



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**  
**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Bc. Renata Pechoušková

**KONCEPCE ROZVOJE SPOLUPRÁCE LETIŠTĚ  
ČESKÉ BUDĚJOVICE A VYBRANÝCH AEROLINIÍ**

Diplomová práce

**2015**



**K621..... Ústav letecké dopravy**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Bc. Renata Pechoušková**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy**

Název tématu (česky): **Koncepce rozvoje spolupráce Letiště České Budějovice a vybraných aerolinií**

Název tématu (anglicky): Cooperation Development Concept of the Airport České Budějovice and Airlines

**Zásady pro vypracování**

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

- Úvod
- Legislativa
- Letiště České Budějovice
- Informace o vybraných aeroliniích
- Možnosti kooperace
- Projekt
- Závěr

Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: S. Shaw: Airline marketing and management. 7th ed., Ashgate. 2011  
<http://www.airport-cb.cz/>  
L 14 - Letiště

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Vladimír Němec, Ph.D.**


Datum zadání diplomové práce: **31. července 2014**  
(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: **31. května 2015**  
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

  
.....  
doc. Ing. Daniel Hanus, CSc.  
vedoucí  
Ústavu letecké dopravy

  
.....  
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

  
.....  
Bc. Renata Pechoušková  
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....31. července 2014

## **PROHLÁŠENÍ**

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

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

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).

V Praze 31. května 2015

.....

podpis

## **PODĚKOVÁNÍ**

Touto cestou chci poděkovat vedoucímu diplomové práce Ing. Vladimíru Němcovi, Ph.D. za odborné vedení a pomoc při zpracování mé diplomové práce.

Mé poděkování patří také zaměstnancům společnosti Jihočeské letiště České Budějovice a.s. za poskytnuté materiály a informace, též za cenné rady a připomínky.

Děkuji rovněž všem ostatním, kteří mi věnovali svůj čas a trpělivost při zpracování diplomové práce.

## **ABSTRAKT**

Diplomová práce se zabývá potenciální spoluprací Letiště České Budějovice a ruské letecké společnosti Ural Airlines. V první části práce jsou uvedeny informace o obou společnostech, následují možnosti a návrh spolupráce v podobě incentivního programu a společného projektu údržbového a opravárenského centra. Na závěr je provedena SWOT analýza k identifikaci silných a slabých stránek spolupráce, PEST analýza k identifikaci faktorů ovlivňující možnou spolupráci a popsán případný vztah mezi Letištěm a Ural Airlines.

## **Klíčová slova**

Letiště České Budějovice, Ural Airlines, spolupráce, analýza

## **ABSTRACT**

The thesis deals with a potential cooperation between the Airport České Budějovice and Ural Airlines. At the beginning, general information about these companies is being described. The thesis mainly focuses on identifying potential opportunities of this collaboration. The proposed essential pillars of the cooperation are the incentive program and the joint project of aviation maintenance centre. In order to further analyse the potential cooperation, SWOT analysis, PEST analysis and the model of airport-airline relationship are exploited.

## **Key words:**

Airport České Budějovice, Ural Airlines, cooperation, analysis

# Obsah

Seznam použitých zkratk	7
ÚVOD	9
1. LEGISLATIVA	11
1.1. Multilaterální vládní spolupráce a regulace letecké dopravy	11
1.2. Bilaterální vládní spolupráce	16
1.2.1. Bilaterální dohody České republiky s Ruskou federací	17
2. LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE	18
2.1. Technické parametry letiště	20
2.1.1. Zeměpisné údaje o letišti	20
2.1.2. Letové navigační služby	20
2.1.3. Pohybové plochy	20
2.2. Statistiky provozu	22
2.3. Letištní poplatky	24
2.4. Dopravní obslužnost	25
2.5. Spádová oblast letiště	25
2.6. Konkurenční letiště	27
2.6.1. Letiště Václava Havla Praha (IATA/ICAO kód: PRG/LKPR)	28
2.6.2. Letiště Brno – Tuřany (IATA/ICAO kód: BRQ/LKTB)	30
2.6.3. Letiště Linz (IATA/ICAO kód: LNZ/LOWL)	31
2.6.4. Letiště Karlovy Vary (IATA/ICAO kód: KLV/LKKV)	32
2.6.5. Letiště Pardubice (IATA/ICAO kód: PED/LKPD)	33
3. . INFORMACE O VYBRANÝCH AEROLINIÍCH	37
3.1. Ural Airlines	37
3.1.1. Flotila	38
3.1.2. Destinace	40
3.1.3. Partnerské aerolinie	41
3.1.4. Přepravní výkony	41
3.1.5. Finanční výsledky 2014	42

3.1.6.	Působení Ural Airlines v České republice .....	43
4.	MOŽNOSTI KOOPERACE .....	45
4.1.	Obchodní vztah letiště a leteckého dopravce.....	45
4.2.	Důvody ke kooperaci Letiště a Ural Airlines.....	47
4.3.	Možnosti kooperace.....	51
5.	PROJEKT: Návrh a analýza kooperace .....	52
5.1.	Návrh kooperace .....	52
5.1.1.	Incentivní program.....	52
5.1.1.1.	Motivační letištní poplatky.....	52
5.1.1.2.	Marketingová podpora.....	54
5.1.2.	Oprávněnské a údržbové centrum.....	55
5.2.	Analýza kooperace .....	56
5.2.1.	SWOT analýza kooperace.....	56
5.2.2.	PEST analýza kooperace .....	58
5.2.3.	Analýza vztahu letiště a letecké společnosti .....	60
ZÁVĚR .....		67
Seznam použité literatury .....		69
Seznam grafů .....		73
Seznam obrázků.....		73
Seznam tabulek.....		74



## Seznam použitých zkratk

ACFT	Letadlo
ACI	Mezinárodní rada letišť
AFIS	Letištní letová informační služba
APN	Odbavovací plocha
a.s.	Akciová společnost
AVSEC	Ochrana letectví (před protiprávními činy)
BRQ	IATA kód Letiště Brno
CAT I	Provozní kategorie I
CRS	Počítačový rezervační systém
CZK	Koruna česká
ČD	České Dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava
ČSFR	Česká a Slovenská federativní republika
DOM	Vnitrostátní
EASA	Evropský úřad pro leteckou bezpečnost
EBA	East Bohemian Airport
ECAC	Evropská konference civilního letectví
EUR	Euro
FAL	Usnadnění mezinárodní letecké dopravy
HDP	Hrubý domácí produkt
HZS	Hasičský záchranný sbor
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IFR	pravidla pro let podle přístrojů
ICH	IATA Clearing House
INT	Mezinárodní
IOSA	IATA Operational Safety Audit
JAA	Sdružené letecké úřady
JSC	Akciová společnost
KLV	IATA kód letiště Karlovy Vary
LKCS	ICAO kód Letiště České Budějovice
LKKV	ICAO kód Letiště Karlovy Vary
LKPD	ICAO kód Letiště Pardubice
LKPR	ICAO kód Letiště Praha

LKTB	ICAO kód Letiště Brno
LNZ	IATA kód Letiště Linz
LOWL	ICAO kód Letiště Linz
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MITA	Multilateral Interline Traffic Agreement
MTOW	Maximální vzletová hmotnost
NP	Nadzemní podlaží
PAX	Cestující
PCN	Klasifikační číslo únosnosti vozovky
PED	IATA kód Letiště Pardubice
PR	Public Relations
PRG	IATA kód letiště Praha
PRM	Cestující se sníženou pohyblivostí
RUB	Ruský rubl
RWY	Vzletová a přistávací dráha
SITA	Společnost pro letecké a telekomunikační služby
SNS	Společenství nezávislých států
SOŠ	Střední odborná škola
s.r.o.	Společnost s ručením omezeným
SSSR	Svaz sovětských socialistických republik
SVR	ICAO kód Ural Airlines
TWY	Pojezdová dráha
U6	IATA kód Ural Airlines
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ULA	Ultralehké letadlo
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu
VFR	Pravidla pro let za viditelnosti
VŠERS	Vysoká škola evropských a regionálních studií,
VŠTE	Vysoká škola technická a ekonomická

## ÚVOD

Letiště a letecké společnosti spolupracují již od počátku provozu civilního letectví a tvoří tak nejvýznamnější přirozeně symbiotické partnerství v leteckém průmyslu. Turbulentní prostředí způsobuje, že společnosti působící v leteckém odvětví hledají strategické cesty, aby přežily v novém konkurenčním prostředí. Letiště se stále více přizpůsobují zákaznickému segmentu, který je tvořen jak leteckými společnostmi, retailovými prodejny, tak i jednotlivými cestujícími. Letecké společnosti zase hledají nové parametry, podle kterých by se odlišovaly od konkurence, nebo zefektivnily své procesy.

Postupem času se vztah mezi letištěm a leteckým dopravcem měnil. Letiště byla dříve nadřazenější, ale postupem času se rovnováha přesunula k leteckým společnostem, které si vymohly deregulaci. Zejména menší letiště jsou často vystavena riziku, že budou zrušeny letecké linky, pokud nebudou dosahovat příznivých výkonů.

Smlouvy o spolupráci mezi leteckou společností a letištěm jsou v Evropě již dlouhou dobu standardem, ale v jiných částech světa, například v asijských a arabských zemích, můžeme pozorovat integrovanější přístupy ke spolupráci, kdy letecké společnosti a provozovatel letiště jsou součástí jedné skupiny, jejímž posláním je vzájemná podpora kvůli konkurenceschopnosti a hospodářskému rozvoji země.

Poptávka po rozvoji nových strategií bude zcela jistě směřovat letiště a letecké dopravce k mnohem užší spolupráci. Nové strategie mohou umožnit firmám čelit vysoké úrovni hospodářské soutěže, zachovat dostatečnou ziskovost, dosáhnout úspor a disponovat větší vyjednávací silou nebo mohou způsobovat napětí a představovat potíže pro oba subjekty při dalším strategickém rozhodování a rozvoji provozu.

Při výběru tématu mé diplomové práce jsem hledala takové téma, jehož zpracování by bylo pro mě zajímavé a zároveň bylo určitým přínosem pro rozvoj Letiště České Budějovice.

V době zadání diplomové práce probíhala jednání mezi Jihočeským krajem a Sverdlovskou oblastí v Ruské federaci o rozšíření vzájemné spolupráce v několika klíčových oblastech, mezi něž patřil i rozvoj letecké dopravy na jihu Čech. Na základě předpokladu rozvoje kooperace jsem zvolila téma „Koncepce rozvoje spolupráce Letiště České Budějovice a vybraných aerolinií“ se zaměřením na leteckou společnost Ural Airlines, neboť vzájemná kooperace se zdála být přínosnou pro obě strany.

Hlavním cílem diplomové práce je navrhnout možnosti spolupráce Letiště České Budějovice s leteckou společností Ural Airlines a postihnout aspekty, které ji mohou případně ovlivňovat.

V úvodní kapitole je popsána spolupráce na vládní úrovni (multilaterální, bilaterální) v oblasti letecké dopravy. Následující kapitoly se zabývají charakteristikami obou společností (Letiště České Budějovice a Ural Airlines). Následně jsou definovány typy obchodního vztahu mezi letištěm a leteckou společností a na to navazují důvody, proč by Letiště České Budějovice a Ural Airlines mohly spolupracovat a jaké se jim nabízejí možnosti. Poté je uveden návrh možné spolupráce obou zmiňovaných subjektů, PEST analýza faktorů, které ji mohou ovlivňovat, SWOT analýza a na závěr analýza vztahu letiště a letecké společnosti, který je založen na modelu vztahu letiště a letecké společnosti, jehož autory jsou Goetsch a Albers.

# 1. LEGISLATIVA

Letecká doprava získala od prvopočátku mezinárodní charakter a vzhledem k některým charakteristikám letecké dopravy (rychlost, používání i takových tras, kde nejsou komunikační cesty, poskytování vzájemných služeb, atd.) si v řadě oblastí okamžitě vynucovala mezinárodní součinnost a spolupráci. Mezinárodní vládní spolupráce je jak na multilaterální tak i na bilaterální úrovni. (1)

## 1.1. Multilaterální vládní spolupráce a regulace letecké dopravy

Letiště a letové provozní služby umožňují leteckým dopravcům nakládat a vykládat cestující, zavazadla, zboží a poštu a dopravovat je bezpečným, efektivním a hospodárným způsobem. Na celý tento proces dohlíží regulátor, jehož úlohou je dbát na to, aby rozvoj a interakce národních zákonů a předpisů, bilaterálních, multilaterálních a plurilaterálních dohod a úmluv byly harmonické a odpovídaly současným i budoucím požadavkům na leteckou dopravu. Potřeba regulace letecké dopravy obecně vyplývá i z významu, který má letecká doprava v oblasti politické i z hlediska národní bezpečnosti. K tomu přistupuje její význam ekonomický a společenský (sociální), potřebu regulace zvyšuje i požadavek na bezpečnost. (2)

Regulace se uskutečňuje na dvou úrovních:

- vládní (tj. státní prostřednictvím mezinárodního práva a právního řádu jednotlivých států),
- nevládní (tj. samoregulace subjekty jako například IATA u leteckých dopravců, ACI u letišť a podobně, navazující na vládní regulatorní systém).

Téměř od samotného vzniku letecké dopravy probíhal její rozvoj v podmínkách tvrdé vzájemné konkurence, při tom se letecká doprava nemohla obejít bez úzké spolupráce jejích provozovatelů. Na mezinárodní úrovni bylo tedy nutné hledat nástroje, které by byly potřebné a vhodné pro zajištění nezbytné regulace letecké dopravy v následujících oblastech:

- Dopravně politické
- Obchodně přepravní
- Technicko-provozní
- Bezpečnostní
- Právních úprav (2)

## **Oblast dopravně politická**

Spolupráce v dopravně politické oblasti představuje potřebu prosazení vzájemných podmínek pro umožnění leteckého provozu mezi příslušnými zeměmi, na základě daných vztahů.

Základním mezinárodním právním dokumentem, upravujícím mezinárodní leteckou dopravu se stala Chicagská úmluva o mezinárodním letectví z roku 1944. Chicagská úmluva stanovuje principy mezinárodní spolupráce v celé oblasti civilního letectví. Upravuje vztahy mezi státy v širokém rozsahu jak z technického, tak i z obchodního hlediska mezinárodní letecké dopravy. Mezinárodní organizace ICAO stanovuje technické standardy pro leteckou dopravu a vypracovává letecké předpisy vztahující se na leteckou dopravu. Základní úmluva je doplněna dodatky (Annexy), které definují normativy pro různé oblasti civilního letectví. Jednotlivé Annexy jsou pak přebírány členskými státy ICAO do příslušných národních právních řádů jako prováděcí předpisy a to buď v jejich plném znění, nebo s některými drobnými úpravami odpovídajícími národním specifikám (tzn. Annex 1 ICAO je do českých norem transformováno jako Předpis L1).

Jak bylo uvedeno, regulace letecké dopravy se odvíjí od mezinárodních dohod a úmluv, evropské a národní legislativy a případně třetí legislativní úrovně v podobě předpisů, pravidel, vyhlášek, soudních nebo administrativních rozhodnutí. Z těchto nástrojů je nejméně závazné a nejflexibilnější vládní prohlášení. Pro letecké dopravce a letiště je důležité se zajímat o vládní prohlášení. I když vládní prohlášení k letecké dopravě mají většinou krátkodobý charakter, je pro úspěšné podnikání leteckých dopravců účelné znát vládní poměry v mateřském nebo přijímacích státech. (2)

## **Oblast obchodně přepravní**

Obchodně přepravní oblast definuje požadavky pro uzavírání vzájemných smluv mezi dopravcem a jeho uživateli.

S růstem komerčních přeprav ve dvacátých letech vyvstala otázka odpovědnosti provozovatele letadla vůči cestujícím, jejich právním nástupcům, odesílatelům a příjemcům zboží za škodu, která může být způsobena v důsledku letecké přepravy. V oblasti obchodně přepravní spolupráce jde například o předávání cestujících a ostatního substrátu, vazbu letových řádů, uznávání přepravních dokladů, otázky vzájemného vyúčtování a dělení tržeb. Mezi další ekonomické záležitosti patří například přepravní práva, tarify, nabízená kapacita, geografický, provozní a prodejní přístup k trhu, uživatelské poplatky za navigační a letištní služby, které nesmí být zatěžovány ziskovou marží a mají zajišťovat pokrytí přímých a nepřímých nákladů, všeobecnou režii a přispět k vytváření kapitálových prostředků k zdokonalení (modernizaci) zařízení.

Regulátorem v obchodně přepravní oblasti se stalo Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IATA, jehož cílem je napomáhat vytvoření jednotného světového systému bezpečné, pravidelné a hospodárné letecké dopravy či zjednodušit cestovní a dopravní procesy s odpovídající redukcí cen, zajišťovat a koordinovat spolupráci navzájem mezi leteckými společnostmi a vytvářet normy pro jednotlivé postupy činností spojených s leteckou dopravou.

Další problematikou je ochrana uživatelů, kdy jde o předpisy týkající se kompenzací za odřeknutí potvrzeného místa, zrušení či zpoždění letu; pravidla týkající se organizování zájezdů, ochrany osobních dat, dopravy osob se sníženou pohyblivostí PRM (passenger with reduced mobility), nepoctivých podmínek ve smlouvách s uživateli. V této oblasti existuje jak regulace samotnými dopravci, respektive organizací IATA, tak regulace na evropské úrovni, kdy pro ochranu cestujících bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu. Pro zajištění právní jistoty cestujících se sníženou pohyblivostí bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006, o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě. Cestujícím v letecké dopravě tak byla dána zvláštní práva, která u jiných způsobu dopravy nenacházíme. (2)

### **Oblast technicko – provozní**

Tato oblast definuje ustanovení týkající se způsobilosti letecké techniky, řízení letového provozu, dalších technických a provozních činností.

Mezinárodní charakter letecké dopravy vyžadoval od prvopočátku určitou unifikaci technických a provozních prostředků a zařízení, aby byl i při relevantní technické jednoduchosti používaných zařízení umožněn bezpečný a bezporuchový provoz. Z hlediska technického i provozního zabezpečení civilního letectví bylo proto nezbytné vytvořit zjednodušené procedury k docílení souladu stanovisek mezi státy, které dnes tvoří určité standardy a doporučení. Základními reglementy ICAO se v této oblasti staly různé standardy (normy), doporučení, postupy a specifikace. Vedle náročných požadavků na leteckou, pozemní i pomocnou techniku a všechny provozní činnosti v letecké dopravě se dnes přijímané reglementy stále důrazněji zaměřují na kvalitu přípravy létajícího i nelétajícího personálu a na pravidelné prověřování jeho kvalit. Zejména v posledních letech vystupují do popředí otázky ochrany životního prostředí, zvláště pokud jde o hluk a emise letadel, odpadové hospodářství dopravců a letišť, dopravní napojení letištních terminálů, energetická zařízení letišť a podobně. Další oblastí je efektivní využívání

počítačových distribučně prodejních systémů CRS (Computer Reservation System), zvláště pokud jde o řazení informací na obrazovce a nezkrasování poskytovaných informací. Z hlediska technických a provozních norem byly v rámci evropských států významným regulačním prvkem Sdružené letecké úřady (Joint Aviation Authorities – JAA), které zpracovávaly předpisy řady JAR. Jejich kompetence však přešla na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Agency – EASA), která připravuje podklady pro vydávání technicko – provozních požadavků ve formě nařízení a směrnic, jež vydává Evropská komise. (2)

### **Oblast bezpečnosti**

Bezpečnostní oblast tvoří požadavky na zajištění bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy.

Letectví je vždy ovlivňováno požadavkem na bezpečnost, která se prolíná všemi oblastmi regulace. Pojem bezpečnost rozdělujeme na bezpečnost leteckého provozu (safety) a ochranu civilního letectví před protiprávními činy (security).

Z historického hlediska je co do rozsahu úpravy mnohem širší oblast bezpečnosti leteckého provozu. To platí u letišť, služeb řízení letového provozu, dopravců, organizací pro pozemní obsluhu a organizací pro výrobu a údržbu letecké techniky, přičemž se přihlíží i k jejich trvalé finanční způsobilosti. Do oblasti bezpečnosti patří např. dozor nad způsobilostí letadel, dozor nad provozuschopností a způsobilostí dalších leteckých výrobků/zařízení používaných na letištích, při navigaci, u dopravců při pozemní obsluze, licencování leteckého personálu, stanovení a dodržování bezpečnostních letových norem, licencování pracovníků letišť, řídicích letového provozu, pracovníků údržby a oprav letecké techniky; pátrání a záchrana, protipožární a biologická ochrana, regulace výstavby a provozu letišť. Většina požadavků týkajících se bezpečnosti leteckého provozu má technicko – provozní charakter a prolíná se tedy s předchozí oblastí.

