



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Klára Táboříková

VÝZKUM ZAMĚSTNANOSTI V LETECKÉ DOPRAVĚ
V ČR

Diplomová práce

2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K621Ústav letecké dopravy

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Klára Táboříková

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě v ČR**

Název tématu (anglicky): Research of the Employment in Air transport in the Czech Republic

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte následujícími pokyny:

- Letecké podniky v ČR, výběr konkrétní skupiny/skupin pro výzkum
- Teorie zaměstnanosti v letectví, ekonomický význam pro stát
- Identifikace dat potřebných pro výzkum a jejich zdrojů
- Rešerše použitelných metod, výběr, aplikace vybrané metody
- Zhodnocení zaměstnanosti v letectví ČR, výsledky výzkumu, omezení výzkumu, možnosti pokračování



- 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: DG MOVE EU: Study on employment and working conditions in air transport and airports, 2015
ATAG: Aviation benefits beyond borders, 2016
PricewaterhouseCoopers: Contribution of General Aviation to the US Economy in 2013

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eva Endrizalová, Ph.D.**
doc. Ing. Helena Bínová, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce: **27. července 2018**
(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: **2. prosince 2019**
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. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy



doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Klára Táboříková
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....18. června 2019

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí mé diplomové práce doc. Ing. Heleně Bínové, Ph.D., za příkladné vedení, rady, vstřícnost a ochotu vůči mé osobě při psaní této diplomové práce.

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 řádný důvod proti užití 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 dne 2.12.2019


.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
Fakulta dopravní

VÝZKUM ZAMĚSTNANOSTI V LETECKÉ DOPRAVĚ V ČR

diplomová práce
prosinec 2019
Bc. Klára Táboříková

ABSTRAKT

Předmětem diplomové práce „Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě v ČR“ je analyzovat zaměstnanost v sektoru letectví s důrazem na její přínos pro Českou republiku. V souvislosti se zaměstnaností se tato diplomová práce zabývá postavením letecké dopravy vůči odvětví dopravy a celému trhu v České republice.

ABSTRACT

The subject of the diploma thesis „Research of the Employment in Air transport in the Czech Republic“ is to analyze employment in the aviation with an emphasis on its contribution to the Czech Republic. In the context of employment, this thesis deals with the position of air transport in relation to the transport industry and the whole market in the Czech Republic.

KLÍČOVÁ SLOVA

Zaměstnanost, počet zaměstnanců, letectví, přínos, ziskovost, efektivita.

KEY WORDS

Employment, number of employees, aviation, contribution, profitability, efficiency.

Obsah

1. ÚVOD	7
2. LETECKÉ PODNIKY V ČR, VÝBĚR KONKRÉTNÍ SKUPINY/SKUPIN PRO VÝZKUM.....	9
2.1. POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ATS	10
2.2. LETIŠTĚ	11
2.3. LETECKÉ ŠKOLY	13
2.4. LETECKÉ SPOLEČNOSTI	15
2.5. LETECKÉ PRÁCE	18
2.6. VÝROBCI LETADEL	20
2.7. VÝROBCI LETADLOVÝCH ČÁSTÍ A KOMPONENTŮ DO LETADEL.....	21
2.8. ÚDRŽBA LETADEL	23
2.9. HANDLINGOVÉ SPOLEČNOSTI	25
2.10. DOHLÍŽEJÍCÍ ORGÁNY A STÁTNÍ SPRÁVA, ORGANIZACE.....	27
3. TEORIE ZAMĚŠTNANOSTI V LETECTVÍ, EKONOMICKÝ VÝZNAM PRO STÁT	31
3.1. ZAMĚŠTNANOST	37
3.2. VEŘEJNÝ ROZPOČET.....	45
3.3. HRUBÝ DOMÁCÍ PRODUKT	46
3.4. CESTOVNÍ RUCH.....	49
3.5. PODNIKATELSKÝ SEKTOR	50
3.6. ROZVOJ REGIONŮ.....	51
4. IDENTIFIKACE DAT POTŘEBNÝCH PRO VÝZKUM A JEJICH ZDROJŮ	52
4.1. LETECKÉ PODNIKY V ČESKÉ REPUBLICE.....	52
4.2. POČET ZAMĚŠTNANCŮ	53
4.3. MZDOVÉ NÁKLADY	54
4.4. OBRAT.....	55
4.5. ZISK	55
4.6. STATISTIKY OD ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU	56
5. REŠERŠE POUŽITELNÝCH METOD, VÝBĚR, APLIKACE VYBRANÉ METODY.....	57
5.1. REŠERŠE POUŽITELNÝCH METOD.....	57
5.2. VÝBĚR A APLIKACE VYBRANÉ METODY	58
5.2.1. <i>Počet zaměstnanců</i>	59
5.2.2. <i>Průměrná měsíční hrubá mzda</i>	62
5.2.3. <i>Obrat /HDP</i>	64
5.2.4. <i>Obrat na zaměstnance</i>	66
5.2.5. <i>Zisk /počet Z</i>	67
5.2.6. <i>Mzdové náklady / obrat</i>	69

5.2.7. Zisk / obrat.....	71
6. ZHODNOCENÍ ZAMĚSTNANOSTI V LETECTVÍ V ČR, VÝSLEDKY VÝZKUMU, OMEZENÍ VÝZKUMU, MOŽNOSTI POKRAČOVÁNÍ.....	74
7. ZÁVĚR.....	79
8. POUŽITÉ ZDROJE.....	81
8.1. LITERATURA.....	81
8.2. INTERNETOVÉ ZDROJE	82
8.3. MATERIÁLY Z PŘEDNÁŠEK	85
9. SEZNAM TABULEK	86
10. SEZNAM GRAFŮ.....	86
11. SEZNAM OBRÁZKŮ.....	87
12. SEZNAM PŘÍLOH	87

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
HDP	hrubý domácí produkt
ATS	Air Traffic Services
MD	Ministerstvo dopravy
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
LAA	Letecká amatérská asociace
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
AeČR	Aeroklub České republiky
ÚLZ	Ústav leteckého zdravotnictví
VOC	Volatile Organic Compound

1. Úvod

Tématem této diplomové práce je „Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě v ČR“. Hlavním důvodem, který vedl k výběru tohoto tématu, bylo oslovení ze strany členů řešitelského týmu účastnit se na projektu pod záštitou Ministerstva dopravy s názvem „Hodnota letecké dopravy pro ČR“. Hlavním cílem tohoto projektu je analyzovat ekonomickou stránku letecké dopravy s důrazem na její přínos pro stát. Celý projekt je rozdělen do následujících částí:

- zaměstnanost,
- podnikatelský sektor,
- státní letecké podniky,
- letiště,
- letecká síť ČR-Evropa, ČR-ostatní částí světa,
- turismus,
- přínos letecké dopravy v rámci HDP ČR.

Z výše uvedeného členění je zřejmé, že téma zaměstnanost je jednou z částí projektu *Hodnota letecké dopravy pro ČR*, kterou bylo potřeba analyzovat. Zaměstnanost je jednou z makroekonomických veličin, které se využívají jako ukazatele popisující národní hospodářství země, ale také jako veličiny měřící výkonnost v makroekonomii. Zaměstnanost, tedy pracovní síla, je nezbytnou součástí každého výrobního procesu, kdy je s daným objemem produktu spojována určitá míra zaměstnanosti – jde o tzv. ekonomický dopad. Být zaměstnán čili mít placené zaměstnání je cílem každého člověka, protože právě za odvedenou práci jsou lidé odměňováni ve formě mezd, které využívají zejména pro zajištění své existence a uspokojení potřeb – jde o tzv. sociální dopad. Pokud je míra zaměstnanosti nízká, vláda se tuto situaci jako je např. počet obyvatel žijících na hranici životního minima snaží řešit – jde o tzv. politický dopad. Zaměstnanost je úzce spjata s pojmem nezaměstnanosti – pokud je míra zaměstnanosti nízká, bude míra nezaměstnanosti vysoká. Důsledky nezaměstnanosti se tak stávají předmětem zkoumání makroekonomie.

