zajistit udržitelnost obou letišť, aby nedocházelo k nerovnoměrnému zatížení jen jednoho ze systému letišť a aby některé z nich nebylo nevyužívané.

Provozovatelé byli zjišťováni z webových stránek jednotlivých letišť. Seznam všech letišť, u kterých byl identifikován společný provozovatel, je uveden v příloze č. I. Teprve u této podmnožiny z celé databáze letišť byla následně ověřována vzájemná vzdálenost. Důvod záměny pořadí těchto operací je vysvětlen v předchozí podkapitole, množství letišť, u nichž bylo nezbytné ověření vzdálenosti, bylo touto záměnou výrazně sníženo. Ověřování vzdálenosti bylo nezbytné především z toho důvodu, že mnoho letišť bylo provozováno stejnou společností, přestože se nejednalo o přímé konkurenty – jako příklad lze uvést např. společnost Fraport, která kromě německých letišť Frankfurt (FRA) a Hannover (HAJ) provozuje ještě letiště v Bulharsku (Burgas (BOJ), Varna (VAR)) či v Řecku (Thessaloniki (SKG), Kavala (KVA), Chania (CHQ)), a tato letiště si díky vzájemné geografické vzdálenosti nemohou přímo konkurovat. (52)

Kromě tohoto synergického modelu byly na všech letištích splňujících první dvě podmínky identifikovány ještě další modely fungování. Jednalo se o skupiny letišť, které tvoří silnou přímou konkurenci, což jsou letiště, která sdílejí název obsluhovaného města ve svém obchodním jméně. Příkladem takových systémů letišť je Brusel Zaventem (BRU) a Brusel Charleroi (CRL), Frankfurt (FRA) a Frankfurt Hahn (HHN), Oslo (OSL) a Oslo Torp (TRF) a mnohé další skupiny letišť. Dále se jednalo o letiště, která jsou vzájemně konkurenční, nacházejí se ve stejné spádové oblasti, ale nesdílejí obchodní název. Taková letiště jsou například Ostrava (OSR) a Katowice (KTW), Bratislava (BTS) a Vídeň (VIE) nebo Pristina (PRN) a Skopje (SKP). Poslední identifikovanou skupinou jsou letiště, která jsou (zatím) přirozenými monopoly vzhledem k nedostupnosti jiného vhodného letiště v dostatečné blízkosti. Příkladem takových letišť jsou např. Aberdeen (ABZ), Lisabon (LIS) nebo Bukurešť (OTP)³⁵. Vzhledem k tomu, že funkčnost takových modelů letišť pro zkoumanou hypotézu nemá význam, jsou zde pouze zmíněny jako identifikované modely v průběhu provádění zkoumání. Dále tyto modely popisovány nebudou.

³⁵ Letiště Bukurešť Henri Coanda (OTP) je v současné době ve své spádové oblasti jediné, nicméně u Bukurešti se nachází ještě letiště Bukurešť Aurel Vlaicu (BBU), které v současné době prochází rekonstrukcí a je tedy bez provozu (132)

5.1.4 Identifikované synergické modely

V příloze č. II jsou uvedena letiště, která splňují všechny dané podmínky a byla identifikována jako letiště se stejným vlastníkem či provozovatelem a zároveň jsou od sebe vzdálena méně než 100 km nebo méně než 2 hodiny jízdy individuální dopravou. V příloze č. III jsou uvedena letiště, která splňují stejné podmínky, ale jsou od sebe vzdálena více než 100 km či 2 hodiny jízdy, ale zároveň méně než 250 km.

Z těchto letišť bylo k dalšímu zkoumání cílem vybrat ta, která kromě splnění všech výše uvedených kritérií sdílejí i jméno obsluhovaného města ve svém obchodním názvu. Předpokládáme totiž, že pokud by se Letiště Praha a.s. rozhodlo k akvizici jiného letiště nebo by více letišť v oblasti Čech vč. letiště Praha (PRG) provozoval investor, byla by Praha součástí obchodního názvu obou letišť. Toto přejmenování by druhému z letišť ve skupině zajistilo větší zájem cestujících i aerolinek, neboť Praha je v současnosti největším turistickým cílem v České republice.³⁶

V tabulce č. 2 jsou uvedena letiště, která splňují všechny tyto podmínky – v obchodním názvu mají jméno stejného obsluhovaného města, jsou provozována stejným subjektem, nacházejí se od sebe méně než 100 km pozemní individuální dopravou nebo méně než 2 hodiny jízdy, jsou mezinárodní, veřejná a v současné době je na těchto letištích provozována alespoň jedna pravidelná mezinárodní linka. Mezi letišti, jejichž vzájemná vzdálenost je větší než 2 hodiny jízdy a zároveň menší než 250 km, která by splňovala výše uvedená kritéria, nebyla nalezena žádná, která by měla v obchodním názvu jméno stejného města.

³⁶ např. v roce 2016 73,9 % zahraničních turistů navštívilo Prahu (119)

Tabulka č. 2 – Synergické systémy letišť obsluhujících stejné město

Název letiště vč. IATA označení	Vzájemná vzdálenost letišť	Doba jízdy mezi letišti	Provozovatel letišť	Přepravených cestujících za rok 2017 (dohromady)
Paříž Charles de Gaulle (CDG)	41,1 km	34 min	Aéroports de Paris	101,5 milionu
Paříž Orly (ORY)				
Stockholm Arlanda (ARN)	39,6 km	29 min	Swedavia	29,2 milionu
Stockholm Bromma (BMA)				
Berlín Tegel (TXL)	30,9 km	26 min	Flughafen Berlin Brandenburg	33,3 milionu
Berlín Schönefeld (SXF)				
Řím Ciampino (CIA)	32,9 km	23 min	Aeroporti di Roma	46,9 milionu
Řím Fiumicino (FCO)				
Benátky Marco Polo (VCE)	30,5 km	25 min	SAVE Group	13,4 milionu
Benátky Treviso (TSF)				
Milán Linate (LIN)	66,5 km	48 min	SEA Group	31,7 milionu
Milán Malpensa (MXP)				
Barcelona El Prat (BCN)	BCN - REU 90,6 km	BCN - REU 59 min	AENA	50,3 milionu
Barcelona Reus (REU)	BCN - GRO 116 km	BCN - GRO 1 h 22 min		
Barcelona Girona (GRO)	REU - GRO 187 km	REU - GRO 1 h 49 min		
Tenerife Sever (TFN)	65,7 km	45 min	AENA	15,9 milionu
Tenerife Jih (TFS)				

Z letišť uvedených v tabulce č. 2 byly následně vybrány tři příklady, které jsou detailně analyzovány. Ostatní letiště z tabulky jsou popsána stručněji. Výsledky této analýzy jsou dále použity v kapitole Východiska pro definování nevhodnějšího modelu.

5.1.5 Shrnutí metodiky výzkumu

Cílem zkoumání bylo nalézt existující synergické systémy letišť, jejichž následnou analýzou lze získat poznatky o jejich fungování tak, aby bylo možné vytvořit z nich inspiraci pro hypotetické synergické fungování systému dvou letišť v oblasti Čech. Na veškerá letiště byly určeny požadavky, které musí splňovat. Prvním kritériem je geografická lokace, za kterou byla zvolena Evropa, aby bylo možné výsledky relevantně použít pro český příklad. Z Evropy pak byla shromážděna všechna letiště uvedená v AIP jednotlivých zemí, která byla dále selektována podle toho, zda jsou veřejná, civilní, mezinárodní a disponovala alespoň jednou mezinárodní pravidelnou linkou v zimním letovém řádu 2017/2018. Tato linka navíc musela být provozována letadlem s kapacitou alespoň 70 cestujících. Z takto určené podmnožiny letišť pak byla vybrána ta, která mají stejného provozovatele. U všech těchto letišť byla následně ověřena vzájemná vzdálenost kilometricky a délkou dojezdu. Vybrána byla ta letiště, která splňovala podmínku sdílení spádové oblasti, tedy vzájemná vzdálenost méně než 100 km nebo doba dojezdu nižší než 2 hodiny. Jako poslední podmínka bylo určeno jméno stejného obsluhovaného města v obchodním názvu letiště. Letiště, která splňují všechny tyto podmínky, jsou uvedena v tabulce č. 2 a jsou dále analyzována v následující kapitole.

5.2 Způsob fungování synergických letišť

5.2.1 Paříž Charles de Gaulle (CDG) a Paříž Orly (ORY)

Obě pařížská letiště jsou vlastněna společností Aeroports de Paris. Paříž obsluhují spolu s dalšími dvěma letišti, která mají jméno města ve svém názvu – Paříž Beauvais (BVA) a Paříž Châlons-Vatry (XCR). Tato dvě letiště ale nemají společného vlastníka (ani vzájemně, ani vůči systému Aeroports de Paris), nachází se dále od města – 91 km pro Beauvais (BVA) a 161 km pro Châlons-Vatry (XCR) od centra Paříže - a jsou využívána především nízkonákladovými dopravci - letiště Beauvais (BVA) je nejvíce využíváno společnostmi Ryanair, WizzAir, BlueAir a Volotea, jediným ne-nízkonákladovým dopravcem je Air Moldova (53), letiště Vatry (XCR) využívá v současné době pouze Ryanair. (54)

Paříž Charles de Gaulle (CDG)

Paříž Charles de Gaulle (CDG) je druhé nejvytíženější letiště v Evropě co do počtu cestujících a desáté nejvytíženější letiště na světě dle statistik ACI³⁷, v roce 2017 přepravilo 69 473 157 cestujících. (55)

Pro cestující jsou k dispozici tři terminály, na kterých je provoz rozdělen podle aerolinií. Kapacita stávající infrastruktury je až 79 milionů cestujících ročně. (56)

Letiště disponuje čtyřmi vzletovými a přistávacími drahami, po dvou párech paralelních drah 08L/26R, 08R/26L a 09L/27R, 09R/27L. Kapacita dráhového systému je koncipována na 120 pohybů za hodinu. (56) Letiště má k dispozici 317 stojánek, z toho 79 je využíváno pro cargo.

Paříž Charles de Gaulle (CDG) se nachází přibližně 25 km severně od Paříže. Kromě napojení na silniční infrastrukturu jsou na letišti 2 stanice hromadné dopravy RER a železniční stanice včetně napojení na trať francouzských vysokorychlostních vlaků TGV. (56)

Paříž Orly (ORY)

Paříž Orly (ORY) je druhé nejvytíženější francouzské letiště a dvanácté nejvytíženější evropské letiště co do počtu cestujících. (57) Za rok 2017 přepravilo 32 040 870 cestujících.

Letiště má k dispozici dva terminály, Terminál Jih a Terminál Západ. Provoz na terminálech je rozlišen podle aerolinií. (56) Po dokončení plánovaného rozšíření budou mít terminály kapacitu 32,5 milionu cestujících. (56)

Orly (ORY) disponuje třemi vzletovými a přistávacími drahami, 02/20, 06/24 a 08/26. Kapacita dráhového systému je 76 pohybů za hodinu. K dispozici je 104 stojánek. (56)

Letiště se nachází 13 km jižně od Paříže. Díky umístění u křížení dvou dálnic, A6 a A10, má letiště skvělé napojení na silniční infrastrukturu a vybudované velkokapacitní parkoviště. Krom toho je letiště obsluhováno automatizovanou linkou metra, Orlyval, která letiště spojuje se stanicí příměstského vlaku RER.

Aeroports de Paris (ADP)

Aeroports de Paris, příp. Groupe ADP³⁸, vlastní a provozuje obě popisovaná letiště a zároveň vlastní a provozuje ještě pařížské letiště Le Bourget (LBG), které je určeno pro lety

³⁷ ACI (*Airport Council International*) – mezinárodní nezisková organizace zastupující letiště

³⁸ skupina dříve používala pouze označení Aeroports de Paris, v současné době preferuje označení Groupe ADP v obchodní komunikaci a označení Paris Aeroport v komunikaci s cestujícími. (63)

všeobecného letectví. Společnost byla založena již v roce 1945 s hlavním cílem, aby se stala správcem všech letišť, která vzniknou v okruhu 50 km od Paříže. (58) Již od samého počátku tedy bylo v blízkosti Paříže počítáno se synergickým modelem. ADP je z 50,6 % vlastněna státem, nicméně Francie opakovaně zvažuje úplnou privatizaci firmy. (59) (60) Kromě provozování letišť v Paříži se společnost zabývá také stavbou a managementem letišť pod názvem TAV Airports (např. letiště Záhřeb (ZAG), Riga (RIX)), developerskou činností a různorodým obchodováním (autopůjčovny, směnárny, reklama a další). (61) Společnost je spojena i s dalšími velkými subjekty na poli provozování letišť – část jejich akcií vlastní společnost Vinci, která provozuje 36 letišť ve Francii, Portugalsku, Dominikánské republice, Chile, Brazílii, Kambodži a Japonsku a část akcií vlastní společnost Schiphol Group, která provozuje nebo vlastní nizozemská letiště Amsterdam (AMS), Rotterdam (RTM) a Eindhoven (EIN).

Charakteristika systému letišť v Paříži

Letiště Charles de Gaulle (CDG) je větším z obou letišť. Koncentruje se zde provoz do mnoha zemí světa, evropský i mezikontinentální. Jedná se o jeden z největších přestupních uzlů, tranzitních cestujících je zhruba 30 %. Orly (ORY) se naopak soustředí spíše na point-to-point provoz, tedy nepřestupní lety, ty tvoří většinu nabídky letišť. Přestupy jsou totiž na letišti Orly (ORY) limitovány tranzitním prostorem pouze v rámci jednoho terminálu. Již při přestupu mezi dvěma terminály letiště je nutné opustit tranzitní prostor, což pro cestující nepocházející ze zemí Evropské Unie přidává limitaci v podobě podrobení se pasovým a vízovým podmínkám. (56) Přesto je letiště atraktivní destinací i pro klasické aerolinie, nikoli pouze pro nízkonákladové dopravce. Co se týče přestupních letů mezi oběma letišti, je tato možnost popisována dále v této kapitole.

Z celkového počtu 120 dopravců létajících na letiště spadající pod ADP jich přibližně 20 % využívá letiště Charles de Gaulle (CDG) i Orly (ORY), a to jak na kratších linkách po Evropě, tak na dálkových linkách. Největším takovým dopravcem je francouzská národní aerolinie Air France, která z letiště Charles de Gaulle (CDG) nabízí lety do 216 destinací, z letiště Orly (ORY) do 92 destinací. Společnost je zároveň nejsilnějším dopravcem na každém z letišť co se týče počtu přepravených cestujících i počtu obsluhovaných destinací. (56) Z aerolinií, které využívají obě letiště je čtvrtina nízkonákladovými dopravci (Easyjet, Flybe, Hop!, Norwegian Air Shuttle, Pegasus, Vueling), ostatní jsou klasické aerolinie. Celkově je mezi všemi dopravci, kteří využívají některé z letišť skupiny ADP, nízkonákladových pouze 11 %, tedy jen 14 dopravců (Easyjet, Easyjet Switzerland, Flybe, French Blue, Hop!, Jet2.com, Norwegian Air Shuttle, Onur Air, Pegasus, Rossiya, Smartwings, Transavia, Vueling a Wow air). Dopravců, kteří využívají pouze menší letiště Orly (ORY), je přibližně

8 % z celkového počtu. Polovinu těchto dopravců tvoří nízkonákladové společnosti, polovinu klasické. Nejsilnější nízkonákladovou společností na letišti Orly (ORY) je Easyjet, následovaný Vuelingem a Transavií. (56) Největší část všech aerolinek létajících na pařížská letiště, 71%, využívá pouze letiště (CDG), což je ale dáno především množstvím dlouhých linek, které tito dopravci provozují, a kterých je z letiště Orly (ORY) méně. (56) Nicméně i letiště Charles de Gaulle (CDG) je používáno nízkonákladovými i klasickými dopravci. Nejsilnější nízkonákladovou společností je opět Easyjet, druhou nejsilnější je shodně s letištem Orly (ORY) Vueling. Co se týče destinací obsluhovaných z obou pařížských letišť, z letiště Charles de Gaulle (CDG) je nabízeno 329 destinací, z letiště Orly (ORY) 143. (56) Ze všech destinací provozovaných z letiště Orly (ORY) je jich však 52 v systému letišť, pro letový řád léto 2018, unikátních, tzn. do takové destinace není nabízen let z letiště Charles de Gaulle (CDG). Ukázkou takových destinací jsou například lety spojující Paříž Orly (ORY) s Lanzarote (ACE), Essaouirou (ESU), Olbii (OLB), Monastirem (MIR), Londýnem City (LCY), Chanií (CHQ), Farem (FAO), Palermem (PMO), Madeirou (FNC) a další.

Jako velký přestupní hub slouží pro Paříž především letiště Charles de Gaulle (CDG). Letiště Orly (ORY) se na transferové lety příliš nesoustředí, z čehož pramení i limitace tranzitního prostoru na letišti, který je omezen vždy v rámci terminálu. Vzhledem k tomu, že však letiště fungují jako jeden systém, existuje možnost přestupu mezi těmito letišti podporovaná skupinou ADP. K přestupu mezi letišti nejpohodlněji slouží speciální přímá autobusová linka, Le Bus Direct³⁹, která přibližně každých 20-30 minut zajišťuje dopravu mezi letišti. Pro bezproblémový přestup je na webových stránkách i v aplikaci Paris Aeroport připraven návod pro přestupy mezi letišti včetně orientace v jednotlivých terminálech. Lety s přestupy mezi jednotlivými letišti jsou nabízeny i rezervačními systémy aerolinií. Příklad cesty s přestupem mezi Charles de Gaulle (CDG) a Orly (ORY) je uveden na obrázku č. 2. Vzhledem k tomu, že na takovou vzdálenost není reálně možné vytvořit běžný tranzitní prostor, je hlavní nevýhodou takovýchto přestupů především nutnost podrobit se pasovým a vízovým podmínkám pro vstup do země a rovněž nezbytnost vyzvednout odbavená zavazadla a ta poté znovu odbavit. Takový přestup je tedy hlavně z těchto důvodů časově náročnější než v rámci jednoho letiště.

³⁹ francouzsky – přímý autobus

Obrázek č. 2 – Příklad letenky s přestupem mezi pařížskými letišti, zdroj (62)

Další rozvoj obou letišť je v současné době limitován legislativním omezením letiště Orly (ORY), které vede k plánování dalšího rozvoje především na letišti Charles de Gaulle (CDG). Vzhledem k poloze letiště Orly (ORY) k městu, kdy je v současné době letiště prakticky ze všech stran obklopeno zástavbou, je provoz na kterékoli dráze směřován nad zastavěnou oblast. Z tohoto důvodu je vydáno nařízení francouzského Ministerstva dopravy, turismu a veřejných prací z 6. října 1994, které omezuje provoz na letišti Orly (ORY). (56) Omezení je jednak formou noční uzavírky letiště, kdy jsou zakázány lety mezi 23:30 a 6:00, a zároveň určením maximálního možného ročního počtu pohybů letadel, který je stanoven na 250 000. V roce 2017 jich bylo uskutečněno 229 027 (56), letiště již tedy v tomto směru není možné příliš rozšiřovat. Přesto je předpokládáno zachování tohoto letiště jako nejvhodnější možnosti pro krátké a středně dlouhé lety bez přestupů. Paris Aeroport předpokládá, že prezentování obou letišť a jejich hlavních výhod jí umožní přilákat více cestujících, než pokud by takové letiště bylo jen jedno. (56)

Obě letiště v Paříži jsou od roku 2016 provozována pod společnou marketingovou značkou Paris Aeroport. (63) I před touto změnou bylo prezentování letišť stejné v rámci skupiny, stejně tak byly umožněny např. přestupy mezi letišti. V rámci svého programu Connect2020, který je plánem strategického rozvoje pařížských letišť, však byla vytvořena nová, silnější marketingová značka pro obě letiště, jejímž cílem je přilákat nové cestující, nabídnout jim výhody plynoucí ze spojení obou letišť a upevnit pozici obou letišť v rámci letecké dopravy ve Francii, potažmo v Evropě. V rámci této značky mají letiště společné webové stránky,

skupina pod touto hlavičkou zajišťuje přestupy na lety mezi oběma letišti a společný věrnostní program. Společná webová prezentace umožňuje letišťům na jednom místě uvádět veškeré informace nezbytné k cestě včetně aktualit týkajících se např. zrušených letů nebo jiných mimořádných událostí. Díky společné prezentaci také mohou v rámci vlastní skupiny nabídnout alternativu v podobě druhého letiště cestujícím, který z libovolného důvodu nakonec nechce primárně uvažované letiště využít, a tedy mohou podchytit nárůst klientely. (64) V rámci společné prezentace je kladen důraz také na speciální linku zajišťující přestup mezi letišti. Možnost přestupních letů i mezi oběma letišti je navíc v současné době pro skupinu největší potenciál v růstu cestujících. (64) Jedním z nejnovějších marketingových počínů v rámci Paris Aeroport je vytvoření věrnostního programu pro uživatele libovolného z letišť. Tento projekt, nazvaný My Paris Aeroport, je založen na čerpání výhod z bodů obdržených při nákupu v obchodní zóně letiště. Takové programy existují na více letištích, nicméně ten pařížský nabízí výhodu v rychlejší ziskávání bodů díky možnosti využití na dvou letištích. Body získané v tomto programu je pak možné uplatnit např. prostřednictvím vouchery na nákup v letištních obchodech, nebo formou slevy na parkování na letišti. (56)

Co se týče postavení letištního systému vůči aeroliniím, neboť všechny předchozí body se týkaly spíše cestujících využívajících tato letiště, nejpodstatnějším bodem pro fungování systému je společný postup při určování letištních poplatků. S ohledem na odlišnou velikost obou letišť i jejich částečně rozdílné zaměření se liší i letištní poplatky co do absolutní hodnoty, skupina ADP však má větší možnosti v nastavení této hodnoty, protože v blízkosti města není jiné vhodné alternativní letiště spadající pod jiného provozovatele, a společnost ADP se stává faktickým monopolem (ostatní letiště u Paříže se soustředí na odlišný typ klientely a jsou dost vzdálená, pro většinu aerolinií tedy nepředstavují adekvátní alternativu). Díky této konkurenční výhodě celého systému obou letišť je možné jednak lepší vyjednávání s aeroliniemi ohledně výše letištních poplatků a jednak je také možné konsolidovat incentivní programy⁴⁰ poskytované na těchto letištích. (65) Tato skutečnost je také důvodem vzniku dalších dvou letišť v okolí Paříže, která mají možnost snažit se přitáhnout jiné, především nízkonákladové, aerolinie nabídkou nižších letištních poplatků než skupina ADP. Vzhledem k tomu, že skupina má výraznou výhodu v garanci provozu všech letišť v okruhu 50 km od Paříže, se však ADP nemusí obávat výrazné konkurence, především co se týká její nabídky klasických aerolinií.