Velmi brzy po vzniku civilního letectví se objevila problematika nezákonných činů ohrožujících bezpečnost letů civilních letadel. Nejdříve šlo o poškozování letecké techniky a jiných zařízení, později o únos letadel. Po prvním mezinárodně právním aktu, definujícím v roce 1958 pirátství, zadržení nebo loupežný čin spáchaný k soukromým účelům posádkou nebo cestujícími jako protiprávní akt násilí, byla v roce 1963 přijata úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, tzv. Tokijská úmluva. Další dvě úmluvy o potlačování protiprávních činů ohrožující bezpečnost letectví z let 1970, Haagská úmluva, a 1971, Montrealská úmluva, již kvalifikují takové jednání jako protiprávní čin a zavazují smluvní státy ICAO stanovit pro tento čin přísné tresty. V roce 1988 byla ICAO provedena změna Annexu 17 (Bezpečnost - Ochrana mezinárodního civilního letectví před



protiprávními činy), která přinesla úpravy podmínek pro potlačování sabotáží. Ve světle teroristických útoků 11. 9. 2001 byl zpracován panel ICAO pro ochranu letectví AVSEC, a na základě vypracovaných dodatkových úprav byla zavedena změna č. 10 do přílohy (Annex) 17. Kromě toho jsou standardy a doporučení ICAO k dané problematice obsaženy v Annexu 6 (Provoz letadel), Annexu 9 (Zjednodušení formalit), Annexu 10 (Předpis o civilní letecké telekomunikační službě), Annexu 11 (Předpis o letových provozních službách) a v Annexu 14 (Letiště). V rámci ICAO byla také vypracována Bezpečnostní příručka Doc 8973 (Security Manual). Na evropské úrovni je oblast před protiprávními činy řešena doporučujícím dokumentem Doc 30 Part II, vydaným Evropskou konferencí pro civilní letectví (ECAC) a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2320/2002, kdy toto nařízení bylo postaveno na principech Doc 30, převydáno ve formě nařízení, a tak tato ustanovení získala právní závaznost. Regulace je prováděna u dopravců, letišť, řízení letového provozu a u organizací pro pozemní obsluhu. Zahrnuje například licencování bezpečnostního personálu a příslušných technických zařízení, pravidla výcviku bezpečnostních pracovníků, zpracování bezpečnostních programů podle stanovených osnov, atd. (2) (3)

### **Oblast právních úprav**

V oblasti právních úprav jde jak o mezinárodní tak i národní právní úpravu všech výše uvedených otázek, včetně standardizace postupů, výměnu a aplikaci zkušeností.

Jde například o pravidla ochrany před nekalou soutěží mezi dopravci (nepřipouští se cenový a kapacitní dumping nebo naopak zneužívání monopolního postavení), povinnost nediskriminačního zacházení s dopravci ze strany letišť, řízení letového provozu i státních orgánů, pravidla přidělování volných letištních časů (slotů), obsah smluv s uživateli apod. Dalším problémem je otázka usnadňování letecké dopravy FAL (facilitation of international air transport), otázky související se státní podporou letišť a dopravců, statistické výkaznictví dopravců, letišť a řízení letového provozu nebo slušné soutěžní podmínky mezi dopravními odvětvími navzájem silnice/železnice/vodní doprava/ letectví atd.

Cílem regulace je formulovat a vydávat závazné příkazy k zavedení a udržování daných požadavků v systému letecké dopravy. Opatření zaváděná prostřednictvím regulátora mají v mezinárodní letecké dopravě tři úrovně: národní, dvoustrannou (bilaterální) a mnohostrannou (multilaterální). Základním prvkem regulačního systému je národní regulátor. Bývá jim zpravidla určité ministerstvo nebo jeho součást, několik navzájem koordinujících ministerstev (např. v USA), nebo i zcela samostatné státní organizace, většinou ve formě leteckého úřadu (Civil Aviation Authority). Vzhledem k velmi širokému rozsahu činnosti letecké dopravy musí mít regulátor vytvořeny koordinační vztahy s řadou

„neleteckých“ státních orgánů a současně i nevládních orgánů/organizací reprezentujících subjekty působící v letecké dopravě. Do kategorie státní „neletecké“ orgány patří organizace celní, imigrační, zdravotní, finanční, atd. Jako nevládní orgány/organizace pracují například asociace/sdružení provozovatelů letecké dopravy, výrobců letecké techniky, atd. Národní regulátor se řídí mezinárodními a národními právními dokumenty.

Vrcholným regulačním orgánem v oblasti letecké dopravy v České republice je Ministerstvo dopravy ČR (MD ČR). Přímo odpovědným orgánem MD ČR je Odbor civilního letectví, který reprezentuje Českou republiku v mezinárodních organizacích civilního letectví, odpovídá za dohled nad dodržováním všech platných norem a předpisů v oblasti civilního letectví, projednává mezistátní letecké dohody a další úkoly. Ostatní rozhodovací pravomoci pak byly v souladu se Zákonem o civilním letectví přesunuty na Úřad pro civilní letectví ČR (ÚCL), který je pověřen výkonem státní správy ve věcech civilního letectví a MD ČR má v tomto smyslu úlohu odvolacího orgánu. Od 1. 1. 2003 zahájil svou činnost Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a převzal úkol vyšetřování leteckých nehod od Úřadu pro civilní letectví, cílem tohoto nezávislého vyšetřovacího orgánu je zajistit institucionální objektivitu při odborném zjišťování leteckých nehod. (2)

## **1.2. Bilaterální vládní spolupráce**

Bilaterální neboli mezistátní letecké dohody jsou obvykle sjednány mezi státy, kde to umožňuje a požaduje hospodářský a politický vývoj jejich vztahů. Sjednané podmínky leteckých dohod odrážejí ekonomicko-politické principy aplikované danými zeměmi a současně též obchodní a politickou sílu každé z nich. Mezistátní letecké dohody jsou dvojího typu a to buď liberální (s minimální nebo žádnou regulací cen, kapacit a designace) nebo restriktivní (ceny a kapacity jsou přísně regulované a designován je obvykle jen jeden dopravce z každé země). (1)

Česká republika (včetně Československé republiky, Československé socialistické republiky a Československé federativní republiky) má k 22. 4. 2015 sjednány dvoustranné dohody o leteckých službách/letecké dopravě s těmito státy:

Afghánistán, Albánie, Alžírsko, Argentina, Arménie, Austrálie, Ázerbájdžán, Bahrajn, Barma (Myanmar), Belgie, Bělorusko, Bulharsko, Čína, Dánsko, Egypt, Filipíny, Finsko, Francie, Ghana, Gruzie, Guinea, Hongkong, Chorvatsko, Indie, Indonésie, Irák, Írán, Irsko, Itálie, Izrael, Jamajka, Jihoafrická republika, Jordánsko, Jugoslávie (dohoda je platná vůči Srbsku, Černé Hoře, Bosně a Hercegovině, Makedonii), Kambodža, Kanada, Katar, Keňa, Korejská lidově demokratická republika, Korejská republika, Kuba, Kuvajt, Kypr, Kyrgyzstán, Laos, Libanon, Libye, Litva, Lotyšsko, Lucembursko, Macao, Maďarsko, Malajsie, Mali, Malta, Maroko, Mexiko, Moldávie, Nizozemí, Norsko, Pákistán, Polsko, Portugalsko, Rakousko,

Rumunsko, Ruská federace, Řecko, Spojené arabské emiráty, Senegal, Sierra Leone, Singapur, Slovensko, Slovinsko, Srí Lanka, Spolková republika Německo, Súdán, Sýrie, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Thajsko, Tunisko, Turecko, Ukrajina, Spojené státy americké, Uzbekistán, Velká Británie, Vietnam. (4)

### **1.2.1. Bilaterální dohody České republiky s Ruskou federací**

Ke dni 30. 1. 2015 jsou platné následující dohody uzavřené s Ruskou federací (včetně bývalého SSSR):

- Dohoda mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Svazu sovětských socialistických republik o letecké dopravě (Moskva, 22. 11. 1966), (10/1967 Sb.)
- Dohoda mezi vládou ČSFR a vládou SSSR o vzájemném uznávání typových osvědčení způsobilosti k leteckému provozu civilních letadel (Praha, 17. 4. 1991)
- Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Ruské federace o zjednodušených pravidlech vstupu, pobytu a výstupu na území svých států členů posádek letadel leteckých podniků České republiky a Ruské federace (výměna nót 11. 12. 2013/29. 4. 2014), (48/2014 Sb. m. s.) (5)

#### **Letecká dohoda**

Mezivládní dohoda o letecké dopravě byla podepsána v Moskvě dne 22. listopadu 1966 a vstoupila v platnost dnem podpisu, ve Sbírce zákonů ČR je uvedena jako předpis č. 10/1967 Sb. Tato dohoda designuje Aeroflot za ruskou stranu a České aerolinie za českou stranu, a řadí se tak mezi restriktivní dohody. Avšak v roce 2014 se letecké úřady v Rusku a v Česku dohodly na uvolnění pravidel na lince Praha – Moskva, tím koncem března 2015 skončil monopol obou aerolinií. Převážní práva mezi Prahou a Moskvou získali dopravci Travel Service pod značkou Smart Wings za Českou republiku a Transaero Airlines za Ruskou federaci. Na ostatních linkách platí dosavadní režim, kdy může létat pouze jediný dopravce z každé země. Z Prahy do Petrohradu, Jekatěrinburgu, Novosibirsku, Samary, Nižného Novgorodu a do dalších ruských měst mohou létat České aerolinie, z ruské strany pro každou destinaci je stanoven jeden dopravce sídlící v daném regionu. Dohoda nadále neumožňuje aeroliniím z třetích zemí létat mezi Českem a Ruskem. České i ruské úřady nicméně pokračují v jednání o nové dohodě, která by liberalizovala celý trh. (6) (7) (8)

## 2. LETIŠTĚ ČESKÉ BUDĚJOVICE

Letiště České Budějovice patřilo po roce 1948 mezi nejvýznamnější a největší armádní letiště na území státu. V roce 2005 jej armádní letectvo opustilo a Jihočeský kraj založil spolu se Statutárním městem České Budějovice společnost Jihočeské letiště České Budějovice, a.s., která získala licenci k jeho provozu. Společnost je držitelem oprávnění provozovat letiště jako veřejné vnitrostátní letiště a neveřejné mezinárodní letiště s vnější hranicí způsobilé pro lety za viditelnosti (VFR) ve dne. Vnitrostátní letecký provoz byl na letišti zahájen v dubnu 2006, mezinárodní provoz v květnu 2007. Letiště je tak jediným místem v jihočeském regionu, které je otevřené pro letadla přilétající ze zemí či odlétající do zemí mimo schengenský prostor. Tyto lety jsou nicméně v současné době podmíněny ohlášením 24 hodin před příletem pro zabezpečení nezbytné celní a pasové služby. Toto omezení bude platné až do okamžiku, kdy letiště získá veřejný mezinárodní statut. (9)

Letiště České Budějovice se chce stát veřejným mezinárodním vzdušným přístavem, pro splnění tohoto cíle je zapotřebí vybudovat nezbytné zázemí. V souvislosti s tímto úkolem probíhá postupně rekonstrukce a modernizace stávajícího areálu, která je rozdělena do dvou rozsáhlejších etap, z nichž první byla zahájena na konci roku 2009. V tabulce 1 je uveden časový harmonogram modernizace.

Tabulka 1 – Časový harmonogram modernizace (10) (11)

<b>Realizace</b>	<b>Činnost</b>
<b>2010</b>	Zasíťování letiště: plyn, elektřina, vodovod;
<b>2010</b>	Související práce na přípravě území
<b>2010</b>	Rekonstrukce administrativní budovy;
<b>2010</b>	Rekonstrukce objektu stanoviště leteckých a navigačních služeb;
<b>2013</b>	Výstavba oplocení;
<b>2014</b>	Rekonstrukce budovy HZS;
<b>2014</b>	Výstavba objektu záchranné služby Jihočeského kraje;
<b>2015</b>	Výstavba bezpečnostního centra
<b>2015</b>	Dostavba objektu záchranné služby;
<b>2015</b>	Výstavba vnitroareálové komunikace
<b>2015 - 2016</b>	Rozšíření stojánky letadel;
<b>2015 - 2016</b>	Rekonstrukce vzletové dráhy včetně navigace;
<b>2016</b>	Výstavba nového terminálu
<b>2016</b>	Instalace navigačního vybavení

I. etapa obsahovala zasíťování areálu, zahrnující vodovodní a plynové přípojky včetně optických telefonních kabelů, rekonstrukci jednoho z bývalých armádních objektů na administrativní budovu, kterou bude sdílet ředitelství letiště společně s cizineckou policií a pasovou službou, a rekonstrukci řídicí věže. Přebudovaná řídicí věž je čtyřpodlažní budova obdélníkového půdorysu o rozměrech 11,9 m a 9,6 m. Na plochu střechu byla umístěna prosklená nástavba, takzvaný skleník, která má tvar kolmého kužele a je postavena na menší základnu. Ocelová konstrukce skleníku je zakryta prosklenou fasádou. Rekonstruována byla veškerá technická zařízení budovy. Stávající 1.NP až 4.NP obsahují zázemí (denní místnost, šatny, hygienické prostory apod.), provozní prostory (kanceláře, technické místnosti, sklady apod.) a technické prostory (rozvodna, kotelna). V přebudovaném 5.NP je vlastní pracoviště řízení letového provozu. (10)

Další fází bylo oplocení letiště, které bylo realizováno v roce 2013. Plot osazený žiletkovým drátem, přerušovaný několika vstupními branami do areálu, je dlouhý přes devět kilometrů. Oplocení zasahuje i do míst, které s letišťem zdánlivě nesouvisejí, například část pozemků u silnice u obce Planá. Tyto pozemky se nacházejí přímo v ose přistání a bude na nich navigační zařízení pro letouny. Letištní areál je díky tomu rozdělen na veřejný a neveřejný prostor, což přispívá k posílení bezpečnosti leteckého provozu.

V roce 2014 proběhla rekonstrukce budovy, jež využívá Hasičský záchranný sbor. Obytná část budovy byla zateplena, byla vyměněna okna, střecha dostala novou krytinu, do budovy byl zaveden plyn a napojen na ústřední topení.

V areálu Letiště byl vybudován heliport pro Leteckou záchrannou službu a s ním i nové výjezdové stanoviště pro pozemní posádky záchranné služby. Zkušební provoz základny bude zahájen nejpozději během července 2015 a od září bude oficiálně uvedena do provozu. (12)

II. etapa modernizace Letiště České Budějovice je oproti I. etapě podstatně finančně i časově náročnější a bude rozdělena do dvou fází, tak aby budoucí stavební práce na sebe stavebně i technologicky navazovaly.

Realizace II. etapy modernizace bude zahájeno v první polovině roku 2015, tato fáze zahrnuje výstavbu bezpečnostního centra, vrátnice, komunikací uvnitř areálu, inženýrských sítí a opravu vzletové a přistávací dráhy. V druhé fázi bude probíhat rekonstrukce a rozšíření odbavovací plochy a pojezdových drah, vybudování inženýrských sítí, vnějších rozvodů, terminálu, veřejné komunikace k terminálu a chodníku k parkovišti pro cestující, osvětlení APN M (střední stojánky), parkoviště pro cestující, odloučeného stání a další související práce. Stavba by měla být dokončena na konci roku 2016, poté letiště bude muset projít procesem certifikace. (11)

## **2.1. Technické parametry letiště**

### **2.1.1. Zeměpisné údaje o letišti**

Letiště je vzdáleno přibližně 6,5 km jihozápadně od centra Českých Budějovic a rozkládá se na katastrálním území obcí Planá, Homole a Litvínovice. Nadmořská výška letiště je 432 m (1417 ft) a zeměpisné souřadnice vztažného bodu jsou 48°56'46"963 N a 14°25'38"852 E. (13)

### **2.1.2. Letové navigační služby**

Letiště získalo Osvědčení k poskytování letových navigačních služeb podle nových norem EU 30. května 2014 a byl mu přidělen volací znak Budějovice INFO s frekvencí 135,925 MHz. Letiště České Budějovice poskytuje letištní informační službu (AFIS) a pohotovostní službu známému provozu. Provozní doba letištní informační služby je od pondělí do neděle od 7 hodin do občanského soumraku. Pokud se jedná o let mimo provozní dobu AFIS, musí být podána písemná žádost provozovateli letiště v pracovní den minimálně 24 hodin předem. V žádosti musí být uveden typ letadla, imatrikulační značka, MTOW, jmenný seznam pilotů, předpokládaný čas začátku a ukončení letu. Na letišti je povolený provoz VFR za dne. Označení letiště podle organizace ICAO je LKCS. (12) (13)

### **2.1.3. Pohybové plochy**

#### **Vzletová a přistávací dráha**

Letiště má jednu vzletovou a přistávací dráhu RWY 27/09 s kódovým označením 4C , která je doplněna systémem pojezdových drah, jenž spojuje vzletovou a přistávací dráhu s odbavovacími plochami. Vzletová a přistávací dráha má provozní omezení, neboť vzrostlé stromy narušují překážkovou plochu západně od prahu dráhy RWY 09, piloti letadel kategorie C jsou tudíž povinni provést přistání na RWY 27 a vzlet z RWY 09. Vzletová a přistávací dráha je označena poznávacím značením, prahovým a osovým značením, značením dotykové zóny a postranním dráhovým značením.

V tabulce 2 jsou popsány fyzikální vlastnosti vzletové a přistávací dráhy. (13)

Tabulka 2 – Fyzikální vlastnosti RWY (13)

Označení RWY	27	09
Zeměpisný směr	270°	090°
RWY [m]	2500 x 45	2500 x 45
Pás RWY [m]	2620 x 150	2620 x 150
Předpolí [m]	190 x 150	190 x 150
Únosnost	PCN 32/R/B/W/T	PCN 32/R/B/W/T
Povrch	beton	beton

### Pojezdové dráhy

Pojezdový systém je tvořen pěti pojezdovými dráhami. TWY T je rovnoběžná se vzletovou a přistávací dráhou v osové vzdálenosti 279 m, s níž je propojená pojezdovými dráhami v oblasti obou prahů RWY a dalšími spojovacími dráhami ve vzdálenosti 800 m a 1700 m od prahu 27.

Všechny pojezdové dráhy mají šířku 18 m, TWY B a část TWY T s vazbou na hlavní APN M mají šířku 18 m, kromě toho se předpokládá TWY B vybavit postranními pásy široké 3,5 m. Takto upravená pojezdová dráha umožní provoz letadel kódového písmene C. Pojezdové dráhy A, C, D a část délky pojezdové dráhy T nesplňují bezpečnou vzdálenost překážek od osy TWY, nebo nejsou vybaveny postranním pásem, je zde možný pouze provoz letadel s kódovým označením A a B. (13)

Únosnost pojezdových drah je PCN 38/R/B/W/T a povrch je betonový.

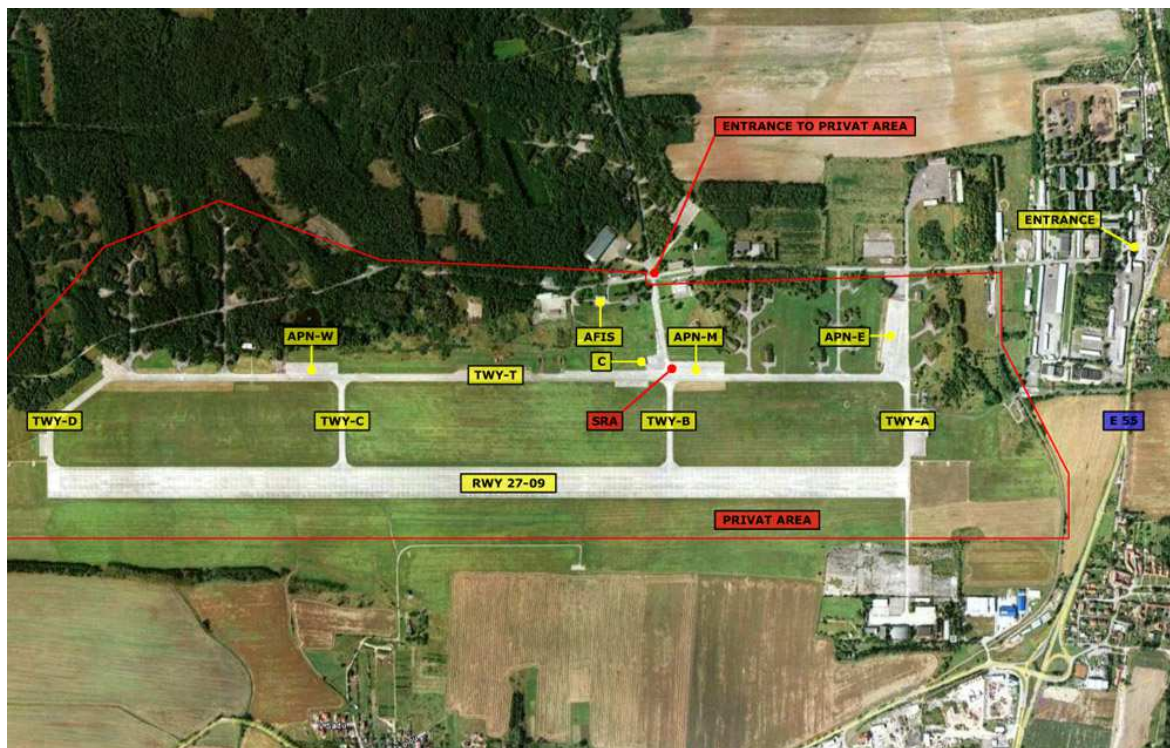
### Odbavovací plochy

Letiště má tři odbavovací plochy APN W, APN M a APN E. Odbavovací plocha APN W (West) je umístěna u vjezdu z pojezdové dráhy TWY C, rozměry stojánky jsou 150 x 30 m, povrch je betonový a únosnost odpovídá PCN 38/R/B/W/T. Odbavovací plocha APN M (Middle) se nachází u vjezdu z pojezdové dráhy TWY B, velikost stojánky je 160 x 30 m, povrch je betonový a únosnost odpovídá PCN 38/R/B/W/T. Odbavovací plocha APN E (East) navazuje na pojezdovou dráhu TWY A, rozměry jsou 54 x 172 m a povrch je taktéž z betonu a únosnost odpovídá PCN 43/R/A/W/T.