Z předchozího odstavce je zřejmé, že zaměstnanost nesouvisí jen s obecným blahobytem lidí, ale také jednotlivých podniků a celého státu. Je tedy potřeba se neustále zaměstnaností zabývat, zkoumat její vývoj v čase, případně zjišťovat důvody poklesu míry zaměstnanosti nebo se snažit alespoň minimalizovat dopady tohoto poklesu.

Obsah této diplomové práce byl z hlediska svého obsahu rozdělen do několika kapitol a podkapitol, které se věnují jednotlivým částem koncepčně spojených s výzkumem zaměstnanosti v letectví v ČR. Dříve, než byla rozpracována stěžejní část této diplomové práce spočívající v analýze zaměstnanosti napříč jednotlivými skupinami leteckých podniků, byla uvedena ve stručnosti i bližší specifikace těchto skupin, teorie zaměstnanosti v letectví, analýza potřebných dat a zdrojů pro výzkum, ale také rešerše použitelných metod. Za hlavní část této práce je považována samotná analýza zaměstnanosti v letectví, která byla provedena v první řadě pro každý letecký podnik, dále pro jednotlivé skupiny leteckých podniků, pro celý sektor dopravy a v poslední řadě pro celou Českou republiku.

Hlavním cílem této diplomové práce bylo zjistit kolik lidí v odvětví letecké dopravy působí, jaký je vývoj zaměstnanosti v letectví v čase, ale také srovnání zaměstnanosti v sektoru letectví oproti odvětví dopravy a celé České republiky. Pro potřeby této práce bylo využito kvantitativní analýzy, která napomohla naplnit další cíl této diplomové práce, a to analyzovat efektivitu zaměstnanosti v letectví.

2. Letecké podniky v ČR, výběr konkrétní skupiny/skupin pro výzkum

Prvním krokem při zkoumání zaměstnanosti v ČR byla analýza veškerých subjektů, které svou činností spadají do oboru letectví, tj. lze je řadit mezi letecké podniky. V rámci této kapitoly byly využity účetní závěrky za účelem získání informací o celkovém hospodaření vybraných podniků. Struktura účetní závěrky je právně upravena a obsahuje:

- rozvahu,
- výkaz zisků a ztrát,
- přílohu,
- výroční zprávu,
- přehled o peněžních tocích,
- přehled o změnách vlastního kapitálu.

Společnost musí účetní závěrku sestavit nejpozději k poslednímu dni účetního období, do konce roku musí být zveřejněny. Veškeré výše zmíněné dokumenty jsou pak volně distribuovány Ministerstvem spravedlnosti, a to na portálu www.justice.cz. Tyto finanční výkazy byly využity zejména pro zjištění počtu zaměstnanců jednotlivých leteckých podniků, ale také pro bližší specifikaci jednotlivých skupin.

Analýza dotčených společností byla prováděna na základě sběru informací a dat z účetních závěrek a výročních zpráv za posledních pět let, tj. období 2014-2018. Ačkoli jsou veškeré účetní jednotky povinny tyto dokumenty pravidelně zveřejňovat, vždy nebylo možné danou účetní závěrku dohledat, což způsobilo absenci určitých číselných hodnot v analýzách napříč všemi skupinami leteckých podniků.

Pro potřeby této diplomové práce byly veškeré letecké podniky kategorizovány do deseti následujících skupin:

- poskytovatelé služeb ATS,
- letiště,
- letecké školy,
- letecké společnosti,
- letecké práce,
- výrobci letadel,
- výrobci letadlových částí a komponentů do letadel,
- údržba letadel,
- handlingové společnosti,
- dohlížečící orgány a státní správa, organizace.

Všechny výše uvedené skupiny leteckých podniků jsou blíže specifikovány v následujících podkapitolách.

Během zpracování této diplomové práce bylo rozhodnuto, že pro analýzu zaměstnanosti v České republice budou použity všechny výše uvedené skupiny leteckých podniků. Výběr pouze jedné skupiny, případně více skupin, by mohl být zavádějící a výsledky výzkumu by nemohly být zobecněny pro celé odvětví letectví v České republice.

2.1. Poskytovatelé služeb ATS

První kategorie leteckých podniků zahrnuje takové podniky, které jsou pověřeny poskytovat primárně ATS, tj. Air Traffic Services, letové provozní služby včetně letištních ve vzdušném prostoru ČR. Mezi další úkoly poskytovatelů služeb ATS lze řadit např.:

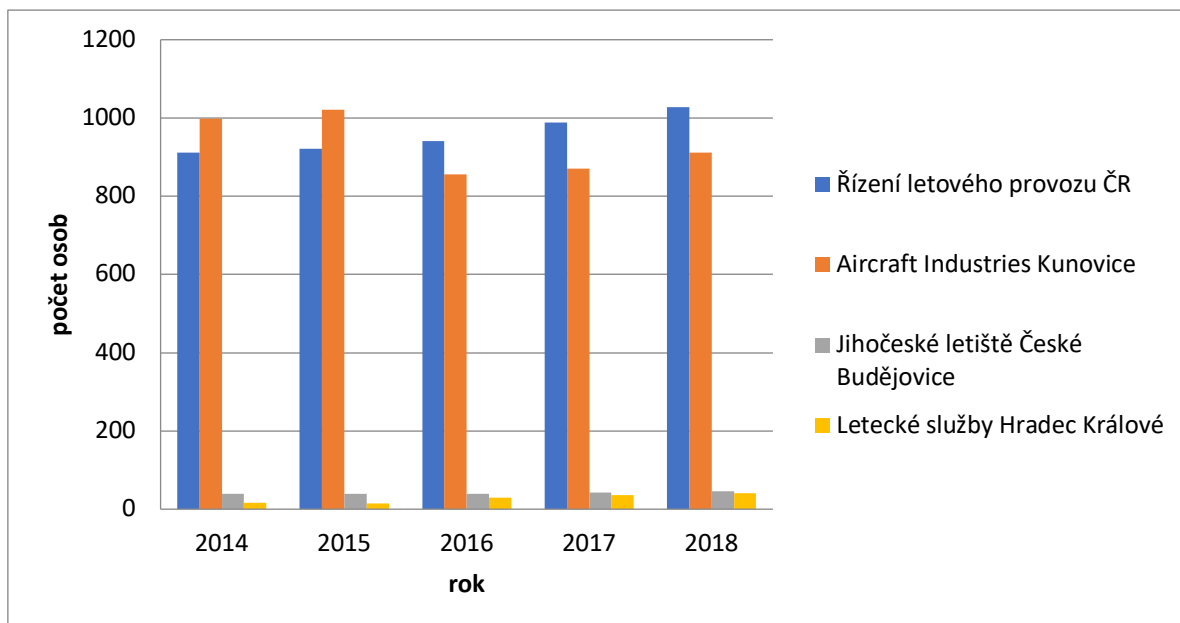
- řízení provozu na letištní odbavovací ploše,
- vydávání omezení/zákazu užívání vzdušného prostoru,
- výcvik leteckého personálu,
- letecké telekomunikační služba,
- letecká meteorologická služba,
- letecká informační služba,
- letecká služba pátrání a záchrany,
- vydávání leteckých informačních příruček a leteckých map atd. [15]

Do této skupiny leteckých podniků byly zahrnuty celkem čtyři subjekty, které svou činností naplňují podstatu poskytovatelů služeb ATS. *Tabulka 1 a Graf 1* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 1. Poskytovatelé služeb ATS – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	Řízení letového provozu ČR	911	922	941	989	1 028
2.	Aircraft Industries Kunovice	998	1 021	855	870	911
3.	Jihočeské letiště České Budějovice	40	39	40	43	46
4.	Letecké služby Hradec Králové	16	15	29	36	41

Zdroj: Autor [15]



Graf 1. Poskytovatelé služeb ATS – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

2.2. Letiště

Společným cílem leteckých podniků, které jsou zařazeny do kategorie *Letiště* je efektivní a bezpečné provozování letecké dopravy. Na základě toho, zda se jedná o mezinárodní či vnitrostátní leteckou dopravu, byla letiště rozdělena do dvou skupin, a to:

- veřejná mezinárodní IFR letiště,
- veřejná vnitrostátní VFR letiště.