⁴⁰ slevy na poplatcích hrazených letišti za účelem vzniku nebo rozšíření frekvence linky

Shrnutí charakteristik systému letišť v Paříži

V Paříži byl základ pro synergický systém letišť položen již před více než 70 lety. V současné době jsou zde dvě velká letiště, Charles de Gaulle (CDG) s 69,5 a Orly (ORY) s 32 miliony cestujících za rok. Obě tato letiště provozuje skupina Aeroports de Paris, která je ze zhruba poloviny vlastněna státem a z druhé poloviny dalšími investory včetně jiných společností provozujících letiště v Evropě. Provoz na obou letištích je tvořen klasickými i nízkonákladovými aeroliniemi, krátkými i dlouhými lety, evropskými i mezikontinentálními. Letiště Charles de Gaulle (CDG) tvoří ve skupině silný přestupní i cílový hub, který má velmi silné zázemí v linkách na dlouhé vzdálenosti. Letiště Orly (ORY) se naopak profiluje více na point-to-point provoz bez zajištění přestupů. I menší z letišť však nabízí aerolinky a destinace, které nejsou z letiště Charles de Gaulle (CDG) obslouženy. Celkově je provoz na obou letištích poměrně málo tvořen nabídkou nízkonákladových dopravců, kterých je ze všech aerolinií jen 11 %. Na obou letištích je nejsilnějším dopravcem Air France, národní aerolinie; neúspěšnější nízkonákladovou společností je na obou letištích Easyjet.

Co se týče výhod systému, pro ADP je nejpodstatnější společná marketingová značka a zajištění přestupů mezi oběma letišti včetně speciální dedikované autobusové linky určené pro transfer mezi Orly (ORY) a Charles de Gaulle (CDG). Vůči aeroliniím je největší síla ADP v možnosti nastavit stejnou politiku letištních poplatků na obou letištích.

Budoucí rozvoj systému se bude vzhledem k provozním omezením letiště Orly (ORY) soustředit především na rozvoj a expanzi letiště Charles de Gaulle (CDG). Přesto skupina ADP trvale prezentuje výhody letiště Orly (ORY) a hodlá stávající systém dvou letišť pro Paříž udržovat i nadále.

5.2.2 Stockholm Arlanda (ARN) a Stockholm Bromma (BMA)

Švédská metropole Stockholm je obsluhována celkem čtyřmi letišti - kromě uvedeného systému pod správou Swedavia se jedná ještě o letiště Stockholm Västerås (VST) a Stockholm Skavsta (NYO). Skavsta (NYO) je vlastněna soukromým subjektem z Velké Británie (66), letiště Västerås (VST) je vlastněno městem Västerås. (67) Tato letiště jsou vzdálenější od města – 100 km pro Skavsta (NYO) a 110 km pro Västerås (VST) – a obě jsou využívána pouze nízkonákladovými dopravci, na letišti Skavsta (NYO) operují Ryanair a Wizzair, na letišti Västerås (VST) pouze Ryanair. (67) (66)

Stockholm Arlanda (ARN)

Letiště Arlanda (ARN) je největším švédským letištěm a hlavním letištěm obsluhujícím švédské hlavní město. Je to 21. nejvytíženější letiště v Evropě, v roce 2017 přepravilo 26 683 732 cestujících. (57)

Letiště má k dispozici čtyři terminály, Terminál 2 a Terminál 5 jsou určeny pro mezinárodní lety a provoz je na nich rozdělen podle aerolinií, přičemž Terminál 5 je větší a využívá jej větší procento aerolinií⁴¹. Terminály 3 a 4 jsou určeny pouze pro vnitrostátní lety. Od roku 2016 probíhá na letišti rozsáhlá modernizace terminálů i provozních částí (stojánky a plocha pro údržbu), která bude probíhat po částech až do roku 2025. Po jejím dokončení budou mít terminály kapacitu na odbavení 40 milionů cestujících. (68)

Arlanda (ARN) je vybavena třemi vzletovými a přistávacími drahami, 01L/19R, 01R/19L a 08/26. Kapacita dráhového systému (nejčastěji se využívají dvě paralelní dráhy, jedna pro přistání a jedna pro vzlety) je 84 pohybů za hodinu. (69) K dispozici je 100 stojánek. Letiště v současné době počítá se stavbou čtvrté vzletové a přistávací dráhy a také s rozšířením parkovacích stojánek. (70)

Letiště Arlanda (ARN) je vzdáleno od Stockholmu přibližně 40 km severně. S městem je spojeno železniční tratí, která je využívána jak pro dedikovaný letištní expres, tak pro ostatní příměstské vlaky. Letiště je také napojeno na silniční infrastrukturu.

Stockholm Bromma (BMA)

Stockholm Bromma (BMA) je nejstarší z letišť obsluhujících Stockholm a čtvrté nejvytíženější letiště ve Švédsku. Za rok 2017 přepravilo letiště 2 535 860 cestujících. (71)

Letiště má jeden terminál a jednu vzletovou a přistávací dráhu 12/30. Provoz na letišti je omezen operačními hodinami a hlukovými omezeními. Současná kapacita terminálu plně pokrývá skutečný provoz a její další rozšiřování není plánováno⁴², přestože na letišti probíhá modernizace stávajícího vybavení pro zajištění většího pohodlí cestujících. (68)

Bromma (BMA) je napojena na silniční infrastrukturu a aktuálně nemá žádné jiné spojení s městem. V budoucnu je ale plánováno rozšíření hromadné dopravy směrem na letiště. (68)

⁴¹ 53 aerolinií na Terminálu 5 a 16 aerolinií na Terminálu 2

⁴² vzhledem k blízkosti letiště k městu ani není z prostorových důvodů reálné

Swedavia

Swedavia je švédská společnost, která v zemi vlastní a provozuje 10 z celkového počtu 23 mezinárodních letišť. Vytvořena byla v roce 2010. Předtím byla letiště pod správou Luftfartsverket (LFV), což je švédská vládní organizace poskytující služby řízení letového provozu. Swedavia je ze 100 % vlastněná státem, který je zastoupen Ministerstvem financí. V současné době není uvažováno ani o částečné privatizaci společnosti. (68) Cílem vytvoření jednotného provozovatele pro více švédských letišť byla možnost vystupovat jako silnější konkurence pro jiná evropská letiště, neboť více švédských letišť vystupuje jako jeden subjekt a sníží se tím zdroje věnované konkurenčnímu boji mezi částí jednotlivých letišť ve Švédsku. (68) Kromě provozování letišť se Swedavia věnuje také developerské činnosti související s výstavbou v okolí letišť, nicméně tato část podnikání byla vytvořena především kvůli rozšířeným možnostem financování provozování letišť. (68)

Charakteristika systému letišť ve Stockholmu





Letiště Bromma (BMA) je vzhledem ke své blízkosti ke Stockholmu považováno za městské letiště a je díky tomu oblíbené pro obchodní cestující. Vzhledem k jeho velikosti a omezením je však využíváno mnohem méně cestujícími než letiště Arlanda (ARN), které naopak patří mezi evropskou špičku, co se týče počtu přepravených cestujících. Letiště Bromma (BMA) se orientuje nejvíce na vnitrostátní lety, cestující z jiných švédských destinací tvoří 88 % provozu. Naopak letiště Arlanda (ARN) je určeno pro většinu mezinárodního provozu. (68)

Letiště Bromma (BMA) je v současné době využíváno pouze čtyřmi dopravci (BRA, Brussels Airlines, British Airways a Finnair), mezi kterými není zastoupena žádná nízkonákladová společnost. Jako hub slouží letiště pro aerolinku BRA, která nabízí švédské vnitrostátní lety. Ostatní aerolinky jsou zvoleny patrně kvůli oblíbenosti letiště u obchodních cestujících, neboť nabízejí lety do Helsinek (HEL) a Bruselu (BRU). British Airways v současném letovém řádu⁴³ nenabízí žádné lety na letiště Bromma (BMA), nicméně v seznamu dopravců je stále uvedena, je tedy možné, že lety obnoví. Přesto je letiště Bromma (BMA) v systému letišť pro Stockholm využíváno dvěma aeroliniemi, které nenabízejí své lety z letiště Arlanda (ARN). Jedná se jednak o leteckou společnost BRA a také o společnost Brussels Airlines. Ta totiž hlavní stockholmské letiště neobsluhuje a využívá pouze letiště Bromma (BMA). Lze předpokládat, že hlavní část klientely na této lince tvoří cestující z či do evropských institucí nacházejících se v belgickém hlavním městě, a proto je pro Stockholm zvoleno letiště umístěné přímo ve městě, což je pro obchodní cestující nesporná výhoda. Většina provozu do Stockholmu je tedy v systému pokryta z letiště Arlanda (ARN). To nabízí lety 75 aerolinií,

⁴³ léto 2018

z nichž necelých 19 % tvoří nízkonákladoví dopravci. Co se týče destinací nabízených ze stockholmských letišť provozovaných Swedavií, 20 % měst obsluhovaných z letiště Bromma (BMA) je unikátních, tj. nejsou obsluhovány z letiště Arlanda (ARN). Jedná se však pouze o vnitrostátní linky do Halmstadu (HAD), Trollhättanu (THN) a Växjö (VXO). Omezení Brussels Airlines pouze na jedno ze stockholmských letišť není zohledněno v destinacích, protože Brusel (BRU), jediná destinace belgického dopravce z letiště Bromma (BMA), je z letiště Arlanda (ARN) obsluhován domácí společností SAS Scandinavian Airlines. (68)

Swedavia na svých webových stránkách neuvádí žádnou podporu pro přestupní lety mezi oběma letišti, vždy pouze v rámci jednoho z nich a i zde je přestup podporován poměrně nově – až do října 2017 nebyl na letišti v Arlandě (ARN) umožněn přestup mezi terminály bez podrobení se pasové kontrole a opětovným průchodem z odbavovací haly. (68) Vzhledem k velikosti letiště Bromma (BMA) na tomto letišti nejsou žádná speciální opatření, co se týče přestupních letů. Možnost přestupu mezi těmito dvěma letišti byla vyzkoušena na rezervaci letenky, kdy jeden z letů měl být provozován leteckou společností Flyg BRA, která obsluhuje unikátní destinace z letiště Bromma (BMA) a tím tedy bylo zajištěno, že let nebude nabízen s přestupem pouze na letišti Arlanda (ARN). Takový přestup nebylo možné zakoupit u žádné z aerolinií. Zkušební let z Kodaně (CPH) do Trollhättanu (THN) (let do druhé destinace je možný jedině z letiště Bromma (BMA), z Kodaně (CPH) do Stockholmu naopak jen na letišti Arlanda (ARN)) nebylo možné zakoupit ani na webových stránkách Flyg BRA (ta nabízí jen vlastní přímé lety bez přestupu) (72), ani na webových stránkách společnosti SAS, která nabízí lety z letiště Arlanda (ARN) do Kodaně CPH (73). Test byl proveden na webových stránkách tří různých prodejců letenek, kdy u dvou nebylo možné takové spojení zajistit, (74) (75) ve vyhledávači Skyscanner (76) však takové spojení existuje – viz obrázek č. 3. Vzhledem k tomu, že takové spojení však nelze koupit přímo ani u jednoho dopravce, bude se v tomto případě jednat o vlastní přestup, tedy bez odpovědnosti dopravce např. v případě zpoždění nebo zrušení jednoho z letů. (77)

Kodaň - Trollhattan - Kodaň						Zavřít ×
✈️ Odlet: 14.6.2018		Čas cestování: 4 hod. 15 min.		1 mezipřistání		
 Scandinavian Airlines SK 404	11:00 14.6.2018	Kodaň (CPH) Copenhagen, Dánsko	>	12:10 14.6.2018	Stockholm (ARN) Arlanda, Švédsko	
		Čas na přestup: 2 hod. 05 min.		⚠️ Změna letiště při mezipřistání (Stockholm)		
 BRA TF 806 Letecký přepravce America West Airlines	14:15 14.6.2018	Stockholm (BMA) Bromma, Švédsko	>	15:15 14.6.2018	Trollhattan (THN) Trollhattan, Švédsko	
← Návrat: 29.6.2018		Čas cestování: 4 hod. 45 min.		1 mezipřistání		
 BRA TF 807 Letecký přepravce America West Airlines	13:40 29.6.2018	Trollhattan (THN) Trollhattan, Švédsko	>	14:45 29.6.2018	Stockholm (BMA) Bromma, Švédsko	
		Čas na přestup: 2 hod. 30 min.		⚠️ Změna letiště při mezipřistání (Stockholm)		
 Scandinavian Airlines SK 1429	17:15 29.6.2018	Stockholm (ARN) Arlanda, Švédsko	>	18:25 29.6.2018	Kodaň (CPH) Copenhagen, Dánsko	

Obrázek č. 3 – Rezervace letenky s přestupem mezi stockholmskými letišti, zdroj (77)

Pro přesun mezi letišti slouží autobusová linka společnosti Flygbussarna airport coaches, nicméně nejedná se o dedikované spojení pouze pro tento přestup, ale o zastávkovou autobusovou linku. (68) (78)

Další společný rozvoj je limitován především omezením letiště Bromma (BMA), které kvůli své blízkosti ke Stockholmu musí vyhovovat přísnějším hlukovým požadavkům a také je ze stejného důvodu omezena jeho provozní doba na 7:00-22:00 v pracovní dny, 9:00-17:00 v soboty a 12:00-22:00 v neděle. Provoz na letišti tedy může narůstat pouze pokud nepřekročí kapacitu v tyto hodiny. (68) Švédská vláda kvůli blízkosti letiště k městu v minulosti již několikrát uvažovala o úplném uzavření letiště. (79) Aktuálně však převažuje mezi cestujícími z tohoto letiště i mezi obyvateli Stockholmu názor, že je vhodné letiště zanechat jako výhodnou volbu pro obchodní cestující, díky kterým získává Švédsko více obchodních příležitostí (než bez tohoto letiště). (80) Současná vláda se po posledním návrhu uzavření letiště vyjádřila, že k němu za jejího mandátu nebude dán souhlas. (81) V tuto chvíli se tedy zdá, že systém bude nadále fungovat jako jedno letiště soustřeďující se na obchodní a vnitrostátní klientelu, a jeden velký mezinárodní hub.

Všechna letiště provozovaná společností Swedavia mají společné webové stránky, v rámci nichž ale mají vytvořenou samostatnou prezentaci. Vyjma informací o dopravě mezi letišti, která ale není nijak promována, nachází se v sekci „z a na letiště“ spolu s ostatní dopravou do Stockholmu, není na webových stránkách nikterak informováno o spojení obou letišť. (68)

Shrnutí charakteristik systému letišť ve Stockholmu

Obě stockholmská letiště jsou vlastněna i provozována švédskou státní společností Swedavia. Jedná se o dvě nejbližší letiště k hlavnímu městu. Provoz je na nich nicméně kvůli omezením polohou letiště Bromma (BMA) rozdělen velmi nerovnoměrně, kdy z letiště Bromma (BMA) létají pouze čtyři aerolinie, z letiště Arlanda (ARN) 75 dopravců. Pro menší letiště ze systému je to však příležitost soustředit se především na vnitrostátní provoz a na linky pro obchodní cestující, jako je například spoj do Bruselu (BRU) nebo Helsinek (HEL). Většina mezinárodního provozu se koncentruje na letišti Arlanda (ARN). Letiště mezi sebou primárně nezajišťují přestupy, nicméně přes některé prodejce letenek je možné takové letenky zakoupit, případně si zajistit přestup koupí dvou samostatných letenek. Pro tento účel je mezi letišti vedena autobusová linka, která přestup umožňuje. Vyjma této možnosti přestupu nejsou letiště provozovatelem příliš promována jako jeden souvislý systém, což ale může být způsobeno především tím, že provoz na letišti Bromma (BMA), i pokud by o něj byl význačný zájem, nelze příliš navýšit.

5.2.3 Řím Ciampino (CIA) a Řím Fiumicino (FCO)

Řím má k dispozici dvě letiště, která mají ve svém obchodním názvu jméno tohoto města. Obě letiště jsou provozována společností Aeroporti di Roma.

Řím Fiumicino (FCO)

Letiště Řím Fiumicino (FCO) je nejvytíženějším italským letišťem co do počtu cestujících a zároveň desátým největším letišťem v Evropě. (57) Za rok 2017 přepravilo 40 968 756 cestujících.

Letiště má čtyři terminály, na nichž je provoz rozlišen podle aerolinií. Po dokončení již prováděné modernizace budou mít terminály kapacitu k odbavení 50 milionů cestujících ročně. Finalizace v současnosti plánovaných prací, kterými je především rozšíření Terminálu 1, by měla být v roce 2021. (82) Další rozšiřování letiště je předpokládáno na dosud nezastavěné ploše severně od stávajících staveb; toto rozšiřování zahrnuje stavbu nového terminálu. Celková kapacita by poté měla být 100 milionů cestujících ročně. Časový plán této expanze však zatím není znám. (82)

Fiumicino (FCO) disponuje čtyřmi vzletovými a přistávacími drahami, 16L/34R, 16C/34C, 16R/34L a 07/25. V provozu jsou však vždy maximálně dvě dráhy a runway 16C/34C se většinu času nevyužívá. Kapacita dráhového systému je 90 pohybů za hodinu. (82) Letiště má k dispozici 131 stojánek. V největším plánu na rozvoj letiště je počítáno se stavbou

dalších dvou vzletových a přistávacích drah a s dalším rozšiřováním provozních ploch včetně pojezdových drah a odbavovacích ploch. (82)

Letiště se nachází 32 km jihozápadně od Říma. Napojeno je kromě silniční infrastruktury i na železniční trať, která zajišťuje přímé spojení s hlavním městem a také spojení příměstskými vlaky. Na letišti je také stanice italských vysokorychlostních vlaků Frecciargento směřujících do severoitalských metropolí. (82)

Řím Ciampino (CIA)

Ciampino (CIA) bylo původně hlavním letišťem obsluhujícím Řím až do otevření letiště Fiumicino (FCO) v 60. letech 20. století. V současné době je určeno především pro nízkonákladové aerolinie, charterové a soukromé lety. Za rok 2017 odbavilo 5 885 812 cestujících. (82)

Letiště má k dispozici dva terminály, nicméně jeden z nich je využíván pouze pro soukromé lety. Stejně tak má letiště pouze jednu vzletovou a přistávací dráhu, 15/33. (82) V současné době je kapacita letiště stále dostačující a naopak italská vláda uvažuje o zavedení limitů pro provoz na tomto letišti s ohledem na environmentální a hlukový dopad letiště. (83) Společnost Aeroporti di Roma neplánuje letiště jakkoli dále rozšiřovat. Po dokončení expanze letiště Fiumicino (FCO) je zvažováno uzavření letiště Ciampino (CIA) a přesunutí provozu na hlavní římské letiště. (84)

Ciampino (CIA) se nachází 15 km jihovýchodně od Říma. Je napojeno pouze na silniční síť, s ohledem na předpokládané ukončení provozu letiště po rozšíření letiště Fiumicino (FCO) není plánováno žádné zřízení železniční dopravy. (82)

Aeroporti di Roma (AdR)

Společnost Aeroporti di Roma vlastní koncesi k provozování obou římských letišť. Toto oprávnění drží již od roku 1974, (82) nicméně společnost byla dříve státní, privatizována byla až v roce 1990. (58) 3,5 % akcií jsou vlastněna místní administrativou (město Řím a město Fiumicino), což je dáno nařízením italské vlády z 25. února 1999, podle kterého si musí státní orgány zachovat alespoň minimální podíl v AdR. Necelých 0,5 % akcií je vlastněno soukromými investory, nicméně majoritní podíl ve společnosti vlastní Atlantia S.p.A., mezinárodní finanční korporace. (82) Společnost Aeroporti di Roma také částečně vlastní letiště v Ženevě (GVA) (15 % akcií) a letiště v Nice (NCE) (10 % akcií).

Charakteristika systému letišť v Římě

Letiště mají provoz mezi sebou rozdělen velmi jednoznačně, protože letiště Ciampino (CIA) je využíváno pouze nízkonákladovými aeroliniemi. Naopak letiště Fiumicino (FCO), které původně vzniklo s cílem snížit provoz na do té doby jediném římském letišti Ciampino (CIA), je dnes na špičce mezi evropskými letišti co se týče množství přepravených cestujících a jedná se o významný přestupní i cílový uzel. Obě římská letiště mohou těžit ze své polohy, jednak neboť Řím je turisticky významným cílem se schopností přilákat vysoké množství cestujících, a zároveň díky tvaru italské pevniny je nejbližší výrazná konkurence velmi vzdálená, neboť po pevnině je možný pohyb prakticky jen severojižním směrem. Díky tomu mají římská letiště značnou spádovou oblast bez konkurence jiných letišť.

Celkem obě letiště využívá 105 různých aerolinií, přičemž všechny společnosti, které nabízejí lety z letiště Ciampino (CIA), nabízejí lety i z letiště Fiumicino (FCO). Letiště Ciampino (CIA) je nicméně využíváno pouze dvěma dopravci, a to Ryanaiem a Wizz Airem. (82) Na letišti Fiumicino (FCO) je z celkového počtu dopravců téměř 23 % tvořeno nízkonákladovými aeroliniemi. Oba nízkonákladoví dopravci, kteří využívají letiště Fiumicino (FCO) i Ciampino (CIA), jsou však aktivnější na Ciampinu (CIA). Ryanair nabízí z Ciampina (CIA) lety do 48 cílů, z letiště Fiumicino (FCO) pak do 22 cílů. Wizz Air provozuje z Ciampina (CIA) linky do 9 destinací, z Fiumicina (FCO) do 7 destinací. Cíle, do kterých je možné letět z římských letišť, jsou s ohledem na velikost letiště rozmanitější z letiště Fiumicino (FCO), odkud jsou nabízeny lety do více než 200 destinací. Z Ciampina (CIA) je pak obsluhováno přibližně 55 měst. (82) Letiště Ciampino (CIA) je sice vyhrazeno jen pro nízkonákladové dopravce, a tudíž nabízí pouze point-to-point lety, nicméně díky společnosti Ryanair může nabídnout i tři mimoevropské linky, a to do Akaby (AQJ) (Jordánsko), Marrakéše (RAK) (Maroko) a Rabatu (RBA) (Maroko). Celkově je navíc poměrně velké množství destinací z letiště Ciampino (CIA) unikátních, tedy neobsluhovaných z letiště Fiumicino (FCO). Jedná se o 29 destinací, tedy o 52 % všech obsluhovaných měst. Pokud se z těchto cílů vynechají města, která mají více letišť a z každého z římských letišť je obsluhováno jiné, zůstane 21 unikátních destinací, například Billund (BLL), Norimberk (NUE), Soluň (SKG), Porto (OPO) nebo East Midlands (EMA).