Kapacita APN M po rozšíření bude maximálně 2 otočná stání pro letouny velikostí odpovídajících kódovému písmenu C (s omezením rozpětí křídel na 28 m) nebo 2 otočná stání pro letouny velikostí odpovídajících kódovému písmenu C a 1 otočné stání pro letouny velikostí odpovídající kódovému písmenu A eventuálně kódovému písmenu B.

V zimním období se pohybové plochy udržují v omezené míře, v závislosti na povětrnostních podmínkách. (13)

Na obrázku 1 je zobrazen situační plán letiště České Budějovice.



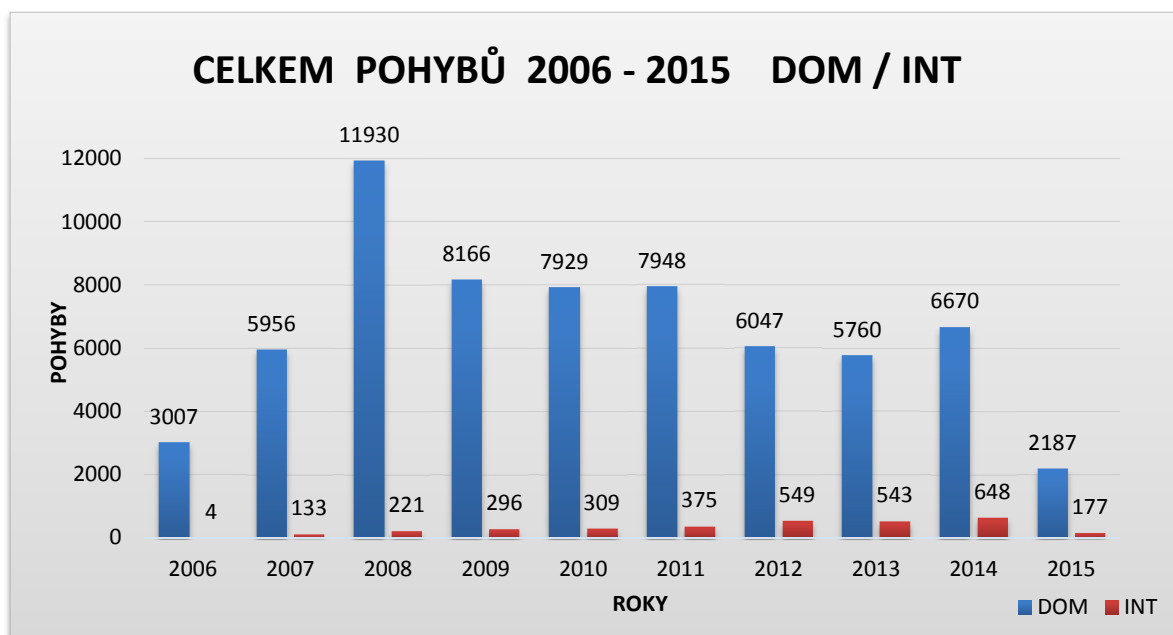
Obrázek 1 - Situační plán letiště (13)

## 2.2. Statistiky provozu

Civilní letecký provoz na Letišti České Budějovice byl zahájen v roce 2006, kdy zde bylo uskutečněno přes 3000 pohybů, tj. vzletů a přistání, v následujícím roce tento počet vzrostl o více jak 50 %. V roce 2007 byl rovněž zahájen mezinárodní provoz, v jehož rámci bylo uskutečněno 133 pohybů. V roce 2008 bylo zaznamenáno rekordních 12 153 vzletů a přistání. Ačkoliv byl rok 2009 celkově co do počtu pohybů slabší o 30 % oproti roku 2008, na tento pokles měla z velké části vliv hospodářská krize, jež zasáhla i sektor letectví, počet mezinárodních vzletů a přistání stoupl více jak o třetinu. Následně v letech 2010 a 2011 počet pohybů stagnoval okolo 8 tisíc, ale počet mezinárodních pohybů opět vzrostl. V roce 2012 se projevil propad o 21 %, v roce 2013 celkový počet pohybů klesl o 5 %. Rok 2014 byl příznivější, neboť počet vzletů a přistání na rozdíl od roku 2013 stoupl o 16 %. V první třetině roku 2015 bylo uskutečněno již přes 2 tisíce pohybů. (14)

V grafu 1 je zobrazen vývoj počtu pohybů v období 2006 – duben 2015.





Graf 1 – Počet pohybů v období 2006 – duben 2015 (14)

Počet mezinárodních pohybů neustále roste, což znamená, že zájem o Letiště České Budějovice narůstá i v zahraničí. Zahraniční klientela Letiště České Budějovice pochází především ze sousedních zemí Německa, Rakouska a Slovenska a naopak častým cílem zahraničních letů odbavených na Letišti jsou přímořská letoviště v Chorvatsku. Letiště České Budějovice je také stále častěji využíváno místními podnikateli k cestám do zahraničí za obchodem.

Na Letišti České Budějovice stále převažuje sportovní létání, ale postupně se zvyšuje podíl obchodních letů, vzhledem k tomuto typu provozu se počet odbavených cestujících ročně pohybuje v řádu několika desítek.

Letiště je využíváno i pro urgentní přepravu zboží, roční počet přepravených tun nákladu je však zanedbatelný.

Provoz letiště je z velké míry ovlivněn počasím, jak již bylo uvedeno, v zimním období jsou pohybové plochy udržovány omezeně, v závislosti na povětrnostních podmínkách.

### 2.3. Letištní poplatky

Letištní poplatky patří mezi hlavní výnosové položky letiště z leteckých aktivit. Letištní poplatky tvoří přistávací poplatky, parkovací poplatky a poplatky za použití letiště cestujícími.

Každé letiště má jinou strategii v účtování přistávacích poplatků, ale všechny jsou založeny na maximální vzletové hmotnosti (MTOW) uvedené v osvědčení o letové způsobilosti letounu. MTOW se do výpočtu poplatku dosazuje v celých tunách zaokrouhlených nahoru. Letiště České Budějovice vybírá přistávací poplatky ve čtyřech kategoriích: ultralehká letadla (ULA), letouny o hmotnosti do 1 t, letouny s hmotností v rozmezí 1 – 2 t a letouny s hmotností nad 2 t. Prvním třem kategoriím jsou za každé přistání účtovány fixní poplatky, přičemž nejméně platí uživatelé ultralehkých letadel. Přistávací poplatek za letoun s maximální vzletovou hmotností nad 2 t je vypočítáván tak, že se vynásobí počet tun se sazbou 200 Kč.

Základem pro výpočet parkovacího poplatku je maximální vzletová hmotnost letadla uvedená v osvědčení o letové způsobilosti letadla a doba parkování. Sazba parkovacího poplatku se liší podle délky parkování, přičemž první 2 hodiny parkování jsou zdarma, nerozlišuje se den či noc a dále jsou určena 3 tarifní pásma poplatku.

Poplatek za použití letiště cestujícím je dán jednotnou sazbou 180 Kč.

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 3.

Tabulka 3 – Letištní poplatky (15)

<b>Přistávací poplatky</b>	CZK 50,00 (fixní sazba) pro ULA	
	CZK 100,00 (fixní sazba) pro ACFT s MTOW < 1 t	
	CZK 120,00 (fixní sazba) pro ACFT s MTOW 1 t - 2 t	
	CZK 200,00 x (MTOW t) pro ACFT s MTOW > 2 t	
<b>Parkovací poplatky</b>	CZK 0,00	do 2 hodin
	CZK 10,00/ t / h	2 h - 5 dnů
	CZK 5,00 / t / h	6 - 10 dnů
	CZK 3,00 / t/h	11 - 30 dnů
<b>Poplatek za použití letiště cestujícím</b>	CZK 180,00	

## 2.4. Dopravní obslužnost

**Autobusem** - k areálu Letiště České Budějovice jezdí pravidelně linka číslo 19 Dopravního podniku města České Budějovice. Linka začíná v Českých Budějovicích v zastávce Nádraží a řídí se platným jízdním řádem. Intervaly linky jsou půl hodinové až hodinové a doba jízdy z nástupní zastávky k letišti trvá 12 minut.

**Autem** - ze silnice E 55 ve směru na Český Krumlov uprostřed obce Planá je nutné odbočit vpravo přímo k hlavnímu vchodu do kasáren, který slouží jako vjezd do prostor Letiště České Budějovice. Pro parkování automobilů v uzavřeném areálu letiště jsou k dispozici dvě parkoviště, která mají omezenou kapacitu.

**Vlakem** - letiště má napojení i na železniční dopravu, které je zajišťováno pomocí vlečky dlouhé čtyři kilometry, jež je napojená na IV. železniční koridor a směřuje do stanice Boršov. V současné době vlečku k občasnému převozu nákladu využívají firmy působící v okolí letiště, ale lze předpokládat, že po zahájení veřejného mezinárodního provozu bude napojení na železniční síť pro klienty Letiště České Budějovice velmi užitečné. O vlečku a její okolí se stará společnost Jihočeské letiště České Budějovice a.s. a jejím provozovatelem je firma Johannes s.r.o.

## 2.5. Spádová oblast letiště

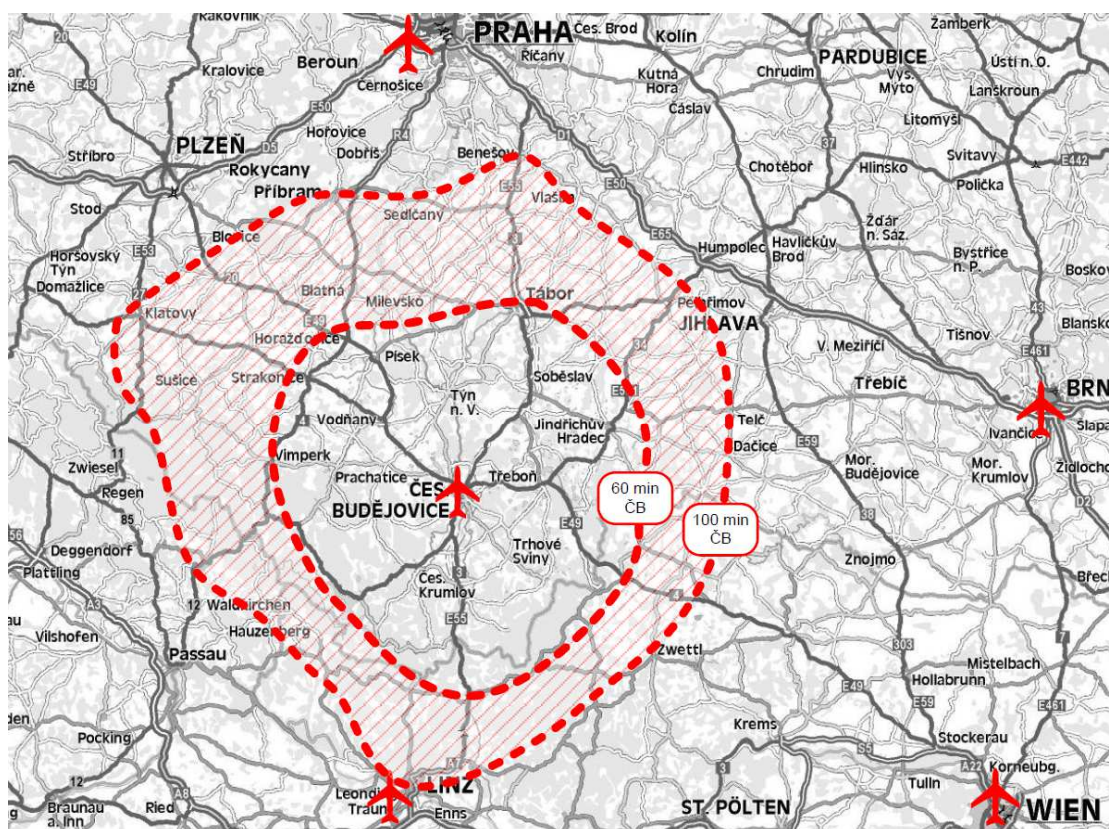
Spádová oblast letiště je území v okolí letiště, odkud pocházejí jeho potenciální zákazníci. Její velikost je stanovena na základě dojezdového času na letiště z místa bydliště zákazníků a je založena na základním předpokladu, že s rostoucí vzdáleností bydliště zákazníků od letiště klesá pravděpodobnost jeho volby pro let z tohoto letiště.

Spádová oblast letiště České Budějovice je vymezena izochronou (spojnicí míst se stejnou časovou dostupností letiště) ve vzdálenosti 100 minut jízdy automobilem od letiště. Na obrázku 2 je vyznačena šrafovaně. Primární a sekundární část spádové oblasti je rozdělena izochronou ve vzdálenosti 60 minut jízdy automobilem od letiště. Primární část spádové oblasti letiště je tvořena plochou uvnitř izochrony 60 minut a sekundární část spádové oblasti je tvořena pásem mezi oběma izochronami.

Počet obyvatel žijících ve spádové oblasti je stanoven na základě součtu počtů všech obyvatel žijících v okresech nebo v částech okresů, jež do spádové oblasti letiště náleží. Kalkulací obyvatel po okresech patřících do spádové oblasti Letiště České Budějovice bylo určeno, že v této oblasti letiště žije 1 435 tisíc obyvatel, z toho 548 tisíc v primární části a 887 tisíc v sekundární části. (9)

Spádová oblast Letiště České Budějovice se překrývá se spádovými oblastmi tří dalších letišť.

- Sekundární část spádové oblasti Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně zasahuje do severní části sekundární části spádové oblasti České Budějovice.
- Sekundární část spádové oblasti letiště Brno - Tuřany zasahuje do severovýchodní části sekundární spádové oblasti České Budějovice a zčásti se překrývá s průnikem sekundární částí spádové oblasti letiště Praha, čímž vytváří z hlediska podmínek pro rozhodování cestujících specifickou oblast. Cestující v této oblasti, která se rozprostírá z větší části v okrese Pelhřimov, dále pak v okrese Benešov, se při plánování cesty rozhodují mezi třemi letišti: Praha - Ruzyně, Brno - Tuřany a České Budějovice.
- Spádová oblast Letiště České Budějovice se ve své jižní části překrývá se spádovou oblastí letiště Linz. V případě letiště Linz dochází k překrývání primárních i sekundárních částí spádových oblastí. (9)

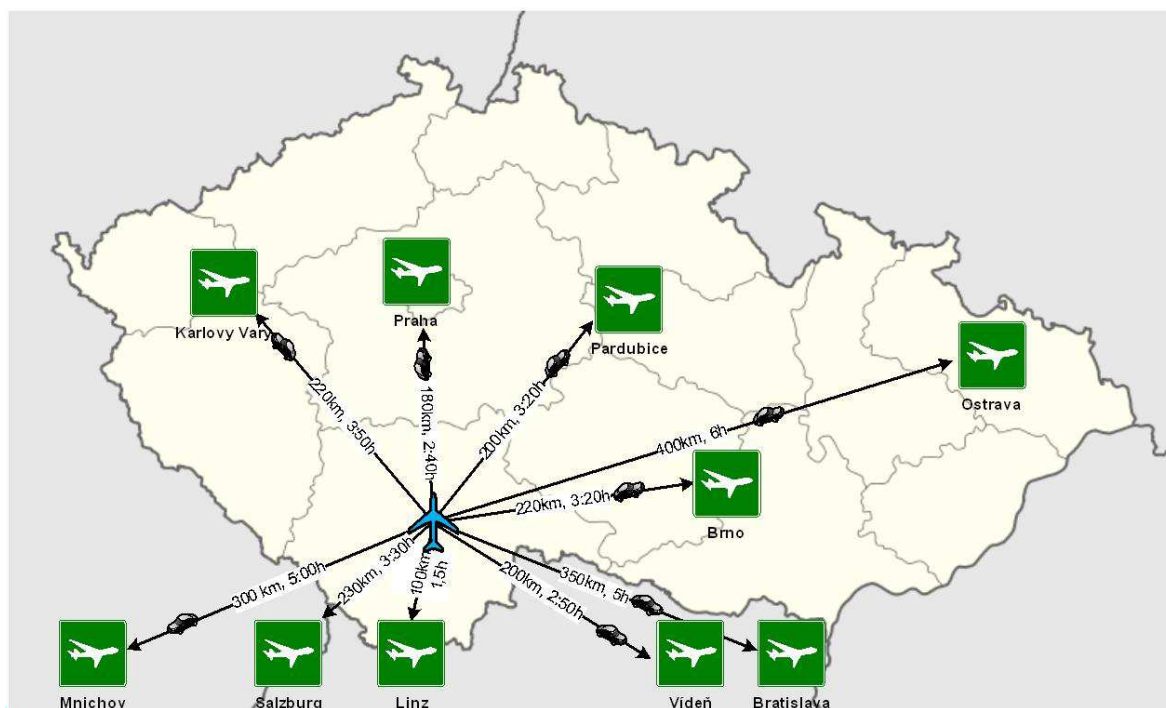


Obrazek 2 – Spádová oblast letiště České Budějovice (9)

## 2.6. Konkurenční letiště

Přestože jsou letiště považována za přirozené monopoly, roste mezi nimi poměrně silná konkurence vycházející ze snahy přitáhnout letecké přepravce a podpořit vznik jakýchkoliv nových přímých leteckých spojení.

V České republice existuje poměrně hustá síť letišť, avšak většina z nich funguje jako sportovní a aeroklubová letiště. Podle údajů Ministerstva dopravy České republiky bylo k 21. 9. 2010 registrováno celkem 91 civilních letišť. Z nichž je 6 veřejných mezinárodních, 12 neveřejných mezinárodních, 59 veřejných vnitrostátních a 14 neveřejných vnitrostátních. Ze sedmi veřejných mezinárodních letišť je možné označit čtyři, která lze na základě velikosti, nabídky a přepravního výkonu označit jako regionální. Jedná se o letiště Brno - Tuřany, Ostrava - Mošnov, Pardubice a Karlovy Vary. Tato letiště plní úlohu záložních letišť pro Prahu a další blízká zahraniční letiště v případě nečekaných událostí či rozmarů počasí, ale zároveň zajišťují dopravní obslužnost regionu, dále podporují nemalou mírou cestovní ruch v daných regionech, poskytují časový komfort cestujícím, ze spádové oblasti mimo Prahu, a v neposlední řadě rovněž přispívají k zaměstnanosti v daném regionu. Na obrázku č. 3 je zobrazena poloha Letiště České Budějovice vzhledem k nejbližším českým i zahraničním mezinárodním letištím. (2) (16)



Obrázek 3 – Poloha Letiště České Budějovice vzhledem k nejbližším českým i zahraničním mezinárodním letištím (9)

Konkurence mezi letišti vzniká především z důvodu překrývání spádových oblastí jednotlivých letišť, kdy konkurující letiště soutěží o stejnou klientelu. Jak již bylo uvedeno výše spádová oblast Letiště České Budějovice se překrývá se spádovou oblastí Letiště Václava Havla Praha, jež je tvořena většinou území České republiky kromě východní části Moravy, hraničními regiony Spolkové republiky Německo, Rakouska a Polska a to vše ve dvouhodinové dojezdové vzdálenosti od Prahy, dále se spádovou oblastí letiště Brno – Tuřany, která reprezentuje území ve stokilometrové vzdálenosti od letiště, jedná se o oblasti Jižní Moravy, hraniční části Rakouska a Slovenska a se spádovou oblastí rakouského letiště Linz Blue Danube, jež je tvořena Horním a Dolním Rakouskem, Pasovským regionem a částí České republiky včetně okolí Českých Budějovic. (9)

Za konkurenční letiště Letiště České Budějovice je možné považovat i Letiště Pardubice a Letiště Karlovy Vary, přestože jejich spádové oblasti se nepřekrývají. Všechna tři letiště spojují podobné technické parametry a vybavení, v případě navázání spolupráce Letiště České Budějovice a Ural Airlines, by tato letiště obsluhovala stejnou kategorii zákazníků, jež je tvořena převážně ruskou klientelou a dovolenkáři. V závěru této podkapitoly je uvedena tabulka č. 14 s porovnáním základních parametrů letišť LKPD, LKKV a LKCS.