Kromě klíčového úkolu každého *Letiště* – zajištění efektivní a bezpečné letecké přepravy, mohou mít rovněž následující charakteristiky:

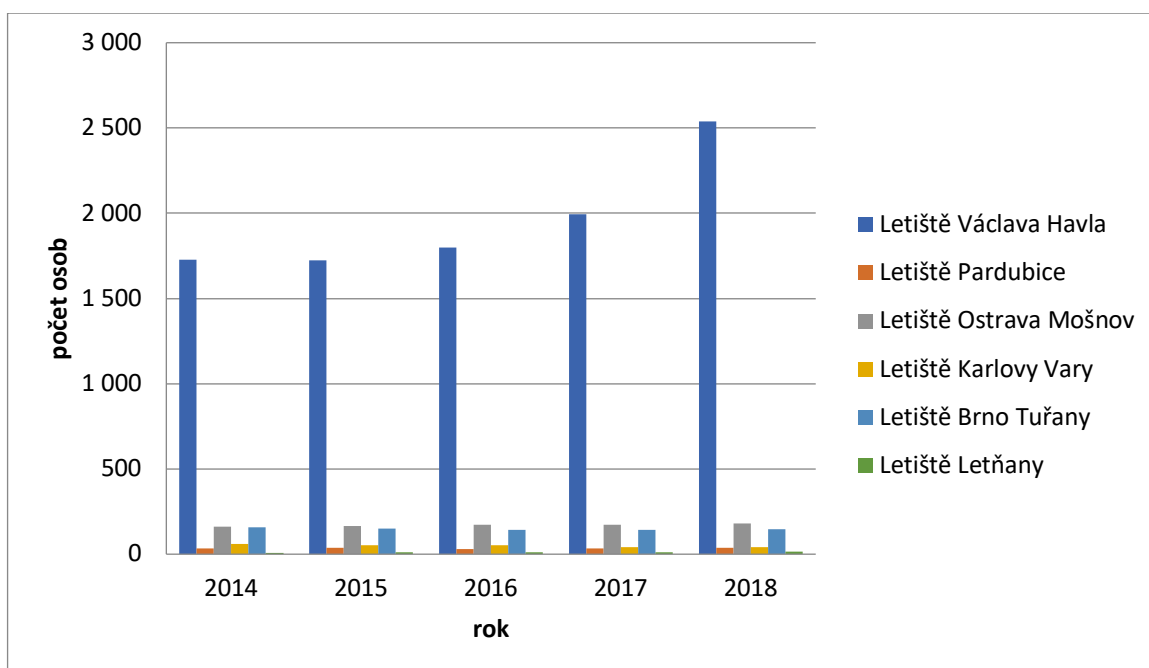
- poskytování příslušných pozemských služeb,
- snaha o růst letecké dopravy v daném regionu / ČR,
- přispívání k trvalému rozvoji civilní / nákladní letecké dopravy,
- vykonávání své činnosti s ohledem na životní prostředí a život obyvatel v okolí letiště,
- udržování dostupnosti daného letiště pro širokou veřejnost,
- umožňování cestujícím cestovat moderním, rychlým a komfortním způsobem. [15]

Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem šest subjektů, které svou činností naplňují podstatu letišť. *Tabulka 2 a Graf 2* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 2. Letiště – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	Letiště Václava Havla	1 727	1 725	1 798	1 995	2 540
2.	Letiště Ostrava Mošnov	162	166	172	172	182
3.	Letiště Brno Tuřany	158	150	142	143	145
4.	Letiště Karlovy Vary	60	54	51	43	40
5.	Letiště Pardubice	35	36	29	32	38
6.	Letiště Letňany	8	11	13	13	14

Zdroj: Autor [15]



Graf 2. Letiště – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

2.3. Letecké školy

Třetí kategorií této práce jsou *Letecké školy*. Společnou činností všech subjektů spadajících do této kategorie je realizace kvalitních, komplexních, nákladově i časově efektivních výcviků personálu, který se podílí buď přímo nebo nepřímo na zajišťování služeb v letectví, zejména v oblasti civilní letecké dopravy. Výcviky jsou umožněny jak pro letecké společnosti, tak i pro individuální klienty. Pro potřeby výcviku je využíváno velké množství zařízení a pomůcek, které musí být v souladu s aktuálními předpisovými požadavky a nejvyššími standardy kvality. K zajištění výcviků leteckého personálu je využíváno zejména:

- letových simulátorů pro výcvik pilotů,
- trenažérů pro výcvik stevardů včetně nácviku nouzové evakuace,
- metodických pomůcek pro výcvik techniků atd. [15]

Letecké školy dále poskytují služby jako např.:

- výcvik a udržování kvalifikace pilotů,
- typová kvalifikace pro řadu typů dopravních letadel,
- ab initio pilotní výcviky,
- výcvik palubního personálu,
- výcvik techniků údržby letadel,
- bezpečnostní školení,
- kurzy přepravy nebezpečných a zvláštních druhů leteckého nákladu,
- jazykové kurzy,
- další školení pro profesionály působící v civilním letectví. [15]

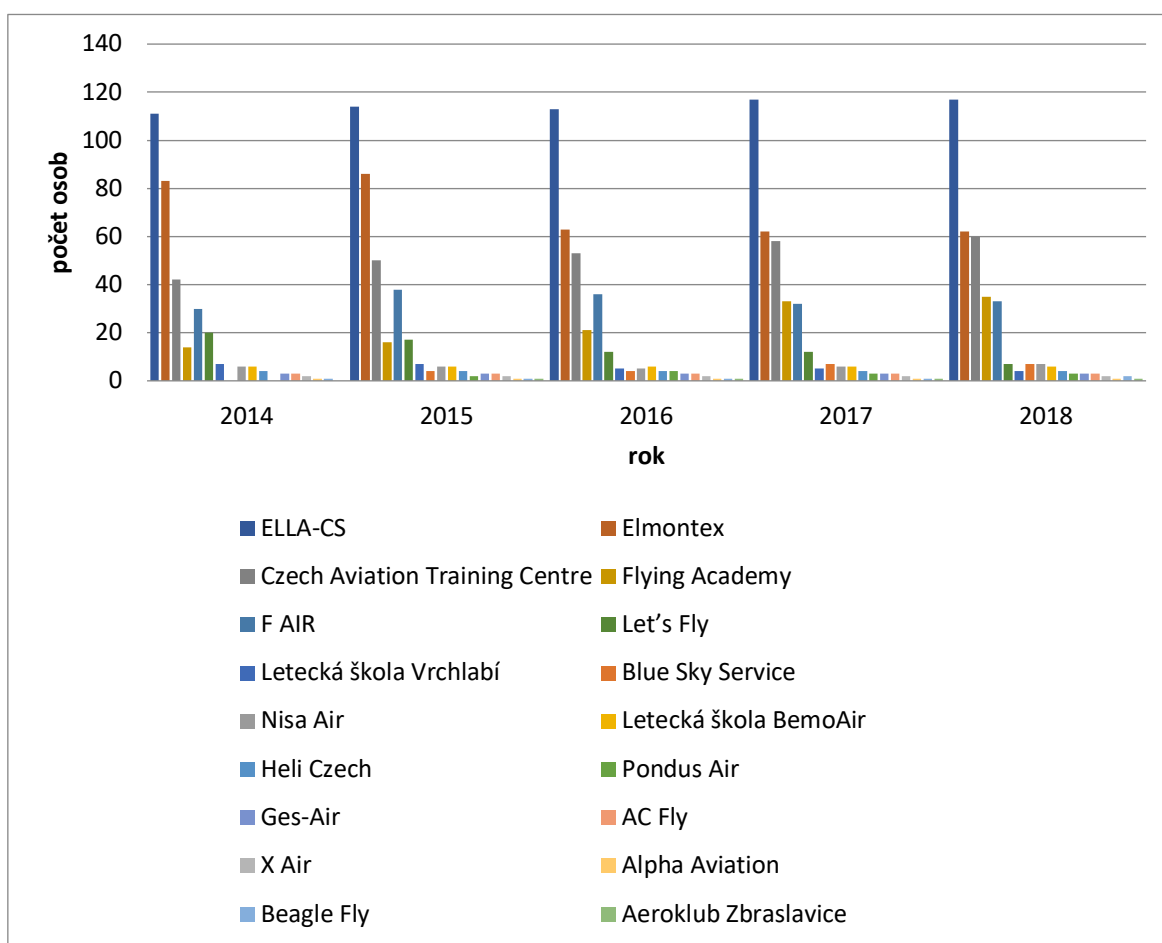
Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem sedmnáct subjektů, které svou činností naplňují podstatu leteckých škol. *Tabulka 3* a *Graf 3* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 3. Letecké školy – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	ELLA-CS	111	114	113	117	117
2.	Elmontex	83	86	63	62	62
3.	Czech Aviation Training Centre	42	50	53	58	60
4.	Flying Academy	14	16	21	33	35
5.	F AIR	30	38	36	32	33
6.	Let's Fly	20	17	12	12	7
7.	Letecká škola Vrchlábí	7	7	5	5	4
8.	Blue Sky Service		4	4	7	7
9.	Nisa Air	6	6	5	6	7
10.	Letecká škola BemoAir	6	6	6	6	6
11.	Pondus Air	0	2	4	3	3
12.	Ges-Air	3	3	3	3	3
13.	AC Fly	3	3	3	3	3
14.	X Air	2	2	2	2	2
15.	Alpha Aviation	1	1	1	1	1
16.	Beagle Fly	1	1	1	1	2
17.	Aeroklub Zbraslavice	0	1	1	1	1