Vzhledem k tomu, že letiště Ciampino (CIA) nabízí pouze lety nízkonákladových dopravců, kteří nepodporují přestupní lety⁴⁴, není na tomto letišti žádný speciální postup pro tranzitní cestující. Ti se musí standardně znovu odbavit na následující let, pokud si zařídí přestup sami formou dvou samostatně zakoupených letenek. Z tohoto důvodu nejsou speciálně

⁴⁴ Ryanair, přestože nízkonákladový dopravce, spustil omezenou službu garantovaných přestupních letů, tedy oba lety jsou zakoupeny v rámci jedné rezervace. Tato služba je nicméně dostupná pouze při přestupech na letištích Fiumicino (FCO), Porto (OPO) a Milán – Bergamo (BGY) (85)

navržené ani žádné přestupy mezi letišti Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA), neboť žádná z aerolinií na druhém z letišť jej nepodporuje. Takovou letenku není možné zakoupit ani prostřednictvím tří testovaných webů, které se zabývají prodejem letenek. Testován byl let z Alicante (ALC), které je Ryanaiem obsluhované z letiště Fiumicino (FCO), na letiště Akaba (AQJ), které je nabízeno z letiště Ciampino (CIA). Takové lety lze samozřejmě uskutečnit s přestupem mimo Řím, nicméně při omezení výsledků na jeden přestup, což by římská letiště splňovala, nebyl nalezen žádný vyhovující let. (85) (74) (75) (76) Přestupy mezi letišti Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA) je tak možné realizovat jedině nákupem dvou samostatných letenek. Pro takový účel však mezi letišti neexistuje žádné přímé spojení, vždy je nutné využít přestupu mezi autobusovými linkami v Římě. (82)

V dalším rozvoji letišť je stále počítáno s letištem Ciampino (CIA) pouze pro nízkonákladové dopravce. V současném plánu společnosti Aeroporti di Roma je nicméně uvedeno, že po dokončení celkového rozšíření letiště Fiumicino (FCO) je předpokládáno úplné uzavření druhého z letišť. Vzhledem k tomu, že tato expanze však zahrnuje i stavbu nové dráhy a nového terminálu, které zatím nebyly započaty, není pravděpodobné, že by bylo letiště Ciampino (CIA) uzavřeno v horizontu příštích pěti let, a pravděpodobně ani v horizontu příštích deseti let. (82) Společnost AdR považuje v současné době letiště Ciampino (CIA) za výhodnou součást římského systému letišť, protože pro nízkonákladové aerolinie díky tomu může nabídnout levnější služby, kratší časy obrátky (doba mezi příletem a opětovným odletem letadla) a rychlejší pohyb po letišti, především krátkou dobu pojíždění (průměrně 1-3 minuty) a minimální čekání na povolení k přistání či ke vzletu. (82)

Společnost Aeroporti di Roma pro obě letiště provozuje společné webové stránky, na kterých je možné zobrazit si informace jak samostatně o každém z letišť, tak společně – například vyhledávání letů je umožněno v jedné webové aplikaci pro odlety z obou letišť současně. Stejně tak je pro obě letiště připravena jednotná aplikace usnadňující pohyb po letišti a sledování aktuálních informací o letech. Žádný další společný program však pro letiště vytvořen není. Tato skutečnost však může být dána především tím, že jedno z letišť je využíváno nikoli primárně, ale pouze nízkonákladovými dopravci, a je zde tedy mnohem nižší pravděpodobnost využívání věrnostních programů cestujícími pro nákupy v duty free obchodech nebo při parkování.

Shrnutí charakteristik systému letišť v Římě

V okolí Říma se nacházejí dvě letiště, Ciampino (CIA) a Fiumicino (FCO), která jsou obě provozována společností Aeroporti di Roma, která vlastní koncesi na jejich provoz již od roku 1974. Provoz mezi letišti je jednoznačně rozdělený, jelikož letiště Ciampino (CIA) je určeno pouze pro nízkonákladové dopravce a v současné době jej využívají jen dvě aerolinie –

Ryanair a Wizz Air. I přes tento nízký počet dopravců je však Ciampino (CIA) v systému nezastupitelné, neboť přestože oba zmínění dopravci provozují lety i z letiště Fiumicino (FCO), z letiště Ciampino (CIA) nabízejí 21 destinací, kam se nelze přímým letem dostat s žádnou z aerolinií operujících na letišti Fiumicino (FCO). Letiště Fiumicino (FCO) se pak soustředí na většinu mezinárodního provozu a krom toho, že se nachází v první desítce nejvytíženějších letišť v Evropě co do počtu cestujících za rok 2017, se výrazně orientuje na dálkové linky a přestupní cestující, jelikož v této oblasti nemá v poměrně rozsáhlé geografické oblasti žádnou konkurenci. Společně mají obě letiště webové stránky a mobilní aplikaci, díky kterým mají cestující možnost informovat se o letech z obou římských letišť. Na rozdíl od předcházejících dvou popsaných příkladů však mezi římskými letišti není zajištěna žádná přímá doprava, která by nevyžadovala přestup v hlavním městě. Toto je nicméně ovlivněno především tím, že se na letišti Ciampino (CIA) nenacházejí žádné aerolinie, které by umožňovaly přestupní lety, a tedy není příliš pravděpodobné, že by výrazné množství cestujících chtělo tuto dopravu mezi dvěma letišti využít pro přestup.

5.2.4 Berlín Tegel (TXL) a Berlín Schönefeld (SXF)

Obě berlínská letiště jsou provozována společností Flughafen Berlin Brandenburg (FBB), která má kromě nich provozovat ještě nově vznikající letiště Berlín Braniborsko (BER). Toto letiště však zatím není v provozu. Společnost je v 100% vlastnictví státu, resp. jeho administrativních částí, akcie jsou rozděleny mezi Spolkovou zemi Braniborsko, Spolkovou zemi Berlín a Spolkovou republiku Německo.

Berlín Tegel (TXL) je hlavním berlínským letištem a je zde primárně soustředěna většina tranzitního provozu. Nachází se blíže k městu než letiště Schönefeld (SXF). Letiště Schönefeld (SXF) je naopak využíváno především nízkonákladovými a charterovými dopravci. Tegel (TXL) přepravil za rok 2017 přibližně 2x více cestujících než letiště Schönefeld (SXF) (20,5 milionu cestujících pro Tegel (TXL) a 12,8 milionu cestujících pro Schönefeld (SXF)). Nabídka destinací z obou letišť je nicméně poměrně vyrovnaná, z letiště Tegel (TXL) jsou nabízeny lety do 114 cílů, z letiště Schönefeld (SXF) do 116. (86)

Mezi letišti není v současné době nabízena možnost přestupů ani mezi nimi není zavedena přímá linka veřejné dopravy, vždy je nutné přestoupit v Berlíně.

Společnost FBB předpokládá uzavření obou berlínských letišť po spuštění provozu na letišti Berlín Braniborsko (BER). V současné době však není oznámeno datum, ke kterému by se mělo nové letiště otevřít.

5.2.5 Benátky Marco Polo (VCE) a Benátky Treviso (TSF)

Severoitalské Benátky jsou obsluhovány dvěma letišti – Marco Polo (VCE) a Treviso (TSF). Obě letiště spadají pod společnost SAVE, která vlastní koncesi k jejich provozování, a zároveň provozuje ještě letiště Brusel Charleroi (CRL). Do jednoho systému byla letiště spojena v roce 1996. (87) Obě letiště dohromady za rok 2017 odbavila 13,4 milionu cestujících, z čehož 10,2 milionu připadá na větší letiště Marco Polo (VCE). (88)

Provoz na letištích je rozdělen jednoznačně – menší z letišť, Treviso (TSF), je určené pro lety pouze v rámci Evropy a pro vnitrostátní lety. Letiště Marco Polo (VCE) je naopak soustředěno na většinu mezinárodního provozu včetně nabídky dálkových linek. Letiště Treviso (TSF) je v současnosti obsluhováno pouze dvěma dopravci, Ryanaiem a Wizz Airem, kteří jsou nejlevnějšími nízkonákladovými dopravci v Evropě. Ryanair nabízí lety i z letiště Marco Polo (VCE), Wizz Air je přítomen jen na letišti Treviso (TSF). Přestože se jedná jen o dvě aerolinie, nabízejí lety do 44 destinací. (87) Na letišti Marco Polo (VCE) provozuje lety 55 společností, z nichž 13 je nízkonákladových. (88)

Vzhledem k tomu, že žádný z dopravců na letišti Treviso (TSF) nepodporuje přestupní lety, nemá letiště žádný speciální systém přestupů mezi letišti. Přesto na svých stránkách informuje o dopravě mezi nimi. Tato doprava nicméně není přímá a je vždy nutné použít alespoň jeden přestup. (88)

Letiště mají společnou mobilní aplikaci a webové stránky každého z nich vždy odkazují i na druhé letiště v systému.

Cílem společnosti SAVE je provozovat letiště tak, aby v rámci systému letišť pro Benátky mohli nabídnout přijatelnou volbu dopravy různým typům cestujících. V budoucnu je nadále počítáno s provozem obou letišť, která se doplňují. Budoucím cílem skupiny je rozšířit co nejvíce množství dálkových linek, která budou operována z letiště Marco Polo (VCE), a u co největšího počtu evropských linek docílit nejvyšší možné frekvence, tyto lety by měly být co nejvíce operovány z letiště Treviso (TSF). Díky tomu může být systém letišť konkurenceschopný vůči letišťům v Miláně a v Římě, která představují nejbližší adekvátní alternativu pro cestující z oblasti. (88)

5.2.6 Milán Linate (LIN) a Milán Malpensa (MXP)

Město Milán je obsluhováno třemi letišti, Milán Linate (LIN), Milán Malpensa (MXP) a Milán Bergamo (BGY). První dvě letiště provozuje italská soukromá společnost SEA Milano, která krom toho vlastní ještě podíl 31 % ve společnosti provozující letiště Bergamo (BGY). Toto

letišť je ale provozováno zvlášť. SEA také vlastní minoritní podíl ve společnosti Aeropuertos Argentina 2000, která provozuje 35 jihoamerických letišť. (89) Tento systém letišť přepravil v roce 2017 31,7 milionu cestujících, z čehož 22 milionů cestujících připadá na letiště Malpensa (MXP), 9,7 milionů na letiště Linate (LIN). (89) Letiště Bergamo (BGY) pak přepravilo 12,3 milionu cestujících za loňský rok. (90)

Menší z letišť je obsluhováno 19 aeroliniemi, z čehož pouze dvě jsou nízkonákladové (Easyjet a Blue Panorama). (91) Toto je dáno především blízkostí letiště k městu, díky čemuž se může soustředit na náročnější cestující (podobně jako např. stockholmské letiště Bromma (BMA) nebo v Londýně letiště City (LCY)). Veškeré lety z Linate (LIN) jsou pouze po Evropě. Letiště Malpensa (MXP) pak obsluhuje veškerý mezinárodní i mezikontinentální provoz, nabízí lety 86 aerolinií, klasických i nízkonákladových dopravců. (92)

Přestože webové stránky letišť nepromují možnost vzájemných přestupů mezi letišti, je vedena přímá autobusová linka spojující obě letiště. (93)

Letiště mají společné webové stránky i společnou mobilní aplikaci. Krom toho nabízejí společný věrnostní program SEA Club pro nákupy na obou letištích a využívání letištních služeb (transfery, salonky). (91)

5.2.7 Barcelona El Prat (BCN), Barcelona Reus (REU) a Barcelona Girona (GRO)

Všechna letiště obsluhující Barcelonu jsou pod správou španělské společnosti AENA, která provozuje 46 letišť ve Španělsku, 15 v Jižní Americe a letiště Luton (LTN) ve Spojeném království. Společnost je 100% vlastněna státem. (94) Ve Španělsku se nacházejí pouze tři mezinárodní letiště, která nejsou provozována AENA – Gibraltar (GIB), Lleida (ILD) a Valencia-Castellón (CDT).

Pouze letiště El Prat (BCN) se nachází blízko k městu Barcelona, vzdálenost letiště Girona (GRO) od města je 92 km, letiště Reus (REU) 106 km. (51) S tím souvisí i rozdělení provozu mezi tato letiště. Z letiště Girona (GRO) nabízí lety 11 aerolinií, které jsou všechny buď nízkonákladové, nebo nabízejí pouze charterové lety. Charterové lety naopak spíše než s blízkostí letiště k Barceloně souvisejí s umístěním letiště v turisticky oblíbené lokalitě Costa Brava. Nízkonákladové společnosti se však většinou snaží prodat letiště pod názvem Barcelona-Girona, přestože pro charterové společnosti bývá častěji označení jako Girona-Costa Brava. (85) (95) Z letiště Reus (REU) nabízí lety 12 leteckých společností, z nichž jediná, která není nízkonákladová nebo provozující pouze charterové lety, je Brussels Airlines. Většina dopravců označuje letiště jen Reus, nicméně největší současný

nízkonákladový dopravce Ryanair, který z letiště (REU) provozuje téměř 40 % všech letů, jej prodává jako Barcelona-Reus. (85) Letiště El Prat (BCN) je pak hlavním letišťem obsluhujícím Barcelonu a jako sedmé nejvytíženější evropské letiště za rok 2017 nabízí množství evropských i mimoevropských destinací. Letiště je využíváno klasickými i nízkonákladovými dopravci, včetně těch, kteří využívají některé z dalších letišť označovaných jako Barcelona.

Mezi letišti není zajištěn žádný speciální systém přestupů a s výjimkou dopravců, kteří letiště Girona (GRO) a Reus (REU) prodávají pod obchodním názvem Barcelona, není ani ve webové prezentaci společnosti AENA zdůrazňováno jakékoli propojení těchto letišť.

5.2.8 Tenerife Sever (TFN) a Tenerife Jih (TFS)

Obě letiště na ostrově Tenerife spadají pod správu španělské společnosti AENA, která je již popsána v systému letišť obsluhujících Barcelonu. Letiště se nacházejí na opačných stranách ostrova, jak je patrné i z jejich názvu.

Letiště Tenerife Jih (TFS) je vytíženější co do počtu cestujících oproti letišti Sever (TFN). V roce 2017 přepravilo letiště Jih (TFS) 11,2 milionu cestujících, letiště Sever (TFN) 4,7 milionu cestujících. (94) Je to dáno především jejich geografickou polohou – letiště Jih (TFS) je umístěno u hlavních turistických letovisek, díky čemuž je zde soustředěna většina mezinárodního provozu a většina charterových spojů, neboť turismus je pro Tenerife a Kanárské ostrovy důležitou součástí hospodářství. Letiště Sever (TFN) se naopak nachází v blízkosti hlavního města ostrova a je využíváno spíše pro osobní cesty stálých obyvatel nebo pro obchodní cestující. Většina provozu z letiště Sever (TFN) je vnitrostátní (vč. pevninského Španělska), 45 % všech letů tvoří spoje na ostatní Kanárské ostrovy. (94)

Pro přestup mezi letišti je vedena speciální dedikovaná autobusová linka č. 343 umožňující nejrychlejší spojení. Všechny přestupy jsou ale v režii samotných cestujících, nejedná se o garantované přestupy v rámci jedné rezervace.

6 Srovnání potenciálu jednotlivých letišť v definované oblasti

Tato kapitola popisuje jednotlivá letiště, která se nacházejí v oblasti Čech, a jejich potenciál jako součásti synergického systému letišť v oblasti Čech. Průzkum stávající infrastruktury je prováděn podle předpokladu, že rozvoj dalšího letiště v oblasti by neprobíhal stavbou nového letiště na ploše dosud využívané pro jiné účely, a to především z důvodu, že získat dostatečně velký pozemek pro stavbu dopravního letiště, který by splňoval všechny požadavky, byla by zde možnost dalšího územního rozvoje a bylo by možné získat pro tento pozemek všechna povolení související s provozem letiště pro mezinárodní leteckou dopravu, by bylo velice obtížné. Přesto, příklady jiných letišť v Evropě – například letiště Berlín Braniborsko (BER) v Německu nebo letiště Kūkes⁴⁵ – ukazují, že lze vybudovat letiště na zatím nepoužívané ploše. V současné době však zatím ani jedno z uvedených letišť není funkční ve smyslu provozu. (96) (97) Budování nového letiště na pozemku dosud nevyužívaném pro leteckou dopravu tedy není předmětem této práce.

Kapitola nejprve popisuje, jaké základní požadavky jsou kladeny na letiště Praha2 (PRG2), které by tvořilo systém letišť spolu s Prahou (PRG). Poté je provedena analýza a zhodnocení stávajících letišť v oblasti z pohledu jejich vhodnosti jako druhého letiště do synergického systému s Prahou (PRG) (předpokladem práce rovněž je, že takové letiště by bylo jen jedno, tedy že by v Čechách vznikl systém dvou letišť a nikoli více).

6.1 Základní požadavky na letiště Praha2 (PRG2)

V současné době se v České republice nachází v evidenci letišť Úřadu pro civilní letectví 88 letišť (98), z toho v oblasti Čech jich leží 65. Pro zajištění, že se práce bude dále zabývat jen omezeným počtem letišť, u nichž je průzkum ohledně vytvoření synergického systému s letištem Praha (PRG) relevantní, byla všechna existující letiště podrobena základním kritériím. Teprve letiště splňující tato kritéria jsou dále zkoumána.

První podmínkou, kterou musí letiště Praha2 (PRG2) splňovat, je civilní provoz, případně smíšený civilní i vojenský. Pouze vojenská letiště byla z dalšího průzkumu vynechána. Není příliš pravděpodobné, že by se Armáda České republiky chtěla v současnosti vzdát některého z letišť, která výlučně používá. Tato podmínka nicméně vyřadila pouze dvě letiště (Čáslav a Kbely).

⁴⁵ zatím nemá přidělené IATA označení

Druhým nezbytným požadavkem jsou kritéria kladená na vzletovou a přistávací dráhu, kterou letiště disponuje. Letiště Praha2 (PRG2) bude muset být schopné odbavit letadla na pravidelných mezinárodních linkách. Základním cílem tedy je, aby bylo letiště schopné přijmout alespoň letadlo velikosti Airbusu 320-200 nebo Boeingu B737-800. Tato letadla byla zvolena s ohledem na jejich výrazné zastoupení mezi nízkonákladovými aeroliniemi a je žádoucí, aby bylo letiště Praha2 (PRG2) schopné lety nízkonákladových aerolinií odbavit. Prvotní podmínkou tedy byla zpevněná dráha. Dále bylo nutné ověřit rozměry vzletové a přistávací dráhy, přestože v této fázi se jednalo pouze o prvotní selekci a rozměry byly dále zkoumány při popisu letišť, která splňovala tyto základní charakteristiky. Skutečná délka dráhy, kterou musí letiště disponovat, je vždy ovlivněna mnoha faktory. Délka vzletu i přistání letadel je ovlivněna více skutečnostmi, jako jsou například nadmořská výška dráhy, atmosférický tlak, teplota, sklon dráhy, počasí, skutečná hmotnost letadla při vzletu či přistání, povrch dráhy včetně vlivů počasí (např. déšť, sníh či námraza). (99) Krom toho musí být skutečná délka dráhy zvětšena o vzdálenost, která je potřebná k bezpečnému zastavení letadla v případě přerušeno vzletu v nejzazším možném okamžiku. Protože stanovit potřebnou délku dráhy pro každé letiště v Čechách by bylo v této fázi zkoumání neefektivní, byla stanovena hodnota délky dráhy jako ≥ 2000 m s ohledem na teoretické délky vzletu uvedených letadel při maximální vzletové hmotnosti na hladině moře. (100) Pokud byla tato hodnota hraniční, bylo letiště ponecháno k vyhovění dalším podmínkám. Minimální šířka dráhy byla stanovena podle kódového značení letišť (101) a znalosti rozpětí křidel uvedených letadel – použita byla hodnota rozpětí u Boeingu 737-800, jelikož je větší než u Airbusu 320-200. Rozpětí křidel 35,7 m vyžaduje, aby dráha byla značena alespoň kódovým písmenem C. Podle kódového písmene je pak možné určit minimální potřebnou šířku dráhy, která je 30 m. (99) Informace byly ověřovány prostřednictvím Letecké informační služby ŘLP. (102)

Posledním požadavkem souvisejícím se současným stavem letiště byla jeho mezinárodnost. Všechna letiště, která jsou pouze veřejná nebo neveřejná vnitrostátní byla vynechána. Tato podmínka je určena kvůli náročnému procesu změny letiště na mezinárodní. Provoz takového letiště musí být schválen vládou České republiky. K tomuto schválení je nutné získat souhlasná stanoviska celní správy, cizinecké policie a hygienické služby. Krom toho je nezbytné kolem letiště vytvořit chráněný celní prostor. I přesto je však třeba uvést, že nezbytná certifikace pro veřejný mezinárodní provoz, v případě, že je v současné době letiště pouze neveřejné mezinárodní, může trvat až 1 kalendářní rok.

Aby bylo možné zajistit skutečné propojení letišť do systému, byl na letiště také aplikován požadavek, aby byla vzdálena do 2 hodin jízdy individuální dopravou od Prahy. To bylo, stejně jako u zahraničních systémů letišť, ověřováno pomocí funkce „Trasa“ map společnosti

Google. (51) Jako výchozí bod byla zadávána pouze „Praha“, mapy pak počítají vzdálenost od geografického středu města. Tato podmínka nicméně žádné z letišť, které již splnily předchozí podmínky, nevyřadila.

Uplatněním kritérií zmíněných výše byla získána tabulka č. 3, ve které jsou uvedena letiště vyhovující těmto požadavkům. Ta jsou následně dále analyzována.

Tabulka č. 3 – Letiště splňující podmínky pro další zkoumání

Letiště	IATA označení	Provoz	Rozměr dráhy [m]	Časová vzdálenost od Prahy IAD
České Budějovice	-	Veřejný vnitrostátní	2 500 x 45	1 h 53 min
		Neveřejný mezinárodní		
Hradec Králové	-	Veřejný vnitrostátní	2 400 x 60	1 h 27 min
		Neveřejný mezinárodní		
Karlovy Vary	KLV	Veřejný mezinárodní	2 150 x 30	1 h 50 min
Pardubice	PED	Veřejný mezinárodní	2 500 x 75	1 h 25 min
		Vojenský		
Vodochody	VOD	Neveřejný mezinárodní	2 500 x 45	42 min

6.1.1 Shrnutí základních požadavků

Seznam všech letišť ve zkoumané oblasti byl získán z Evidence letišť vedené Úřadem pro civilní letectví. Tato letiště byla dále podrobena skupině požadavků, aby byla pro další analýzu postoupena jen ta, unichž je relevantní uvažovat o spojení do systému letišť s Prahou (PRG). Podstatné bylo ověřit, zda je na letišti zastoupen alespoň částečně civilní provoz. Pouze vojenská letiště byla z dalšího zkoumání vynechána. Druhou podmínkou byla základní charakteristika vzletové a přistávací dráhy, kdy je nezbytné, aby vzletová a přistávací dráha byla zpevněná a měla rozměry alespoň 2 000 x 30 m. Třetí podmínkou byla mezinárodnost letiště, byť nebyl kladen rozdíl na veřejnost nebo neveřejnost mezinárodního provozu. Posledním kritériem byla dopravní dostupnost letiště z Prahy, aby bylo reálné uvažovat o spojení letišť do systému. Letiště Praha2 (PRG2) tedy musí být od Prahy vzdálené maximálně dvě hodiny jízdy individuální dopravou. Tímto prvním splněním požadavků prošla letiště České Budějovice, Hradec Králové, Karlovy Vary (KLV), Pardubice (PED) a Vodochody (VOD).

6.2 Zhodnocení letišť

Všechna letiště, která splnila prvotní podmínky, jsou dále podrobena analýze, jejímž cílem je zjistit, které z letišť by bylo nejvhodnější pro vytvoření synergického systému s Prahou (PRG). Hodnocení letišť je provedeno v jednotlivých bodech, které jsou ověřovány pro všechna letiště – spádová oblast, dopravní dostupnost, současné vybavení (terminál i dráhový systém), konkurenceschopnost a turistický potenciál. U každého z letišť je také provedena analýza současného vlastnictví, která určuje, zda či za jakých podmínek by vůbec bylo možné provést koupi tohoto letiště či pro něj získat provozní koncesi. Celkové zhodnocení, co se týče nejlepší volby systému, je provedeno v následující kapitole Východiska pro definování nejvhodnějšího modelu.

6.2.1 Spádová oblast

Spádová oblast letiště Praha2 (PRG2) určuje, jak velkým přínosem bude pro letiště Praha (PRG). Cílem je co největší rozšíření spádové oblasti, aby byl systém schopen přilákat co největší množství cestujících, a tedy celkově systému počtu cestujících stouply. Zároveň je však podstatné i složení obyvatelstva v této spádové oblasti, hlavně co se týče prosperity regionu, protože i menší rozšíření spádové oblasti, ale do bohatšího regionu, může přinést větší přírůstek cestujících než výrazné rozšíření do chudší oblasti. Je ale také nezbytné, aby se spádové oblasti obou letišť překrývaly, protože v opačném případě je poměrně nepravděpodobné spojení letišť do fungujícího systému, ale spíše by se jednalo o vedle sebe fungující letiště bez reálné synergie. Kromě nárůstu počtu cestujících je složení obyvatelstva v okolí letiště podstatné také pro získání zaměstnanců pro nově se rozrůstající letiště. V regionech s nedostatkem pracovní síly a vyšší průměrnou mzdou může být získání zaměstnanců náročnější.