Následují stručné charakteristiky jednotlivých letišť, spolu s jejich dopravními výkony v období 2004 – 2014, destinacemi, do kterých se z těchto letišť uskutečňuje pravidelná nebo charterová doprava, dopravci, kteří na letištích působí a letištní poplatky, jež letiště vybírají.

### **2.6.1. Letiště Václava Havla Praha (IATA/ICAO kód: PRG/LKPR)**

Ruzyňské letiště je dominantní vzdušný přístav v České republice z hlediska počtu odbavených cestujících, počtu pohybů letadel i objemu přepraveného nákladu.

Letiště Praha je největší veřejné mezinárodní letiště v České republice a největší mezi novými členskými státy Evropské Unie, které se nachází 17 km severozápadně od centra hlavního města Prahy. Letiště je provozováno akciovou společností Letiště Praha, a.s., jež je dceřinou společností Českého Aeroholdingu, a.s., jehož hlavním akcionářem je Česká republika – Ministerstvo financí.

Na letišti operuje podle letního letového řádu 2015 přes 60 leteckých společností, které provozují přímá letecká spojení se 138 destinacemi ve 45 zemích světa. Nejvíce linek leteckých dopravců bude během letní sezóny 2015 směřovat do Itálie (14 destinací), Velké Británie (13 destinací) a Španělska (12 destinací). Následuje Rusko a Řecko s 10 destinacemi spojenými s Prahou přímou pravidelnou linkou. Mezi nejoblíbenější

destinace s nejvyšším počtem spojení z Letiště Václava Havla Praha patří Moskva (Šeremetěvo), Paříž (letiště Charles de Gaulle), Frankfurt, Amsterdam a Varšava. (17)

V tabulce 4 je uveden přehled provozních výkonů Letiště Praha v období 2004 – 2014. Počet 11 149 926 odbavených cestujících v roce 2014 vykazuje navýšení o 1,6 % oproti předchozímu roku. Podle provozních výsledků bylo uskutečněno celkem 125 437 pohybů letadel a přepraveno 84 000 t nákladu. (18)

Tabulka 4 – Statistiky provozu letiště Praha (19)

Rok	Pohyby celkem	PAX celkem
2004	144 962	9 696 413
2005	160 213	10 777 020
2006	166 346	11 581 511
2007	174 662	12 436 254
2008	178 628	12 630 557
2009	163 816	11 643 336
2010	156 052	11 556 858
2011	150 717	11 788 629
2012	121 564	10 807 890
2013	128 663	10 974 196
2014	125 437	11 149 926

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 5.

Tabulka 5 – Letištní poplatky Letiště Praha (20)

<b>Přistávací poplatek</b>	CZK 1,047.00 (jednotný tarif) pro ACFT do 5 t MTOW
	CZK 2,094.00 (jednotný tarif) pro ACFT s MTOW 6 t - 9 t
	CZK 2,146.00 + (MTOW - 9 t) x CZK 212.00 pro ACFT s MTOW 10 t - 24 t
	CZK 5,366.00 + (MTOW - 24 t) x CZK 184.00 pro ACFT s MTOW 25 t - 49 t
	CZK 9,966.00 + (MTOW - 49 t) x CZK 176.00 pro ACFT s MTOW 50 t - 100 t
	CZK 18,910.00 + (MTOW - 100) x CZK 94.00 pro ACFT přes 100 t MTOW
	<b>Parkovací poplatek</b>
CZK 17.40 / t / h v době 0600 - 2200 UTC	
CZK 10.80 / t / h v době 2200 - 0600 UTC	
Vzdálená stání	
CZK 14.40 / t / h v době 0600 - 2200 UTC	
	CZK 9.00 / t / h v době 2200 - 0600 UTC
<b>Letištní taxa</b>	CZK 591.00 za odlétávajícího cestujícího
	CZK 215.00 za transferového cestujícího

### 2.6.2. Letiště Brno – Tuřany (IATA/ICAO kód: BRQ/LKTB)

Letiště Brno – Tuřany je veřejné mezinárodní letiště nacházející se 7,5 km jihovýchodně od centra Brna a 220 km od Letiště České Budějovice. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Brno a.s. a vlastníkem od 1. července 2004 Jihomoravský kraj.

Na letišti operují pravidelní i charteroví dopravci. Pravidelné linky provozují nízkonákladoví dopravci Ryanair a Wizzair na tratích do Londýna či Eindhovenu a letecký dopravce Travel Service pod značkou Smart Wings, který létá pravidelně do letních turistických destinací v Řecku, Bulharsku a Turecku. Charterové dopravce zastupují Travel Service a Tunisair.

V tabulce 6 je uvedena statistika výkonů v období 2004 – 2014. V roce 2014 bylo odbaveno 486 134 cestujících, což představuje nárůst o 4,99 % oproti roku 2013. V loňském roce letiště zaznamenalo maximální počet pohybů od roku 2004 a to 32 216.

Tabulka 6 – Statistiky provozu letiště Brno (21)

<b>Rok</b>	<b>Pohyby celkem</b>	<b>PAX celkem</b>
<b>2004</b>	17 823	171 888
<b>2005</b>	16 126	315 672
<b>2006</b>	20 105	393 686
<b>2007</b>	22 893	415 276
<b>2008</b>	29 303	506 174
<b>2009</b>	30 513	440 850
<b>2010</b>	25 027	396 589
<b>2011</b>	26 837	557 952
<b>2012</b>	29 885	534 968
<b>2013</b>	27 803	463 023
<b>2014</b>	32 216	486 134

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 7.

Tabulka 7 – Letištní poplatky Letiště Brno (22)

<b>Přistávací poplatek</b>	CZK 300,00 za každou započatou tunu MTOW
<b>Parkovací poplatek</b>	CZK 14,00/ t / h v době 0500 - 1900 UTC CZK 7,00 / t / h v době 1900 - 0500 UTC
<b>Letištní taxa</b>	CZK 370,00 za každého odlétávajícího cestujícího



### 2.6.3. Letiště Linz (IATA/ICAO kód: LNZ/LOWL)

Letiště Linz neboli Blue Danube Airport Linz je rakouské veřejné mezinárodní letiště, které se nachází 12 km jihozápadně od města Linz. Letiště je pro svou polohu často vyhledávaným odletovým letišťem zejména cestujícími ze severního Rakouska nebo také z jižních Čech. České Budějovice jsou vzdáleny 114 km. Letiště vlastní z 50% spolková země Horní Rakousy a z 50% město Linz. Blue Danube Airport Linz je pátým největším letišťem v Rakousku podle objemu přepravy cestujících a druhým podle počtu přepravených tun nákladu.

Z letiště jsou provozovány pravidelné linky do Düsseldorfu, Frankfurtu (Austrian Airlines, Lufthansa), Londýna (Ryanair), Palma (NIKI), Tenerife (Ryanair) a Vídně (Austrian Airlines). Podle letního letového řádu 2015 poskytne letiště spojení s 41 turistickými destinacemi. V tabulce 8 je popsána statistika výkonů v období 2004 – 2014. Na letišti bylo v roce 2014 odbaveno 561 080 cestujících, oproti roku 2013 tento počet představuje nárůst o 2,02 %.

Tabulka 8 – Statistiky provozu letiště Linz (23)

Rok	Pohyby celkem	PAX celkem
2004	14 929	750 171
2005	13 949	726 530
2006	12 704	762 061
2007	14 290	773 624
2008	15 674	803 163
2009	13 881	628 945
2010	13 689	629 044
2011	10 671	679 220
2012	10 894	623 385
2013	10 227	549 961
2014	10 433	541 295

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 9.

Tabulka 9 – Letištní poplatky Letiště Linz (24)

<b>Přistávací poplatek</b>	pro ACFT s MTOW 0,001 – 4,0 t fixní sazby v rozmezí EUR 9,43 - EUR 74,21
	pro ACFT > 4,0 t poplatek za každou započatou tunu
<b>Parkovací poplatek</b>	První 4 hodiny parkování zdarma
	pro ACFT < 4 t MTOW 20% z příslušného přistávacího poplatku
	pro ACFT > 4,0 t poplatek 10% z příslušného přistávacího poplatku
<b>Letištní taxa</b>	EUR 16,17 za odlétávajícího cestujícího
	EUR 7,38 za transferového cestujícího
<b>Bezpečnostní p.</b>	EUR 18,21 za odlétávajícího cestujícího

#### 2.6.4. Letiště Karlovy Vary (IATA/ICAO kód: KLV/LKKV)

Letiště Karlovy Vary je veřejné mezinárodní letiště ležící 4 km jihovýchodně od centra Karlových Varů a přibližně 220 km od letiště České Budějovice. Letecký provoz na letišti Karlovy Vary – Olšová Vrata začal již v roce 1931 na vnitrostátní trati Praha – Mariánské Lázně – Karlovy Vary. V roce 1936 bylo letiště zařazeno do sítě evropských letišť. Vlastníkem letiště je od 1. července 2004 Karlovarský kraj. Provozovatelem letiště je společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o. Letiště prošlo od roku 2005 modernizací, jejímž cílem bylo dosažení úrovně technických parametrů vzletové a přistávací dráhy, světelného zabezpečovacího zařízení a terminálu pro cestující obvyklé u srovnatelných letišť regionálního významu v EU za současného zvýšení bezpečnosti leteckého provozu. V roce 2008 byl modernizován stávající terminál tak, aby splňoval požadavky Schengenských dohod a byla zahájena výstavba nové odbavovací budovy, která byla dokončena na jaře 2009. Díky novému terminálu je letiště schopné odbavit až půl miliónu cestujících za rok.

Z letiště Karlovy Vary jsou v současné době provozovány pravidelné i nepravidelné linky. Pravidelnou leteckou přepravu zajišťuje letecká společnost České aerolinie do Moskvy dvakrát až třikrát týdně a do Petrohradu jednou týdně. Nepravidelnou leteckou přepravu uskutečňuje letecká společnost Travel Service do Antalye v Turecku. V tabulce 10 je přehled výkonů v období 2004 – 2014.

Tabulka 10 – Statistiky provozu letiště Karlovy Vary (25)

<b>Rok</b>	<b>Pohyby celkem</b>	<b>PAX celkem</b>
<b>2004</b>	6 617	38 704
<b>2005</b>	7 865	37 313
<b>2006</b>	5 111	34 975
<b>2007</b>	6 801	64 641
<b>2008</b>	5 575	81 720
<b>2009</b>	7 632	68 369
<b>2010</b>	6 936	70 903
<b>2011</b>	6 891	99 014
<b>2012</b>	5 826	103 682
<b>2013</b>	5 342	104 469
<b>2014</b>	5 824	85 596

Od roku 2004 bylo odbaveno na letišti celkem 789 386 cestujících, počet cestujících postupně narůstal do roku 2009, kdy se začínala projevovat hospodářská krize, kdy počet cestujících klesl meziročně o 19,5 %. Od roku 2010 začali letišti pasažéři přibývat až do roku 2013, kdy byl odbaven rekordní počet a to 104 469 cestujících. V první polovině roku 2014 se projevil více než šestnácti procentní meziroční pokles cestujících oproti roku 2013

především z důvodu úbytku turistů z Ruska. Za první výraznější snížení počtu cestujících z Ruska může rozhodnutí leteckých společností o zrušení linek: ČSA do Samary, Ural Airlines do Ťumeně a společnosti Rossiya do Petrohradu, které byly ukončeny na konci prvního pololetí roku 2013. V druhém pololetí roku 2014 se úbytek ještě prohloubil, neboť společnost Ural Airlines omezila spoje mezi Karlovými Vary a Jekatěrinburgem, prodloužila frekvenci letů a od začátku roku 2015 společnost přestala linku provozovat. K rozhodnutí letecké společnosti podle slov Václava Černého, ředitele karlovarského letiště, vedla nízká obsazenost letů. V prvním čtvrtletí 2015 klesl počet cestujících na karlovarském letišti v porovnání s předchozím rokem dokonce o 50 %. Hlavním důvodem úbytku cestujících je změna ekonomické situace v Rusku. V dubnu 2015 ukončil Aeroflot provoz pravidelné linky Karlovy Vary – Moskva. (26) (27)

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 11.

Tabulka 11 – Letištní poplatky Letiště Karlovy Vary (22)

<b>Přistávací poplatek</b>	CZK 600,00 (fixní sazba) pro A/C s MTOW < 2 t CZK = ((MTOW t - 1,5) / 47) <sup>0,8</sup> x 15 000 pro A/C s MTOW > 2 t
<b>Parkovací poplatek</b>	CZK 14,00/ t / h v době 0500 - 1900 UTC CZK 7,00 / t / h v době 1900 - 0500 UTC
<b>Letištní taxa</b>	CZK 350,00 za každého odlétávajícího cestujícího

#### 2.6.5. Letiště Pardubice (IATA/ICAO kód: PED/LKPD)

Letiště Pardubice je vojenské mezinárodní veřejné letiště s povoleným provozem civilních letadel nacházející se na jihozápadním okraji Pardubic, přibližně 200 km od Letiště České Budějovice. Historie civilního mezinárodního Letiště Pardubice je datována od roku 1995, kdy bylo otevřeno pro civilní provoz, do té doby bylo letiště využíváno pouze pro vojenské účely. Civilní část letiště vlastní od roku 2002 město Pardubice, které je jediným podílníkem společnosti East Bohemian Airport a.s. (EBA), jež je provozovatelem letiště. Společnost EBA a.s. byla založena v roce 1993, ale letiště začala provozovat v roce 1995.

Provoz letiště tvoří pravidelné i nepravidelné letecké spojení. V současnosti jsou z letiště provozovány dvě pravidelné linky do Moskvy a do Petrohradu leteckými společnostmi TailWind Airlines a Transaero Airlines. Charterové linky do Bulharska (Burgas), Řecka (Rhodos), Turecka (Antalya, Ercan) a Černé Hory (Podgorica) v letní sezóně 2015 budou provozované leteckými společnostmi Bulgaria Air a Travel Service.

V tabulce 12 je uvedena statistika výkonů v období 2004 – 2014.

Tabulka 12 – Statistiky provozu letiště Pardubice (28)

<b>Rok</b>	<b>Pohyby celkem</b>	<b>PAX celkem</b>
<b>2004</b>	912	46 999
<b>2005</b>	912	49 165
<b>2006</b>	1 302	71 655
<b>2007</b>	1 502	93 659
<b>2008</b>	1 560	86 863
<b>2009</b>	994	49 032
<b>2010</b>	1 236	62 302
<b>2011</b>	1 826	65 246
<b>2012</b>	2 333	125 008
<b>2013</b>	2 870	184 140
<b>2014</b>	2 188	150 056

Rekordní rok pardubického letiště byl rok 2013, kdy bylo odbaveno 184 140 cestujících a uskutečněno 2870 pohybů. Obdobná situace jako na letišti Karlovy Vary vládne i na letišti Pardubice, neboť také řeší pokles ruských turistů, kteří tvořili nejvýznamnější klientelu letiště. Hlavní roli ve výběru Letiště Pardubice pro ruské společnosti hrál fakt, že Pardubice se nachází jen sto kilometrů od Prahy a individuální přístup k ruským cestujícím. Před ukrajinskou krizí, evropskými sankcemi a pádem rublu přijímalo letiště jedenáct letů týdně z ruských destinací, v současné době letiště odbavuje osm letů týdně. Letecká společnost Transaero začala létat z Moskvy do Prahy a tím pádem snížila počet letů na pardubické letiště z deseti na tři týdně. (27)

Souhrn aktuálních letištních poplatků podle platného ceníku je uveden v tabulce 13.

Tabulka 13 – Letištní poplatky Letiště Pardubice (22)

<b>Přistávací poplatek</b>	CZK 240,00 za každou započatou tunu MTOW
<b>Parkovací poplatek</b>	První dvě hodiny parkování zdarma
	CZK 14,00/ t / h v době 0500 - 1900 UTC
	CZK 7,00 / t / h v době 1900 - 0500 UTC
<b>Letištní taxa</b>	CZK 280,00 za každého odlétávajícího cestujícího
<b>Bezpečnostní poplatek</b>	CZK 60,00 za každého odlétávajícího cestujícího

Tabulka 14 – Základní parametry letišť LKPD, LKKV a LKCS

<b>Parametry</b>	<b>Pardubice</b>	<b>Karlovy Vary</b>	<b>České Budějovice</b>
<b>Vlastník</b>	Pardubický kraj (34%), Statutární město Pardubice (66%)	Karlovarský kraj	Jihočeský kraj (50%), Statutární město České Budějovice (50%)
<b>Provozovatel</b>	East Bohemian Airport, a.s.	Letiště Karlovy Vary, s.r.o.	Jihočeské letiště České Budějovice a.s.
<b>Charakteristika</b>	Veřejné mezinárodní letiště	Veřejné mezinárodní letiště	Neveřejné mezinárodní letiště
<b>Povolný druh provozu</b>	IFR	IFR	VFR
<b>Systém pro přístrojové přiblížení</b>	CAT I	CAT I	CAT I (bude instalován)
<b>Sezonní použitelnost</b>	Celoroční denní provoz	Celoroční denní provoz	V zimě se udržuje dráha dle požadavků
<b>Rozměry dráhy</b>	75 x 2500 m	30 x 2150 m	45 x 2500 m
<b>Počet terminálů</b>	1	1	Podle plánu se začne budovat na podzim roku 2015
<b>Počet odbavených cestujících 2014</b>	155 056	85 596	
<b>Pravidelné lety</b>	Moskva, Petrohrad	Moskva, Petrohrad	Ne

Tabulka 14 – Základní parametry letišť LKPD, LKKV a LKCS

<b>Parametry</b>	<b>Pardubice</b>	<b>Karlovy Vary</b>	<b>České Budějovice</b>
<b>Charterové lety</b>	Bulharsko, Řecko, Turecko, Kypr, Albánie, Černá Hora, Španělsko	Turecko	Ne

Je zákonité, že ve svobodném konkurenčním prostředí dojde k přerozdělení pohybů letadel, cestujících a nákladů, zvláště v případě regionů, které musí volit odlet nebo přílet z dominantního letiště Praha – Ruzyně. Vzhledem k ekonomickému stavu našich leteckých dopravců lze očekávat, že regionální a další nová letiště budou využívat převážně zahraniční letečtí provozovatelé. Rozhodující pro jejich zájem bude výše poplatků za poskytované služby a jejich kvalita. (2)

## 3. . INFORMACE O VYBRANÝCH AEROLINIÍCH

### 3.1. Ural Airlines

Ural Airlines je ruská letecká společnost, která provozuje pravidelnou osobní přepravu, nepravidelnou osobní přepravu a nákladní dopravu na mezinárodních, regionálních a vnitrostátních tratích. Dále se společnost specializuje na prodej a rezervaci letenek a na opravárenství a údržbu letadel. Základní informace o letecké společnosti jsou uvedeny v tabulce 15.

Tabulka 15 – Základní informace o letecké společnosti (29) (30)

<b>Registrované jméno</b>	<b>Ural Airlines JSC</b>
<b>Stát</b>	Ruská federace
<b>Region</b>	Asie
<b>Adresa</b>	per. Utrenniy 1G, Jekatěrinburg
<b>Telefon</b>	(343)272-60-83
<b>Email</b>	<a href="mailto:company@uralairlines.ru">company@uralairlines.ru</a>
<b>Webové stránky</b>	<a href="http://www.uralairlines.ru">www.uralairlines.ru</a>
<b>Hlavní operační základna</b>	Letiště Kolcovo, Jekatěrinburg
<b>Sekundární hub</b>	Letiště Moskva - Domodědovo
<b>Kód IATA</b>	U6
<b>Kód ICAO</b>	SVR
<b>Volací znak</b>	SVERDLOVSK AIR
<b>Počet letadel</b>	34
<b>Počet destinací</b>	69

Historie letecké společnosti se začala psát v roce 1943 v momentě založení Sverdlovského leteckého podniku na letišti Kolcovo v Jekatěrinburgu. V roce 1993 po oficiálním rozdělení Sverdlovského leteckého podniku na leteckou společnost a letiště byla založena firemní značka Ural Airlines.

Společnost Ural Airlines je členem Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA), Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a je zaregistrována v Mezinárodní společnosti pro leteckou komunikaci (SITA).