Zdroj: Autor [15]

Graf 3. Letecké školy – počet zaměstnanců



Zdroj: Autor [15]

2.4. Letecké společnosti

Leteckou společností nebo také aerolinií se rozumí společnost, která zprostředkovává osobní nebo nákladní leteckou přepravu za úplatu. Letecké společnosti tedy poskytují specifický druh služby, jedná se o nehmotný produkt. Obecně leteckou dopravu lze chápat jako mezi-slужbu, a to z toho důvodu, že cílem cestujícího není využití služeb leteckých společností – let letadlem, ale přepravit se na nějaké místo za konkrétním účelem. Služba aerolinií může být tedy chápána jako přeprava sloužící k dosažení daného cíle.

Služba, která je chápána jako produkt, má specifické vlastnosti, a to:

- závislost na prezenci zákazníka,
- nemožnost si ji předem vyzkoušet,
- závislost cílové podoby na poskytovateli, místě a času, kdy se realizuje.

Z vlastností služeb, které letecké společnosti produkují vyplývá, že společným cílem všech aerolinií je tvorba a distribuce leteckého přepravního produktu takovým způsobem, aby naplnil očekávané požadavky koncových spotřebitelů – cestujících a generoval zisk. [44]

V praxi se lze setkat s různými druhy aerolinií, existuje několik možných rozdělení: [44]

- a) dle cenotvorby:
 - a. klasické
 - b. nízkonákladové
- b) dle charakteru letecké sítě:
 - a. regionální
 - b. kontinentální
 - c. dálkové
- c) dle místa působení:
 - a. zahraniční
 - b. vnitrostátní
- d) dle majetkových podílů / vlastnictví:
 - a. státní
 - b. polostátní
 - c. soukromé
- e) dle pravidelnosti:
 - a. pravidelní
 - b. nepravidelní
- f) dle charakteru obchodního vytížení:
 - a. přeprava cestujících
 - b. přeprava carga
 - c. zásilkoví dopravci

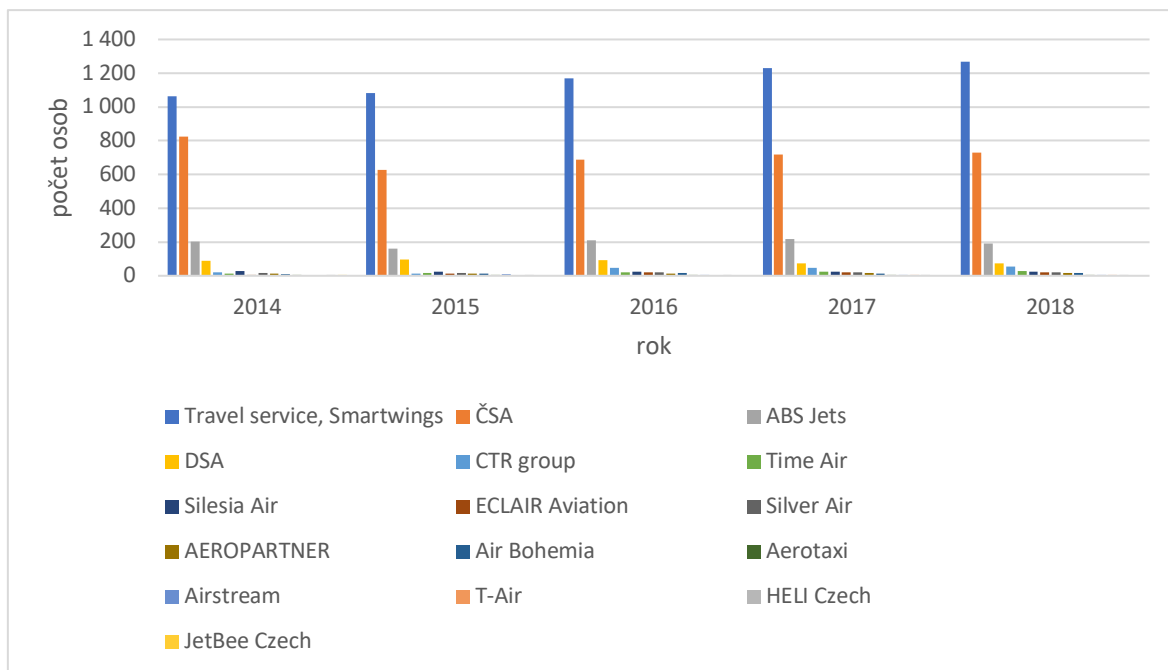
Pro účel této práce nebylo třeba letecké společnosti dle výše zmíněných kritérií klasifikovat. Dalším důvodem je to, že v České republice není evidována tak velká škála aerolinií jako jinde ve světě, aby do každé skupiny mohla být nějaká přiřazena a dále analyzována, případně porovnávána s dalšími.

Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem šestnáct subjektů, které svou činností naplňují podstatu leteckých společností. *Tabulka 4* a *Graf 4* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 4. Letecké společnosti – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	Travel service, Smartwings	1 064	1 082	1 169	1 230	1 268
2.	ČSA	823	628	689	719	731
3.	ABS Jets	201	162	211	218	191
4.	DSA	87	95	92	73	73
5.	CTR group	20	14	46	46	56
6.	Time Air	14	15	20	23	29
7.	Silesia Air	28	24	25	23	26
8.	ECLAIR Aviation	6	11	20	21	21
9.	Silver Air	16	18	20	21	20
10.	AEROPARTNER	11	14	14	17	18
11.	Air Bohemia	10	12	15	14	17
12.	Aerotaxi	4	4	5	6	6
13.	Airstream	2	8	4	6	6
14.	T-Air	0	1	3	5	5
15.	HELI Czech	6	4	4	4	4
16.	JetBee Czech	4	2	2	3	3

Zdroj: Autor [15]



Graf 4. Letecké společnosti – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

2.5. Letecké práce

Za leteckou práci je označována činnost jiná než letecká doprava, při které se využívá letadlo za účelem zisku. Pro letadla, jež jsou využívána k leteckým pracím platí obdobná pravidla jako pro letadla, která jsou využívána pro leteckou dopravu – vhodnost letadla a související obslužné techniky, zajištění bezpečnosti, nutnost existence příruček pro daná letadla, pro pracovní postupy a pro údržbu. Letecké práce se využívají např. pro:

- postřikování, práškování v zemědělství a lesnictví,
- hašení požárů,
- ochranu životního prostředí,
- stavebnictví,
- vlečení reklamních transparentů,
- vlek kluzáků,
- kontrolní, měřicí, pozorovací, hlídkové nebo snímací lety,
- výsadkové lety,
- lety pátrací a záchranné,
- lety pro výcvik v leteckých školách,
- vyhlídkové lety atd. [15]

Veškeré tyto činnosti mohou být vykonávány právnickou i fyzickou osobou po získání licence, kterou vydává ÚCL na základě:

- bezúhonnosti,
- způsobilosti k právním úkonům,
- věku minimálně 21 let (u fyzických osob),
- odborné způsobilosti – ukončené SŠ nebo VŠ vzdělání technického, právního, dopravního nebo ekonomického směru
- minimálně 5-ti leté odborné praxe v civilním letectví.