Geografické rozšíření spádové oblasti je ovlivněno zejména vzdáleností obou letišť. V tomto ohledu jsou požadavky na rozšíření spádové oblasti a zároveň dopravní dostupnost poněkud protikladné, neboť největšího rozšíření nepochybně dosáhneme u nejvzdálenějších letišť. Roli ovšem hraje také poloha letišť vůči Praze (PRG). Z tohoto pohledu největšího geografického rozšíření dosáhnou letiště Hradec Králové a Pardubice (PED) a také letiště České Budějovice. Jejich výhodou je především odlišná poloha vůči Praze oproti letišti Praha (PRG), kdy mají největší šanci oslovit cestující, váhající, které z letišť zvolit, kteří by kromě cesty do Prahy museli ještě cestovat skrz město, aby se dostali na letiště Praha (PRG), které se nachází od města západně. Z toho plyne, že přestože jsou Karlovy Vary blíže než České Budějovice, je připojení Karlových Varů (KLV) do systému s Prahou (PRG) méně výhodné, co se týče geografického rozšíření spádové oblasti kvůli západní poloze vůči Praze. Z tohoto

pohledu je také nejméně výhodné letiště Vodochody (VOD), jehož spádová oblast se s letištěm Praha (PRG) výrazně překrývá právě kvůli jejich nízké vzájemné vzdálenosti. Nicméně, jak již bylo zmíněno, je nezbytné tento požadavek hodnotit spolu s vzájemnou dopravní dostupností, která má v případě funkčního systému výrazně vyšší důležitost než rozšíření spádové oblasti, neboť předpokládá, že obě letiště budou využívána cestujícími z obou spádových oblastí.

Geografické rozšíření nicméně nemusí odpovídat rozložení obyvatelstva v okolí letiště Praha2 (PRG2). Všechna letiště se nacházejí u krajských měst (budeme-li za město u letiště Vodochody (VOD) počítat Prahu). Letiště Vodochody (VOD) je tedy v tomto srovnání nejúspěšnější, protože přiléhající kraje Praha a Středočeský kraj mají v rámci celé České republiky nejvyšší počet obyvatel. Z dalších letišť určených k analýze se pak v nejlépe zalidněném kraji nachází letiště České Budějovice, které ze všech měst přiléhajících ke zkoumaným letišťům i ze všech krajů, v nichž se tato letiště nacházejí, má největší počet obyvatel. V tomto ohledu i všechna letiště vyjma Vodochod (VOD), tak jak byla výše popsána, co se týče geografického rozšíření spádové oblasti letištního systému, stejně tak rozšiřují spádovou oblast, co se týče počtu obyvatel, kdy největší „přínos“ obyvatel do spádové oblasti po Českých Budějovicích mají Pardubický a Královéhradecký kraj. Naopak Karlovy Vary (KLV), které by měly nejmenší geografické rozšíření, mají i nejmenší počet obyvatel, v Karlovarském kraji žije 297 tisíc obyvatel proti 639 tisícům obyvatel Jihočeského kraje. (22)

Počet obyvatel v okolí letiště a jeho geografická poloha vůči Praze (PRG) určují možné množství cestujících, kteří tato letiště využijí. Další faktory, zaměstnanost a průměrná mzda v regionu, sice také ovlivňují místní poptávku po letecké dopravě, ale především určují, zda bude dané letiště schopné najít dostatek zaměstnanců pro svůj provoz. Tyto požadavky jsou opět v zásadě protichůdné, protože lepší ekonomické výsledky regionu (vyšší zaměstnanost a vyšší průměrná mzda) zvyšují poptávku po letecké dopravě, ale zhoršují získání velkého množství zaměstnanců, které bude letiště potřebovat. Díky blízkosti hlavního města je tedy nejnižší zaměstnanost (2,15 % v Praze a 2,75 % ve Středočeském kraji (22)) a nejvyšší průměrná mzda (37 288 Kč v Praze a 29 917 Kč ve Středočeském kraji (22)) v blízkosti letiště Vodochody (VOD), následované letišti Hradec Králové (míra nezaměstnanosti 2,49 %, průměrná mzda 27 087 Kč), Pardubice (PED) (míra nezaměstnanosti 2,54 %, průměrná mzda 26 584 Kč) a České Budějovice (míra nezaměstnanosti 2,83 %, průměrná mzda 26 514 Kč). Nejvyšší nezaměstnanost a nejnižší průměrnou mzdu má ze zkoumaného okolí letišť Karlovarský kraj (3,24 % a 25 583 Kč).

6.2.1.1 Vyhodnocení spádové oblasti

Ve spádové oblasti letiště vybraného do systému s letištem Praha (PRG) je podstatných několik faktorů. Cílem druhého letiště v systému je rozšířit spádovou oblast celého systému, a to jak geograficky, což závisí na poloze letiště Praha2 (PRG2) vůči letišti Praha (PRG) a jeho vzdálenosti, tak i co se týče počtu potenciálních cestujících, což je ovlivněno populací tohoto regionu. Významným ekonomickým faktorem je rovněž míra nezaměstnanosti a průměrná mzda v oblasti u letiště Praha2 (PRG2), které jednak určují sílu poptávky po letecké dopravě v nejbližším okolí letiště a jednak ukazují, zda bude mít nově fungující či rozšířené letiště dostatečné možnosti co se týče náboru zaměstnanců. Tyto požadavky jsou v zásadě protichůdné, protože čím vyšší je podle těchto faktorů poptávka po letecké dopravě, tím hůře se budou letišti v okolí získávat zaměstnanci.

Ze zkoumaných letišť jsou dle těchto faktorů nejperspektivnější letiště Hradec Králové a Pardubice (PED), které mohou výrazně geograficky rozšířit spádovou oblast celého systému a zároveň je v jejich okolí vysoký počet obyvatel (krajská města) a dobré statistiky nezaměstnanosti (lepší než ve Středočeském kraji) a průměrné mzdy. Letiště Vodochody (VOD) má výhodu díky tomu, že se nachází v nejsilněji obydlené oblasti republiky s nejvyšší průměrnou mzdou a nejnižší nezaměstnaností, nicméně z pohledu jeho blízkosti k Praze (PRG) nedochází k přílišnému rozšíření spádové oblasti pražského letištního systému. Nejhorší hodnocené charakteristiky vykazuje letiště Karlovy Vary (KLV), které se nachází v nejméně obydleném regionu, s nejvyšší nezaměstnaností a nejnižší průměrnou mzdou ze zkoumaných krajů a zároveň má oproti Pardubicím (PED), Hradci Králové i Českým Budějovicím menší možnost rozšířit spádovou oblast systému.

6.2.2 Dopravní dostupnost

Dopravní dostupnost letiště Praha2 (PRG2) je jedním z nejdůležitějších kritérií. Hodnocena je pouze stávající infrastruktura, neboť přestože existují plány na rozšíření silniční i železniční infrastruktury téměř v celé České republice, nelze předpokládat, že by jakékoli výrazné rozšíření proběhlo v krátkodobém horizontu. Doprava na letiště je podstatným faktorem jak pro samotné cestující, zda přispěje k jejich motivaci využít druhé pražské letiště, tak i pro provozovatele obou letišť. Dopravní dostupnost nejen že ovlivňuje úspěšnost letiště Praha2, ale také podmiňuje, zda bude možné úspěšně spojit letiště do systému, tedy především mezi nimi zajistit vzájemnou dopravu. Letiště by mělo být především napojeno na silniční infrastrukturu, protože ta zajišťuje jednak dostupnost individuální automobilovou dopravou, tak slouží pro vybavení veřejnou autobusovou dopravou. Napojení letiště na železnici je také žádoucí, především kvůli větší kapacitě veřejné železniční dopravy oproti

autobusové a také z hlediska životního prostředí. Vzhledem k tomu, že však pražské letiště (PRG) v současné době na žádnou železniční trať napojeno není, nelze zatím uvažovat o vzájemném spojení letišť touto formou.

Hodnoceny jsou dvě části dopravní dostupnosti. První částí je stávající dopravní spojení Prahy a města, v němž se bude nacházet letiště Praha2 (PRG2) Druhou částí je spojení nejbližšího města a letiště Praha2 (PRG2). Obě části jsou hodnoceny jak z pohledu individuální, tak i veřejné dopravy, neboť funkční letiště Praha2 (PRG2) potřebuje zajistit obě tyto služby.

České Budějovice

Spojení do Českých Budějovic je z Prahy realizováno prostřednictvím silnice I/3 a dálnice D3⁴⁶. Po dobudování dálnice půjde o dostatečně kapacitní spojení, ale v současné době je limitováno jejími nepostavenými částmi, kde silnice I/3 je z většiny vedena pouze jedním jízdním pruhem v každém směru, v některých částech 2+1. Vzhledem k tomu, že už při stávajícím provozu je silnice I/3 jednou z nejvytíženějších komunikací v České republice (103), nelze bez dostavění zbývajících úseků dálnice toto spojení považovat za vynikající. Bez tohoto dostavění by mohl zvýšený provoz na silnici způsobený provozem mezinárodního letiště způsobovat pravidelné dopravní problémy. Dálnice D3 má v budoucnu vést východní stranou Českých Budějovic, zatímco letiště se nachází na západní. Bez vybudování městského okruhu nebo vhodného přípoje k dálnici hrozí, že silniční doprava bude z letiště vedena přes město České Budějovice.

Veřejná doprava mezi Prahou a Českými Budějovicemi je realizována jak autobusovými, tak vlakovými spoji. Vlakové spojení je vedeno IV. železničním koridorem,⁴⁷ díky čemuž je spojení mezi městy četné. Doprava je nicméně poměrně dlouhá, protože jen spojení samotných měst (bez realizace cesty mezi nádražím a letištěm v obou městech) trvá průměrně 2,5 hodiny. Autobusové spojení je nabízeno s vysokou četností několika dopravci, nicméně i to je ke spojení letišť poměrně dlouhé – čas autobusového spojení bez realizace cesty k letišťům je průměrně také 2,5 hodiny.

Letiště České Budějovice v současné době nemá žádný pravidelný ani charterový provoz, což je potřeba mít na zřeteli při hodnocení současné veřejné dopravy na letiště. Tu zajišťuje autobusová linka č. 19 českobudějovické městské dopravy vedoucí od vlakového nádraží. Linka má v současnosti interval 30 – 70 minut (104) a bylo by tedy nezbytné ji v případě vytvoření letiště Praha2 České Budějovice (PRG2) posílit, aby byla schopna zajistit dopravu

⁴⁶ stavba dálnice D3 není dokončená a jsou jí zprovozněny pouze části, zbytek trasy je tvořen právě silnicí I/3

⁴⁷ v některých úsecích není dosud dokončen

cestujících. Příležitostí pro dopravu na letiště je také železniční doprava. Do areálu letiště je vedena železniční kolej napojující se na trať č. 194 a umožňující spojení s nádražím v Českých Budějovicích. V případě pravidelného provozu na letišti je však nutné počítat s tím, že trasa na nádraží České Budějovice je až na krátké úseky vedena jednokolejně.

Hradec Králové

Spojení Prahy a Hradce Králové je realizováno prostřednictvím dálnice D11, která v současné době u Hradce Králové končí. Toto spojení poskytuje dostatečnou kapacitu dopravy mezi oběma městy. Pro využití silniční dopravy na letiště je nicméně nezbytné pokračovat po silnici I/11 a I/35 a využít až sjezdu u Svobodných Dvorů. Tato trasa se téměř zcela vyhýbá centru Hradce Králové, což by v případě pravidelného provozu na letišti zabránilo přetížení dopravy ve městě. Po sjezdu ze silnice I/35 je však zbytek cesty na letiště – přibližně 3 km – veden zástavbou a většinou po jednopruhových komunikacích.

Co se týče veřejné dopravy, jsou Praha a Hradec Králové spojeny jak přímou železniční, tak autobusovou dopravou. Obě varianty jsou časově přibližně stejně náročné s průměrnou dobou dojezdu do Hradce Králové 1,5 hodiny.

Hradec Králové a letiště jsou v současné době spojeny autobusovými linkami městské hromadné dopravy 15 a 25, přičemž linka 15 je vedena z hlavního vlakového a autobusového nádraží. Jejich jízdní řád je ovlivněn faktem, že letiště Hradec Králové v současné době nemá žádný pravidelný letecký provoz. Z toho důvodu je linka 15 v současnosti vedena s frekvencí 1-2x za hodinu a linka 25 je v provozu pouze mezi 5-8 a 15-17 hodinou. (105) V případě letiště Praha2 Hradec Králové (PRG2) by tedy bylo nezbytné především linku 15 výrazně posílit, a to tak, aby byla schopna pokrýt potřeby přilétajících a odlétajících cestujících a nedocházelo tak k přetížení města individuální dopravou. Kolejová doprava není na letiště zavedena. Letiště se nachází zhruba 1 km vzdušnou čarou od železniční trati č. 31, která vede z hlavního nádraží Hradce Králové, nicméně vzhledem k náročnosti vybudování odbočky ze stávající trati nelze předpokládat realizaci železničního spojení s městem.

Karlovy Vary

Spojení Prahy a Karlových Varů je řešeno dálnicí D6 a dále po silnici I/6. Dálnice D6 by měla být v budoucnu rozšířena až do Karlových Varů, nicméně v současné době je dokončena pouze z Prahy do Nového Strašecí (přibližně polovina trasy) a dle aktuálních odhadů nebude dokončena dříve než v roce 2026. (106) Dálniční spojení jako takové by bylo dostatečně kapacitní a také by zkrátilo celkovou dobu jízdy. Silnice I/6 je však ve většině trasy tvořena pouze jedním jízdním pruhem v každém směru, což by v případě navýšení dopravy mezi

městy mohlo způsobit dopravní potíže. Letiště samotné se však nachází 3,5 km od sjezdu ze silnice I/6 a trasa k němu se zcela vyhýbá centru města, což zabrání dopravnímu přetížení města v případě vytvoření letiště Praha2 Karlovy Vary (PRG2).

Veřejná doprava spojující Prahu a Karlovy Vary je z větší části autobusová. Ta je nabízena s dostatečnou četností (více než 1x za hodinu během pracovního dne), ale doba dojezdu do Karlových Varů, bez cesty mezi letišti a autobusovými nádražími, vždy přesáhne 2 hodiny. Železniční doprava, vzhledem k tomu, že III. železniční koridor vedoucí z Prahy západním směrem vede přes Plzeň a Cheb, není schopna nabídnout časově vyhovující spojení – doba dojezdu je i přímým spojením vždy delší než 3 hodiny bez uvažování cesty mezi letišti a nádražími, navíc s četností jen 7krát denně v pracovní den.

Město je s letištěm spojeno linkou hromadné dopravy č. 8. Tato linka však nevede ani přes autobusové, ani přes vlakové nádraží a v případě vytvoření letiště Praha2 Karlovy Vary (PRG2) by bylo nezbytné ji rozšířit (nebo zavést jinou linku hromadné dopravy), aby bylo letiště spojeno přímo s terminály veřejné meziměstské dopravy. I přes existující pravidelný provoz na letišti Karlovy Vary (KLV) je interval autobusové linky až 2,5 hodiny. Celkově je spojení zajišťováno 11krát denně. Při nárůstu provozu na letišti by bylo tedy nezbytné spojení města s letištěm výrazně rozšířit a posílit. Letiště není připojeno k žádné železniční trati, ani se žádná nenachází v jeho blízkosti (nejbližší je téměř 4 km vzdálená trať vedoucí skrz město Karlovy Vary). Z toho důvodu není reálné uvažovat o vlakovém spojení přímo s letištěm.

Pardubice

Silniční spojení mezi Prahou a Pardubicemi je po dálnici D11 a dále po silnici I/37. Dva pruhy v každém směru až do Pardubic poskytují dostatečnou kapacitu, nicméně spojení je časově mírně delší oproti železniční variantě (popsána v následujícím odstavci). Sjezd ze silnice I/37 je přibližně 1 km od letiště. Nevýhodou této dopravní situace je nicméně vedení silnice městem, což by mohlo působit dopravní potíže při navýšení provozu na letišti v Pardubicích PED.

Veřejná doprava mezi Prahou a Pardubicemi je na velmi dobré úrovni. Železniční spojení mezi městy je součástí I. a III. železničního koridoru, díky čemuž je spojení rychlé, kapacitní a časté. Doba dojezdu mezi městy, bez započítání dopravy k letišti, se pohybuje kolem jedné hodiny. Přímé autobusové spojení, pravděpodobně vzhledem k četnosti železniční dopravy, mezi městy neexistuje. Je ale možné, že v případě vytvoření letiště Praha2 Pardubice (PRG2), by některý dopravce využil možnosti přímé spojení vytvořit, a to nejlépe přímo mezi jednotlivými letišti.

Město je v současnosti spojeno s letištěm přímou autobusovou linkou městské hromadné dopravy, která vede z hlavního vlakového nádraží. Momentálně je jízdní řád přizpůsoben odletům z letiště, v případě nárůstu provozu jakožto součást letištního systému s Prahou (PRG) je zde podstatné navýšení frekvence autobusového spojení s městem. Krom toho je letiště obsluhováno z další zastávky hromadné dopravy, která se ale nachází přibližně 800 m od terminálu. (16) Tuto zastávku obsluhují tři linky hromadné dopravy. Při spojení do systému by bylo žádoucí většinu veřejné dopravy směřující na letiště vést přímo k terminálu letiště. Do areálu letiště je v současnosti přivedena také železniční kolej, nicméně v tomto ohledu by vytvoření vlakového spojení až na letiště vyžadovalo značnou investici. Současná vlaková kolej je totiž odbočkou z trati č. 238, která spojuje Rosice nad Labem a Havlíčkův Brod, ale nevede přes pardubické hlavní nádraží.

Vodochody

Vodochody jsou s Prahou v současné době spojeny dálnicí D8 a dále po silnici II/608. Dálnice D8 nicméně vede paralelně s touto silnicí a provoz letiště by vyžadoval vybudování nového sjezdu z této dálnice. Nejbližší sjezd se v současné době nachází u Zdib.

Letiště Vodochody (VOD) je v současné době s Prahou spojeno čtyřmi příměstskými autobusovými linkami městské hromadné dopravy 370, 372, 373, 374, která jsou vedeny z Kobylis. Spojení je nicméně vytvořeno kvůli přiléhajícímu areálu Aero Vodochody, s čímž souvisí jeho vysoká četnost v ranních a odpoledních špičkách a naopak nižší počet spojení během dne. V případě funkčnosti letiště Praha2 Vodochody (PRG2) je velmi pravděpodobné, že by toto spojení bylo upraveno a četnost navýšena v těch částech dne, kde je nyní výrazně nižší.

Železniční spojení letiště s Prahou neexistuje. Do areálu Aero Vodochody je zavedena vlečka z trati č. 92 spojující Neratovice a Kralupy nad Vltavou, nicméně vzhledem k tomu, že tato trať nevede do Prahy, není příliš pravděpodobný vznik plánů na rozšíření této železnice coby spojení Prahy s letištěm Vodochody (VOD).

6.2.2.1 Vyhodnocení dopravní dostupnosti

Co se týče dopravní dostupnosti, má největší výhodu letiště Vodochody (VOD), které se k Praze nachází nejbližší. S Prahou je spojeno po dálnici D8, efektivnímu silničnímu propojení obou letišť – Praha (PRG) a Praha2 Vodochody (PRG2) nicméně brání absence pražského okruhu v severní části. Vzhledem k tomu, že letiště Vodochody (VOD) není napojeno na železniční trať a vznik železniční trati na letiště není příliš pravděpodobný, bylo by spojení obou letišť možné realizovat pouze silniční dopravou. Spojení veřejnou dopravou není v tomto případě možné uvažovat, protože letiště Vodochody (VOD) nemá v současné

době žádný pravidelný provoz a stávající veřejná doprava je zavedena jen díky blízkosti areálu Aero Vodochody. V případě vytvoření takového synergického systému je nejvhodnější úpravou veřejné dopravy mezi letišti přímá autobusová linka městské hromadné dopravy, která by stávající linky hromadné dopravy z velké části nahradila.

Díky relativní blízkosti k Praze získávají výhodu coby možného letiště Praha2 (PRG2) i letiště v Pardubicích (PED) a v Hradci Králové, která se obě nacházejí v blízkosti dálnice D11 a umožňují s Prahou kapacitní silniční spojení. I v tomto případě je nicméně silniční spojení letiště Praha (PRG) s některým z letišť limitováno chybějícími částmi pražského okruhu ve východní části. Obě města jsou nicméně dobře dostupná veřejnou dopravou a v případě vytvoření letiště Praha2 (PRG2) z některého z nich je možné považovat za dostatečné dopravní spojení návaznou veřejnou dopravou ve městě, která je v obou případech vedena z vlakového nádraží.

Dopravní spojení s Prahou je naopak výraznou nevýhodou letišť v Karlových Varech (KLV) a v Českých Budějovicích. Karlovy Vary nemají v současné době dostatečné spojení s Prahou ani z pohledu silniční, ani železniční dopravy. Největší a prakticky jedinou předností tohoto letištního systému z pohledu dopravy je blízkost letiště Praha (PRG) k dálnici D6, která bude po dostavění spojit Prahu a Karlovy Vary. Tato dálnice však nebude dokončena dříve než v roce 2026 a zatím tedy nelze silniční spojení obou měst považovat za dostatečné. Letiště Karlovy Vary (KLV) je navíc nedostatečně spojeno s městem veřejnou dopravou, která není vedena od hlavního vlakového ani autobusového nádraží, kvůli čemuž by bylo propojení obou letišť při použití veřejné dopravy obtížnější.

Letiště v Českých Budějovicích je již od Prahy poměrně vzdálené vzhledem k času přepravy jak při použití silniční, tak železniční dopravy. Zrychlení silniční dopravy brání především zatím nedostavěná dálnice D3. Ta se poté bude napojovat na Pražský okruh, který je u letiště Praha (PRG) a spojení by tak poté bylo na dobré úrovni, nicméně chybějící části dálnice D3 zatím nejsou ani ve výstavbě, ale pouze v přípravě, termín dokončení zatím není uváděn. Spojení veřejnou dopravou je na dostatečné úrovni co se týče četnosti spojení především díky poloze Českých Budějovic na IV. železničním koridoru, nicméně i tak se doba dojezdu blíží průměrně 2,5 hodinám, což příliš nepodporuje možnosti propojení letiště Praha (PRG) a letiště České Budějovice do funkčního systému.