Hlavní prioritou Ural Airlines jsou mezinárodní standardy kvality a bezpečnosti. V roce 2014 letecká společnost úspěšně absolvovala mezinárodní audit zaměřený na dodržování provozních bezpečnostních norem a byla jí obnovena registrace v rejstříku IOSA

Mezinárodního sdružení leteckých dopravců do 25. dubna 2016. Povinná certifikace IOSA (IATA Operational Safety Audit), jež je nejvyšší bezpečnostní akreditací na světě, vede společnost k neustálému zdokonalování svých aktivit. (29)




### **3.1.1. Flotila**

Flotila společnosti Ural Airlines je složena z letadel evropského koncernu Airbus, převážně se jedná o model A 320. V rámci současného programu obnovy letadlového parku, který společnost zahájila v roce 2006, přepravce každoročně získává na operativní leasing nové letouny, v současnosti letadlový park tvoří 34 airbusů, jejichž průměrné stáří bylo v březnu 2015 11,7 let. Zatím poslední obměna letadlového parku proběhla v březnu 2015, kdy společnost získala letoun A319, který bude využíván na mezinárodních i vnitrostátních linkách. Strategický plán letecké společnosti z roku 2014 zahrnuje zahájení provozu dálkového velkokapacitního letounu A330 nejpozději do roku 2016. Obnova flotily není jen o navyšování počtu letadel, ale vede i ke zvyšování efektivity přepravy a komfortu přepravy cestujících. Technické specifikace letadel letecké společnosti Ural Airlines jsou uvedeny v tabulce č. 16. (31)

S letadlovým parkem úzce souvisí i jeho údržba. Představitelé letecké společnosti slavnostně otevřeli v lednu 2015 nové údržbové centrum na letišti Kolcovo. Nové údržbové centrum mezinárodní úrovně bylo postaveno na místě starého hangáru a je navrženo na současnou obsluhu 4 letadel A321 nebo 2 letadel A321 a 1 letadla typu A330. Velká rozloha komplexu 8 256 m<sup>2</sup> odpovídá rozloze jednoho fotbalového stadionu. Veškeré vybavení nové technické základny je certifikované mezinárodními a ruskými leteckými úřady. Údržbové centrum bylo navrženo s využitím moderních technologií a inovací. To umožňuje dopravci samostatně provádět i tu nejsložitější údržbu užívaných letadel, která předtím mohla být provedena pouze v zahraničí. Technický servis letadel provádí společnost podle evropské normy EASA Part 145. (32)



Tabulka 16 – Technická specifikace letadlového parku společnosti Ural Airlines (31)

	<b>Model</b>	<b>A319</b>
	Počet	6
	Délka [m]	33,84
	Rozpětí křídel [m]	34,10
	Dolet [km]	4700 - 6800
	Cestovní rychlost [km/h]	850
	MTOW [kg]	75 500
	Počet sedadel	134
	Šířka kabiny [m]	3,70
	Délka kabiny [m]	19,80
	Průměrné stáří [roky]	9,30
	<b>Model</b>	<b>A320</b>
	Počet	18
	Délka [m]	37,57
	Rozpětí křídel [m]	33,91
	Dolet [km]	5 600
	Cestovní rychlost [km/h]	850
	MTOW [kg]	77 000
	Počet sedadel	160
	Šířka kabiny [m]	3,70
	Délka kabiny [m]	22,40
	Průměrné stáří [roky]	9,30
	<b>Model</b>	<b>A321</b>
	Počet	10
	Délka [m]	44,51
	Rozpětí křídel [m]	34,10
	Dolet [km]	5 600
	Cestovní rychlost [km/h]	850
	MTOW [kg]	89 000
	Počet sedadel	220
	Šířka kabiny [m]	3,70
	Délka kabiny [m]	34,44
	Průměrné stáří [roky]	14,20

### 3.1.2. Destinace

Letecká společnost provozuje poměrně rozsáhlou síť linek. Pravidelné i charterové linky spojují města v oblasti pohoří Ural, jako jsou Jekatěrinburg, Čeljabinsk, Ufa, Perm, prakticky se všemi hlavními městy Ruské federace a Společenství nezávislých států, s hlavními městy nebo turistickými letovisky v Evropě či Asii. Podle letního letového řádu 2015 Ural Airlines létají do 69 destinací v 21 zemích. (33)

- Západní Asie:

Arménie (Jerevan), Ázerbájdžán (Baku, Lankaran), Gruzie (Tbilisi, Kutaisi), Izrael (Tel Aviv), Turecko (Antalya), Spojené Arabské Emiráty (Dubaj).

- Východní Asie

Čína (Peking, Charbin).

- Střední Asie

Kyrgyzstán (Biškek, Oš), Tádžikistán (Dušanbe, Kulob, Khujand), Uzbekistán (Taškent, Namangan, Navoi, Nukus, Samarkand, Fergana).

- Evropa

Bulharsko (Burgas), Chorvatsko (Pula), Kypr (Larnaca), Česká republika (Praha), Německo (Mnichov), Itálie (Řím, Rimini), Moldavsko (Kišiněv), Černá Hora (Podgorica, Tivat), Španělsko (Barcelona), Kréta (Hérakleion).

- Rusko

Anapa, Barnaul, Blagověščensk, Čita, Čeljabinsk, Gelendžik, Chabarovsk, Irkutsk, Kaliningrad, Kazaň, Kirov, Krasnodar, Krasnojarsk, Mineralnye Vody, Moskva, Mirnyj, Murmansk, Nadim, Norilsk, Novosibirsk, Nižnij Novgorod, Omsk, Perm, Petrohrad, Petropavlovsk-Kamčatskij, Rostov na Donu, Samara, Simferopol, Soči, Tomsk, Ufa, Jekatěrinburg, Salechard, Ulan-Ude, Vladivostok, Jakutsk.

### 3.1.3. Partnerské aerolinie

Ural Airlines neustále rozšiřuje geograficky svou síť linek díky silnému a spolehlivému partnerství s předními ruskými a mezinárodními leteckými společnostmi. Společnost Ural Airlines je členem IATA Clearing House (ICH), který umožňuje letecké společnosti využít globální vypořádací systém. Dále je společnost jednou ze smluvních stran MITA dohody, Multilateral Interline Traffic Agreement je smlouva mezi více dopravci, která přesně stanovuje podmínky a náležitosti vzájemného uznávání přepravních dokladů. Uzavření interline dohody a code – share smluv s partnerskými společnostmi umožnilo letecké společnosti navýšit počet linek, získat cestující z jiných regionů a zvýšit efektivitu práce.

Partnerské aerolinie Ural Airlines jsou:

Adria Airways, Aegan Airlines, Aerosvit Airlines (code – share partner), Air Malta, Air Moldova, Air Berlin, Air Seychelles, Alitalia, Armavia (code – share partner), Austrian Airlines, Azerbaijan Airlines, Avia Traffic Company, Bulgaria Air, China Southern Airlines, Cubana Airlines, Cyprus Airways, CSA Czech airlines (code – share partner), El-Al Israel Airlines, Emirates, Finnair, Georgian Airways, Georgian Airways, Hahn Air, Hainan Airlines, Israil Airlines, Air Company SCAT, Royal Jordanian, S7 Airlines, SmartWings, SriLankan Airlines, Tajik Air, TAP Portugal, Thai Airways International, Turkish Airlines, Ukraine International Airlines, Vietnam Airlines, Widerøe, Windrose Airlines, Rossiya Airlines, VIM Airlines, Dniproavia, TAM Airlines, Transaero Airlines, Turan Air, Uzbekistan Airways, Air Astana, Air Bishkek, Utair Aviation, Air China, IrAero, Qatar Airways, Aircompany Yakutia, Vladivostok Air, Polet Airlines, Air Kyrgyzstan, Yamal Airlines, Aircompany Yakutia. (34)

### 3.1.4. Přepravní výkony

Ural Airlines je jedna z dynamicky se rozvíjejících leteckých společností v Rusku, podle objemu přepravy na ruském dopravním trhu se řadí mezi deset předních ruských leteckých společností (Aeroflot, Transaero Airlines, UTair Aviation, Siberia Airlines, Rossiya Airlines, Ural Airlines, Nordwind Airlines, Orenburg Airlines, Globus Airlines a VIM Airlines). V letech 2011, 2012 a 2012 se společnost umístila na šestém místě v ratingovém přehledu týkajícího se objemu přepravy ruských leteckých společností, v roce 2014 se společnost posunula na pátou příčku. (35)

První milion cestujících za rok byl leteckou společností přepraven v roce 2006 a od té doby počet přepravených cestujících neustále stoupá. V tabulce č. 17 jsou uvedeny počty přepravených cestujících a meziroční růst od roku 2007 do roku 2014.

Tabulka 17 – Převážní výkony (30)

<b>Rok</b>	<b>Počet PAX v mil.</b>	<b>Meziroční nárůst v %</b>
<b>2014</b>	5,161	17
<b>2013</b>	4,419	25
<b>2012</b>	3,525	40
<b>2011</b>	2,513	40
<b>2010</b>	1,792	12
<b>2009</b>	1,497	3
<b>2008</b>	1,450	19
<b>2007</b>	1,217	

Letecká společnost byla v roce 2014 velmi úspěšná. Celkem přepravila 5 160 588 cestujících, je to o 17% více ve srovnání s ukazateli roku 2013 a nejvíce ve své historii. První pětimilionový cestující byl přepraven na lince Jekatěrinburg – Soči 26. prosince 2014. Celkově v roce 2014 Ural Airlines odbavili 40 435 letů, z toho 12 216 mezinárodních, 19 690 po území Ruska a 8 529 letů do zemí SNS. Tento ukazatel vzrostl o 19%. Obrát cestujících za 12 měsíců roku 2014 činí dohromady 13 327 154 tisíc osobokilometrů. V prosinci minulého roku přepravila společnost 359 084 cestujících, to je o 11% více než v roce 2013. Velká dopravní letadla společnosti provedla 3073 letů, což je nárůst o 11 % oproti roku 2013. Z celkového počtu linek připadá na mezinárodní 493 linek, na území Ruska 1682 linek a 898 linek bylo uskutečněno do zemí SNS. Skutečné využití kapacity v prosinci 2014 představuje 893 767 tisíc využitých osobokilometrů. (36)

Letecká společnost Ural Airlines přepravila od svého založení přes 30 milionů cestujících.

### **3.1.5. Finanční výsledky 2014**

Ze zveřejněných výsledků hospodaření společnosti vyplývá, že došlo k meziročnímu nárůstu ve všech sledovaných ukazatelích. Čistý zisk společnosti vzrostl oproti roku 2013 o 170,7 %. Finanční výsledky byly zveřejněny 7. 4. 2015 a jejich přehled je uveden v tabulce 18.

Tabulka 18 – Finanční výsledky 2014 (37)

2014	RUB v mil.	EUR v mil.	Meziroční nárůst v %
<b>Celkový zisk</b>	36 700,0	639,4	25,6
<b>Zisk před zdaněním</b>	1 200,0	21,2	39,0
<b>Čistý zisk</b>	559,4	9,6	170,7
<b>Hotovost a peněžní ekvivalenty</b>	34,6	0,6024	10,3
<b>Celková aktiva</b>	111 000,0	192,6	50,2
<b>Celková pasiva</b>	9 700,0	169,2	54,5

### 3.1.6. Působení Ural Airlines v České republice

Letecká společnost Ural Airlines oslavila na jaře 2015 dvacáté výročí letecké linky Jekatěrinburg - Praha. První let z uralské metropole byl uskutečněn v roce 1995 a jednalo se o charterový let. Na jaře roku 2000 začal dopravce provozovat na této trase pravidelnou linku. Cestujícími prvního pravidelného letu se stalo více než 150 osob. Za celou dobu existence linky Jekatěrinburg - Praha společnost přepravila více než 300 000 cestujících.

Letecká společnost Ural Airlines více než deset let spolupracuje s českým národním dopravcem České aerolinie. Díky dohodě code – share s Českými aeroliniemi mohou uralští cestovatelé po příletu do Prahy pokračovat v letu pod kódem Ural Airlines (U6) do Paříže, Athén, Stockholmu, Düsseldorfu, Frankfurtu, Amsterdamu, Bruselu, Barcelony, Milána, Říma, Boloně nebo Budapešti. A naopak, obyvatelé České republiky mohou využít transferových letů Ural Airlines a pokračovat v letu přes Jekatěrinburg dále do ruského vnitrozemí, například do Vladivostoku, Chabarovsku, Irkutsku, Novosibirsku, a rovněž do jiných zemí - do Kyrgyzstánu, Tádžikistánu a Číny.

Dnes uskutečňuje letecká společnost Ural Airlines několikrát týdně pravidelné lety do Prahy z Jekatěrinburgu, Nižního Novgorodu, Permu a Čeljabinsku pohodlnými Airbusy se salónky třídy Business a Economy. Díky code – share dohodě s Českými aeroliniemi jsou ruským cestujícím k dispozici rovněž přímé lety ze Samary, Petrohradu a Rostova na Donu. Partnerství s Českými aeroliniemi poskytuje cestujícím obou leteckých společností větší flexibilitu při plánování cest z jiných evropských letišť do Ruska a zpět. (38)

Letecká společnost provozovala pravidelné linky i z regionálního letiště Karlovy Vary, jednalo se o linky Karlovy Vary – Jekatěrinburg a Karlovy Vary – Ťumeň. Provoz linky Karlovy Vary – Jekatěrinburg byl zahájen v březnu 2011 s jednotýdenní frekvencí, která byla v červnu 2014 prodloužena na dvoutýdenní a kvůli poklesu zájmu cestujících z Ruska byla nakonec linka zrušena. Letecké spojení do Ťumeně též o jednotýdenní frekvenci bylo

provozováno pouze tři čtvrtě roku. Jednalo se zatím o nejdelší leteckou linku uskutečňováno z letiště Karlovy Vary.

Letecká společnost má své vlastní zastoupení v České republice - v Praze na Letišti Václava Havla a rovněž kancelář v centru města v ulici Krakovská, která je hlavním sídlem společnosti East – West AERO, oficiálního generálního obchodního agenta a zástupce letecké společnosti Ural Airlines.

## 4. MOŽNOSTI KOOPERACE

### 4.1. Obchodní vztah letiště a leteckého dopravce

Ačkoliv jsou letiště a letecké společnosti velmi odlišné subjekty se samostatnými regulačními režimy, odlišným konkurenčním prostředím a odlišným strategickým chováním, jsou současně ve vzájemném odběratelsko-dodavatelském vztahu. Letiště (dodavatel) a letecký dopravce (odběratel) se zaměřují na stejné cíle, jejichž základní proměnnou je kvalita služeb poskytnutá konečným zákazníkům - cestujícím. V letecké dopravě je kvalita především funkcí přesnosti a spolehlivosti. (39)

Mezi leteckými společnostmi je samozřejmostí uzavírání horizontálních dohod, zatímco vertikální dohody nejsou ještě zcela běžné. Příkladem vertikální dohody je smlouva o spolupráci mezi letištěm a leteckým dopravcem.

V praxi se vyskytují následující typy obchodního vztahu:

#### **Smlouvy o užívání a pronájmu letiště (Use – and – Lease Agreement)**

Finanční a provozní ujednání mezi provozovatelem letiště a leteckým dopravcem jsou primárně definovány v podmínkách smlouvy o užívání a pronájmu letiště. Tyto dohody stanovují finanční závazky, podmínky užívání letiště a další povinnosti, ke kterým se zavazují obě strany. Letecký dopravce, který podepíše s provozovatelem letiště smlouvu o užívání a pronájmu, se označuje jako signatářská letecká společnost, a stává se tak eventuálním garantem letištních financí. (40)

Existují tři typy smluv o použití a pronájmu letiště:

#### *a) Residuální*

V případě residuální dohody se letecká společnost zavazuje pokrýt veškeré náklady na provoz letiště potřebné pro letiště k zachování rentability. Tato možnost znamená pro letiště, že se sníží nejistota s budoucími příjmy a náklady na provoz. Na oplátku signatářské letecké společnosti mohou různou mírou ovlivnit plánování provozu letiště, např. přidělování letištních slotů, použití terminálu, projekty na navýšení kapacity a další. Hlavním přínosem signatářské aerolinie je, že poskytuje záruku služeb a závazek využití letiště. (39)

#### *b) Kompenzační*

V rámci kompenzační dohody provozovatel letiště na sebe bere zodpovědnost za finanční rizika a letecké společnosti platí pouze za letištní vybavení a služby, které skutečně využívají. To umožňuje letišti větší volnost ve využívání jeho finančních prostředků. (39)

### c) *Hybridní*

Hybridní dohoda o použití a pronájmu letiště je kombinace residuální a kompenzační dohody, jež se vyznačuje tím, že se na konci fiskálního roku rozpočte deficit nebo přebytek mezi letištěm a letecké společností. (39)

#### **Dlouhodobé smlouvy o užívání letiště**

S expanzí nízkonákladových dopravců se rozšířil i počet uzavíraných dlouhodobých smluv mezi provozovatelem letiště a leteckým dopravcem. Letiště prostřednictvím dlouhodobých smluv nabízejí výhodné podmínky s cílem přilákat nové aerolinie. Jakmile letecká společnost vynaloží náklady na zřízení provozu z daného letiště, tak je pro ni složitější vzhledem k vysokým nákladům změnit základnu. Proto mnoho nízkonákladových dopravců uzavírá dlouhodobé smlouvy s letišti, aby zafixovali pro ně výhodné podmínky. Dlouhodobé kontrakty jsou prospěšné i pro letiště, neboť letecké společnosti provedou dlouhodobé investice na rozvoj rozsáhlejší sítě linek a zajistí provoz letiště v dlouhodobém horizontu. (40)

#### **Podílové vlastnictví**

Specifickou oblastí je majetkové propojení letišť a leteckých dopravců. Zatímco historicky bylo takové propojení časté, v současnosti je spíše vzácností. Pokud se týká vlastnictví dopravců ze strany letiště, není v některých zemích dokonce přípustné, aby soukromý letištní vlastník měl výraznější podíl na leteckém dopravci, a to z toho důvodu, aby nedocházelo k narušování konkurence a zvýhodňování jednoho z leteckých dopravců. Na druhou stranu je stále častější, že letecká společnost investuje do letiště, na kterém působí, v některých případech se jedná o jediného investora. (40)

Příkladem podílového vlastnictví v Evropě může být propojení Lufthansy a provozovatele letiště Frankfurt Fraportu, kdy Lufthansa koupila určitý podíl na frankfurtském letišti. Smyslem tohoto spojení je rozvíjení společného zájmu, který mají oba podniky, a to rozvoj uzlového letiště (hub) Frankfurt a zvýšení jeho konkurenceschopnosti vůči ostatním evropským hubům. Podobně je aktivní Lufthansa i v Mnichově, kde byl Terminál 2 mnichovského letiště postaven jako společný projekt letiště a leteckého dopravce a nyní slouží zejména pro odbavování letů tohoto dopravce a jeho aliančních partnerů.

#### **Dluhopisový program**

Letiště vytvoří dluhopisový program, jehož pomocí obvykle financuje rozvojové aktivity, které vedou ke zvýšení kapitálu. Letiště nadále vlastní aktiva, ale převede právo na výhradní užívání na sponzora projektu na základě dohod o dlouhodobém pronájmu.



Letecké společnosti vlastníci dluhopisy letiště mají přednostní nebo výlučná práva na používání letištního vybavení a služeb. (40)

## **4.2. Důvody ke kooperaci Letiště a Ural Airlines**

- ***Smlouva o mezinárodní spolupráci***

Jedním z důvodů, proč se nabízí spolupráce mezi Letištěm České Budějovice a Ural Airlines, je uzavření Dohody o spolupráci mezi vládou Sverdlovské oblasti a Jihočeským krajem. Představitelé těchto správních celků začali jednat o vzájemné spolupráci v červnu 2013, kdy Jihočeský kraj navštívila delegace nejvyšších politických představitelů Sverdlovské oblasti z Ruské federace. Při této návštěvě byl podepsán předběžný dokument o budoucí spolupráci v oblasti vzdělávání (vysoké školy) a především v oblasti obchodní (strojírenské podniky, lázeňství a cestovní ruch) zástupcem gubernátora Sverdlovské oblasti Jakovem Petrovičem Silinem a první náměstkyní jihočeského hejtmána Ivanou Stráskou. Na podzim 2013 navštívila delegace Jihočeského kraje Jekatěrinburg, kde při této příležitosti byly upřesněny podmínky spolupráce a připraven text společné následné oficiální Dohody mezi vládou Sverdlovské oblasti a Jihočeským krajem. Dohoda o přeshraniční spolupráci byla schválena zastupitelstvem Jihočeského kraje dne 26. června 2014. (41) (42)

Letecká linka mezi Sverdlovskou oblastí a Jihočeským krajem by měla na spolupráci těchto dvou regionů zásadní význam, neboť by zkrátila dobu přepravy a výrazně by zjednodušila přístup návštěvníků z Ruska na jih Čech.