6.2.3 Současné vybavení

Současný stav dráhového systému a existence terminálu pro odbavení cestujících určuje především časový horizont, v jakém by bylo možné vytvořit funkční systém letišť v Čechách s některým ze zkoumaných letišť. Ověřován je jednak dráhový a pohybový systém, velikost a

vlastnosti vzletové a přistávací dráhy, množství a umístění pojezdových drah, množství a velikost stojánek, tak i terminál, a to především z toho pohledu, zda je dokončen a vyhovoval by pravidelnému mezinárodnímu provozu (některá ze zkoumaných letišť nemají v současnosti žádný takový provoz). V případě, že je terminál k dispozici, je podstatná především potřeba jeho modernizace a kapacita, která by neměla být hraniční se současným množstvím cestujících. V případě, že terminálem letiště dosud nedisponuje, jsou ověřovány plány na jeho výstavbu. Při ověřování vlastností dráhy bylo počítáno se skutečností, že většinu přistávajících a odlétajících letadel budou tvořit letouny typu Boeing 737 nebo Airbus 320, které tvoří většinu flotil nízkonákladových dopravců i největšího českého charterového dopravce, Travel Service, a z letiště Praha2 (PRG2) by nejpravděpodobněji byly operovány právě tyto lety. Pro ověření byla použita následující kritéria: délka dráhy pro vzlet, délka dráhy pro přistání, únosnost dráhy. Délka dráhy pro vzlet potřebná pro letoun Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti je 2 100 m, délka dráhy pro přistání 1 635 m. (107) Délka dráhy pro vzlet letounu A320-200 je při maximální vzletové hmotnosti 1 900 m, délka dráhy pro přistání 1 400 m. (108) Pro posouzení únosnosti byla použita metoda ACN – PCN⁴⁸, vzhledem k rozdílným typům vozovky je referenční hodnota ACN pro oba typy letounu uvedena při posouzení každé dráhy.

České Budějovice

Letiště disponuje jednou betonovou vzletovou a přistávací drahou 27/09 s rozměry 2 500 x 45 m. TORA⁴⁹ je 2 500 m, což je dostatečné pro oba referenční letouny, LDA⁵⁰ je 2 200 m při použití dráhy 27, 2 500 m při použití dráhy 09. (102) V obou případech je ale i použitelná délka přistání dostatečná pro oba sledované letouny. Únosnost dráhy vyjádřená PCN je 32/R/B/W/T. Relevantní ACN tedy bylo ověřováno pro tuhou vozovku (R) se střední únosností podloží (B). Tato hodnota je pro letoun Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti 52 (109), pro letoun Airbus 320-200 za stejných podmínek 49 (108). Únosnost dráhy na letišti v Českých Budějovicích je pro tyto maximální vzletové hmotnosti nedostatečná a při zřízení letiště Praha2 České Budějovice by tedy bylo nezbytné vytvořit omezení, které zabránilo poškození vzletové a přistávací dráhy. Toto omezení může mít buď formu limitace maximální vzletové hmotnosti tak, aby byla únosnost dráhy dostačující,

⁴⁸ ACN je tzv. klasifikační číslo letadla, PCN klasifikační číslo vozovky. ACN se vždy určují podle manuálu ICAO (*International Civil Aviation Organisation* – Mezinárodní organizace pro civilní letectví) (ICAO Aerodrome Design Manual, Part 3). Klasifikační číslo vozovky PCN pak udává, že jakékoli letadlo s klasifikačním číslem letadla rovným nebo menším než klasifikační číslo vozovky může tuto vozovku používat. (101) PCN i ACN je vždy určeno s ohledem na vlastnosti dané vozovky, vyjádřené písmeny, které jsou součástí hodnoty.

⁴⁹ TORA (*Take-Off Run Available*) – použitelná délka rozjezdu, délka dráhy, která je použitelná pro rozjezd letounu při vzletu (101)

⁵⁰ LDA (*Landing Distance Available*) – použitelná délka přistání, délka dráhy použitelná pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu (101)

nebo formu omezení množství vzletů a přistání s maximální hodnotou ACN. Vzletová a přistávací dráha letiště České Budějovice prošla kompletní rekonstrukcí v roce 2016, kterou hradil vlastník letiště, Jihočeský kraj. (110) Není tedy pravděpodobné, že by byla v nejbližší době schválena další rekonstrukce vzletové a přistávací dráhy, jejímž cílem by bylo zvýšení únosnosti. Vzletová a přistávací dráha v současné době nedisponuje žádnou přibližovací světelnou soustavou, ale v rámci proběhnuvší rekonstrukce byla provedena příprava sítí a šachet pro osazení světelných soustav po celkovém dokončení prací. Jako sestupová světelná soustava slouží zařízení PAPI⁵¹, v současné době jen pro dráhu 09. Zatím nejsou k dispozici žádná světelná návěstidla vzletové a přistávací dráhy ani pojezdových drah. Letiště také disponuje pěti pojezdovými drahami, přičemž čtyři z nich zajišťují spojení odbavovací plochy s vzletovou a přistávací dráhou. Ani jedna z těchto pojezdových drah není projektována jako pojezdová dráha pro rychlé odbočení. Stání pro letadla je součástí aktuálně prováděné výstavby a modernizace, nicméně po jejím dokončení by měly být k dispozici tři stojánky, z toho dvě použitelné pro letadla velikosti Boeing 737-800 nebo Airbus 320-200. (110)

Terminál pro cestující je na letišti České Budějovice v současné době ve výstavbě. Stavba byla zahájena v prosinci 2017 a očekávané dokončení terminálu je plánováno na rok 2020 včetně získání veškerých certifikací, samotné dokončení stavby by mělo být hotovo v roce 2019. V současné době je na letišti odbavovací budova dostačující pouze potřebám veřejného vnitrostátního a neveřejného mezinárodního letiště, která ale není schopna odbavit pravidelný mezinárodní provoz, který by měl na letišti vzniknout. Kapacita nového terminálu by měla být 330 tisíc cestujících ročně se souběžným odbavováním maximálně tří letadel s maximálně 300 cestujícími. (111)

Hradec Králové

Letiště Hradec Králové disponuje jednou použitelnou betonovou vzletovou a přistávací dráhou 33R/15L (druhá dráha, 33L/15R, je travnatá a není tedy v této práci popisována). Rozměry dráhy jsou 2 400 x 60 m, přičemž TORA i LDA je při použití kterékoli dráhy plných 2 400 m. Tyto rozměry jsou tedy dostatečné pro oba referenční letouny, a to jak pro vzlet, tak pro přistání. Udávaná únosnost dráhy je vyjádřena PCN 33/R/B/X/T (102), adekvátní ACN pro tuhou vozovku (R) a střední únosnost podloží (B) je tedy stejně jako při ověřování pro letiště v Českých Budějovicích, 52 pro letoun Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti a 49 pro letoun Airbus 320-200 za stejné podmínky. Ani v případě letiště v Hradci Králové není únosnost vzletové a přistávací dráhy dostatečná pro provoz letounů při

⁵¹ PAPI (*precision approach path indicator*) – světelná sestupová soustava napomáhající udržení úhlu sestupové roviny

maximální vzletové hmotnosti a bylo by tedy nutné opět učinit opatření zabráňující poškození vzletové a přistávací dráhy buď formou omezení maximální vzletové hmotnosti, nebo omezením maximálního počtu vzletů a přistání při vyšších vzletových (ev. přistávacích) hmotnostech. Vzletová a přistávací dráha 33R je vybavena jednoduchou přibližovací světelnou soustavou, dráha 15L žádnou přibližovací světelnou soustavou nedisponuje. Jako sestupová světelná soustava slouží pro každou z drah zařízení PAPI. Vzletová a přistávací dráha i pojezdové dráhy mimo části pojezdové dráhy B jsou vybaveny světelnými návěstidly. Letiště má k dispozici pět pojezdových drah, přičemž čtyři z nich spojují vzletovou a přistávací dráhu s odbavovací plochou. Ani jedna z pojezdových drah neumožňuje rychlé odbočení z dráhy. Letiště disponuje dvěma odbavovacími plochami, nicméně vzhledem k tomu, že v současné době neodbavuje dopravní letadla, nejsou stojánky uzpůsobeny pro tento typ letounů. V případě vytvoření letiště Praha2 Hradec Králové (PRG2) by tedy bylo nezbytné upravit odbavovací plochu. Tyto úpravy by měly být prováděny i s ohledem na to, v jakém místě by byla provedena stavba terminálu.

Letiště v současné době nedisponuje odbavovací halou, která by byla schopna odbavovat cestující na pravidelných mezinárodních linkách. Stávající zázemí je uzpůsobené aktuálnímu provozu na letišti. V předchozích letech existovaly plány na vybudování nového terminálu na letišti Hradec Králové s cílem odbavovat charterový a nízkonákladový provoz (112), nicméně v současné době nejsou tyto plány realizovány. Pro vytvoření letiště Praha2 Hradec Králové (PRG2) by tedy bylo nezbytné kompletně vybudovat odbavovací zázemí letiště, což by zcela jistě vytvořilo značnou časovou prodlevu před spuštěním provozu na letišti.

Karlovy Vary

Letiště Karlovy Vary (KLV) má k dispozici jednu použitelnou asfalto-betonovou dráhu 29/11 (dráha 30/12 je travnatá a pro provoz dopravních letadel tedy není relevantní). Rozměry dráhy jsou 2 150 x 30 m. TORA při použití dráhy 29 je 2 010 m, při použití dráhy 11 2 150 m. Obě hodnoty jsou použitelné pro vzlet letounu Airbus 320-200 při maximální vzletové hmotnosti, nicméně při vzletu Boeingu 737-800 je nezbytné omezení maximální vzletové hmotnosti za účelem snížení dráhy potřebné ke vzletu, TORA ani jedné z drah nedostačuje. LDA je 2 010 m pro každou z drah, tento rozměr je pro přistání obou letadel i při maximální přistávací hmotnosti dostatečný. Dráha má únosnost vyjádřenou PCN 54 F/A/X/T (102), relevantní ACN tedy bylo ověřováno pro netuhou vozovku (F) a vysokou únosnost podloží (A). Hodnota ACN pro Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti je za těchto podmínek 43, hodnota pro Airbus 320-200 za stejných podmínek 41. Únosnost vzletové a přistávací dráhy je tedy pro oba typy letounu dostatečná, nicméně pro letouny typu Boeing 737-800 je nezbytné již zmíněné omezení maximální vzletové hmotnosti s ohledem na

použitelnou délku dráhy. Dráha 29 je vybavena světelnou přibližovací soustavou CAT I, dráha 11 je bez světelné přibližovací soustavy. Obě dráhy jsou vybaveny zařízením PAPI pro zajištění světelné sestupové soustavy. Vzletová a přistávací dráha a pojezdové dráhy B, D a E (z celkem pěti pojezdových drah na letišti) jsou vybaveny světelnými návěstidly. Dráha 29 je také vybavena systémem ILS⁵² CAT I umožňující přesné přístrojové přiblížení a přistání. Letiště má k dispozici pět použitelných (ne travnatých) pojezdových drah, tři z nich spojují vzletovou a přistávací dráhu s odbavovací plochou. Žádná z pojezdových drah není projektována pro rychlé odbočení. Letiště má před terminálem k dispozici odbavovací plochu pro letadla velikosti Boeingu 737-800 nebo Airbusu 320-200. Na této odbavovací ploše jsou k dispozici čtyři stojánky.

Letiště Karlovy Vary (KLV) již má pravidelný letecký provoz, díky čemuž zde existuje vybavený terminál pro cestující. Ten je navíc postaven relativně nedávno, v rámci modernizace letiště byl postaven a otevřen v roce 2009. Kapacita terminálu je 500 tisíc cestujících ročně. (113) Terminál je upraven pro odbavování schengenských i mimoschengenských letů (oddělené prostory pro cestující). Vzhledem k jeho nedávnému dokončení a i při výrazném nárůstu cestujících dostatečné kapacitě by nebylo nutné tento prostor při vytvoření letiště Praha2 Karlovy Vary výrazněji upravovat a bylo by reálné letiště ihned využívat.

Pardubice

Letiště v Pardubicích (PED) má k dispozici jednu betonovou vzletovou a přistávací dráhu 09/27 o rozměrech 2 500 x 75 m. TODA i LDA jsou při použití kteréhokoli směru dráhy rovny 2 500 m. Tento rozměr je dostatečný pro vzlet i přistání obou ověřovaných typů letadel. Únosnost dráhy je vyjádřena PCN 47 R/B/W/T. (102) Adekvátní ACN stanovené pro tuhou vozovku (R) a střední únosnost podloží (B) je 52 pro letoun Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti a 49 pro letoun Airbus 320-200 za stejné podmínky. U obou typů letounů je tedy nezbytné provést opatření, které zabrání poškození vzletové a přistávací dráhy. Toto opatření, stejně jako bylo navrhováno u letiště České Budějovice a letiště Hradec Králové, může mít podobu omezení maximální hmotnosti letadel nebo omezení počtu vzletů a přistání při vyšších hmotnostech dle nařízení provozovatele letiště. Vzletová a přistávací dráha 27 je vybavena světelnou přibližovací soustavou CAT I, dráha 09 je vybavena jednoduchou přibližovací světelnou soustavou. Sestupová světelná soustava je tvořena pro každou dráhu zařízením PAPI. Vzletová a přistávací dráha i pojezdové dráhy jsou vybaveny světelnými návěstidly. Dráha 27 je vybavena systémem ILS CAT I umožňující přesné přístrojové přiblížení a přistání. Letiště má k dispozici šest pojezdových drah, z nichž čtyři

⁵² ILS (*Instrument Landing System*) – systém sloužící k přesnému přístrojovému přiblížení a přistání

spojují vzletovou a přistávací dráhu s odbavovací plochou. K dispozici jsou také tři stojánky pro letadla velikosti zkoumaných referenčních letounů. Všechny pohybové plochy letiště by do konce roku 2018 měly projít celkovou rekonstrukcí, není však zatím zřejmé, zda tato rekonstrukce nějak ovlivní parametry ploch (především jejich únosnost). (114) (115)

Letiště Pardubice (PED) disponuje odbavovacím terminálem díky již funkčnímu pravidelnému i nepravidelnému provozu. Původní budova terminálu je nově nahrazena terminálem novým, který byl otevřen počátkem roku 2018. Terminál má kapacitu 500 tisíc cestujících ročně se souběžným odbavováním dvou letadel najednou. (116) Uzpůsoben je pro lety do schengenského i mimo schengenský prostor. Kapacita nového terminálu i jeho nové vybavení by při vytvoření letiště Praha2 Pardubice (PRG2) nevyžadovaly nezbytné úpravy a bylo by možné jejich okamžité použití.

Vodochody

Letiště Vodochody (VOD) je vybaveno jednou asfaltovou vzletovou a přistávací dráhou 10/28. Rozměry dráhy jsou 2 500 x 45 m, TORA i LDA využívají v případě obou drah celou její délku, tedy 2 500 m. Tento rozměr je dostatečný pro vzlety i přistání obou referenčních letadel při maximální vzletové i přistávací hmotnosti. Současná únosnost dráhy je vyjádřena PCN 17 R/B/X/T. Adekvátní ACN pro tuhou vozovku (R) a střední únosnost podloží (B) je 52 pro letoun Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti a 49 pro letoun Airbus 320-200 za stejné podmínky. Stávající únosnost dráhy je tedy nedostatečná a v současné době vyhovuje jen díky nízkému počtu vzletů a přistání povolených provozovatelem letiště. Současný vlastník/provozovatel letiště Vodochody (VOD) však před uvedením letiště do provozu předpokládá provedení celkové rekonstrukce vzletové i přistávací dráhy i pojezdového systému a odbavovacích ploch, kterou by bylo nezbytné provést i v případě vytvoření letiště Praha2 Vodochody (PRG2). Délka dráhy má být dle plánů této rekonstrukce zachována, ale únosnost bude změněna. (117) Dráha 28 je v současné době vybavena jednoduchou přibližovací světelnou soustavou, dráha 10 je bez světelné přibližovací soustavy. Sestupová světelná soustava je pro obě dráhy zastoupena zařízením PAPI. K dispozici je anténní systém pro ILS, nicméně ostatní pozemní vybavení mu není přizpůsobeno. Po provedení rekonstrukce má být dráha vybavena systémem ILS CAT IIIA pro přesné přístrojové přiblížení a přistání. Vzletová a přistávací dráha a pojezdové dráhy C, D jsou vybaveny světelnými návěstidly. Letiště disponuje celkem čtyřmi pojezdovými drahami, z nichž jedna spojuje vzletovou a přistávací dráhu s odbavovací plochou, jedna je vedena do areálu společnosti Aero Vodochody. Zbylé dvě jsou určeny pro pohyb na konci dráhy 28. Rekonstrukce areálu předpokládá vytvoření nových pojezdových drah, dvě by měly být vybudovány jako pojezdové dráhy pro rychlé odbočení. Stejně tak je nezbytné vytvoření

nové odbavovací plochy, která má podle stávajících plánů na rekonstrukci letiště disponovat 15 stojánkami pro letadla velikosti referenčních.

Letiště Vodochody (VOD) v současné době nedisponuje odbavovacím terminálem vhodným pro pravidelné mezinárodní linky, stávajícím vybavením je jen odbavovací budova pro lety všeobecného letectví. Vybudování nového terminálu je součástí záměru vlastníka letiště v rámci zprovoznění letiště pro nízkonákladové a charterové lety, nicméně reálný termín dokončení prací na terminálu není dosud znám a to především z důvodu soudních jednání o platnosti posudků vydaných pro stavbu. Bude-li stavba letiště finálně schválena, je dokončení předběžně plánováno zhruba za osm let. Nový terminál by měl mít kapacitu 3,5 milionu cestujících ročně a být vybaven pro lety do schengenského prostoru i mimo něj. V případě převzetí letiště jako Praha2 Vodochody (PRG2) by tedy bylo nezbytné s jeho otevřením pro provoz vyčkat po dobu nezbytnou k vybudování odbavovací kapacity.

6.2.3.1 Vyhodnocení současného vybavení

Z pohledu současného dráhového systému a terminálu na ověřovaném letišti Praha2 (PRG2) nesplňuje veškeré potřebné vybavení žádné z letišť. Až na dráhu letiště Karlovy Vary (KLV), která není dostatečně dlouhá pro vzlet letounu Boeing 737-800 při maximální vzletové hmotnosti, jsou ostatní ověřované vzletové a přistávací dráhy dostatečných rozměrů. Omezení pro maximální vzletovou, ev. přistávací hmotnost, však budou muset být v platnosti na libovolném letišti Praha2 (PRG2) a to s ohledem na únosnost dráhy; až na letiště v Karlových Varech (KLV) není žádná dráha dostatečně únosná pro neomezený vzlet letadel Boeing 737-800 a Airbus 320-200 při maximálních vzletových hmotnostech. Letiště Vodochody (VOD) plánuje před zprovozněním, což by se týkalo i jeho převzetí jako letiště Praha2 (PRG2), provést celkovou rekonstrukci mj. vzletové a přistávací dráhy, která má zvýšit její únosnost, aby tato omezení nebyla nutná. Rekonstrukce nicméně zatím neprobíhá. Letiště Pardubice (PED) bude provádět rekonstrukci vzletové a přistávací dráhy do konce roku 2018, ale není zatím zřejmé, jak tato rekonstrukce ovlivní únosnost dráhy. Co se týče vybavení vzletových a přistávacích drah, letiště, která v současnosti disponují pravidelným provozem, tedy Karlovy Vary (KLV) a Pardubice (PED), mají k dispozici světelná návěstidla vzletové a přistávací dráhy i pojezdových drah, disponují světelnou sestupovou soustavou i přibližovací světelnou soustavou, obě letiště jsou také vybavena systémem ILS CAT I. Zbylá letiště tato vybavení nemají a vyžadovala by tedy nezbytnou investici do jeho pořízení. Letiště Hradec Králové má k dispozici světelná návěstidla vzletové a přistávací dráhy a pojezdových drah a jednoduchou přibližovací světelnou soustavu pro dráhu 33R, obě dráhy jsou také vybaveny světelnou sestupovou soustavou. Investice do vybavení by tedy vyžadovala úpravu světelné přibližovací soustavy a

nákup a certifikaci zařízení pro přesné přístrojové přiblížení a přistání. Letiště v Českých Budějovicích ani letiště Vodochody (VOD) v současné době žádné vybavení vzletové a přistávací dráhy nemají. Na letišti v Českých Budějovicích nicméně v současné době probíhá rekonstrukce, jejíž součástí je vytvoření všech jmenovaných prvků. Letiště Vodochody (VOD) plánuje pořízení veškerého vybavení v rámci celkové rekonstrukce areálu, nicméně tato rekonstrukce zatím nezapočala.

Co se týče terminálu pro cestující, opět jím disponují pouze letiště, která již mají zavedené pravidelné linky, a to letiště Pardubice (PED) a letiště Karlovy Vary (KLV). Obě letiště mají terminály otevřené v nedávné době po provedené modernizaci a jsou plně vybavena pro provoz. Letiště v Českých Budějovicích stavbu terminálu již zahájilo, předpokládaný termín dokončení by měl být v roce 2020. Letiště Vodochody (VOD) zatím stavbu terminálu nezahájilo, přestože jsou plány na jeho výstavbu součástí plánované rekonstrukce areálu. Bude-li stavba zahájena v nejbližší době, měla by tato rekonstrukce být ukončena v roce 2025. Letiště Hradec Králové terminálem vyhovujícím potřebám letiště Praha2 (PRG2) nedisponuje a v současné době neexistují plány na jeho výstavbu.

6.2.4 Konkurence

Pro systém tvořený letištěm Praha (PRG) a letištěm Praha2 (PRG2) je podstatná blízkost zahraniční i vnitrostátní konkurence jiných letišť. Vzhledem k tomu, že letiště Praha (PRG) je jako součást systému daná zadáním, je pro celkovou konkurenceschopnost systému podstatná blízkost jiných letišť ve spádové oblasti letiště Praha2 (PRG2), která by mohla zapříčinit jeho nevhodnost jako součásti systému z důvodu blízké silné konkurence.

Letiště České Budějovice je nejvíce ohroženo blízkostí letiště Linec (LNZ), jehož spádová oblast zahrnuje i město České Budějovice. (4) Oblast na sever od města České Budějovice je však z tohoto pohledu bez příhraniční konkurence. Oblast východně od Českých Budějovic se však zároveň nachází ve spádové oblasti letiště Brno (BRQ). Za předpokladu, že by si letiště Brno (BRQ) i v případě vzniku systému Praha (PRG) a Praha České Budějovice (PRG2) udrželo alespoň stávající provoz, bylo by pro letiště České Budějovice částečnou konkurencí především v charterové dopravě a na některých linkách (z letiště Brno (BRQ) jsou v současné době provozovány pravidelné lety do Londýna (STN) provozované Ryanair a do Mnichova (MUC) provozované BMI Regional (118)).

Bylo-li by jako letiště Praha 2 (PRG2) zvoleno letiště Hradec Králové, bylo by jeho největší konkurencí letiště Pardubice (PED), které má v současné době pravidelný provoz a pravděpodobně by se snažilo o jeho zachování i při vytvoření systému Praha (PRG) a Praha Hradec Králové. Vzdálenost letišť je pouhých 32 km a 28 min jízdy individuální autobusovou

dopravou, což z nich činí výraznou konkurenci. Z příhraničních letišť by největší konkurenci tvořila Wrocław (WRO), která částečně zasahuje do spádové oblasti letiště. Minoritním zásahem do spádové oblasti je také letiště v Drážďanech (DRS), do jehož spádové oblasti však patří i letiště Praha (PRG). (4) Jako systém letišť by tak obě letiště tomuto konkurentovi čelila společně.

Pro systém tvořený letišťem Karlovy Vary (KLV) je největším rizikem konkurence německých příhraničních letišť Drážďany (DRS) a Norimberk (NUE). (4) Obě tato letiště jsou v současné době rozvinutější než Karlovy Vary (KLV) a překryv spádových oblastí by tedy pro letiště Praha2 Karlovy Vary (PRG2) mohl být výrazným rizikem, že tento systém nebude úspěšný. Letiště jinak není ohroženo blízkostí žádného jiného vnitrostátního letiště (překryv spádových oblastí nastává z českých letišť pouze s Prahou (PRG)).

K letišti Pardubice (PED) přímo nezasahuje spádová oblast žádného jiného letiště (mimo Prahy (PRG), která by ale nebyla v tomto případě konkurencí). V jeho spádové oblasti je pak konkurence poměrně nízká – částečně ji tvoří letiště Wrocław (WRO) a letiště Vídeň (VIE) (4), nicméně jejich vliv je z pohledu vzdálenosti na tato letiště poměrně malý. Žádné z českých letišť by v takovém případě Pardubicím (PED) nekonkurovalo, protože letiště Hradec Králové v současné době nemá pravidelný provoz a zatím nevykazuje předpoklady, že by mělo pravidelné linky v blízké budoucnosti provozovat. Z tohoto pohledu jsou tedy Pardubice (PED) polohou velmi výhodným partnerem k letišti Praha (PRG).

Letiště Vodochody (VOD) mají vzhledem k blízkosti s Prahou (PRG) i prakticky stejná rizika konkurence. Nejvýraznějším příhraničním letišťem jsou Drážďany (DRS), jejichž spádová oblast zahrnuje celou Prahu. (4) V případě vytvoření systému letišť Praha (PRG) a Praha2 Vodochody (PRG2) není předpoklad zásadní konkurence jiného z českých letišť, neboť v poměrně malém geografickém prostoru nebude prostor pro výrazný rozvoj třetího, nezávislého, letiště.

6.2.4.1 Vyhodnocení konkurence

Z pohledu blízké konkurence je nejvýhodnější volbou letiště Pardubice (PED) a letiště Vodochody (VOD). Spádová oblast letiště Pardubice (PED) se pouze minoritně překrývá se spádovou oblastí příhraničních letišť Wrocław (WRO) a Vídeň (VIE), obě jsou ale poměrně vzdálená. Letiště Vodochody (VOD) má stejná konkurenční letiště jako letiště Praha (PRG), tedy především letiště Drážďany (DRS). Obě letiště navíc plánují vlastní provoz bez ohledu na možnosti růstu letiště Praha (PRG), a je tedy pravděpodobné, že ať už by vznikl synergický systém s libovolným letišťem Praha2 (PRG2), každé z těchto letišť by se mu

snažilo konkurovat. Z tohoto pohledu je tedy výhodné některé z nich použít jako letiště Praha2 (PRG2) a tím celému systému snížit konkurenci v blízkém okolí.

Letiště Hradec Králové je díky geografické blízkosti, co se týče konkurence v podobné situaci jako letiště Pardubice (PED). Jeho nevýhodou při vytvoření letiště Praha2 Hradec Králové (PRG2) je ovšem právě blízkost Pardubic (PED), které by pravděpodobně pokračovaly v podporování vlastního provozu i při existenci funkčního letiště v Hradci Králové.

Letiště České Budějovice i Karlovy Vary (KLV) jsou ohroženy především konkurencí z příhraničních letišť, Linec (LNZ) v případě Českých Budějovic a Drážďany (DRS) a Norimberk (NUE) v případě Karlových Varů (KLV). Spojením některého z těchto letišť do systému s Prahou by sice mohl vzniknout silnější systém, který by byl dohromady lépe schopen příhraničním letišťům konkurovat než každé z letišť samostatně, zároveň by však výrazněji hrozilo riziko neúspěchu letiště Praha2 (PRG2), pokud by již bylo výhodnější využít některé z příhraničních letišť pro cestující nacházející se v jeho spádové oblasti.

6.2.5 Turistický potenciál

Zajímavou možností je pro letiště Praha2 (PRG2) vlastní turistický potenciál, tedy nezávisle na obsluhujících aeroliniích přilákat cestující právě na toto letiště z důvodu blízkosti k výraznému turistickému cíli. Tento potenciál by umožnil pražskému systému prosazovat atraktivitu letiště Praha2 (PRG2) pro příletové cestující, přestože od města Prahy, které je nejpodstatnějším turistickým cílem pro přilétající, se toto letiště nachází dále než Praha (PRG). Jedná se o opačný bod ke spádové oblasti letiště, která je popsána výše, a která ovlivňuje schopnost letiště odbavit domácí cestující.

Letiště České Budějovice má z pohledu turistického potenciálu velmi dobrou geografickou polohu. Druhým nejnavštěvovanějším českým cílem po Praze je mezi zahraničními turisty město Český Krumlov (119), k němuž je z českých letišť nejbližší to v Českých Budějovicích. Vzdálenost z letiště je silniční dopravou 21 km a doba jízdy zhruba 20 minut, druhým nejbližším letišťem je Linec (LNZ), nicméně z něj je Český Krumlov vzdálen 99 km, což nelze příliš považovat za vhodnou alternativu pro turistické cesty. Pro využití tohoto potenciálu by bylo vhodné jednak blízkost Českého Krumlova marketingově promovat provozovatelem letišť a také vytvořit přímé veřejné dopravní spojení s Českým Krumlovem. Toto spojení by nejpravděpodobněji bylo realizováno autobusy vzhledem ke krátké době jízdy z letiště, nicméně bylo by možné jej teoreticky realizovat i po železnici vedoucí z letiště, která by se úvratově napojila na trať č. 194 (České Budějovice – Černý Kříž) u Boršova nad Vltavou. Kromě turisticky významného Českého Krumlova se v blízkosti letiště v Českých

Budějovicích nachází i další atraktivní cíle Jihočeského kraje, které sice v současné době nejsou tolik populární mezi zahraničními turisty (především ve srovnání s Českým Krumlovem), nicméně při vhodném promování by také mohly lákat přilétající cestující. Takovými cíli jsou například historická města Písek (vzdálenost silniční dopravou 53 km), Jindřichův Hradec (vzdálenost 60 km) a historické centrum Českých Budějovic (5 km), zámek Hluboká (14 km) či rekreační oblasti v okolí Lipenské přehrady (53 km) a Národní park Šumava (60-100 km dle místa v parku, 68 km vzdálenost do Strážného, 81 km do Kvildy (51)).

Turistický potenciál letišť Hradec Králové a Pardubice (PED) je vzhledem k jejich vzájemné blízkosti (32 km) obdobný. Východní Čechy nicméně oblast, která by již byla výrazně navštěvována zahraničními turisty, příliš nenabízejí. Prostor pro marketing v blízkosti obou letišť případně nabízí město Litomyšl (vzdálenost silniční dopravou z letiště Pardubice (PED) je 56 km, z letiště Hradec Králové 60 km), jehož zámek je na Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO⁵³, a město Kutná Hora (vzdálenost z letiště Pardubice (PED) 42 km, z letiště Hradec Králové 72 km), jejíž historické centrum se rovněž nachází na seznamu UNESCO.

Letiště Karlovy Vary (KLV) nabízí z pohledu turistů především samotné město Karlovy Vary (vzdálenost silniční dopravou 7 km) s historickým a lázeňským centrem. Letiště by také sezónně mohlo promovat filmový festival konající se v Karlových Varech na přelomu června a července a tím lákat příletové cestující. Kromě města Karlovy Vary se v blízkosti nacházejí další lázeňská města, jako například Mariánské Lázně (vzdálenost 45 km), Lázně Kynžvart (57 km), Františkovy Lázně (57 km) nebo Jáchymov (26 km). Díky tomuto uskupení by se letiště mohlo snažit přilákat cestující vyhledávající lázeňské procedury. V takovém případě by bylo vhodné soustředit se především na rozvoj dopravní infrastruktury mezi letištem a uvedenými městy.

Letiště Vodochody (VOD) se nachází velmi blízko Praze (24 km do centra města, 13 km k jeho okraji). Z tohoto důvodu je veškerý turistický potenciál tohoto letiště tvořen hlavním městem.

6.2.5.1 Vyhodnocení turistického potenciálu

Turistický potenciál, který by umožnil lepší marketingové aktivity ohledně letiště Praha2 (PRG2), má nejrozšířenější letiště v Českých Budějovicích a letiště v Karlových Varech (KLV). Obě tato letiště ve svém okolí nabízejí více atraktivních cílů, v případě

⁵³ UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation*) – Organizace spojených národů pro vzdělání, vědu a kulturu

Českých Budějovic je pak atraktivní především blízkost Českého Krumlova, který je druhým nejnavštěvovanějším místem v České republice zahraničními turisty po Praze. Tato výhoda je ale u obou letišť převážena především vyšší vzdáleností obou těchto letišť od Prahy, což snižuje pravděpodobnost úspěšnosti spojení těchto letišť do funkčního synergického systému.

6.2.6 Vlastnictví letišť

Aktuální vlastnictví letiště je nezbytné posoudit pro zjištění, zda je možné na tomto letišti získat koncesi k provozování nebo toto letiště od daného vlastníka koupit. Lze předpokládat, že letiště, které je již v současné době vlastněno soukromým subjektem, by neměl být problém koupit (nejen získat koncesi k provozování), bude-li k tomu tento subjekt svolný. Na takové letiště by mělo být možné také pronajmout koncesi k provozování, kdy majitel letiště bude mít stále ve vlastnictví veškeré pozemky, budovy a infrastrukturu, ale provoz letiště jako takový přenechá specialistovi v tomto oboru, tedy Letišti Praha a.s., nebo libovolnému investorovi, který by provozoval obě letiště. V případě státního vlastnictví na různé úrovni, tedy např. vlastnictví krajem nebo městem, je pravděpodobnější získání koncese k provozování než privatizace celého letiště. Takový model je vůbec nejčastějším modelem provozování letiště v Evropě a je takto provozováno 31 % letišť (druhým a třetím nejčastějším modelem jsou vlastnictví i provozování státem – 25% evropských letišť – a vlastnictví i provozování soukromým subjektem – 18 % evropských letišť). (120) Výjimkou ze státního vlastnictví, na které by neměl být problém získat koncesi, je nicméně vlastnictví Armádou ČR nebo provozování letiště pod Ministerstvem obrany. K soukromému podnikání bude spíše předáno letiště, kde jsou vojenské operace již ukončeny, než kde stále probíhají, a v takovém případě hrozí, že by koncese nemusela být získána ani pro provoz civilní části letiště.

Tato práce předpokládá, že fungovat by mohly v rámci synergického systému obě možnosti jeho vzniku, tedy jak koupě letiště Praha2 (PRG2) či získání koncese k jeho provozování společností Letiště Praha a.s., tak i vstup soukromého investora, který by koupil nebo provozoval obě letiště. Je však třeba zde podotknout, že v případě vstupu neznámého investora je pravděpodobná spíše varianta získání koncese k provozu obou letišť, a to z toho důvodu, že letiště Praha (PRG) je celé vlastněno Ministerstvem financí ČR, a jedná se tedy o stejnou skutečnost jako u dalších letišť vlastněných státem, u nichž je nejčastěji vydávána koncese k provozování místo jeho privatizace.

České Budějovice

Letiště České Budějovice je provozováno společností Jihočeské letiště České Budějovice a.s., jejímiž jedinými akcionáři jsou Jihočeský kraj a město České Budějovice. (110) Pozemky letiště jsou ve vlastnictví Jihočeského kraje; letiště zatím nemá terminál, ale parcely pod plochou, kde má být nový terminál vystavěn, jsou také bez výjimky ve vlastnictví Jihočeského kraje. Některé administrativní budovy, které jsou součástí letištního areálu, jsou ve správě Armády ČR, Krajského ředitelství policie ČR nebo Celní správy, ale nejedná se o provozní budovy letiště. (121)

Hradec Králové

Letiště Hradec Králové je provozováno společností Letecké služby Hradec Králové a.s. Jediným akcionářem společnosti je město Hradec Králové. Pozemky pod vzletovou a přistávací dráhou a většina pohybových a odbavovacích ploch letiště jsou také ve vlastnictví města Hradec Králové, stejně jako přilehlý administrativní a provozní areál letiště včetně většiny budov. Část pojezdových a odbavovacích ploch a některé pozemky jsou však ve správě Armády ČR. Některé budovy v administrativně-provozním areálu jsou ve vlastnictví jiných subjektů, jako např. Hasičský sbor nebo Celní správa. (121)

Karlovy Vary

Letiště Karlovy Vary (KLV) je provozováno společností Letiště Karlovy Vary s.r.o., 100% podíl ve společnosti drží Karlovarský kraj. Celý areál včetně všech pozemků pod pohybovými plochami, terminálu a budov v administrativně-provozním areálu letiště je rovněž ve vlastnictví Karlovarského kraje. Jedinou výjimku tvoří věž řízení letového provozu, která je v majetku České republiky a ve správě Řízení letového provozu ČR.

Pardubice

Letiště Pardubice (PED) je provozováno částečně jako civilní mezinárodní veřejné a částečně jako vojenské mezinárodní veřejné. Civilní část letiště je provozována společností East Bohemian Airport a.s., která je vlastněna z 66 % městem Pardubice a z 34 % Pardubickým krajem. Vojenská část letiště je provozována Správou letiště Pardubice, která organizačně patří pod Armádu České republiky. (16) Vojenská správa letiště v Pardubicích (PED) zajišťuje veškeré služby řízení letového provozu i pro civilní provoz, dále meteorologické informace, záchrannou a požární službu a další technické a radionavigační služby. (122) Vojenská část letiště je aktivně využívána mimo jiné pro výcvik posádek a jako záložní letiště pro jiná stanoviště Armády České republiky.

Pozemky pod odbavovacími a pohybovými plochami jsou majetkem České republiky ve správě Armády ČR. Většina provozních budov civilního letiště je v majetku Pardubického kraje a města Pardubice ve stejném poměru, jako vlastnictví společnosti East Bohemian Airport; provozní a jiné budovy ve vojenské části areálu jsou ve správě Armády ČR. Nová budova terminálu je přímo ve vlastnictví East Bohemian Airport, a.s. (121)

Vodochody

Letiště Vodochody (VOD) je provozováno společností Letiště Vodochody a.s. Jejím jediným akcionářem byla původně společnost Aero Vodochody a.s., v současné době je jediným vlastníkem Salori Holding B.V. Obě tyto firmy nicméně patří pod evropskou společnost Penta Investments. (123) (124) Ta letiště koupila v privatizaci v roce 2007 a v současné době plánuje letiště zprovoznit jako mezinárodní veřejné se zájmem především o nízkonákladový a charterový provoz.

Pozemky letiště jsou ve vlastnictví společnosti Letiště Vodochody, a.s. Příléhající areál včetně pozemků a budov jsou ve vlastnictví společnosti Aero Vodochody a.s. (121)

6.2.6.1 Vyhodnocení vlastnictví letišť

Jak již bylo zmíněno v úvodu této kapitoly, u letišť se státním vlastnictvím je nejpravděpodobnější variantou získání provozní koncese bez koupě samotného areálu letiště. Tato varianta se týká letišť České Budějovice a Karlovy Vary (KLV). Celý areál každého z letišť je vlastněn Jihočeským, respektive Karlovarským krajem. U letiště Karlovy Vary (KLV) je nižší pravděpodobnost potíží při snaze o získání koncese, a to díky tomu, že vlastnictví letiště i jeho provozování spadá pod Karlovarský kraj bez vstupu jiného subjektu. V případě dostatečně dobré nabídky by tedy mělo být možné udělit koncesi k provozování pražskému letišti (PRG) nebo jinému investorovi. V případě letiště České Budějovice jsou možné komplikace při udělování koncese s ohledem na to, že současný provozovatel letiště není 100% shodný s vlastníkem – na provozování má podíl také město České Budějovice. Vzhledem k tomu, že se však u obou subjektů jedná o státní vlastnictví, měla by být za stanovených podmínek provozování koncese udělena. Jihočeský kraj při započetí modernizace letiště navíc informoval (125), že pro provozování letiště bude po dokončení stavby hledat partnera, což by byla příležitost pro provozování letiště v Českých Budějovicích jako letiště Praha2 (PRG2).

Letiště Hradec Králové je vlastněno i provozováno městem Hradec Králové, díky čemuž by možnost udělení koncese měla být přibližně podobná jako u letiště Karlovy Vary (KLV). Problémem v případě tohoto řešení by však mohlo být vlastnictví části pozemků letiště Armádou ČR. Letiště Hradec Králové však není registrováno jako vojenské letiště, ale pouze

jako civilní, udělení koncese by tedy v tomto případě mělo být možné. Pozemky ve správě Armády ČR jsou navíc umístěny mimo hlavní pohybové plochy a mimo současná stání letadel a provozní budovy letiště, jejich odloučení by tedy nemělo bránit provozu civilního letiště.

Letiště Pardubice (PED) je provozováno jak jako civilní, tak jako vojenské. Společnost v současné době provozující civilní část letiště je 100% vlastněna státem, zastoupeným Pardubickým krajem a městem Pardubice. Vzhledem k tomu, že areál letiště je až na některé budovy ve správě Armády ČR, vojenský provoz na letišti je stále aktivní (letiště slouží mj. pro výcvik vojenských posádek a jako záložní vojenské letiště pro letecké základny Armády) a provozovatel vojenské části letiště, Správa letiště Pardubice, zajišťuje i pro civilní část letiště některé služby (mj. řízení letového provozu, meteorologická, záchranná a požární služba), není v tomto případě nepochybně možná koupě letiště. Pravděpodobnost získání koncese je nicméně také nižší kvůli přítomnosti armády a letiště by se kvůli vojenskému provozu muselo potýkat i se z toho plynoucími omezeními, jako je např. občasné uzavření letiště při potřebách vlastníka letiště. (17)

Letiště Vodochody (VOD) má z pohledu možnosti koupě letiště či získání koncese k jeho provozování ideální vlastnickou strukturu. Celý areál i společnost, která v současné době letiště provozuje, je ve vlastnictví jediného majitele, kterým je společnost Penta Investments. V případě již privatizovaného majetku by koupě či provozování letiště měla být pouze otázkou výhodnosti konkrétní nabídky. Proti možnosti koupě či provozování letiště Vodochody (VOD) jsou pouze aktuálně prezentované záměry společnosti Penta Investments; vedení společnosti považuje areál ve Vodochodech za jednu z nejdůležitějších součástí svého portfolia a do budoucna chce tuto firmu nadále vlastnit. (126)

6.3 Shrnutí zkoumaných charakteristik

V tabulce č. 4 jsou přehledně uvedeny všechny charakteristiky zkoumané a popisované v této kapitole. Tyto charakteristiky jsou základním podkladem pro diskusi provedenou v následující kapitole Východiska pro definování nejvhodnějšího řešení.

Tabulka č. 4 – Srovnání charakteristik zkoumaných letišť

	České Budějovice		Hradec Králové		Karlovy Vary (KLV)		Pardubice (PED)		Vodochody (VOD)	
Mezinárodní letiště	ano		ano		ano		ano		ano	
Veřejné letiště	ne		ne		ano		ano		ne	
Čas. vzdálenost od Prahy IAD	1 h 53 min		1 h 27 min		1 h 50 min		1 h 25 min		42 min	
Veřejná doprava do Prahy < 2,5 hod	ne		ano		ne		ano		ano	
Doprava do Prahy – po dálnici	částečně		ano		částečně		ano		ano	
Veřejná doprava na letiště	ano		ano		ano		ano		ano	
Dostačující délka RWY ⁵⁴	ano		ano		ne		ano		ano	
Dostačující únosnost RWY ⁵⁴	ne		ne		ano		ne		ne	
Světelná návěstidla RWY	ne		ano		ano		ano		ne	
Sestupová soustava pro každý směr RWY	ano	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
Přiblížovací soustava pro každý směr RWY	ne	ne	jednoduchá	ne	CAT I	ne	CAT I	jednoduchá	jednoduchá	ne
Systém ILS	ne		ne		ano		ano		částečně	
Terminál pro cestující	ne		ne		ano		ano		ne	
Nejbližší konkurenční letiště	LNZ, BRQ		PED		DRS, NUE		ne		DRS	
Populace v regionu (pořadí)	2.		4.		5.		3.		1.	
Ekonomický stav regionu (pořadí)	4.		2.		5.		3.		1.	
Vlastník letiště	kraj		město		kraj		armáda		soukromý	
Provozovatel letiště	kraj, město		město		kraj		kraj, město, armáda		soukromý	

⁵⁴ pro referenční letadlo – Boeing 737-800 nebo Airbus 320-200 při maximální vzletové hmotnosti

7 Východiska pro definování nejvhodnějšího modelu

Tato kapitola slouží jako závěrečná diskuze provedeného zkoumání. Jejím cílem je popsat, které letiště ze zkoumaných je nejlepší variantou pro vytvoření synergického systému letišť v oblasti Čech. Dále tato kapitola popisuje, kterými podstatnými charakteristikami je vhodné se inspirovat z již fungujících synergických systémů letišť, které fungují v jiných evropských státech, a které byly popsány v kapitole Charakteristiky fungování synergických systémů letišť. Poslední částí této kapitoly je popis nezbytných opatření, která by bylo nutné provést při spojení letišť do systému tak, aby byl tento systém dlouhodobě funkční.

7.1 Letiště pro oblast Čech

Zkoumání letišť v oblasti Čech nepřineslo jednoznačný výsledek. V dlouhodobém časovém horizontu se jako nejperspektivnější varianta systému jeví možnost letiště Praha (PRG) a letiště Praha2 Vodochody (VOD). Tato varianta má nicméně výraznou nevýhodu právě v časové prodlevě od možného spuštění, která je způsobena především nezbytností provést celkovou rekonstrukci areálu včetně vzletové a přistávací dráhy a stavby terminálu. V současné době ještě není vyřízena veškerá dokumentace a rekonstrukce areálu zatím nezačala. V ostatních ohledech by nicméně letiště splňovalo všechny předpoklady – dobrou dopravní dostupnost ze stávajícího letiště Praha (PRG), napojení na dálniční síť, dobrou pozici v regionu a identické konkurenční prostředí s letištem Praha (PRG). Výhodou zvolení letiště Vodochody (VOD) je také především soukromé vlastnictví celého areálu i firmy v současné době provozující letiště, které znamená, že možnost koupě takového letiště nebo získání koncese k jeho provozování by měla být pouze otázkou výhodnosti nabídky.

Pro variantu, která omezuje časovou náročnost vytvoření synergického systému letišť v oblasti Čech, je nutné zvolit některé z letišť, které již disponuje pravidelným leteckým provozem a díky tomu je veřejné, má k dispozici terminál pro cestující a potřebné zázemí a nemělo by v nejbližší době vyžadovat provedení výrazné rekonstrukce nebo úpravy areálu (uváděná plánovaná rekonstrukce letiště Pardubice (PED) by měla trvat pouze cca 2 měsíce). Takovými letišti jsou Karlovy Vary (KLV) a Pardubice (PED). Spojení kteréhokoli z těchto letišť do synergického systému s Prahou (PRG) je nicméně vystaveno několika problémům, kvůli kterým není jisté, zda by se vytvoření funkčního synergického systému v oblasti podařilo. Vlastnosti areálu obou letišť jsou obdobné, v obou případech by bylo nezbytné omezení provozu letadel velikosti referenčních, v případě Karlových Varů (KLV) z důvodu nedostatečné délky vzletové a přistávací dráhy, v případě Pardubic (PED)

z důvodu její nedostatečné únosnosti. Z těchto dvou letišť pak při zohlednění dalších zkoumaných kritérií získává přednost při navrhování systému letiště Pardubice (PED), které je lépe dopravně dostupné jak individuální, tak veřejnou dopravou a nachází se v ekonomicky silnějším regionu. Letiště Karlovy Vary (KLV) je navíc pro synergický systém výrazně limitováno omezenou dopravní dostupností, kdy spojení obou letišť veřejnou dopravou není možné ani v poměrně dlouhém časovém horizontu 2,5 hodiny. Nevýhodou zvolení letiště v Pardubicích (PED) je nicméně nejistota ohledně možného získání koncese na provoz letiště kvůli vlastnictví celého areálu Armádou ČR a existujícím vojenským dopravním provozem na letišti.