- ***Zmodernizovaná infrastruktura letiště***

V současné době je připravována druhá fáze modernizace, jejíž náklady jsou odhadnuté na 400 milionů korun a dokončena by měla být v roce 2016. Je plánováno vybudovat nový terminál s veškerým zázemím, instalovat světelnou navigaci a radionavigaci, potřebným způsobem rozšířit pojezdové dráhy a odbavovací plochu.

Díky tomu bude moci Letiště České Budějovice nabídnout zmodernizovanou infrastrukturu potřebnou pro veřejný mezinárodní provoz a bude schopné odbavit letouny z flotily ruské letecké společnosti Ural Airlines.

- ***Nízké poplatky***

Výrazným pozitivem Letiště České Budějovice je výběr nejnižších letištních poplatků v porovnání s ostatními konkurenčními letišti a neúčtování bezpečnostních, hlukových či emisních poplatků. Rovněž ostatní poskytované služby jsou zpoplatněny v menší míře.

Jako příklad je možné uvést přilet letadla A 320, které má nejpočetnější zastoupení v letadlovém parku společnosti Ural Airlines, na Letiště České Budějovice, na Letiště Pardubice a na Letiště Karlovy Vary. Maximální vzletová hmotnost letounu A 320 je 77 t a plně obsazený čítá 160 cestujících. Protože první dvě hodiny parkování jsou na všech třech letištích zdarma, do výpočtu parkovacích poplatků je dosazena tříhodinová doba parkování, tím bude znázorněn rozdíl mezi jednotlivými letišti. V tabulce 19 je uvedeno porovnání letištních poplatků mezi výše zmíněnými letišti.

Tabulka 19 – Porovnání letištních poplatků

	<b>LKCS</b>	<b>LKPD</b>	<b>LKKV</b>
<b>Přistávací poplatky [CZK]</b>	15 400	18 480	21 916
<b>Parkovací poplatky [CZK]</b>	770	1 078	1 078
<b>Letištní taxa [CZK]</b>	28 800	44 800	56 000
<b>Bezpečnostní poplatek [CZK]</b>	0	9 600	0
<b>Celkem [CZK]</b>	44 970	73 958	78 994

Z tabulky vyplývá, že Letiště České Budějovice účtuje leteckým společnostem jednoznačně nejnižší letištní poplatky, oproti Letišti Pardubice je levnější o 39,2 % a oproti Letišti Karlovy Vary dokonce o 43,7 %, a z tohoto důvodu by pro společnost Ural Airlines bylo nejvýhodnější používat pro lety do České republiky Letiště České Budějovice.

- **Strategická poloha letiště**

Strategickou výhodou Letiště České Budějovice je jeho umístění téměř v samém středu jižních Čech a v blízkosti centra krajského města, do něhož trvá přeprava jen pár minut. Potenciální cestující by si mohli již krátce po přiletu vybírat z široké nabídky ubytovacích kapacit, volnočasových aktivit a kulturních akcí.

Ruskou klientelu by mohla oslovit možnost navštívit díky krátkým vzdálenostem velký počet zajímavých míst v krátkém časovém úseku a to nejen na území České republiky, ale i v okolních zemích (Spolková republika Německo a Rakousko). Letiště České Budějovice by v tomto případě mohlo sloužit jako otevřená brána do západních oblastí nejen pro cestující, ale i pro leteckou společnost. V tabulce 20 je přehled dojezdových vzdáleností od Letiště České Budějovice k významným cílům.

Tabulka 20 – Přehled dojezdových vzdáleností – Služby, vzdělání, průmysl (43)

<b>Kategorie</b>	<b>Cíl</b>	<b>Vzdálenost [km]</b>
<b>Doprava</b>	Letiště České Budějovice	0,0
	ČSAD - Jihotrans, Autobusové nádraží	7,3
	Nádraží ČD, České Budějovice	7,4
<b>Hotely / Pensiony</b>	Hotel Zvon, České Budějovice	6,0
	Hotel U Solné Brány, České Budějovice	6,5
	Hotel Budweis, České Budějovice	7,1
	Masné krámy, České Budějovice	7,4
	ParkHotel Hluboká nad Vltavou	16,0
	Camping Paradijs, Zlatá Koruna	17,0
	Hotel Růže, Český Krumlov	22,0
<b>Zdraví / Lázně / Wellness</b>	Nemocnice České Budějovice, a.s.	6,8
	Lázně Aurora Třeboň s.r.o.	31,0
	Bertiny lázně Třeboň s.r.o.	32,5
	Rezidence Nové Hrady	39,0
	Wellness Hotel Frymburk	45,0
	Lipno - Marina	54,0
	Lázně Hotel Vráž s.r.o.	67,0
	Walboria Wellness, Chýnov	69,0
<b>Věda / Průmysl</b>	VŠERS	6,8
	Jihočeská univerzita - rektorát	7,8
	VŠTE	11,0
	Robert Bosch s.r.o.	11,0
	Jihostroj a.s.	15,0

V tabulce 21 je uveden přehled dojezdových vzdáleností od Letiště České Budějovice k významným jihočeským a zahraničním městům a k památkám.

Tabulka 21 – Přehled dojezdových vzdáleností – Města a památky

Kategorie	Cíl	Vzdálenost [km]
<b>Města</b>	Český Krumlov	22,7
	Písek	58,0
	Jindřichův Hradec	62,0
	Tábor	70,0
	Pasov	127,0
	Praha	155,0
	Vídeň	203,0
	Salzburg	228,0
	Mnichov	304,0
<b>Památky</b>	Zámek Hluboká nad Vltavou	17,1
	Klášter Vyšší Brod	51,0
	Zámek Červená Lhota	60,0

- **Cestovní ruch**

Jihočeský kraj je turisticky atraktivní region, který nabízí návštěvníkům různé druhy kulturního a rekreačního vyžití. Podle údajů Českého statistického úřadu byl kraj v loňském roce čtvrtým nejnavštěvovanějším regionem zahraničními turisty v Čechách (po Praze, Karlovarském a Jihomoravském kraji) a stává se tak častěji vyhledávaným cílem. Jihočeský kraj v porovnání s hlavním městem Prahou nabízí levnější ubytování.

Jižní Čechy přináší nejen historické památky (hrady a zámky), o které je pravděpodobně největší zájem, ale i památky lidového stavitelství, zajímavé technické nebo přírodní památky, včetně důmyslných rybničních systémů. Mezi nejvýznamnější a turisticky nejnavštěvovanější patří beze sporu město Český Krumlov a obec Holašovice, jež jsou zapsané na seznamu UNESCO. Turisté mohou také navštívit lázně v Třeboni, Bechyni a Vráž u Písku, které se zaměřují jak na léčbu pohybového ústrojí, tak i na relaxační pobyty.

Podle výzkumu společnosti Stem/Mark utratí ruský turista v České republice průměrně 2 300 Kč za den, délka pobytu se pohybuje kolem 7 dnů a za rok utratí tyto turisté v České republice odhadem 6,5 miliardy Kč. Z výzkumu vyplynulo, že 16 % dotazovaných Rusů, kteří dosud Českou republiku nenavštívili, by tak rádi učinili během příštích 5 let, současně jim ale cestu komplikuje vízová povinnost. (44)

Díky případné spolupráci s ruskou leteckou společností Ural Airlines by získali ruští turisté možnost poznat krásy Jihočeského kraje, který je pro ně až na výjimky neznámou oblastí a využít díky minulosti minimální jazykové bariéry.

### **4.3. Možnosti kooperace**

Letiště spolupracuje s leteckými společnostmi v provozních a technických oblastech. Nejzákladnější formou provozní spolupráce provozovatele letiště a leteckého dopravce je dohoda o užívání a pronájmu letiště, jejímž účelem je zajištění efektivní spolupráce mezi oběma subjekty. Pro uzavření této smlouvy je potřeba, aby letecká společnost provozovala linku z nebo na letiště. V případě Letiště České Budějovice a letecké společnosti Ural Airlines by se mohlo jednat o pravidelnou linku Jekatěrinburg – České Budějovice.

Spolupráce v technické oblasti by spočívala především v poskytování handlingových služeb letišťem, ale bylo by možné ji rozšířit společným projektem vybudování nového údržbového a opravárenského centra. Letiště České Budějovice disponuje rozsáhlými pozemky o velikosti 300 ha vhodnými k využití pro tento projekt. Letiště České Budějovice by tak navázalo na dlouholetou tradici, která byla ukončena s činností Armády České republiky na Letišti a pro leteckou společnost Ural Airlines by tato základna byla zase jedinou mimo území bývalého Sovětského svazu.

## **5. PROJEKT: Návrh a analýza kooperace**

### **5.1. Návrh kooperace**

Základem kooperace by bylo uzavření smlouvy o užívání letiště, v níž budou jasně stanovena práva, výsady a povinnosti každé smluvní strany. Ze tří typů smluv o užívání a pronájmu letiště navrhuji uplatnit kompenzační dohodu, kdy letiště účtuje letecké společnosti náklady za využití letištního zařízení a služeb, které skutečně využívají.

Vhodnou variantou by bylo uzavření dlouhodobé smlouvy znamenající sice závazek pro obě strany, ovšem pozitivem pro letiště by bylo zajištění provozu leteckou společností v dlouhodobém horizontu a pro leteckou společnost například zafixování výše letištních poplatků.

Návrh kooperace dále zahrnuje možnou variantu incentivního programu s motivačními letištními poplatky a marketingovou podporou, součástí je také plán na vybudování nového údržbového a opravárenského centra.

#### **5.1.1. Incentivní program**

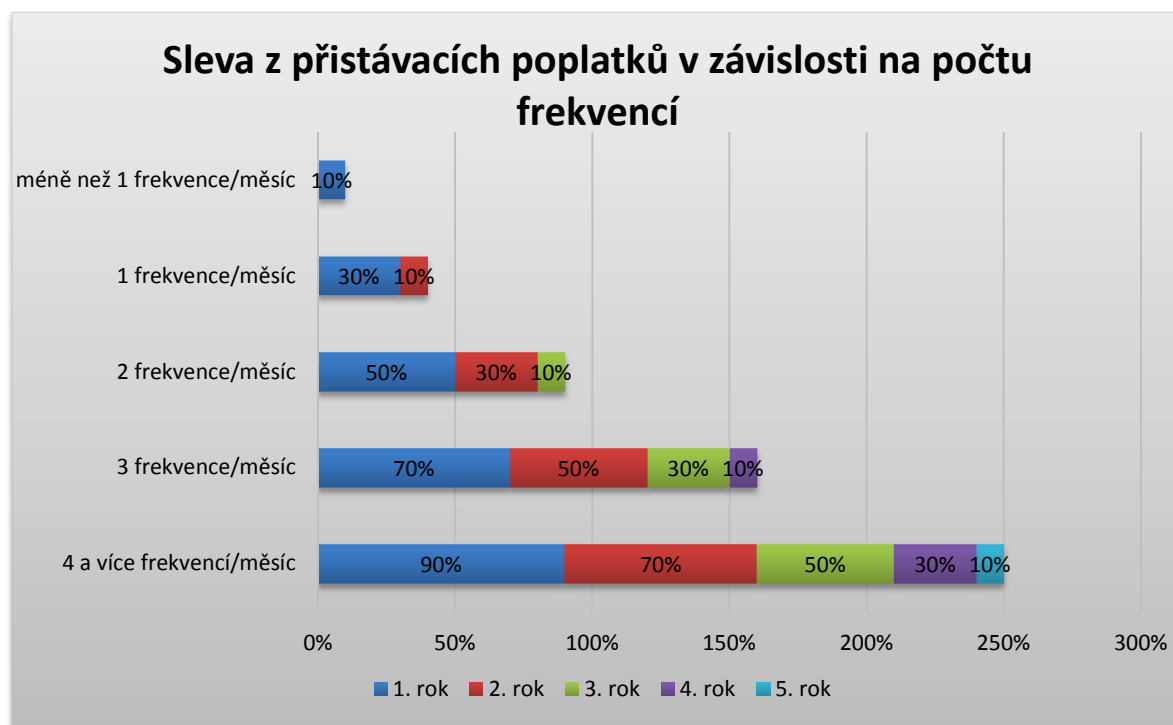
Podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 1. února 2015, nesmí provozovatel letiště při sjednávání ceny za užívání letiště leteckého dopravce diskriminovat, proto je navržený incentivní program vhodný i k navázání spolupráce s dalšími leteckými dopravci. (45)

##### **5.1.1.1. Motivační letištní poplatky**

Návrh progresivní výše letištních poplatků vychází z předpokladu, že je nutné nabídnout leteckým společnostem takové tarify, které by je oslovily výhodou zaváděcích cen.

##### **Přistávací poplatky**

Sleva z přistávacího poplatku je vypočítána na základě sazby z maximální vzletové hmotnosti. V grafu 2 jsou zobrazeny možné varianty cenového zvýhodnění v závislosti na počtu měsíčních frekvencí v časovém horizontu od 1 do 5 let a vycházejí z předpokladu, že pro Letiště České Budějovice by tato možnost znamenala pozitivum v zajištění pravidelného provozu při vyšším počtu frekvencí a pro leteckou společnost větší finanční úsporu.



Graf 2 – Sleva z přistávacích poplatků v závislosti na počtu frekvencí v časovém horizontu 5 let

System slevy poplatku je založen na četnosti frekvencí, od nichž se odvíjí výše a délka poskytování slevy. Při frekvenci menší než 1 za měsíc je sleva 10 % poskytována po dobu 1 roku, při 1 frekvenci za měsíc po dobu 2 let ve výši 30 % v 1. roce a 10% v 2. roce, při měsíční frekvenci 4 a více by bylo poskytování slevy rozloženo do délky 5 let s maximální výší slevy 90 % v 1. roce až po 10 % v 5. roce.

#### **Poplatek za využití letiště cestujícím**

Návrh výše slevy poplatku za využití letiště cestujícím vychází z porovnání cenových politik konkurenčních letišť v České republice (Letiště Karlovy Vary, Letiště Brno, Letiště Pardubice a Letiště Praha).

V grafu 3 je uvedeno porovnání poplatku za využití letiště cestujícím všech zmiňovaných letišť v plné výši (modře) a po aplikaci slevy (červeně). Z porovnání vyplývá, že letištní taxa českobudějovického letiště v plné ceně je nejvýhodnější a po aplikaci slev (Letiště Karlovy Vary 50 %, Letiště Brno 50 %, Letiště Praha 20 %) se stále řadí mezi nejnižší, proto je navržena sleva z poplatku za použití letiště cestujícím v maximální výši 5 %. Výše slevy se jeví výhodná pro obě společnosti, pro Letiště České Budějovice by to znamenalo minimální ztrátu z příjmů z poplatku a pro leteckou společnost by výše poplatku byla stále nejvýhodnější.



Graf 3 – Porovnání poplatků za použití letiště cestujícím

#### 5.1.1.2. Marketingová podpora

Mnoho letišť poskytuje leteckým společnostem marketingovou podporu na rozvoj pravidelných spojení a Letiště České Budějovice by nemuselo být výjimkou. Provozovatel letiště pomůže oslovit a informovat potenciální zákazníky letecké společnosti o vzniku nového leteckého spojení. Podpora rozvoje provozu linky z Českých Budějovic by mohla zahrnovat následující aktivity:

- PR aktivity spojené se zahájením provozu nového pravidelného leteckého spojení
- Propagace letecké společnosti a nového leteckého spojení
  - na webových stránkách letiště
  - v tištěných materiálech letiště
  - v areálu letiště
  - v regionu
  - v sociálních médiích
  - elektronickou komunikací
  - na veletrzích cestovního ruchu
- Společné aktivity s dopravcem a cílovým letištěm dané linky

Pro financování marketingové podpory ze strany Letiště by bylo možné použít část poplatku za použití letiště cestujícím ve výši 10 % z plné ceny z celkového plánovaného počtu odlétajících cestujících na daném leteckém spojení.



### 5.1.2. Opravárenské a údržbové centrum

Umístění opravárenského a údržbového centra je navrženo podle Návrhu funkčního a prostorového využití Letiště České Budějovice v zóně hangárové a stání letadel, kde se v současnosti nachází 14 původních úkrytů (tzv. úlů), z nichž jsou některé využívány ke komerčním účelům. Budova hangáru by byla situována mezi úly východně od odbavovací plochy APN M, venkovní stání letadel by bylo přímo napojeno na pojezdovou dráhu TWY T. Na obrázku 4 je zóna hangárová a stání letadel vyznačena modře a případné umístění centra je vyznačeno červeně.



Obrázek 4 – Umístění opravárenského a údržbového centra

Rozměry hangáru musí odpovídat rozměrům návrhového letadla, pro které bude určen. Parametry letiště umožňují provoz letadel kategorií A, B a C. Hangár bude tedy navržen pro obsluhu letounu nejvyšší možné kategorie, tzn. pro kategorii C (letadla s rozpětím křídel od 24 m až do, ale ne včetně 36 m a vnějším rozchodem kol hlavního podvozku od 6 m až do, ale ne včetně 9 m). Návrhovým letadlem bude tedy Airbus A 320 (rodina A 320 – A 318/A 319 / A 320 / A 321). Do rodiny A 320 patří všechna letadla z letadlového parku letecké společnosti Ural Airlines.

V opravárenském a údržbovém centru by se vykonávala lehká až střední údržba, jež se dělí na pravidelnou (př. předletová prohlídka, denní prohlídka, týdenní prohlídka, základní preventivní prohlídka, rozsáhlejší preventivní prohlídka) a na nepravidelnou (odstraňování závad a poruch vzniklých provozem letadla). Letecká společnost by tak nemusela na tuto

údržbu využívat služby smluvních partnerů v evropských zemích. V případě dalšího rozvoje spolupráce s leteckou společností by bylo možné zvažovat rozšíření technického zázemí o těžkou údržbu.

Otázku financování by bylo možné řešit dvěma způsoby, případný výběr varianty bude závislý na faktorech ovlivňujících spolupráci leteckého dopravce a letiště. První variantou je financování celého projektu letištěm a následný pronájem prostor i služeb letecké společnosti. Pro Letiště České Budějovice by tato možnost znamenala vysoké počáteční investiční výdaje s nejistotou návratnosti vložené investice a uzavření smlouvy s danou leteckou společností. Druhou variantou je zapojení letecké společnosti i do investiční fáze projektu formou podílového financování. Výhodou pro Letiště České Budějovice by byly nižší vstupní náklady a zájem smluvního přepravce o využívání kapacit, nevýhodou by byla určitá míra závislosti na smluvním partnerovi.

## **5.2. Analýza kooperace**

### **5.2.1. SWOT analýza kooperace**

SWOT analýza hodnotí vnitřní a vnější faktory ovlivňující úspěšnost organizace nebo konkrétního záměru. Název SWOT analýzy je odvozen od počátečních písmen anglických názvů jednotlivých faktorů:

- S – Strengths – silné stránky
- W – Weaknesses – slabé stránky
- O – Opportunities – příležitosti
- T – Threats – hrozby

V tomto případě bude SWOT analýza sloužit k zjištění silných a slabých stránek a případných příležitostí či hrozeb spolupráce mezi Letištěm České Budějovice a leteckou společností Ural Airlines.

#### ***Silné stránky***

- Spolupráce se stabilní leteckou společností
- Malá jazyková bariéra
- Pravidelné letecké spojení
- Zvýšení povědomí o Letišti České Budějovice
- Dobré výchozí předpoklady pro vybudování logistického centra.
- Vlastnictví dostatečného množství ploch a objektů pro komerční využití.
- Výhodná poloha letiště s minimální vzdáleností od centra Českých Budějovic

### ***Slabé stránky***

- Orientace na jediný podnikatelský subjekt.
- Certifikace letiště ve fázi přípravy
- Absence touroperátora zaměřeného na incoming do regionu
- Zaměření na východní klientelu
- Přetrvávající předsudky vůči Rusku
- Nevyvážený obraz Ruska v médiích
- Finanční náročnost projektu

### ***Příležitosti***

- Rozšíření nabídka pracovních míst
- Rozvoj infrastruktury letiště
- Rozvoj letecké dopravy na Letišti České Budějovice
- Rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji
- Přilákání nových zákazníků (cestující, letecké společnosti)
- Využití potenciálu areálu letiště v případě stavby údržbového a opravárenského centra
- Spolupráce se vzdělávacími subjekty (VŠTE, SOŠ strojní a elektrotechnická Velešín a další)

### ***Hrozby***

- Nestabilita kurzu ruské měny
- Ztráta ruského trhu
- Všeobecné zvyšování cenové úrovně leteckých služeb.
- Politická nestabilita
- Tlak konkurenčního prostředí
- Nedostatek financí na rozvoj
- Vytváření tlaku okolních obcí na omezení provozu letiště

### 5.2.2. PEST analýza kooperace

PEST analýza spočívá v ohodnocení vlivů faktorů globálního prostředí. PEST je akronym počátečních písmen faktorů:

- P – politické (politicko-právní)
- E – ekonomické
- S – sociální
- T – technologické

V tomto případě bude PEST analýza použita pro popsání vnějších faktorů, jež budou působit na Letiště České Budějovice spolupracující s leteckou společností Ural Airlines.