Letiště České Budějovice je jednak limitováno časovým horizontem možnosti jeho zprovoznění (probíhající rekonstrukce areálu), a také nedostačující dopravní dostupností z letiště Praha (PRG), která by bránila úspěšnému spojení letišť do funkčního systému. Časový horizont zprovoznění je limitem také pro letiště Hradec Králové, které sice získává přednost oproti Českým Budějovicím, co se týká dopravní dostupnosti a pozice v regionu, nicméně rekonstrukce areálu, která by byla před zprovozněním nezbytná (letiště v současné době nedisponuje použitelným terminálem), není ani plánovaná a její provedení by bylo časově výrazně náročné, pravděpodobně v delším časovém horizontu než dokončení celkové rekonstrukce letiště České Budějovice i letiště Vodochody (VOD).

Z pohledu všech zkoumaných kritérií tedy nebyl výzkum provedený touto prací úspěšný, jelikož ani jedno z letišť nelze prohlásit jako jednoznačně výhodnou variantu pro vytvoření synergického systému s letištem Praha (PRG). Ze zhodnocení všech letišť nicméně vyplývá, že v kratším časovém horizontu by snaha o vytvoření synergického systému letišť měla smysl pouze u letiště Pardubice (PED). Tato práce však není schopna předpovědět, zda by udělení koncese na provozování letiště bylo v takovém případě reálné. Obecně je však možné říci, že vyšší pravděpodobnost získání koncese na provoz letiště Pardubice (PED) by měl stávající provozovatel letiště Praha (PRG), Letiště Praha a.s., než externí investor, a to z důvodu 100% státního vlastnictví společnosti Letiště Praha a.s., která by mohla být pro částečně armádní provoz letiště v Pardubicích (PED) přibližně podobně limitující jako stávající provozovatel East Bohemian Airport a.s., který je také 100% vlastněn státem na úrovni kraje a města.

Z důvodů popsaných v předchozím odstavci tedy bude další část této kapitoly, vhodné podněty k inspiraci ze zahraničních synergických systémů a nezbytné kroky ke spojení letišť do systému, popsána pro synergický systém Praha (PRG) a Praha2 Pardubice (PED).

7.2 Vhodná inspirace

Průzkum prováděný na zahraničních synergických systémech letišť ukázal několik bodů, jejichž respektování se ukazuje být podstatným kritériem pro fungování synergického systému letišť. Těmito body jsou především rozdělení provozu mezi letišti, zajištění spojení letišť, společná prezentace a omezení provozu na některém z letišť v systému.

Podstatnou charakteristikou synergických letištních systémů je vytvoření určitého rozdělení provozu mezi letišti tak, aby každé bylo schopno nabídnout unikátní lety. Díky tomuto rozdělení pak nedochází k tomu, že by jedno letiště bylo cíleně méně vytěžováno kvůli preferencím cestujících, a je schopno v rámci systému nabídnout vlastní originální provoz. Toto rozdělení může být dle různých kritérií, přičemž nejčastěji se jedná o rozdělení podle dopravců nebo obsluhovaných destinací – např. jedno z letišť je určeno pouze pro nízkonákladové a charterové dopravce (v takovém případě ale druhé z letišť bývá obsluhováno různými typy dopravců, nikoli pouze klasickými aeroliniemi), nebo je jedno z letišť určeno pouze pro interkontinentální lety. Pro systém v Čechách je tedy nezbytné stanovit kritérium, podle kterého bude provoz mezi letišti rozdělen. I v případě, že budou z obou letišť operovat stejní dopravci, je vhodné dbát na to, aby každé z letišť mělo určité destinace unikátní (viz Paříž nebo Řím v kapitole Charakteristiky fungování synergických systémů letišť).

Pro fungování obou letišť, přestože mají stejného provozovatele, jako jeden synergický systém, je nezbytné zajistit mezi nimi vzájemnou dopravu. Tato doprava by ideálně měla být k dispozici jako přímá linka mezi oběma letišti, autobusová nebo železniční. Průzkum provedený na evropských synergických letištích nicméně ukazuje, že v polovině případů je i u již fungujících systémů takové spojení přestupní. Při plánování dopravy mezi letišti Praha (PRG) a Pardubice (PED) by však mělo být bráno v potaz alespoň uskutečnění tohoto přestupu bez nutnosti využívat přesuny městskou hromadnou dopravou v některém z měst pro cestu k odjezdovému místu přímého spojení k druhému z letišť. Pokročilým spojením obou systémů je pak zajištění přestupu mezi oběma letišti, které nicméně ze zkoumaných systémů reálně a s podporou provozovatele letiště i aerolinií funguje pouze v Paříži. K zajištění přestupu je nezbytné přímé dopravní spojení obou letišť, vytvoření informačního systému včetně odpovídající webové prezentace umožňující cestujícím zjistit informace o takovém přestupu a především spolupráce s aeroliniemi, které takový přestup budou podporovat.

Pro vnější fungování jako jeden synergický systém letišť je důležitá společná prezentace obou letišť. Ke zvážení jsou různé stupně propojenosti prezentace letišť, od společných

webových stránek, v rámci nichž je informováno o obou letištích, přes společnou marketingovou značku, pod kterou vystupují obě letiště, až po sdílený věrnostní systém používaný pro nákupy a služby v rámci letišť. Míra propojenosti prezentace letišť je závislá především na typu klientely využívající obě letiště; např. sdílený věrnostní systém má smysl zavádět pouze na letištích, kde je předpoklad jeho využití, ne tedy na letištích, která jsou využívána primárně pro lety nízkonákladových společností.

Poslední charakteristikou, která vyplynula z provedeného zkoumání evropských synergických systémů letišť, je fungování i přes provozní omezení jednoho z letišť. Téměř u všech zkoumaných systémů je jedno z letišť nějakým způsobem omezené na nepřetržitém fungování, např. omezení počtu pohybů, omezení provozní doby letiště nebo specifická hluková omezení umožňující provoz pouze některých typů letadel. I přes tato omezení jsou všechny uvedené synergické systémy letišť fungující a slouží tedy jako ujištění, že i případné provozní omezení letiště Praha2 Pardubice (PED) by nemělo mít vliv na funkčnost celého systému.

7.3 Spojení letišť do funkčního systému

Všechny body popsané výše jako podstatné charakteristiky synergických systémů je nyní třeba popsat pro výsledný synergický systém letišť Praha (PRG) a Praha2 Pardubice (PED).

Pravděpodobné rozdělení provozu mezi letišti vyplývá především z možností letiště Pardubice (PED). Vzhledem k velikosti a únosnosti dráhy, existujícím stojánkám i velikosti terminálu je nejpravděpodobnější variantou využívání letiště Praha2 Pardubice (PED) nízkonákladovými a charterovými dopravci. Kvůli vybavení letiště by bylo obtížnější umístit na toto letiště některé linky provozované klasickými dopravci, které jsou v případě vzdálenějších destinací obsluhovány většími letouny, než pro které je letiště Pardubice (PED) přizpůsobeno. Naopak většina nízkonákladových dopravců operujících v Evropě využívá letouny, které byly u daného letiště zkoumané jako referenční, a jejich provoz na daném letišti by tedy byl možný. Vyšší vzdálenost letiště Pardubice (PED) od Prahy oproti letišti Praha (PRG) by navíc v tomto případě vyvažovala nižší ceny nabízené nízkonákladovými aeroliniemi. Letiště Praha (PRG) by se tak více soustředilo především na klientelu pro dálkové linky a kratší linky klasických aerolinií. I přes to je však nezbytné podotknout, že dle příkladu zkoumaných zahraničních systémů je vhodné alespoň některé linky provozované nízkonákladovými dopravci operovat i z většího z obou letišť v systému, v tomto případě z Prahy (PRG).

Dopravní spojení obou letišť veřejnou dopravou je vzhledem k absenci napojení letiště Praha (PRG) na železniční infrastrukturu možné realizovat pouze silniční dopravou.

Vzhledem k pravděpodobnému rozdělení provozu mezi letišti nicméně není nutné uvažovat o zajišťování přestupů mezi nimi (nízkonákladoví ani charteroví dopravci až na výjimky nepodporují přestupy mezi jednotlivými lety a je možné si je zařídit jedinečně na vlastní zodpovědnost cestujících) a není tedy nutné, aby linka mezi letišti byla nezbytně dedikována jen pro cesty mezi těmito dvěma body. Nejsnazším spojením obou letišť, které v zásadě existuje již v současné době, je spojení letiště Praha (PRG) s hlavním nádražím, využití existujících vlakových spojů mezi městy a následně veřejná doprava v Pardubicích vedoucích k letišti. Pro komplikovanost této varianty především pro zahraniční cestující by však bylo vhodné minimálně zkoordinovat jízdní řády tak, aby na sebe jednotlivé složky meziletecké dopravy navazovaly. Lepší variantou, byť stále nespojuje obě letiště bez nutnosti přestupu, je využití přímé dopravy z letiště až do druhého z měst a následně využití veřejné dopravy pouze pro dopravu na letiště. Vzhledem k tomu, že velké množství cestujících využívajících letiště Pardubice (PED) bude s velkou pravděpodobností mířit do Prahy, je vhodnější v takovém případě plánovat přímé spojení (autobusovou linkou) mezi letištěm Pardubice (PED) a městem Praha. Vhodné by ovšem v případě takového spojení bylo, aby přestupní bod byl pouze jeden bez nutnosti dalšího využívání městské hromadné dopravy v Praze, tedy aby linka z letiště v Pardubicích zastavovala (při uvažování současného stavu městské hromadné dopravy k letišti v Praze) na pražském Hlavním nádraží, kde by byl zajištěn přestup na linku AE⁵⁵, Nádraží Veveřín, kde by byl zajištěn přestup na linku 119, nebo na Zličíně, kde by byl zajištěn přestup na linku 100.

Prvním bodem společné prezentace obou letišť by mělo být vytvoření obchodního názvu pro letiště Pardubice (PED) „Praha-Pardubice“. Název města v názvu letiště, přestože se od tohoto města nachází dále než jiné letiště, umožňuje lepší marketing jak ze strany aerolinií ke svým cestujícím při zavádění nových linek, tak i ze strany letiště při snaze o přilákání většího množství cestujících. (127) Dále by mělo následovat vytvoření společných webových stránek. Vzhledem k tomu, že dle tohoto scénáře by letiště Praha-Pardubice (PED) bylo využíváno převážně nízkonákladovými a charterovými dopravci, není nezbytné přidávat výhody typu věrnostních programů popsaných výše.

Letiště Pardubice (PED) bude především kvůli stávající velikosti odbavovací plochy a terminálu při vytvoření letiště Praha-Pardubice čelit provoznímu omezení množství odbavovaných letadel. Jak však ukázal průzkum na zahraničních synergických letištích, toto omezení by nemuselo být nevýhodou celého systému, bude-li provoz mezi letišti vhodně rozdělen.

⁵⁵ Airport Express

8 Závěr

Cílem této práce bylo zjistit, zda by v oblasti Čech bylo možné provozovat dvě letiště jako tzv. synergický systém, což znamená, že by si tato letiště vzájemně nekonkurovala, ale spolupracovala by. To by bylo možné díky shodnému provozovateli obou letišť, kterým by mohlo být Letiště Praha a.s., stávající provozovatel letiště Praha (PRG), nebo neznámý investor, který by provozoval obě letiště, Praha (PRG) a hledané letiště Praha2 (PRG2). Principem práce bylo jednak stanovit, proč by takový systém v oblasti Čech představoval výhodu, a dále provést zkoumání na evropských letištích, zda již na některých funguje synergický systém dvou a více letišť, a tento systém popsat. Na základě tohoto zkoumání pak byla provedena analýza českých letišť za účelem zjištění, které z nich by mohlo vstoupit do synergického systému spolu s Prahou (PRG). Celkovým cílem této práce tedy bylo najít letiště, které by bylo vhodné provozovat spolu s Prahou (PRG) jako synergický systém, a popsat, jaké kroky by k tomuto propojení bylo nezbytné učinit.

V první části práce byly prezentovány výhody zřízení synergického systému letišť v oblasti. Jedná se především o následující skutečnosti; zvýšení konkurenceschopnosti, snížení nákladů, koordinace a úprava letišť, turistický potenciál systému a výhody menších letišť. Vyšší konkurenceschopnost souvisí s dvěma faktory. Prvním je skutečnost, že větší společnosti – v tomto případě více letišť pod jedním provozovatelem –, se na globálním a velmi konkurenčním trhu lépe prosazují, jsou stabilnější a mají lepší ekonomické výsledky. Druhým faktorem je zvýšená profesionalita takové společnosti, která provozuje více letišť. Ta je dána více zkušenostmi s rozsáhlejším provozem, díky čemuž je více letišť pod jedním provozovatelem řízeno lépe, než více menších společností. Vyšší profesionality menších společností, nicméně, lze dosáhnout i outsourcingem různých leteckých i neleteckých činností. Druhou prezentovanou výhodou synergického systému je snížení některých nákladů, a to především co se týče objednávek u dodavatelů, administrativních a marketingových nákladů. Díky více letišťům sdruženým pod jedním provozovatelem je pro letiště snazší dosáhnout lepších cenových nabídek u svých dodavatelů, které jsou nabízeny na základě odebraného množství. Administrativní náklady klesají vzhledem k jedné společnosti provozovatele oproti dvěma samostatným společnostem, protože mnohé činnosti, např. účtárny, personální oddělení a jiná administrativní oddělení mohou být sdíleny. Snížení nákladů je následně možné také na poli marketingu, protože nejen, že se sníží náklady na marketingové aktivity kvůli konkurenci druhého letiště (které se v synergickém systému stane partnerem místo konkurencí), ale také je možné mít pouze jedno společné marketingové oddělení a reklamní kampaně vést pro obě letiště současně. Dalším prezentovaným bodem je možnost přizpůsobení letišť a jejich koordinace. Letiště

v synergickém systému mívají rozdělený provoz a díky tomu je prostředí každého z letišť možné upravit tak, aby odpovídalo požadavkům cílové skupiny letiště. Také je možné lépe koordinovat kapacitu obou letišť díky rozdělení množství provozu mezi dvě letiště. Poslední výraznou prezentovanou výhodou synergického systému jsou výhody menších letišť, kterých by bylo dosaženo v případě vytvoření synergického systému v oblasti Čech, neboť je nepochybné, že byl-li by provoz rozdělen mezi dvě letiště, získali bychom jedno letiště menší a jedno střední velikosti (z pohledu celosvětového srovnání velikostí letišť). Mezi přednosti menších letišť patří především časová úspora cestujících i aerolinií a obecně lepší zkušenost cestujícího s letišťem, což souvisí s příjemněji naladěným personálem i kratšími procesními časy.

V následující části práce byl proveden průzkum zahraničních letišť, jehož cílem bylo získat informace o podstatných charakteristikách synergických systémů letišť. Mezi všemi evropskými letišti byla hledána ta, která jsou provozována stejným operátorem a obsluhují stejné město, což je zohledněno v jejich obchodním názvu. Krom toho bylo požadováno, aby se letiště nacházela v méně než 100km vzdálenosti od sebe nebo méně než 2 hodiny jízdy individuální automobilovou dopravou a aby byla na všech letištích v systému v zimním letovém řádu 2017/2018 provozována alespoň jedna pravidelná linka obsluhovaná letadlem s kapacitou více než 70 cestujících. Ze všech těchto letišť bylo identifikováno osm synergických systémů – Paříž (Charles de Gaulle (CDG) a Orly (ORY)), Stockholm (Arlanda (ARN) a Bromma (BMA)), Berlín (Tegel (TXL) a Schönefeld (SXF)), Řím (Fiumicino (FCO) a Ciampino (CIA)), Benátky (Marco Polo (VCE) a Treviso (TSF)), Milán (Malpensa (MXP) a Linate (LIN)), Barcelona (El Prat (BCN), Girona (GRO) a Reus (REU)) a Tenerife (Sever (TFN) a Jih (TFS)). Tato letiště byla dále analyzována a popsána a na jejich základě byly stanoveny hlavní charakteristiky synergických systémů letišť: rozdělení provozu, doprava mezi letišti, společná prezentace a funkčnost i přes provozní omezení. Nějaká forma rozdělení provozu, ať už podle dopravců (klasičtí a nízkonákladoví) nebo cílů linek (evropské či mezikontinentální), byla identifikována u všech zkoumaných systémů letišť. Zajištění dopravy mezi letišti s maximálně jedním přestupem bylo také u těchto letišť ověřeno, a u systému letišť v Paříži, který byl z popisovaných systémů nejvíce integrovaný, tato doprava mezi letišti také umožňuje zajistit přestupy z jednoho letiště na druhé. Společná prezentace letišť v systému je prakticky nejčastějším identifikovaným znakem u letišť provozovaných jedním operátorem. Nejčastěji se jednalo o společné webové stránky, dále pak marketingovou značku pro obě letiště nebo věrnostní programy. Zajímavým zjištěním, které vyplynulo ze zkoumání zahraničních letišť, také bylo stálé fungování celého systému, přestože jedno z letišť mělo v mnoha případech určité provozní omezení, např. omezení

otevírací doby nebo maximálního množství pohybů. Tato skutečnost však nevedla ke snížení úspěšnosti celého systému letišť.

Následně byl proveden průzkum českých letišť s cílem identifikovat takové letiště, které by bylo vhodné k vytvoření synergického systému spolu s letišťem Praha (PRG). Základními požadavky byla mezinárodnost (nikoli však veřejnost) letiště, vzdálenost do 2 hodin jízdy individuální dopravou od Prahy a zpevněná dráha s rozměry alespoň 2000 x 30 m. Na základě této první selekce bylo určeno pět letišť, České Budějovice, Hradec Králové, Karlovy Vary (KLV), Pardubice (PED) a Vodochody (VOD), která byla dále analyzována. Zjišťována byla dopravní dostupnost každého z letišť, a to jak individuální, tak veřejnou dopravou, přičemž cílem bylo co nejlepší spojení s Prahou, aby bylo možné reálné spojení letišť do systému. Dále byly zjišťovány charakteristiky vzletové a přistávací dráhy, její rozměry a únosnost, které byly porovnány s požadovanými hodnotami referenčních letadel, Boeingu 737-800 a Airbusu 320-200. Ověřováno bylo také vybavení světelnými návěstidly, sestupovou a přiblížovací světelnou soustavou a systémem pro přesné přístrojové přiblížení a přistání (ILS). Rovněž bylo zjišťováno, zda má letiště k dispozici terminál pro cestující, který by vyhovoval použití pro pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu, případně zda existují plány na jeho vybudování. Požadavkem bylo co nejlepší vybavení letiště, které by umožnilo jeho rychlé zprovoznění v systému s Prahou (PRG). U každého z letišť bylo také ověřováno aktuální vlastnictví a provozovatel, což je důležité pro odhadnutí pravděpodobnosti, s jakou by na provozování takového letiště mohla být udělena koncese jinému operátorovi. Jako vedlejší charakteristiky byly u každého z letišť také uvedeny turistický potenciál a nejbližší konkurenční letiště. Výsledky tohoto výzkumu byly kromě textového popisu také přehledně shrnuty v tabulce č. 4.

Na základě provedeného zkoumání pak bylo jako nejvhodnější letiště pro vytvoření synergického systému s letišťem Praha (PRG) určeno letiště Pardubice (PED). Je ovšem nutné podotknout, že toto letiště je limitováno vlastnictvím Armádou ČR, kvůli čemuž není jisté, zda by na provoz tohoto letiště mohla být udělena koncese. Celkově je potřeba uvést, že ze shrnutých vlastností letiště nebyla volba letiště pro synergický systém jednoznačná a zavedení tohoto modelu v oblasti Čech by mohlo být problematické. Jako nejdůležitější bod se v tomto případě ukázalo především vlastnictví letišť v porovnání s ostatními charakteristikami, kdy letiště, které otevřeně deklarovalo cíl zajistit partnera v provozování letiště (České Budějovice), svými charakteristikami v ostatních oblastech nebylo nejvhodnější pro takový systém – především nedostatečné současné vybavení letiště a již velmi dlouhá doba dopravního spojení mezi oběma letišti; a naopak u letišť, která se ukazovala svými charakteristikami vhodnější (Pardubice (PED), Vodochody (VOD) po plánované rekonstrukci areálu), je obtížné určit, zda by bylo možné provozovat je jiným

operátorem – u letiště Pardubice (PED) kvůli armádnímu vlastnictví a probíhajícím vojenským operacím, u letiště Vodochody (VOD) kvůli záměru stávajícího majitele a provozovatele si toto letiště ponechat ve vlastní správě.

Na závěr je nezbytné uvést, že tato práce se zabývá v současnosti zcela fiktivní situací, neboť společnost Letiště Praha a.s., provozující letiště Praha (PRG), ani žádný investor neprojevili zájem vytvořit v oblasti Čech synergický systém letišť. Letiště Praha a.s. naopak prezentuje své plány na rozšíření stávajícího zázemí letiště Praha (PRG), které budou mimo jiné ještě vyšším nárůstem konkurenceschopnosti vůči ostatním letišťům v Čechách. Přesto byla tato práce považována za zajímavý, byť v současné době čistě akademický, pohled na to, jak by mohlo více letišť v oblasti Čech fungovat.

9 Seznam použité literatury

1. **Airports Council International.** The competitive edge: Airports in Europe. Brusel : European Aviation Club, 2017.
2. **Best, Petr.** Porovnání jednotlivých druhů dopravy. *Techportál.cz*. 2016. Dostupné z: https://www.techportal.cz/download/e-noviny/enlog/porovnaní_jednotlivých_druhů_dopravy.pdf.
3. **Sýkora, Viktor.** Přednáška. *Provozní aspekty letišť*. Fakulta dopravní, Praha : České vysoké učení technické v Praze, 10. leden 2018.
4. **Holeček, Jiří.** Ekonomická analýza alternativního letiště k letišti Praha Ruzyně. *Diplomová práce*. Praha : České vysoké učení technické v Praze, 2013.
5. **International Air Transport Association.** IATA Codes. *IATA*. [Online] International Air Transport Association, 2018. <http://www.iata.org/services/pages/codes.aspx>.
6. **Bobková, Lenka.** Ustavení Koruny království českého. Český stát Karla IV. *Dny, které tvořily české dějiny*. Praha : Havran, 2006. Sv. 12. 80-86515-61-3.
7. **Chalupa, Jan.** Reliktní česko-moravská zemská hranice v historickogeografických souvislostech. *Bakalářská práce*. Praha : Univerzita Karlova v Praze: Přírodovědecká fakulta, 2011.
8. **Národní shromáždění republiky Československé.** Zákon o krajském zřízení z roku 1948. Praha : Národní shromáždění republiky Československé, 1948. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1948ns/tisky/t0163_01.htm.
9. **Ruda, Aleš.** *Regionální geografie České republiky*. Přerov : Gymnázium Jakuba Škody v Přerově, 2006.
10. **Grosche, Tobias, Rothlauf, Franz a Heinzl, Armin.** Gravity models for airline passenger volume estimation. *Journal of Air Transport Management*. 2007, 13.
11. **Addepalli, Sri, a další.** Socio-economic and demographic factors that contribute to the growth of the civil aviation industry. *Procedia Manufacturing*. 2018, 19.
12. **Kim, Mun-Hwan, Park, Jin-Woo a Choi, Yu-Jin.** A study on the effect of airport choice attributes on airport users' satisfaction and behavioural intentions. *Airport Management*. 2016, 2.