#### ***Politicko-právní faktory***

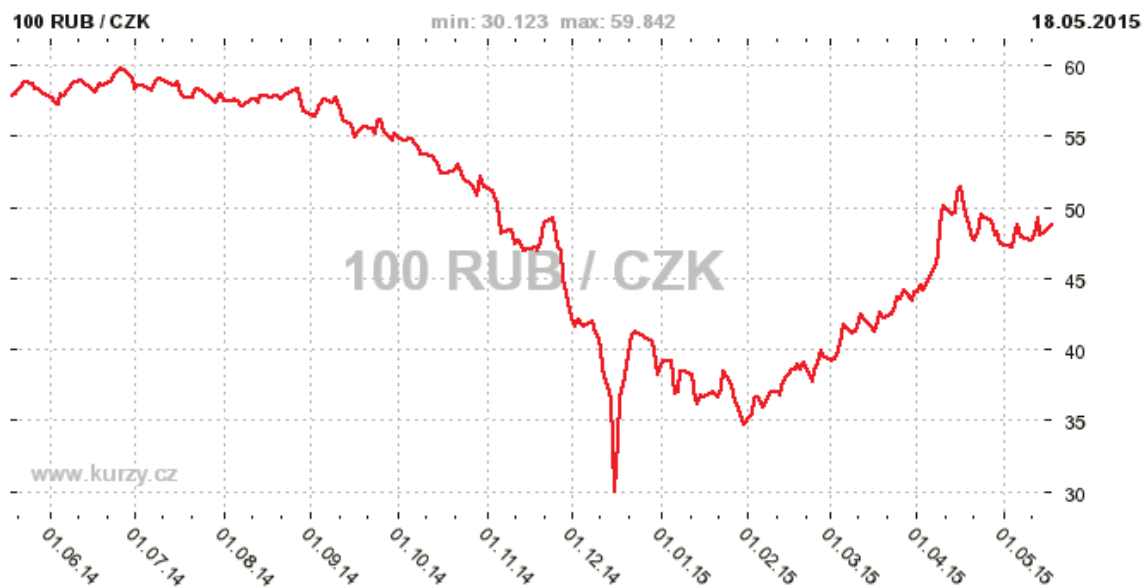
Jedním z hlavních politicko-právních faktorů, jenž by ovlivňoval spolupráci Letiště České Budějovice s leteckou společností Ural Airlines, je politická stabilita v obou zemích.

Vzhledem k tomu, že Jihočeský kraj a statutární město České Budějovice jsou vlastníky společnosti provozující letiště rovným dílem, ovlivňují političtí představitelé její další rozvoj a podpora spolupráce Letiště s ruskou leteckou společností není vzhledem k současné geopolitické situaci jednoznačná. Případná geopolitická nestabilita by mohla negativně ovlivnit nejen spolupráci se zahraničním partnerem, ale také další expanzi Letiště České Budějovice.

Výrazným pozitivem je, že právní normy a předpisy společnosti Ural Airlines jsou v souladu s českou a evropskou legislativou, neboť letecká společnost působí na českém trhu již dvacet let.

#### ***Ekonomické faktory***

Na rozvoj případné spolupráce Letiště České Budějovice s leteckou společností Ural Airlines má vliv celá řada ekonomických faktorů. Na prvním místě je to vývoj kurzu ruské měny vůči české koruně, euru i dolaru, který ovlivňuje nejen kupní sílu ruských turistů, ale i finanční toky mezi zúčastněnými společnostmi. Na obrázku 5 je zobrazen vývoj kurzu Rublu a Koruny české.



Obrázek 5 – Vývoj kurzu 100 RUB/CZK v období 1. 6. 2014 – 18. 5. 2015. (46)

Průměrný kurz za období 1. 6. 2014 – 18. 5. 2015: 100 RUB = 49.386 CZK

Dalším faktorem, jenž má vliv na leteckou dopravu, je cena leteckého paliva, která odráží vývoj ceny ropy na světových trzích a má přímý vliv na cenu letenek.

Leteckou přepravu rovněž ovlivňuje růst či pokles HDP, neboť je dokázáno, že poptávka po letecké dopravě za normálních okolností roste dvakrát rychleji než HDP v dané zemi, ale v případě ekonomických problémů poptávka stejně nebo ještě rychleji klesá. (1)

### **Sociální a demografické faktory**

Sociální a demografické faktory jsou dalším důležitým segmentem při posuzování vlivu externího prostředí na obě společnosti a jsou obvykle propojeny jak s politicko-právními faktory, tak i ekonomickými faktory, které z nich mnohdy vycházejí.

Pro získávání nových zákazníků je důležité, aby letecká společnost i letiště znaly faktory, které ovlivňují zájem o jejich služby. Je třeba počítat s tím, že turisté z Uralské oblasti mohou mít odlišné preference zájmových aktivit než turisté z jiných oblastí Ruska a požadavky se mohou lišit podle věku a dosaženého vzdělání.

### **Technologické faktory**

Leteckou dopravu neustále ovlivňují používané technologie, které se velice rychle mění a zdokonalují, vedou ke zkvalitňování poskytovaných služeb od bezpečnosti a pohodlnosti až po rychlost přepravy. Toto je třeba mít na paměti při možném budování nového opravárenského centra, stejně jako problém rychlého stárnutí používaných technologií a zařízení.

### 5.2.3. Analýza vztahu letiště a letecké společnosti

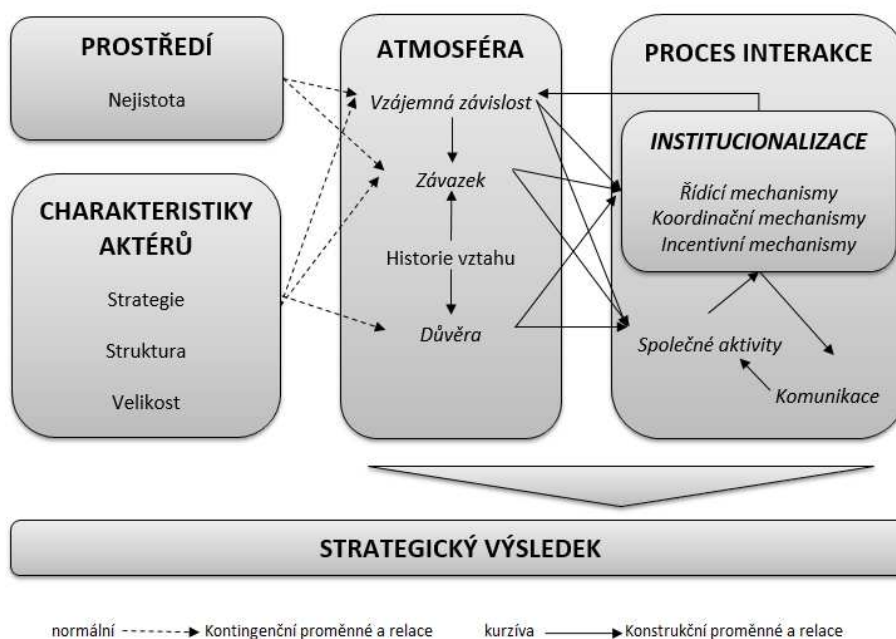
Model vztahu letiště – aerolinie, tak jak jej zavedli Goetsch a Albers, poskytuje pochopení příslušných prvků tohoto vztahu a nabízí pohled na jejich interakci. Model by měl být přínosný nejen jako diagnostický nástroj, který umožňuje analýzu stávajících vztahů, ale i jako nástroj pro rozvoj dalších postupů pro zlepšení vztahů na základě závislostí navržených v modelu. Grafické zpracování modelu je uvedeno na obrázku číslo 6.

Model se skládá ze čtyř skupin proměnných, které popisují a ovlivňují interakci mezi kupujícím a prodávajícím a definují strategický výsledek. (47)

- Prostředí, ve kterém se odehrává interakce,
- Aktéři, kteří jsou účastníky v procesu interakce
- Atmosféra, může být ovlivněna interakcí či může ovlivňovat interakci
- Proces interakce, zahrnuje krátkodobé aspekty vztahu, epizody, např. výměnu informací, produktů, služeb aj. a dlouhodobé aspekty vztahu, např. institucionalizaci a přizpůsobení

Dále jsou v modelu dva typy proměnných, které ovlivňují vzájemné vztahy:

- 1) Kontingenční proměnná – proměnné, jež jsou přítomné v procesu, ale nemohou být aktivně ovlivněny manažerským rozhodnutím
- 2) Konstruktivní proměnná – proměnné, které mohou být přímo ovlivněny manažerským rozhodnutím, a tak nabízejí možnost ovlivňovat povahu vztahu.



Obrázek 6 – Model vztahu letiště a letecké společnosti (47)

## **Prostředí**

Sdružení letiště a leteckého dopravce je stejně jako každá jiná firma obklopeno prostředím, které kladným či negativním způsobem na toto společenství působí a ovlivňuje jeho chování. Prostředí tvoří mnoho faktorů, jež jsou často vzájemně závislé a prolínají se. Prostředí je charakterizováno značným stupněm nejistoty a dynamičností. Ve vysoce nejistém prostředí se potenciální partneři nechtějí zapojit do dlouhodobých vztahů, na druhou stranu stávající vztahy nabývají na hodnotě. Partneři v dlouhodobých vztazích mají tendenci vyžadovat a spoléhat se na specifické investice nebo na jiná opatření k ochraně před oportunistickým chováním.

## **Charakteristiky aktérů**

Hlavní charakteristiky aktérů, tj. letiště a leteckého dopravce, jsou velikost, struktura a strategie.

### *Velikost*

Obecně je známo, že větší firma má silnější vyjednávací sílu než malá firma, ale ve vztahu letiště – aerolinie toto nemusí platit automaticky, nicméně velikost organizace tento vztah ovlivňuje.

Na jednu stranu mají velká letiště lepší pozici při vyjednávání než malá letiště. Velikost letiště napovídá, že má rozsáhlou a ekonomicky silnou spádovou oblast, která je proto vyhledávána leteckými společnostmi, totéž platí i pro aerolinie, které si mohou prakticky diktovat podmínky regionálním letišťům (např. Ryanair a Frankfurt Hahn).

### *Struktura*

Za strukturální rysy lze považovat různorodost zákaznického portfolia letiště, jež je důležitým ukazatelem jeho aktuální vyjednávací pozice vůči jakékoli letecké společnosti. Pokud na hubovém letišti dominuje jedna letecká společnost, je zde vysoká míra závislosti letiště na této aerolinii. V tomto případě velikost letiště není spolehlivým ukazatelem vztahu mezi aktéry.

### *Strategie*

Strategie aktérů (letiště a leteckého dopravce) má významný dopad na jejich vztah. U obou aktérů lze rozlišit základní obchodní modely nebo strategie. Letiště jsou rozříděna na hlavní hubová letiště, sekundární huby a regionální letiště, zatímco obchodní modely leteckých společností je možné kategorizovat na klasické (síťové) dopravce, nízkonákladové dopravce.

Poptávka po letištních službách se výrazně liší u klasických a nízkonákladových dopravců, klasický dopravce vyžaduje vyšší úroveň a větší rozsah služeb, to vede k těsnějšímu spojení mezi klasickým dopravcem a letištěm. Protože kvalita služeb má větší význam pro klasického dopravce než pro nízkonákladového, vede to ke zvýšení míry závazku mezi klasickým dopravcem a letištěm. Navíc nízkonákladoví dopravci jsou flexibilnější ve výběru letiště, protože obvykle provozují pro ně ekonomicky výhodné linky systémem point-to-point, zatímco klasičtí dopravci provozují složitější systém linek hub-and-spoke s navazujícími lety. Z toho vyplývá, že klasičtí dopravci jsou méně pružní při výměně partnerského letiště. Tato skutečnost má přímý vliv na míru vzájemné závislosti mezi aktéry.

Míra vzájemné závislosti je ovlivněna intenzitou využití příslušného letiště. Letiště s nízkými provozními výkony je silně závislé na provozu leteckých společností, kdežto vytížená letiště mají silnější vyjednávací pozici.

## **Atmosféra**

Atmosféra je popisována pomocí vzájemné závislosti, historie vztahu, závazku a důvěry.

### *Vzájemná závislost*

Vzájemná závislost popisuje bilaterální závislosti nebo podobu reciprocity. Vzhledem k tomu, že závislost je dvoustranná, existuje možnost odvetných opatření v případě, že jedna strana nedodrží podmínky vzájemné spolupráce, což snižuje riziko oportunistického chování.

Stálost vztahu a spolupráce, pokud jeden aktér neopustí společenství, je prostředkem k budování vzájemné důvěry a dodržování závazku mezi partnery, to může vést obě strany k rozšíření svých aktivit v rámci spolupráce.

Vzájemná závislost proto snižuje rizika a podporuje spolupráci a tedy pozitivně souvisí s rozsahem a působností spolupráce (společné aktivity). Na druhou stranu vzájemná závislost může mít i negativní dopad, kdy činnosti jednoho aktéra, nezbytné pro úspěšný provoz organizace, mohou brzdit aktivity druhého aktéra.

Vzájemná závislost mezi letištěm a leteckou společností je odražena v institucionalizaci jejich vztahu, tj. ve správní struktuře. Míra vzájemné závislosti mezi dvěma organizacemi zapojuje do řízení vyšší hierarchické úrovně obou organizací a lze očekávat aplikaci složitějších způsobů koordinace (příležitostná komunikace mezi partnery se posune na formální úroveň, jako jsou projektové týmy, standardizace, supervize).



Institucionalizace je tvořena řídicími mechanismy, koordinačními mechanismy a doplňkovými incentívními mechanismy. Důležitou kategorií incentívních mechanismů ve vztahu jsou specifické investice.

V letectví se vyskytují různé formy specifických investic na obou stranách. Letiště může přizpůsobit svou infrastrukturu potřebám dopravce a naopak aerolinie mohou do svých strategických rozhodnutí zahrnout letiště. Třetí variantou je společné rozhodování a rozdělení nákladů mezi oba aktéry a tak vytvoření vzájemné závislosti. To je případ Letiště Mnichov a Lufthansy, jež se podílely na rozhodovacích procesech a spolufinancovaly výstavbu nového terminálu.

Dalším příkladem incentívního mechanismu je návrh konkrétních systémů plateb a odměňování (př. slevy letištních poplatků), autoři modelu však zdůrazňují, že tento systém je neúčinnější v rovnovážném vztahu.

#### *Historie vztahu*

Historie vztahu je další důležitou proměnnou v modelu. Je nezbytné rozlišovat předchozí zkušenosti a délku trvání vzájemného vztahu. Zatímco předchozí zkušenosti, například úspěšné společné projekty, zvyšují snahu o rozšíření spolupráce, délka trvání vztahu zvyšuje míru důvěry. Historie vztahu zároveň ovlivňuje úroveň závazku.

#### *Závazek*

Závazek popisuje touhu pokračovat ve vztahu a pracovat na jeho stabilitě a měl by pozitivně ovlivňovat budoucí společné činnosti (kooperaci). Výhodou závazku je snížení míry nejistoty a je obvykle demonstrován pomocí dlouhodobých smluv mezi aktéry. Budoucí interakce poskytuje příležitost odměnit pozitivní chování a potrestat negativní chování.

Letecké společnosti těží z extrapolace současných podmínek (např. týkajících se letištních poplatků) a letiště zajistí investice do infrastruktury, aby splňovala požadavky provozu. Závazek je odrážen ve vyšší úrovni institucionalizace vztahu.

#### *Důvěra*

Důvěra je ochota spolehnout se na druhé a víra, že se obchodní partner bude chovat v zájmu vztahu, a tedy významně usnadní společné aktivity. Vztah mezi důvěrou a společnými aktivitami může být pozitivní (důvěra jako motivace pro zvýšení úrovně společných aktivit) i negativní (důvěra vede ke vzájemnému očekávání, že partner bude jednat v zájmu druhé strany a tak jedna či druhá strana polevuje v průběžném monitorování situace).

Důvěra ovlivňuje i vztah letiště a leteckého dopravce. Na letištích s několika leteckými společnostmi s podobnými strategiemi a velikostí se důvěra stává rozhodující proměnnou, vzhledem ke společným činnostem letiště a aerolinií. V tomto případě mohou být vyměňované informace velmi cenné i pro další dopravce na tomtéž letišti.

### **Proces interakce**

Jak bylo uvedeno výše, institucionalizaci tvoří kooperační, řídicí a incentivní mechanismy.

Kapitálová účast je prostředkem řídicích a incentivních mechanismů v meziorganizačních vztazích. Aktéři tak rozhodují o společné věci většinou podle velikostí svých podílů, které jsou ideální mírou určující vliv na rozhodování a strategie. Na jedné straně značí kapitálová účast závazek vůči druhému partnerovi. Na druhé straně zapojení vlastního kapitálu zvyšuje úroveň závazku a rozhodovací pravomoci mezi aktéry. Vzájemná kapitálová účast kladně ovlivňuje vzájemnou závislost.

Úroveň spolupráce nebo společných aktivit je další proměnnou v procesu interakce mezi aktéry. Společné aktivity mohou zahrnovat například společné plánování a prognózy, společné rozhodování nebo společné financování projektů. Se zvyšujícím počtem společných aktivit, budou koordinační mechanismy aplikované ve vztahu sofistikovanější a se zvětšujícím rozsahem společně vykonaných aktivit budou důmyslnější i řídicí mechanismy. Důležitým nástrojem spolupráce je komunikace mezi aktéry. Stupeň institucionalizace a komunikace se zvyšuje spolu s rostoucím počtem společných aktivit.

### **Strategický výsledek**

Oba aktéři, letiště a letecký dopravce, vstupují do vzájemného obchodního vztahu především pro svůj vlastní prospěch, nicméně tento vztah může oběma organizacím přinést dodatečné výhody a strategie, z kterých budou profitovat obě strany. Úspěch obchodního vztahu je možné hodnotit podle dosažených zisků, nejedná se o součet individuálních výnosů obou stran, ale o finanční výsledky, které obě společnosti dosáhli společným úsilím a vloženými investicemi do společných projektů.

## **Analýza vztahu Letiště České Budějovice a Ural Airlines**

Model vztahu letiště a letecké společnosti, jak byl popsán výše, je nyní využit ke stanovení závislostí ve vztahu v případě Letiště České Budějovice a letecké společnosti Ural Airlines. Ačkoliv není možné tento model použít jako diagnostický nástroj pro analýzu současného vztahu, pro který byl navržen, bude použit pro analýzu vztahu, jež v tuto chvíli ještě neexistuje. Model však může být užitečným nástrojem k uvedení závislostí v budoucím vztahu, tyto závislosti mohou přispět k rozvoji vztahu s leteckou společností, tak aby byl vztah efektivní.

### **Prostředí**

Prostředí má zásadní vliv na budoucí vztahy Letiště České Budějovice a letecké společnosti Ural Airlines. V důsledku nejistoty prostředí je možné, že se obě společnosti nebudou chtít zapojit do dlouhodobého vztahu.

Na prostředí tohoto vztahu má v současnosti vliv mnoho faktorů, např. ekonomické (vývoj kurzu české a ruské měny), politické (politická nestabilita), a technologické (současná infrastruktura letiště).

Konkurenční prostředí má také velký význam, neboť pod jeho tlakem dopravní firmy usilují o snižování vlastních nákladů, snaží se zkvalitňovat poskytované služby a diferenciovat v poskytování služeb. Hlavním přímým konkurentem Letiště České Budějovice je Letiště Praha, kam je soustředěna většina letů do a z České republiky. Dalšími konkurenty jsou Letiště Karlovy Vary a Letiště Pardubice, jež jsou zaměřeny na stejný zákaznický segment jako Letiště České Budějovice v případě navázání spolupráce s ruskou leteckou společností Ural Airlines.

### **Charakteristiky aktérů**

Letiště České Budějovice se chce stát plnohodnotným regionálním letištěm s cílem odbavit přibližně 80 000 cestujících ročně. Jak bylo uvedeno výše, malá letiště mají horší vyjednávací pozici, na druhou stranu letiště České Budějovice má velkou spádovou oblast, jež se stává stále vyhledávanější ruskou klientelou.

Letecká společnost Ural Airlines je jeden z nejsilnějších ruských klasických (síťových) dopravců, na českobudějovickém letišti by tak společnost měla silnou vyjednávací pozici, protože by se prozatím jednalo o jedinou společnost provozující pravidelné linky z Letiště České Budějovice.

Pokud by letiště navázalo spolupráci s takto silným partnerem, zvýšila by se jeho vyjednávací síla v případě navazování spolupráce s dalšími leteckými společnostmi.