13. **Letiště Praha a.s.** Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně. [Online] 2018. <https://www.prg.aero>.
14. **ČTK.** Útok v Egyptě: Turisté strach nemají, zájezdy zatím neruší. Praha : Incorp, 16. červenec 2017. Dostupné z: <https://globe24.cz/svet/35788-utok-v-egypte-turiste-strach-nemaji-zajezdy-zatim-nerusi>.
15. **Sůra, Jan.** Ryanair posílí linky z Prahy na jih, začne létat do Milána a Říma. Praha : iDNES.cz, 2. únor 2016. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/ryanair-prida-v-praze-linky-do-italie-dst-/eko-doprava.aspx?c=A160202_171140_eko-doprava_suj.
16. **East Bohemian Airport a.s.** Letiště Pardubice. [Online] 2018. <https://www.airport-pardubice.cz>.
17. **Letiště Pardubice.** *Uzavírka letiště ve dnech 2.-4.5.2018.* Pardubice : East Bohemian Airport a.s., 2018. Dostupné z: https://www.airport-pardubice.cz/clanek/uzavirka-letiste-ve-dnech-2--452018_142.
18. **Letiště Karlovy Vary s.r.o.** Letiště Karlovy Vary. [Online] 2018. <http://www.airport-kvary.cz>.
19. **Sziakov, Oleg.** 2017 international travel: One of the highest growth rates in last twenty years. *eTurbo News.* 7. březen 2018. Dostupné z: <https://www.eturbonews.com/179647/2017-international-travel-one-highest-growth-rates-last-twenty-years>.
20. **ČTK.** Nejčastější lety z Ruzyně? Do Moskvy. Je jich 63 týdně. *Deník Metro.* 28. březen 2018.
21. **Netrvalová, Sabina.** Letiště ve Varech má spojení s Moskvou, první let přivítala slavobrána. *iDNES.cz.* 17. únor 2018. Dostupné z: https://vary.idnes.cz/pobeda-let-karlovy-vary-moskva-dzv-/vary-zpravy.aspx?c=A180217_160251_vary-zpravy_bse.
22. **Český statistický úřad.** Český statistický úřad. [Online] 2018. <https://www.czso.cz/>.
23. **Flughafen Linz GesmbH.** Letiště Linec. [Online] 2016. <http://www.linz-airport.com/cs>.
24. **Vienna Airport.** Vienna Airport. [Online] 2018. <https://www.viennaairport.com/cz/cestujici>.
25. **Flughafen Dresden International.** Flughafen Dresden International. [Online] 2018. <http://www.dresden-airport.de/>.

26. **de Neufville, Richard.** Airports of the future: The development of airport systems. Dayton : International symposium and exposition in celebration of 100 years of powered flight, 2003.
27. **Gross, Daniel.** Smaller is better. *In praise of calm, low-fuss regional airports.* Washington : Slate Group, 2017. Dostupné z: http://www.slate.com/articles/business/metropolis/2017/09/in_praise_of_small_charming_regional_airports.html.
28. **Twidell, Adam.** Smaller airports mean big benefits. St Albans : PrivateFly, 2014. Dostupné z: <https://blog.privatefly.com/smaller-airports-mean-big-benefits>.
29. **Regional Travel Group Ltd.** The rise and rise of regional airports. Douglas : Regional Travel Group Ltd., 2008. Dostupné z: <https://www.justtheflight.co.uk/features/8-the-rise-and-rise-of-regional-airports.html>.
30. **Cowan, Lorna.** The benefits of flying from a regional airport. Londýn : Saga, 2017. Dostupné z: <https://www.saga.co.uk/magazine/travel/travel-advice/the-benefits-of-flying-from-a-regional-airport>.
31. **Hanssen, Timo.** Zentralbereich Kommunikation Hamburg Airport. *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. Telefonzentrale@ham.airport.de.
32. **Meggy.** Helsinki Vantaan Lentoasema Customer Service. *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. customerservice@finavia.fi.
33. **ADR For Clients.** *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. no-reply@adr.it.
34. **Moegelin, Oliver.** Fraport Communication Center Team. *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. fracustomer@fraport.de.
35. **Kaltenbrunner, Nina.** Feedbackmanagement Vienna International Airport. *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. no-reply@viennaairport.com.
36. **Daniel. Customer Care Team Brussels Airport.** *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. customer.care@brusselsairport.be.
37. **Rebensdorf, Oksana.** Passenger Experience Team Berlin Airport. *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. Kundenbuero@berlin-airport.de.
38. **Terminal Services Athens International Airport.** *E-mailová komunikace.* 23. květen 2018. airport_info@aia.gr.

- 39. SEA and its airports customer care.** *E-mailová komunikace.* 24. květen 2018. noreply@seamilano.eu.
- 40. AENA Online Services Portal.** *Chat.* 23. květen 2018.
- 41. Sůra, Jan.** Ruzyni čeká obří expanze za 27 miliard. Přibude ranvej, zvětší se terminál. Praha : iDNES.cz, 5. duben 2017. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/letiste-ruzyne-modernizace-dpn-/eko-doprava.aspx?c=A170405_130625_eko-doprava_rts.
- 42. Helmreich, Robert L.** *Building safety on the Three Cultures of Aviation.* Austin, TX : University of Texas, 1998. Dostupné z: <http://homepage.psy.utexas.edu/homepage/group/HelmreichLAB/Publications/pubfiles/Pub236.pdf>.
- 43. Pheng, Low Sui a Yuquan, Shi.** An exploratory study of Hofstede's cross-cultural dimensions in construction projects. *Management Decision.* Singapur : National University of Singapore, 2002. ISSN 0025-1747.
- 44. Kamenetski, Vasili A.** Obchodní jednání a kulturní zvyklosti v Latinské Americe. Brno : Masarykova univerzita, 2012.
- 45. Pehe, Jiří.** Evropa v hraničním pásmu. *Přítomnost.* Praha : Vydavatelství MJS, 2006. ISSN 2570-9275.
- 46. Renčová, Bohdana.** Kulturní rozdíly v rámci obchodního jednání. *Bakalářská práce.* Brno : Mendelova Univerzita v Brně, 2012.
- 47. Merriam-Webster Online Dictionary.** [Online] Merriam Webster Inc., 2018. <https://www.merriam-webster.com/>.
- 48. Evropská Unie.** Countries - Europa. *European Union.* [Online] Evropská Unie, 2018. https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_en.
- 49. EUROCONTROL.** AIS by state. *Eurocontrol.* [Online] Eurocontrol, 2018. <http://www.eurocontrol.int/articles/ais-online>.
- 50. Flightradar24 AB.** Flight Tracker. [Online] Flightradar24 AB, 2018. <https://www.flightradar24.com/>.
- 51. Google LLC.** Mapy Google. [Online] Google, 2018. <http://maps.google.com>.
- 52. Fraport AG.** Fraport Group. [Online] Fraport AG, 2018. <https://www.fraport.com/en/our-company/fraport/fraport-group.html>.

- 53. Aéroport Paris Beauvais.** Aéroport Paris Beauvais. [Online] Chambre de commerce et d'industrie, 2018. <https://www.aeroportparisbeauvais.com/en>.
- 54. Aéroport Paris-Vatry.** Aéroport Paris-Vatry: Si Proche Si Rapide - Activités Passagers et Fret. [Online] 2018. <https://www.parisvatry.com/>.
- 55. Airports Council International.** ACI World releases preliminary 2017 world airport traffic rankings Passenger traffic: Indian and Chinese airports major contributors to growth Air cargo: Volumes surge at major hubs as trade wars threaten. *ACI Media Releases*. [Online] 9. duben 2018. <http://www.aci.aero/News/Releases/Most-Recent/2018/04/09/ACI-World-releases-preliminary-2017-world-airport-traffic-rankings--Passenger-traffic-Indian-and-Chinese-airports-major-contributors-to-growth---Air-cargo-Volumes-surge-at-major-hubs-as-trade-wars-t>.
- 56. Aéroports de Paris S.A.** Paris Aéroport | Official website of Paris-CDG and Paris-Orly airports. [Online] 2018. <http://www.parisaeroport.fr/en>.
- 57. Airports Council International.** Top 30 European Airports 2017. Brusel : Airports Council International, 2018.
- 58. European Commission, Directorate-General Energy and Transport a Directorate F-Air Transport.** *Study on competition between airports and the application of state aid rules*. Bedford : Cranfield University, 2002. Doc. 2002/287.
- 59. Nussbaum, Ania a Fouquet, Helene.** France Wobbles on Plan to Sell Majority Stake in Paris Airports. *Bloomberg*. 18. prosinec 2017. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-18/france-wobbles-on-plan-to-sell-majority-stake-in-paris-airports>.
- 60. Canny, William.** ITV, Aeroports de Paris Named as Top M&A Targets in Europe. *Bloomberg*. 23. leden 2018. Dostupné z: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-01-23/itv-aeroports-de-paris-are-named-as-top-m-a-targets-in-europe>.
- 61. MarketLine. Aeroports de Paris SA.** *Company profile*. Londýn : MarketLine, 2017. ref. 27A7689C-4EEB-4959-9A70-0CA66B7BA91C.
- 62. Air France.** Air France. [Online] 2018. <https://www.airfrance.fr>.
- 63. Paternoster, Joanne.** Excellent airport customer service meets successful branding strategy. *Airport Management*. 2007, 3.
- 64. Aéroports de Paris SA.** Connect 2020. *Investors Day*. Paříž : Aéroports de Paris, 2015.

- 65. Buyck, Cathy.** Airlines, Airports Disagree On How Best To Set Charges. *Aviation Week & Space Technology*. 2015.
- 66. Stockholm Skavsta Airport.** Stockholm Skavsta Flygpats - Nyköping Sweden. [Online] 2017. <https://www.skavsta.se/en/>.
- 67. Västerås flygplats.** Stockholm - Vasteras Airport - Stockholm - Vasteras Flygplats. [Online] 2016. <http://vasterasairport.se/engelska-sidor/stockholm---vasteras-airport.html>.
- 68. Swedavia AB.** Swedavia. [Online] 2016. <https://www.swedavia.com/>.
- 69. de Jonge, Hugo a Törner, Staffan.** Concept of Operations Arlanda Airport. Amsterdam : LFV Group, 2009. ERAT – D4-1 v1.0.
- 70.** Stockholm's Arlanda 'must compete' with other airports. *The local Sweden*. 11. duben 2016. Dostupné z: <https://www.thelocal.se/20160411/stockholms-arlanda-must-be-able-to-compete-with-other-airports>.
- 71. Statista.com.** Number of passengers on domestic and international flights at airports in Sweden in 2017, by airport (in 1,000s). *Statista - the statistics portal*. [Online] 2018. <https://www.statista.com/statistics/796945/number-of-passengers-on-domestic-and-international-flights-at-airports-in-sweden-by-airport/>.
- 72. BRA Sverige AB.** BRA - Book flights to 13 destinations in Sweden. [Online] Braathens Group, 2016. <https://www.flygbra.se/home>.
- 73. Scandinavian Airlines System AB.** Book cheap flight tickets on scheduled international flights! - SAS. [Online] 2016. <https://www.flysas.com/>.
- 74. ASIANA spol. s r.o.** Levné letenky pro radost z cestování | Letuška.cz. [Online] 2018. <https://www.letuska.cz/#/>.
- 75. Kiwi.com s.r.o.** Kiwi.com | Najděte levné lety a objevte nové destinace. [Online] 2018. <https://www.kiwi.com/cz/>.
- 76. Skyscanner Ltd.** Levné lety | Bezplatné porovnání letů na www.skyscanner.cz. [Online] 2018. <https://www.skyscanner.cz/>.
- 77. Flyhi.cz.** Levné letenky, letenky, cestování | Flyhi.cz. [Online] 2002. <https://www.flyhi.cz/>.
- 78. Flygbussarna Airport Coaches.** Airport transfer to and from Arlanda. [Online] 2018. <https://www.flygbussarna.se/en/arlanda>.

79. Stockholm council aims to close Bromma Airport. *Sveriges Radio*. 15. říjen 2014. Dostupné z: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2054&artikel=5991658>.
80. **Ström, Thomas**. The closing of Bromma airport will lead to disaster for the Swedish industry. *NTEX Sweden*. 21. říjen 2014. Dostupné z: <https://stromsblogg.ntex.se/en/blog/the-closing-of-bromma-airport-will-lead-to-disaster-for-the-swedish-industry>.
81. Inquiry: Close Bromma Airport to build more homes. *Sveriges Radio*. 11. duben 2016. Dostupné z: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2054&artikel=6408571>.
82. **Aeroporti di Roma**. Aeroporti di Roma. [Online] 2018. <http://www.adr.it>.
83. **Generale Mobiliare Interesenze Azionarie S.p.A.** ADR: Managing traffic slowdown and looking ahead. Fiumicino : Gemina, 2010.
84. **McMillan, David**. 4th meeting of the task force of the European observatory on airport capacity and quality. *Learning from national, regional, local strategies on airport capacity*. Brusel, 27. leden 2015.
85. **Ryanair DAC**. Oficiální internetové stránky Ryanair. [Online] 2018. <https://www.ryanair.com/cz/cs/>.
86. **Flughafen Berlin Brandenburg GmbH**. SXF - TXL - BER - website of Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. [Online] 2018. <http://www.berlin-airport.de/en/index.php>.
87. **Aer Tre SpA**. Aeroporto di Treviso - Aeroporto Internazionale A. Canova. [Online] 2014. <http://www.trevisoairport.it/>.
88. **SAVE SpA**. Aeroporto di Venezia - Aeroporto Marco Polo Tessera (VCE). [Online] 2014. <http://www.veniceairport.it/>.
89. **SEA Group SpA**. SEA Group. [Online] 2018. <http://www.seamilano.eu/en/group/sea-group>.
90. **Sziakov, Oleg**. 2017 record-breaking year for Milan Bergamo Airport. *eTurbo News*. 10. leden 2018. Dostupné z: <https://www.eturbonews.com/174882/2017-record-breaking-year-milan-bergamo-airport>.
91. **S.E.A. S.p.A.** Official website of Milano Linate airport. [Online] 2018. <http://www.milanolate-airport.com/en>.
92. —. Official website of Milano Malpensa airport. [Online] 2018. <http://www.milanomalpensa-airport.com/en>.

- 93. Air Pullman SpA.** Malpensa Shuttle. [Online] 2018. <http://ticketonline.malpensashuttle.it>.
- 94. AENA.** Welcome to the website of Aena - Aena.es. [Online] 2018. <http://www.aena.es>.
- 95. Pobeda Airlines LLC, Aeroflot Group.** Pobeda Airlines LLC, Aeroflot Group. [Online] 2018. <https://www.pobeda.aero/en>.
- 96. Ros, Miquel.** The ongoing saga of Berlin's unfinished airport. Berlín : CNN, 5. prosinec 2017. Dostupné z: <https://edition.cnn.com/travel/article/berlin-brandenburg-airport-debacle/index.html>.
- 97. Mejdini, Fatjona.** Albanians get to fly from second airport. *Balkan Insight*. Sarajevo : BIRN, 2016.
- 98. Úřad pro civilní letectví.** Evidence letišť. 1. únor 2017. Dostupné z: <http://www.caa.cz/letiste/evidence-letist>.
- 99. Krajčovič, Marián.** *Stavba letišť - příprava přednášek*. Ostrava : Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava. Dostupné z: http://fast10.vsb.cz/krajcovic/!prezencni/!stavba_letist/pomucky_k_reseni/pdf/STAVBA_LETIST_DS.pdf.
- 100. Musil, Lukáš.** Délky vzletu a přistání dopravních letadel. Praha : Czechairliners.net, 2016. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/archiv-clanku-1/1072-delky-vzletu-a-pristani-dopravnich-letadel.html>.
- 101. Ministerstvo dopravy České republiky.** Letecký předpis L14. *Letiště*. 2009. č. jednací 641/2009-220-SP/4.
- 102. Řízení letového provozu ČR, s.p.** Letecká informační služba. *Řízení letového provozu*. [Online] ŘLP ČR, 2018. <https://lis.rlp.cz/>.
- 103. Ředitelství silnic a dálnic ČR.** Silnice a dálnice v České republice. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2017.
- 104. Dopravní podnik města České Budějovice a.s.** MHD Jízdní řády. *Dopravní podnik města České Budějovice*. [Online] 2018. <https://www.dpmcb.cz/>.
- 105. Dopravní podnik města Hradce Králové a.s.** Dopravní podnik města Hradce Králové. [Online] 2018. <http://www.dpmhk.cz>.
- 106. Ředitelství silnic a dálnic ČR.** Praha - Karlovy Vary - Cheb. *Dálnice D6*. [Online] 2015. <http://www.dalnice-d6.cz>.

- 107. Narita Airport.** Aircraft Profiles. Tokio : Narita Airport, 2018. Dostupné z: <http://www.narita-airport.or.jp/ais/e/model/737.html>.
- 108. Airbus S.A.S.** A320 Aircraft characteristics for airport and maintenance planning. Blangac : Airbus S.A.S., 2005. Dostupné z: http://www.airbus.com/content/dam/corporate-topics/publications/backgrounders/techdata/aircraft_characteristics/Airbus-Commercial-Aircraft-AC-A320-Feb18.pdf.
- 109. Boeing Commercial Airplanes.** 737 Airplane Characteristics for Airport Planning. Chicago, IL : Boeing Commercial Airplanes, 2013. Dostupné z: <http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/airports/acaps/737.pdf>. Doc. D6-58325-6.
- 110. Jihočeské letiště České Budějovice a.s.** Letiště České Budějovice LKCS. [Online] 2018. <http://www.airport-cb.cz/>.
- 111. Jihočeský kraj.** Letiště České Budějovice - modernizace, 2. etapa. *Oznámení záměru podle zákona č. 100/2001 Sb.* České Budějovice : Jihočeský kraj, 2012. Evidenční číslo 2012336/OS.
- 112. Rambousková, Michaela.** Odlety na dovolenou z Hradce: za pár let to bude realita. Praha : iDNES.cz, 24. září 2010. Dostupné z: https://hradec.idnes.cz/odlety-na-dovolenou-z-hradce-za-par-let-to-bude-realita-ppf-/hradec-zpravy.aspx?c=A100924_1455577_hradec-zpravy_meb.
- 113. ČTK.** Nový letištní terminál v Karlových Varech už slouží cestujícím. Praha : iHNED.cz, 6. únor 2009. Dostupné z: <https://ego.ihned.cz/cestovani/c1-33982190-novy-letistni-terminal-v-karlovych-varech-uz-slouzi-cestujicim>.
- 114. Vaňous, Petr a Sejkora, Jiří.** Hradecké letiště by mohlo přijímat letadla z Pardubic. *Pardubický deník*. 16. únor 2018. Dostupné z: https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/hradecke-letiste-by-mohlo-prijimat-letadla-z-pardubic-20180216.html.
- 115. Rambousková, Michaela.** Pardubické letiště kvůli opravě ranveje na dva měsíce zavře. Bojí se propadu jako po protiruských sankcích. *Seznam Zprávy*. 10. květen 2018. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/pardubicke-letiste-ceka-oprava-ranveje-dva-mesice-bude-muset-odmitat-vsechny-lety-boji-se-propadu-jako-po-sankcich-46766>.
- 116. Malý, Jakub.** Bývalou vojenskou jídelnu střída moderní terminál. Pardubické letiště prokooklo. Pardubice : Rozhlas.cz, 7. prosinec 2017. Dostupné z:

<https://pardubice.rozhlas.cz/byvalou-vojenskou-jidelnu-strida-moderni-terminal-pardubicke-letiste-prokouklo-6482387>.

117. Letiště Vodochody a.s. Letiště Praha - Vodochody. [Online] Penta Investments. <https://letiste-vodochody.cz/>.

118. Letiště Brno a.s. Mezinárodní letiště Brno Tuřany. [Online] 2012. <http://www.brno-airport.cz/>.

119. Tuček, Jan. Příjezdový cestovní ruch 2016. *Prezentace výsledků výzkumu*. Praha : Stem/Mark, 2017. Zadavatel: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR.

120. Airports Council International. Policy Brief: Airport ownership, economic regulation and financial performance. Brusel : Airports Council International, 2017.

121. Státní správa zeměměřičství a katastru. Nahlížení do katastru nemovitostí. [Online] Státní správa zeměměřičství a katastru, 2018. <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>.

122. Ministerstvo obrany ČR. Správa letiště Pardubice. [Online] Ministerstvo obrany ČR, 2014. <http://www.slp.army.cz/>.

123. Penta Investments. Penta Investments. [Online] 2018. <http://www.pentainvestments.com/cs/default.aspx>.

124. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Rozhodnutí o správním řízení sp. zn. S132/2008. Brno : Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, 2008. č. jednací S132/2008/KS-10276/2008/840.

125. Marek, Lukáš. Letiště České Budějovice se mění na mezinárodní přístav. Za 400 milionů. Praha : iDNES.cz, 17. prosinec 2017. Dostupné z: https://budejovice.idnes.cz/letiste-budejovice-modernizace-hochtief-ffm-/budejovice-zpravy.aspx?c=A171212_133643_budejovice-zpravy_mrl.

126. Novotný, Pavel P. Penta loni vydělala 5,5 miliardy, táhlo ji zdravotnictví i letadla. Praha : iDNES.cz, 19. duben 2016. Dostupné z: https://ekonomika.idnes.cz/vysledky-skupiny-penta-za-2015-di3-/ekoakcie.aspx?c=A160419_110834_ekoakcie_neh.

127. Tretheway, Michael a Kincaid, Ian. Competition between airports in the new millennium: what works, what doesn't work and why. *8th Hamburg Aviation Conference*. 9. únor 2005.

- 128.** Ottův Slovník naučný: ilustrovaná encyklopedie obecných vědomostí. Praha : J. Otto, 1893. Sv. VI.
- 129. Ministerstvo zahraničních věcí ČR.** Arménie. *Encyklopedie států*. [Online] https://www.mzv.cz/jnp/cz/encyklopedie_statu/asie/armenie/index.html.
- 130. Collela, Sergio.** IT technologie v letecké dopravě. CIIRC, Praha : České vysoké učení technické v Praze, 4. duben 2018.
- 131. Sziakov, Oleg.** FAA Aerospace Forecast: US air travel is strong. *eTurbo News*. 16. březen 2018. Dostupné z: <https://www.eturbonews.com/180531/faa-aerospace-forecast-us-air-travel-strong>.
- 132. Bucharest Henri Coandă International Airport.** National company Bucharest Airports. [Online] 2018. <http://www.bucharestairports.ro>.
- 133. Kosovo Thanks you.** Kosovo thanks you. [Online] 2008. <http://www.kosovothanksyou.com>.
- 134. Thelle, Martin H., Pedersen, Torben T. a Harhoff, Frederik.** Airport Competition in Europe. Kodaň : Copenhagen Economics, 2012.

10 Seznam příloh

Příloha č. I: Skupiny všech evropských letišť se stejným provozovatelem

Příloha č. II: Skupiny všech evropských letišť se stejným provozovatelem, letiště vzdálená ≤ 100 km nebo ≤ 2 hod jízdy IAD

Příloha č. III: Skupiny všech evropských letišť se stejným provozovatelem, letiště vzdálená ≤ 250 km a > 100 km nebo 2 hod jízdy IAD