### **Atmosféra**

Vzájemnou závislost ovlivňují finanční vazby letiště a letecké společnosti, v případě zahájení spolupráce by letiště pravděpodobně poskytlo v rámci incentivních mechanismů nejen slevu z letištních poplatků, ale i další zahajovací incentivy (např. marketingovou podporu), podobně jako ostatní česká letiště. V případě stavby a následného provozu opravárenského centra by se zvýšila míra vzájemné závislosti, která by byla ovlivněna přístupem obou společností k financování projektu.

V současné době však mezi letištěm České Budějovice a leteckou společností Ural Airlines neexistuje vzájemná závislost, neboť prozatím není navázán obchodní vztah mezi letištěm a aeroliniemi.

Protože obě společnosti dosud ještě nespolupracovaly, není k dispozici ani jejich společná historie vztahu.

Míra závazku a důvěry mezi oběma subjekty bude záviset na dlouhodobých smlouvách mezi oběma stranami. Přestože dlouhodobé smlouvy snižují míru nejistoty, klesá kvůli nejistotě prostředí, jak bylo uvedeno výše, ochota aktérů zapojit se do tohoto dlouhodobého vztahu. Míra závazku je posílána i společnými aktivitami, aktuálně neprobíhají společné aktivity mezi letištěm České Budějovice a Ural Airlines, možnost budoucí spolupráce ale existuje.

### **Interakční proces**

Úroveň interakce mezi oběma aktéry bude záviset na společných aktivitách (spolupráci) Letiště České Budějovice a Ural Airlines. Jak již bylo uvedeno, žádná taková spolupráce v tuto chvíli zatím neprobíhá. V případě jakékoliv společné aktivity letiště s leteckou společností by se zvýšil stupeň interakce, institucionalizace a komunikace. Aby mohly být uskutečněny společné aktivity, bylo by zapotřebí komplexních mechanismů, je tedy pravděpodobné, že by byly stanoveny projektové týmy se členy obou aktérů. Díky tomu by se zvýšila důvěra a závazek mezi letištěm a leteckou společností.

### **Strategický výsledek**

Jak model vztahu letiště a letecké společnosti naznačuje, vzájemná závislost aktérů může přinášet výhody oběma stranám. Strategický výsledek ze vztahu letiště České Budějovice a Ural Airlines bude definován pomocí závislostí a interakcí, jež byly popsány výše.

## ZÁVĚR

Cílem mé diplomové práce byl návrh možné spolupráce Letiště České Budějovice s vybranou leteckou společností a analýza případné spolupráce. Diplomová práce byla zaměřena na ruskou leteckou společnost Ural Airlines, neboť byly podniknuty první kroky na regionální úrovni vedoucí k případné spolupráci s touto společností.

V úvodní kapitole je popsána mezinárodní legislativa tvořena na multilaterální či na bilaterální vládní úrovni a regulace letecké dopravy, jež má velký vliv na spolupráci mezi společnostmi působícími v leteckém sektoru. Následují charakteristiky Letiště České Budějovice a letecké společnosti Ural Airlines.

V kapitole věnované možnostem kooperace jsem se snažila vystihnout důvody, kvůli nimž by Letiště a letecká společnost mohly spolupracovat. Patří mezi ně smlouva o spolupráci mezi vládou Sverdlovské oblasti a Jihočeským krajem, nízké letištní poplatky, strategická poloha Letiště nejen v regionu, ale i vzhledem k zahraničí a rozvoj cestovního ruchu v Jihočeském kraji. Zahájení případné spolupráce se předpokládá po dokončení modernizace a následné certifikace Letiště, letecká společnost by měla mít k dispozici moderní a plnohodnotné zázemí, které bude moci konkurovat českým regionálním letištím.

V závěrečné části jsem nabídla možné návrhy spolupráce a případnou spolupráci analyzovala. Vytvořila jsem incentivní program, který zahrnuje motivační letištní poplatky a marketingovou podporu letecké společnosti ze strany Letiště. Přistávací poplatky jsou navrženy tak, že výše slevy závisí nejen na počtu frekvencí za měsíc. Výše poplatku za využití letiště cestujícím je v současné době již velmi výhodná v porovnání s poplatky na ostatních regionálních letištích i při aplikaci jejich incentivních programů, z tohoto důvodu jsem navrhla slevu ve výši 5 % z plné ceny.

Marketingová podpora zahrnuje především propagační aktivity na prezentaci letecké společnosti a nového leteckého spojení. Výše finančního příspěvku je navržena na 10 % z plné ceny letištní taxy a závisela by na celkovém počtu odlétávajících cestujících na daném leteckém spojení.

Další návrh spolupráce zahrnuje plán na vybudování nového údržbového a opravárenského centra. Opravárenské a údržbové centrum by bylo umístěné v zóně hangárové a stání letadel (obrázek 6) a jeho návrh by vycházel z požadavku oprav a údržby letadel kategorie C, zejména by se jednalo o letouny z rodiny A 320. V centru by byla prováděna lehká až střední údržba, v případě dalšího rozvoje s leteckou společností by bylo možné zvažovat rozšíření technického zázemí o těžkou údržbu. Pro leteckou společnost Ural Airlines by tato možnost spolupráce znamenala, že by v Evropě nemusela

využívat služby smluvních partnerů, ale měla k dispozici vlastní zázemí, což by mohlo usnadnit expanzi letecké společnosti do dalších evropských zemí. Otázku financování celého projektu by bylo možno řešit dvěma způsoby, buď by Letiště bylo jediným investorem a následně centrum pronajalo letecké společnosti, anebo by se letecká společnost zapojila již do investiční fáze formou podílového financování. Oba tyto způsoby financování mají jak svá pozitiva, tak i negativa.

Pro rozbor případné spolupráce byly využity 3 metody: SWOT analýza, PEST analýza a model vztahu letiště a leteckého dopravce.

SWOT analýza umožnila identifikaci silných a slabých stránek možné spolupráce a potenciální příležitosti či hrozby, které by spolupráce přinesla. Hlavní silnou stránkou případné spolupráce je získání silného a stabilního partnera pro Letiště České Budějovice a pravidelné letecké spojení, které není dosud nabízeno, došlo by také ke zvýšení povědomí o Letišti České Budějovice. Hlavní slabou stránkou spolupráce je zaměření na jednu klientelu, na které by bylo Letiště závislé, neboť by mohla nastat obdobná situace jako na Letišti Pardubice a na Letišti Karlovy Vary, a to že při poklesu zájmu bude mít Letiště problém vyplnit prázdné kapacity.

PEST analýza pomohla identifikovat faktory vnějšího prostředí, které by mohly případnou spolupráci ovlivnit. Na spolupráci by mohla mít vliv politická nestabilita v obou zemích, vývoj kurzu ruské měny, cena ropy, změna HDP, různé preference cestujících či zdokonalování nebo naopak zastarávání technologií.

Na závěr byl popsán případný vztah mezi letištěm a leteckou společností na základě modelu vztahu letiště a letecké společnosti, jehož autory jsou Goetsch a Albers, z něhož vyplývá, že prostředí, v němž obě společnosti působí, ovlivňuje velkou měrou míru úspěšnosti vzájemné spolupráce. Rovněž finanční vazby budou významným faktorem působícím na vzájemnou závislost letiště a leteckého dopravce. Pokud se obě společnosti rozhodnou uzavřít dlouhodobou smlouvu, ovlivní to míru závazku a jejich vzájemnou důvěru. Úroveň interakce bude záviset na společných aktivitách a strategický výsledek bude definován interakčním procesem a vzájemnou závislostí.

Věřím, že mnou navrhnutá varianta případné spolupráce s konkrétní společností Ural Airlines, by mohla být zobecněna a mohla se stát jedním z podkladů při tvorbě materiálů vedoucích k přípravě vzájemné spolupráce Letiště České Budějovice a jakékoliv letecké společnosti.

## Seznam použité literatury

- (1) PRUŠA Jiří, kolektiv. *Svět letecké dopravy*. Praha : Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007. 978-80-239-9206-9.
- (2) ŽIHLA Zdeněk, kolektiv. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno : Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2010. 978-80-7204-677-5.
- (3) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Předpisy řady L. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 2006. [Cit:2015-05-25] Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_letecka/N%C3%A1rodní\\_a\\_mezinárodní\\_dohody\\_umluvy\\_a\\_předpisy/předpisy\\_řady\\_l.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/N%C3%A1rodní_a_mezinárodní_dohody_umluvy_a_předpisy/předpisy_řady_l.htm).
- (4) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR Seznam leteckých dohod.doc. *seznam\_dvoustranných\_let\_dohod\_kveten\_2015.pdf*. [Online] 22. duben 2015. [Cit:2015-05-25] Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5C70C5D0-3124-4E55-8C79-4C81DD298963/0/seznam\\_dvoustrannych\\_let\\_dohod\\_kveten\\_2015.pdf](http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/5C70C5D0-3124-4E55-8C79-4C81DD298963/0/seznam_dvoustrannych_let_dohod_kveten_2015.pdf).
- (5) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Mezinárodní smlouvy. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 30. leden 2015 [Cit:2015-05-25] Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Mezinarodni\\_smlouvy/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Mezinarodni_smlouvy/).
- (6) Předpis č. 10/1967 Sb. *Vyhláška ministra zahraničních věcí o Dohodě mezi vládou Československé socialistické republiky a vládou Svazu sovětských socialistických republik o letecké dopravě - Aktuální znění*. [Online] AION CS, 2010-2015. [Cit:2015-05-25] Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1967-10>.
- (7) ČTK. Od března 2015 skončí monopol ČSA a Aeroflotu na lety do Moskvy. *Ministerstvo dopravy*. [Online] 9. září 2014. [Cit:2015-02-15] Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Media/Resort+dopravy+v+%C4%8CTK/Od\\_brezna\\_2015\\_skonci\\_monopol\\_CSA\\_a\\_Aero%C3%ADflotu\\_na\\_lety\\_do\\_Ruska.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Resort+dopravy+v+%C4%8CTK/Od_brezna_2015_skonci_monopol_CSA_a_Aero%C3%ADflotu_na_lety_do_Ruska.htm).
- (8) BLAŽEJ, Ján. V Praze končí monopol ČSA a Aeroflotu. *Trend.sk*. [Online] 3. březen 2015. [Cit: 2015-04-12] Dostupné z: <http://www.etrend.sk/relax/v-prahe-konci-monopol-csa-a-aeroflotu.html>.
- (9) DELOITTE. *Marketingová strategie Letiště České Budějovice*. [Dokument] 2009.
- (10) Modernizace. *Letiště České Budějovice*. [Online] [Cit: 2015-04-12] Dostupné z: [http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art\\_id=34&lang=](http://www.airport-cb.cz/index.php?art=page&art_id=34&lang=).
- (11) RED. Letiště České Budějovice. *DEVELOPMENT NEWS*. 2015, roč. 17. č. 4.
- (12) Aktuality. *Letiště České Budějovice LKCS*. [Online] [Cit: 2015-05-10] Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz/cz/news/1/aktuality.html>.
- (13) Technické info. *Letiště České Budějovice*. [Online] [Cit: 2015-04-12] Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz/cz/page/12/technicke-info.html>.
- (14) Statistika letišť. *Letiště České Budějovice LKCS*. [Online] [Cit: 2015-05-20] Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz/cz/page/33/statistika-letiste.html>.

- (15) Poplatky. *Letiště České Budějovice LKCS*. [Online] [Cit: 2015-05-10] Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz/cz/page/14/poplatky.html>.
- (16) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Seznam letišť. *Ministerstvo dopravy*. [Online] [Cit: 2015-03-18] Dostupné z: [http://www.mdcr.cz/cs/Letecka\\_doprava/letiste/seznam\\_letist/](http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/letiste/seznam_letist/).
- (17) Letní letový řád přináší řadu novinek . *Letiště Václava Havla, Praha*. [Online] [Cit: 2015-04-28] Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/aktuality/aktuality/letni-letovy-rad-prinasi-radu-novinek/>.
- (18) Airport facts. *Vaclav Havel Airport Prague, Ruzyne*. [Online] [Cit: 2015-04-28] Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/airport-facts-prague/>.
- (19) Prague Airport Traffic Report. *Vaclav Havel Airport Prague, Ruzyne*. [Online] [Cit: 2015-03-28] Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/>.
- (20) Airport charges. *Vaclav Havel Airport Prague, Ruzyne*. [Online] [Cit: 2015-03-28] Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/charges-and-incentives/airport-charges/>.
- (21) Statistika. *Letiště Brno, mezinárodní letiště Brno Tuřany - Česká republika*. [Online] [Cit: 2015-03-28] Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/>.
- (22) AIP - Aeronautical Information Publication (AIS ANS C.R.). *Letecká informační příručka*. [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: [http://lis.rlp.cz/ais\\_data/www\\_main\\_control/frm\\_cz\\_aip.htm](http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm).
- (23) Statistics. *Blue Danube Airport Linz*. [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.flughafen-linz.at/www/cm/en/company/facts/statistics.html>.
- (24) Civil Airfield Regulations. *Blue Danube Airport Linz*. [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.flughafen-linz.at/www/cm/en/company/facts/zfbo.html>.
- (25) Letiště Karlovy Vary: Statistika výkonů. *Letiště Karlovy Vary*. [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>.
- (26) Karlovarskému letišti ubylo od loňska 50 % cestujících. *Regiony - ČT24 - Česká televize*. [Online] 3. březen 2015. [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/305810-karlovarskemu-letisti-ubylo-od-lonska-50-cestujicich/>.
- (27) Letišťím v Karlových Varech a Pardubicích ubývají pasažéři. *Regiony - ČT24 - Česká televize*. [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/299835-letistim-v-karlovych-varech-a-pardubicich-ubyvaji-pasazeri/>.
- (28) Statistika. *East Bohemian Airport a.s.* [Online] [Cit: 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.airport-pardubice.cz/statistiky>.
- (29) About Us. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-02] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/en/passengers-info/about/>.



- (30) Ural'skiye avialinii. *Vikipediya*. [Online] [Cit: 2015-04-06] Dostupné z: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Уральские\\_авиалинии](https://ru.wikipedia.org/wiki/Уральские_авиалинии).
- (31) Aircraft fleet. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-06] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/en/passengers-info/about/fleet/>.
- (32) News of company: URAL AIRLINES OPENS NEW TECHNICS. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-02] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/en/good-info/news-and-press-releases/ural-airlines-opens-new-technics/>.
- (33) Aviability na populyarnyye napravleniya. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-04] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/aviability/>.
- (34) Aviakompanii-partnery. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-02] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/passengers-info/about/interline-partners/>.
- (35) Godovyye otchety. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-06] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/content/otchet.pdf>.
- (36) "Ural Airlines" Carried More Than 5 Million Passengers. *Ural Airlines*. [Online] © JSC «Ural Airlines», 2013-2015 [Cit: 2015-04-06] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/en/good-info/news-and-press-releases/ural-airlines-carried-more-than-5-million-passengers/>.
- (37) Ural Airlines net profit up 171% in 2014. *CAPA - Centre for Aviation*. [Online] [Cit: 2015-04-10] Dostupné z: <http://centreforaviation.com/news/-----2014-434159>.
- (38) The 20th Anniversary of "Ural Airlines" Flights to Prague. *Ural Airlines*. [Online] [Cit: 2015-05-03] Dostupné z: <http://www.uralairlines.ru/en/good-info/news-and-press-releases/the-20th-anniversary-of-ural-airlines-flights-to-prague/>.
- (39) KHAN, Naseer. Analysis of Airport and Airline Relationship - 5130272a787ca.pdf. *Airport Council International*. [Online] 7. prosinec 2012. [Cit: 2015-05-07] Dostupné z: <http://aci-asiapac.aero/upload/page/822/photo/5130272a787ca.pdf>.
- (40) OUM Tae H., FU Xiaowen. Impacts of Airports on Airline Competition: Focus on Airport Performance and Airport-Airline Vertical Relations. *International Transport Forum*. [Online] Zář 2008. [Cit: 2015-05-07] Dostupné z: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200817.pdf>.
- (41) JIHOČESKÝ KRAJ. Kraj pomohl otevřít dveře jihočeským firmám ve Sverdlovské oblasti. *Jihočeský kraj*. [Online] 10. únor 2014. [Cit: 2015-05-15] Dostupné z: [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id\\_v\]=1&par\[lang\]=CS&par\[akt\]=4398](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1&par[lang]=CS&par[akt]=4398).
- (42) KANCELÁŘ HEJTMANA. Zastupitelstvo Jihočeského kraje - Návrh usnesení. *Jihočeský kraj*. [Online] 26. červen 2014. [Cit: 2015-05-15] Dostupné z: [http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&sqi=2&ved=0CD4QFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.kraj-jihocesky.cz%2Fusneseni\\_files%2FZastupitelstvo%2F2014-06-26%2FNavrhy%2F295-ZK-](http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&sqi=2&ved=0CD4QFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.kraj-jihocesky.cz%2Fusneseni_files%2FZastupitelstvo%2F2014-06-26%2FNavrhy%2F295-ZK-)

14.doc&ei=5chlVbfuD8zSU6ucg8AJ&usg=AFQjCNGpQnEC01EK\_YwVplt3Plyuil  
cNj.

- (43) Doprava. *Letiště České Budějovice LKCS*. [Online] [Cit: 2015-02-15] Dostupné z: <http://www.airport-cb.cz/cz/page/8/doprava.html>.
- (44) STEM/MARK. Jak nás vnímají Rusové. *Databáze výzkumů a analýz agentury CzechTourism*. [Online] 13. leden 2012. [Cit: 2015-05-20] Dostupné z: <http://vzkumy.czechtourism.cz/631/jak-nas-vnimaji-rusove>.
- (45) Zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. Sbírka zákonů České republiky. 2014. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>.
- (46) Česká národní banka. Graf RUB / Kč, ČNB, grafy kurzů měn. *kurzy*. [Online] [Cit: 2015-05-18] Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/kurzy-men/grafy/CZK-RUB/>.
- (47) GOETSCH, Bjoern a ALBERS, Sascha. Towards a model of airport-airline interaction. [Online] 2007. [Cit: 2015-05-20] Dostupné z: [http://www.researchgate.net/profile/Sascha\\_Albers/publication/267819272\\_TOWARDS\\_A\\_MODEL\\_OF\\_AIRPORT-AIRLINE\\_INTERACTION/links/546b38880cf2f5eb18091529.pdf](http://www.researchgate.net/profile/Sascha_Albers/publication/267819272_TOWARDS_A_MODEL_OF_AIRPORT-AIRLINE_INTERACTION/links/546b38880cf2f5eb18091529.pdf).

## Seznam grafů

- Graf 1 Počet pohybů v období 2006 – duben 2015 (14)
- Graf 2 Sleva z přistávacích poplatků v závislosti na počtu frekvencí v časovém horizontu 5 let
- Graf 3 Porovnání poplatků za použití letiště cestujícím

## Seznam obrázků

- Obrázek 1 Situační plán letiště (13)
- Obrázek 2 Spádová oblast letiště České Budějovice (9)
- Obrázek 3 Poloha Letiště České Budějovice vzhledem k nejbližším českým i zahraničním mezinárodním letištím (9)
- Obrázek 4 Umístění opravárenského a údržbového centra
- Obrázek 5 Vývoj kurzu 100 RUB/CZK v období 1. 6. 2014 – 18. 5. 2015. (46)
- Obrázek 6 Model vztahu letiště a letecké společnosti (47)

## Seznam tabulek

Tabulka 1	Časový harmonogram modernizace (10) (11)
Tabulka 2	Fyzikální vlastnosti RWY (13)
Tabulka 3	Letištní poplatky (15)
Tabulka 4	Statistiky provozu letiště Praha (19)
Tabulka 5	Letištní poplatky Letiště Praha (20)
Tabulka 6	Statistiky provozu letiště Brno (21)
Tabulka 7	Letištní poplatky Letiště Brno (22)
Tabulka 8	Statistiky provozu letiště Linz (23)
Tabulka 9	Letištní poplatky Letiště Linz (24)
Tabulka 10	Statistiky provozu letiště Karlovy Vary (25)
Tabulka 11	Letištní poplatky Letiště Karlovy Vary (22)
Tabulka 12	Statistiky provozu letiště Pardubice (28)
Tabulka 13	Letištní poplatky Letiště Pardubice (22)
Tabulka 14	Základní parametry letišť LKPD, LKKV a LKCS
Tabulka 15	Základní informace o letecké společnosti (29) (30)
Tabulka 16	Technická specifikace letadlového parku společnosti Ural Airlines (31)
Tabulka 17	Přepravní výkony (30)
Tabulka 18	Finanční výsledky 2014 (37)
Tabulka 19	Porovnání letištních poplatků
Tabulka 20	Přehled dojezdových vzdáleností – Služby, vzdělání, průmysl (43)
Tabulka 21	Přehled dojezdových vzdáleností – Města a památky