Možnost využití leteckých prací je velmi různorodá a dá se říci, že takřka všestranná, jak je patrné z vyjmenovaných možností využití leteckých prací. Není tedy divu, že oprávnění pro vykonávání leteckých prací bylo v České republice uděleno Úřadem pro civilní letectví celkem 396 subjektům. Většinou tuto činnost vykonávají soukromé subjekty a také samotné *Letecké společnosti* nebo *Letiště*. V rámci této diplomové práce nebyla tedy tato podkapitola blíže řešena, a to z toho důvodu, že se neuvažují veškeré soukromé letecké podniky a dále aby nedošlo k dualitě leteckého podniku ve více skupinách.

2.6. Výrobci letadel

Hlavní činností, leteckých podniků, které řadíme do této podkategorie, je návrh, vývoj, výroba, prodej a servis nejmodernějších letadel, které poskytují nejvyšší možnou úroveň bezpečnosti, spolehlivosti, uživatelského komfortu, a to takovým způsobem, aby vše odpovídalo aktuálním leteckým standardům. Mezi sekundární činnosti výrobců letadel lze řadit:

- servisní činnosti,
- údržbu,
- modifikace letounů,
- modernizace letounů,
- výzkum,
- vývoj,
- výrobní kooperace. [15]

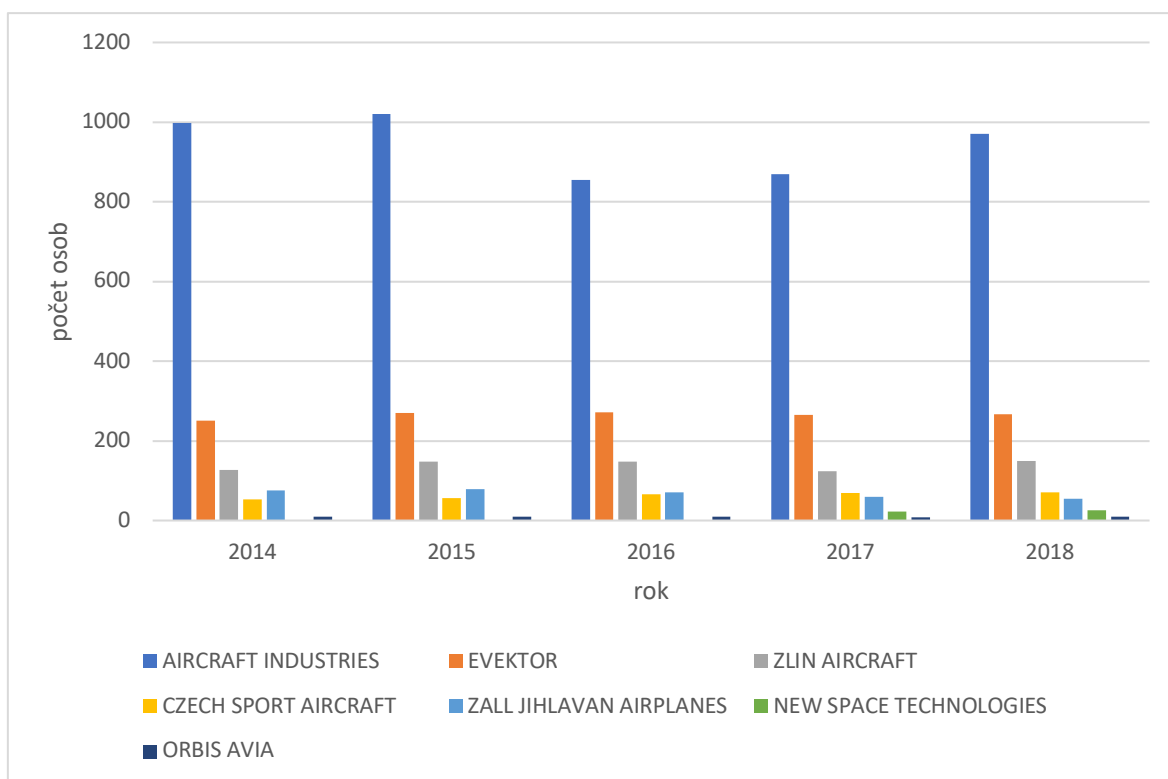
Společným cílem všech subjektů podnikajících v oblasti výroby je dodávat zákazníkům (ať už leteckým společnostem nebo soukromníkům) co nejkvalitnější letadla, která zajišťují bezpečnou a spolehlivou leteckou přepravu cestujících nebo zboží, s vynaložením co nejnižších provozních nákladů, a to za udržení co nejvyšší úrovně poskytovaných služeb.

Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem sedm subjektů, které svou činností naplňují podstatu výrobců letadel. *Tabulka 5* a *Graf 5* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 5. Výrobci letadel – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	AIRCRAFT INDUSTRIES	998	1 021	855	870	971
2.	EVEKTOR	250	270	272	265	267
3.	ZLIN AIRCRAFT	127	148	148	124	150
4.	CZECH SPORT AIRCRAFT	53	56	66	69	71
5.	ZALL JIHLAVAN AIRPLANES	76	79	70	60	54
6.	NEW SPACE TECHNOLOGIES	0	0	0	23	25
7.	ORBIS AVIA	9	9	9	8	10

Zdroj: Autor [15]



Graf 5. Výrobci letadel – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

2.7. Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel

Za výrobce letadlových částí a komponentů do letadel lze považovat takové letecké podniky, které vyrábějí nejrůznější letecké součástky. Do výrobních činností těchto společností spadá např.:

- výroba leteckých vrtulí,
- výroba leteckých motorů,
- výroba leteckých pozemních zařízení,
- vývoj leteckých palivových, vrtulových a drakových palivových a hydraulických přístrojů,
- výroba dveří letadel,
- výroba skříně pro elektroniku letadel,
- výroba kompozitních dílů koster dveří letadel,
- výroba komunikační a navigační techniky,
- výroba leteckých přístrojů,

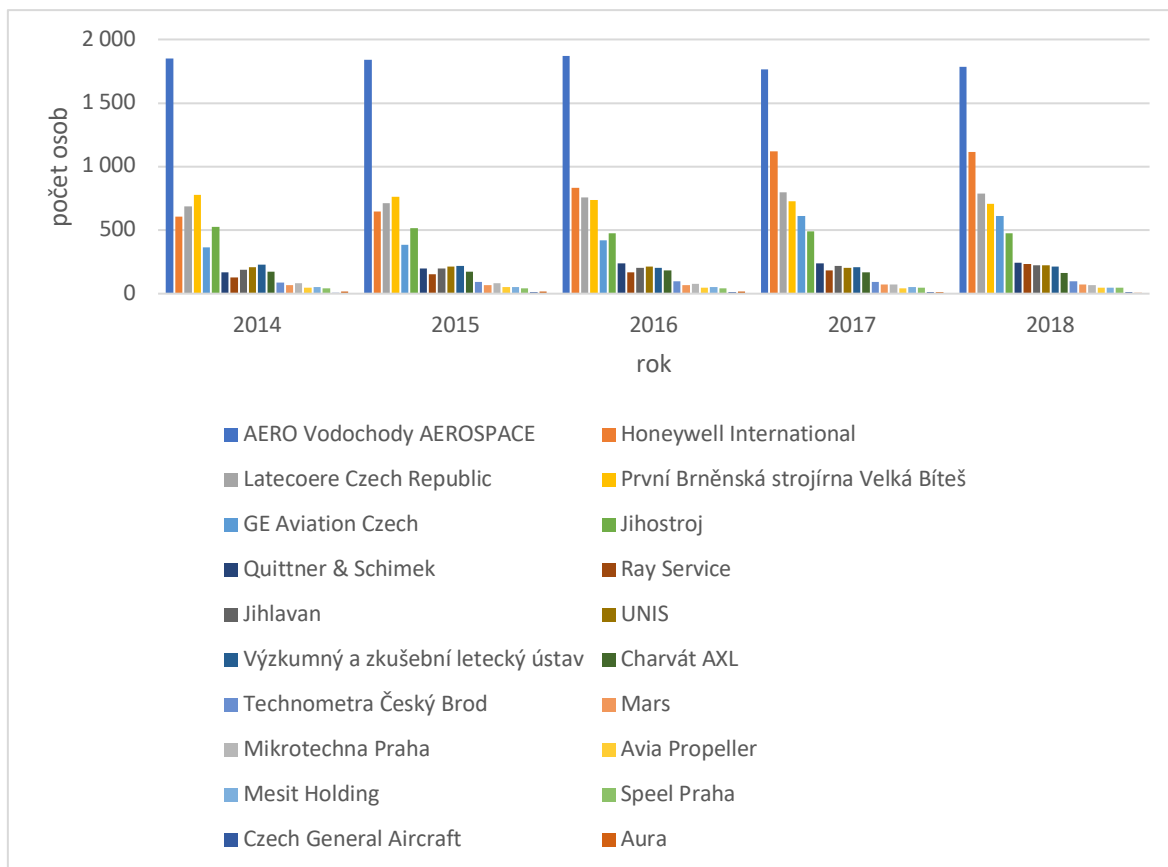
- výroba padákové techniky,
- výroba klimatizačního systému pro letadla. [15]

Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem dvacet subjektů, které svou činností naplňují podstatu výrobců letadlových částí a komponentů do letadel. *Tabulka 6* a *Graf 6* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 6. Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	AERO Vodochody AEROSPACE	1 848	1 839	1 869	1 767	1 783
2.	Honeywell International	604	646	834	1 119	1 113
3.	Latecoere Czech Republic	687	713	758	796	789
4.	První Brněnská strojírna Velká Bíteš	778	760	735	728	705
5.	GE Aviation Czech	362	384	418	609	612
6.	Jihostroj	527	517	474	489	473
7.	Quittner & Schimek	166	200	240	239	241
8.	Ray Service	127	153	167	185	232
9.	Jihlavan	186	200	201	218	224
10.	UNIS	209	214	213	201	221
11.	Výzkumný a zkušební letecký ústav	227	217	204	207	212
12.	Charvát AXL	173	175	181	166	163
13.	Technometra Český Brod	89	93	96	92	97
14.	Mars	67	67	67	70	74
15.	Mikrotechna Praha	83	80	77	70	69
16.	Avia Propeller	49	54	47	43	47
17.	Mesit Holding	54	52	52	50	46
18.	Speel Praha	43	42	42	45	46
19.	Czech General Aircraft	8	10	11	11	11
20.	Aura	16	16	16	12	9

Zdroj: Autor [15]



Graf 6. Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – počet zaměstnanců
Zdroj: Autor [15]

2.8. Údržba letadel

Tato kategorie leteckých podniků zahrnuje takové podniky, které mají za cíl zachovávat anebo obnovovat funkce systémů a konstrukce letadla takovým způsobem, aby systémy letadla mohly bezpečně fungovat. Každé letadlo musí být udržováno individuálně na základě požadavků, které jsou stanoveny výrobcem konkrétního typu letadla a zvolenou koncepcí údržby.

Mezi činnosti, které podniky provádějící údržbu letadel vykonávají, může dále patřit např.:

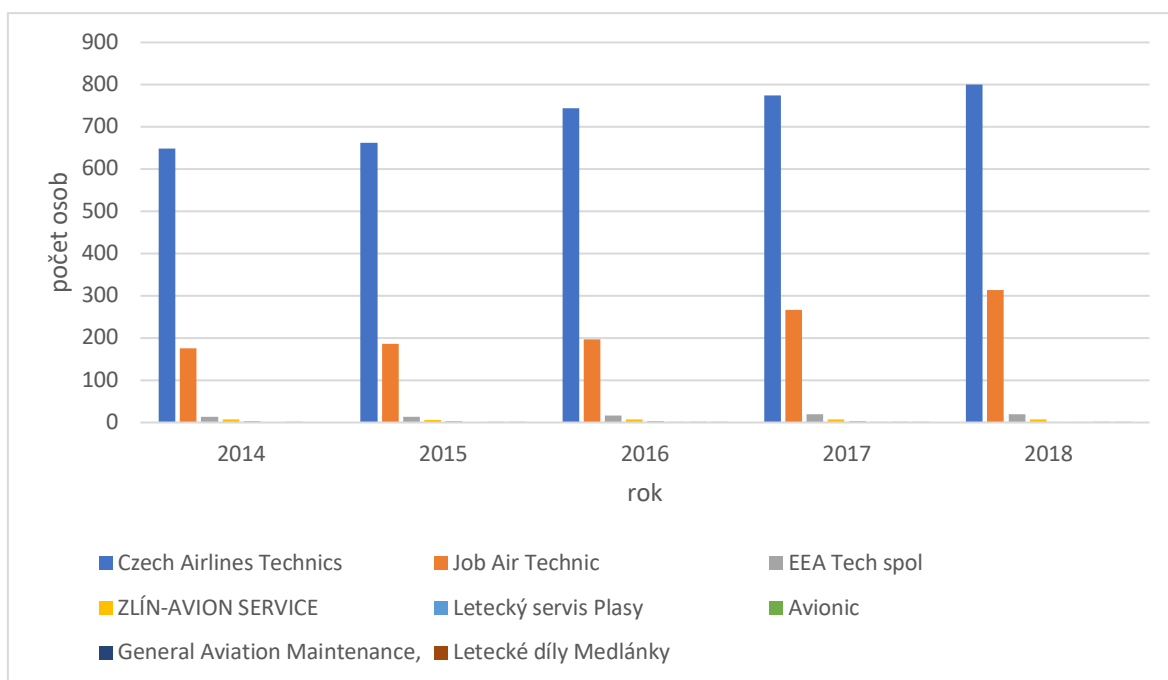
- těžká údržba,
- traťová údržba,
- údržba komponentů,
- podpora provozovatele – zprostředkování činností nutných k zajištění provozuschopnosti letadel,
- údržba letadlových podvozků,
- prodej spotřebního materiálu. [15]

Do této skupiny leteckých podniků bylo zahrnuto celkem osm subjektů, které svou činností naplňují podstatu údržby letadel. *Tabulka 7* a *Graf 7* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 7. Údržba letadel– počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	Czech Airlines Technics	648	662	744	774	801
2.	Job Air Technic	176	186	197	267	314
3.	EEA Tech spol	13	14	16	20	19
4.	ZLÍN-AVION SERVICE	7	6	8	7	7
5.	Letecký servis Plasy	3	3	3	3	2
6.	Avionic	0	0	1	1	2
7.	General Aviation Maintenance,	1	1	1	1	1
8.	Letecké díly Medlánky	0	1	1	1	1

Zdroj: Autor [15]



Graf 7. Údržba letadel – počet zaměstnanců
Zdroj: Autor [15]

2.9. Handlingové společnosti

Hlavním cílem handlingových společností je poskytování komplexních a kvalitních služeb pozemního odbavení místních a zahraničních leteckých společností různých velikostí. Tyto služby zahrnují kompletní odbavení cestujících, letadel a nákladu při dodržení nejvyšší úrovně provozních standardů. Mezi činnosti handlingových společností patří:

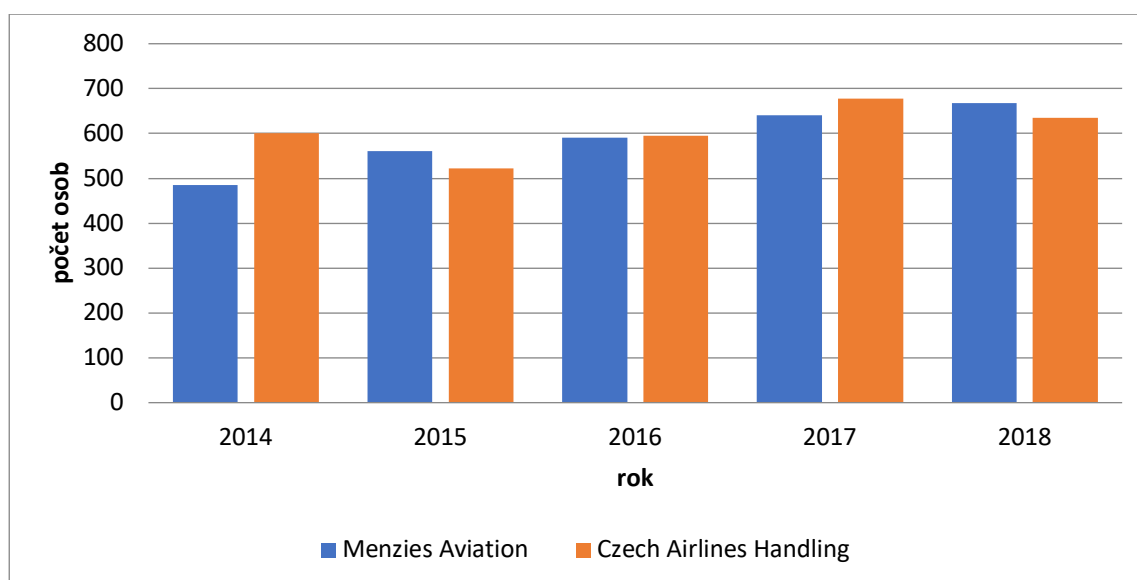
- handling pravidelných, charterových i VIP letů,
- odbavování cestujících a jejich zavazadel,
- odbavování letadel včetně vytlačování a vlečení,
- odbavování nákladu včetně rozměrného a váhově nadměrného, paletizováno a nákladu v leteckých kontejnerech,
- plnění letadel leteckými pohonnými hmotami,
- úklid letadel,
- dodávka cateringu,
- vyhřívání kabin,
- odmrazování letadel,
- dodávky opožděných zavazadel cestujícím,
- zajišťování potřebných bezpečnostních služeb. [15]

Do této skupiny leteckých podniků byly zahrnuty celkem dva subjekty, které svou činností naplňují podstatu handlingových společností. *Tabulka 8* a *Graf 8* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců, kdy letecké podniky byly seřazeny od nejvyššího počtu zaměstnanců k nejnižšímu dle posledního zkoumaného roku.

Tabulka 8. Handlingové společnosti – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	Menzies Aviation	485	560	590	641	667
2.	Czech Airlines Handling	601	522	595	678	635

Zdroj: Autor [15]



Graf 8. Handlingové společnosti – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

2.10. Dohlížející orgány a státní správa, organizace

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY (MD ČR)

Ministerstvo dopravy České republiky představuje vrcholný orgán v České republice v oblasti civilního letectví, konkrétně odbor civilního letectví.

Mezi hlavní funkce MD ČR patří:

- reprezentace ČR v mezinárodních organizacích,
- dohled nad dodržováním norem a předpisů,
- vyjednávání dohod a smluv,
- udělování přepravních práv,
- účast při vytváření mezinárodních leteckých domluv,
- udělování licencí leteckým dopravcům a certifikace letadlové techniky a infrastruktury atd. [15]

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY (ÚCL)

Úřad pro civilní letectví České republiky je jediným leteckým úřadem v ČR, který byl ustanovený státem na základě Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). ÚCL je zcela podřízen Ministerstvu dopravy ČR.

Mezi hlavní funkce ÚCL patří:

- dohled nad dodržováním předpisů,
- vedení leteckého rejstříku,
- udělování licencí pilotům,
- certifikace letadel,
- imatrikulace letadel,
- certifikace leteckých technických zařízení atd. [15]

LETECKÁ AMATÉRSKÁ ASOCIACE ČR (LAA ČR)

Letecká amatérská asociace České republiky je Ministerstvem dopravy ČR pověřené občanské sdružení k činnostem v oblasti sportovních létajících zařízení (SLZ), která byla na základě tohoto pověření kategorizována. SLZ zahrnují paragliding, motorový paragliding, závěsné létání, vírníky, vrtulníky, letadla řízená změnou těžiště, aerodynamicky řízená letadla, amatérsky postavená ultralehká letadla do vzletové hmotnosti 600 kg a ultralehké kluzáky.

Mezi hlavní funkce LAA patří:

- dohled nad výcvikem pilotů,
- vydávání typových průkazů SLZ,
- vydávání pilotních oprávnění,
- školení inspektorů a instruktorů,
- sdružování pilotů ve svazech,
- provoz SLZ,
- činnosti pro podporu SLZ atd. [15]

ÚSTAV PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD (ÚZPLN)

Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod v České republice je organizace, jejíž hlavní činností je šetření leteckých nehod a vážných incidentů, které se staly v oblasti civilního letectví. V rámci tohoto šetření zjišťuje ÚZPLN příčiny nehod (incidentů) a vydává bezpečnostní doporučení, která obsahují zejména opatření k prevenci obdobných nehod (incidentů). ÚZPLN je zcela nezávislým orgánem na MD ČR.

Mezi hlavní funkce ÚZPLN patří:

- projednávání závěrů leteckých nehod nebo vážných incidentů s ÚCL,
- oznamování letecké nehody a vážného incidentu Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO),
- spolupráce s organizacemi na národní i evropské úrovni,
- stanovování zásad a záležitostí k získání odborné způsobilosti inspektorů,
- plnění úkolů vyplývajících z účasti ČR v mezinárodních organizacích. [15]

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY (AeČR)

Aeroklub České republiky je neziskovou organizací, která sdružuje jednotlivé aerokluby s cílem naplňování jejich zájmů a vytváření podmínek k rozvoji při provozování leteckých sportů. Aeroklub ČR v současné době propojuje celkem 5 sportů: plachtění, letecká akrobacie, parašutismus, všeobecné letectví a vrtulníkové létání.

Mezi hlavní funkce AeČR patří:

- sdružování aeroklubů a jedinců v leteckých sportech,
- státní reprezentace v Mezinárodní letecké federaci (FAI),
- rozvoj sportovní letecké činnosti,
- zajištění účasti družstev na soutěžích Mezinárodní letecké federace (FAI),

- pomoc při vytváření legislativních, technických a ekonomických podmínek pro činnost aeroklubů,
- provozování letišť atd. [15]

O této organizaci nebyly zjistitelné informace o počtu zaměstnanců, z tohoto důvodu nebyl AeČR dále analyzován.

ÚSTAV LETECKÉHO ZDRAVOTNICTVÍ (ÚLZ)

Ústav leteckého zdravotnictví je diagnostické, léčebné, posudkové a výcvikové zařízení s celostátní působností pro civilní a vojenský létající personál, které vykonává zdravotní dozor.

Mezi hlavní funkce ÚLZ patří:

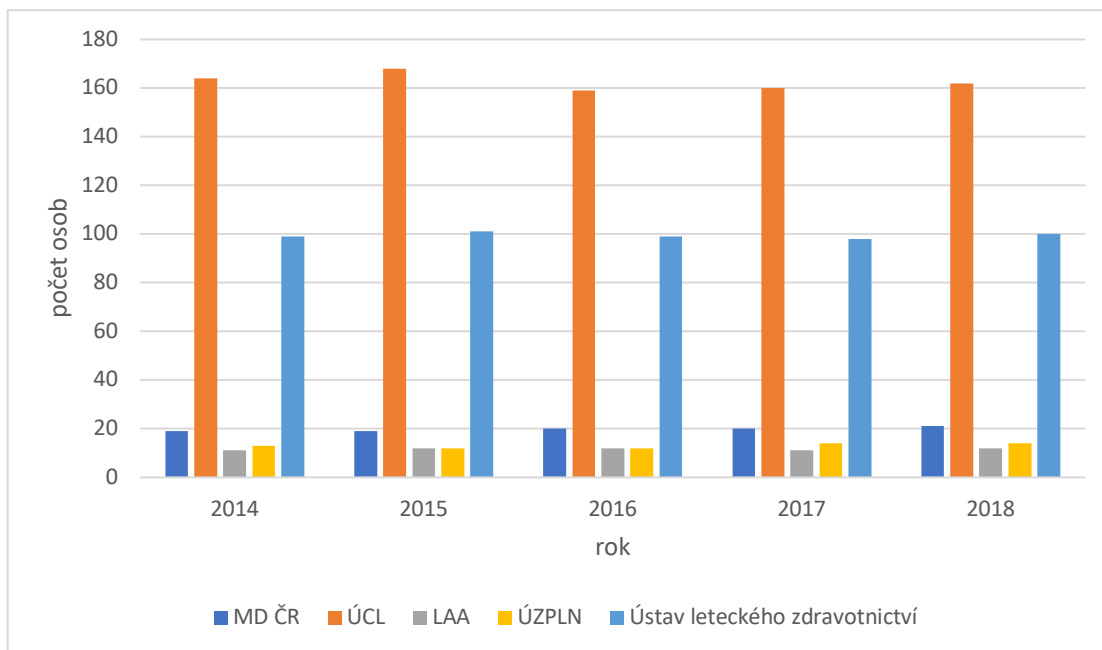
- vstupní a pravidelná vyšetření leteckého personálu,
- léčebná a posudková činnost,
- posuzování schopnosti výkonu,
- stanovování diagnóz, způsobů léčby atd. [15]

Do této skupiny letecký podniků bylo zahrnuto celkem pět subjektů, které svou činností naplňují podstatu údržby letadel. *Tabulka 9* a *Graf 9* znázorňují dotčené podniky s počtem zaměstnanců.

Tabulka 9. Dohlízející orgány a státní správa, organizace – počet zaměstnanců

pořadí	název podniku	počet zaměstnanců				
		2014	2015	2016	2017	2018
1.	MD ČR	19	19	20	20	21
2.	ÚCL	164	168	159	160	162
3.	LAA	11	12	12	11	12
4.	ÚZPLN	13	12	12	14	14
5.	Ústav leteckého zdravotnictví	99	101	99	98	100

Zdroj: Autor [15]



Graf 9. Dohlížející orgány a státní správa, organizace – počet zaměstnanců

Zdroj: Autor [15]

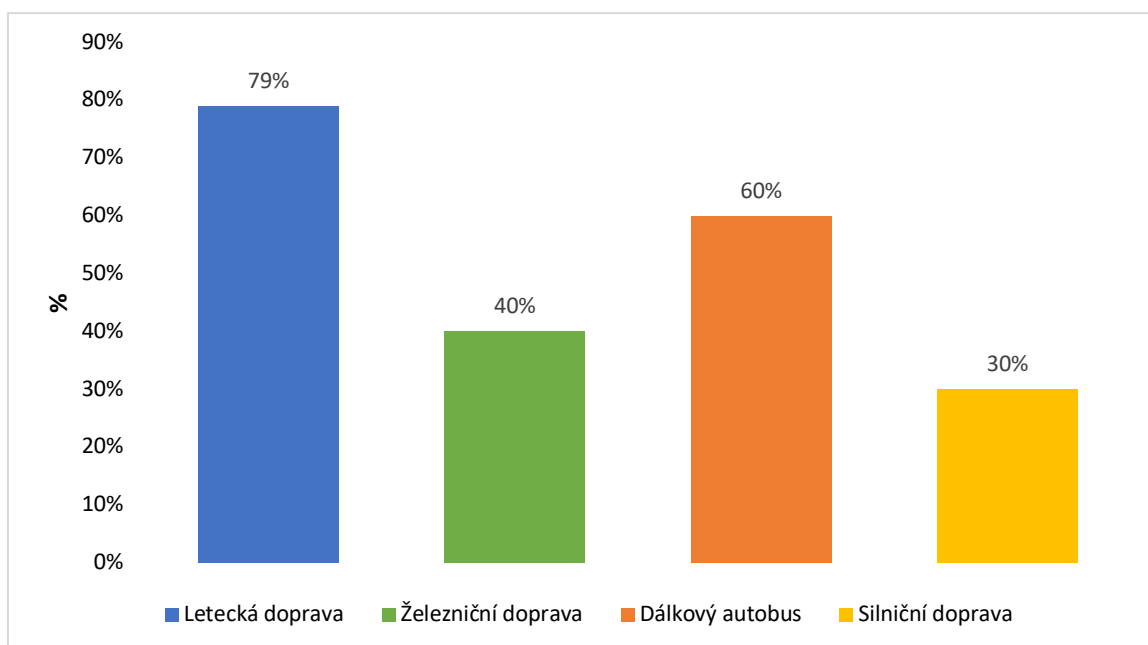
3. Teorie zaměstnanosti v letectví, ekonomický význam pro stát

Leteckou dopravu lze řadit mezi nejmladší druh přepravy osob a zboží. Ačkoli se první let veřejností poskytnutý za úplatu datuje k roku 1912 (USA, let St. Petersburg – Tampa), letecká doprava si za století své existence prošla značným rozmachem, a to takovým, že se stala pro někoho každodenní součástí života. Nejvyšší nárůst poptávky byl zaznamenán v oblasti kontinentální a mezikontinentální přepravy osob. Letecká doprava je označována jako nejbezpečnější, nejpohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob a zboží. [1] [2]

Leteckou dopravu lze charakterizovat i skrze její výkony, a to tak, že každý den je po celém světě:

- přepraveno 12 milionů cestujících,
- provedeno 120 tisíc letů,
- hodnota přepravovaného zboží 18,8 bilionů dolarů. [3]

Graf 10 znázorňuje obsazenost sedadel u všech typů dopravy. Z grafu je patrné, že letecká doprava patří mezi ty nejvytíženější.



Graf 10. Obsazenost sedadel u všech typu dopravy

Zdroj: Autor [4]

Rozlišují se celkem tři typy dopadů letecké dopravy. Jedná se o environmentální, ekonomické a sociální dopady. Ekonomické a sociální dopady se považují za pozitivní vlivy, opakem je environmentální dopad, který se označuje jako vliv negativní. [5]

ENVIRONMENTÁLNÍ DOPADY LETECKÉ DOPRAVY

Environmentální dopady je možné dále klasifikovat na základě přímého či nepřímého vlivu na životní prostředí. V případě přímého vlivu se jedná o hluk a pozemní znečištění (na úrovni planety Země), za nepřímý vliv jsou označovány takové dopady, které mají vliv na atmosféru Země. [16]

Hluk

Za hluk je považován zvuk, který je svou vysokou intenzitou pro lidské ucho rušivým elementem. Hluk není pouze obtěžující, ale pro živé organismy může být i škodlivý. Může tedy poškozovat zdraví, snižovat kvalitu života obyvatel žijících v blízkosti letišť, dále může ohrožovat divokou zvěř nebo rovněž snižovat koncentraci lidí – např. soustředěnost dětí ve škole. Některé výše zmíněné dopady hluku lze považovat i za sociální dopady letecké dopravy. [5]

Hluk z letadel je závažným problémem na všech letištích a v jejich blízkosti. Za jeho zdroj je nejčastěji považována proudová a turbovrtulová jednotka, dále pak samotný drak letadla – např. podvozek či vztlaková mechanizace. Hluk je letadly produkován nejčastěji při pojiždění, vzletu, přistání nebo při zkouškách motoru. Jako opatření před hlukem jsou vytvářena tzv. ochranná hluková pásma, a to zejména na letištích s více než 50 tisíci pohyby ročně nebo tam, kde dochází k opakovanému překročení hygienických limitů. Hygienické limity se uvádí na 60 dB přes den a 50 dB v noci. Ochranná hluková pásma s sebou přináší několik opatření:

- provozní
 - o např. zákaz vzletu a přistání letadel bez odpovídající hlukové certifikace,
- ekonomické
 - o letecké společnosti za svá letadla platí tzv. hlukové poplatky, které se odvíjí od hlukové kategorie daného letadla a jsou dále využívány např. na zlepšování technologií v ochranných hlukových pásmech,
- technické
 - o jedná se zejména o protihluková opatření, kdy obyvatelé žijící v okolí letiště dostávají příspěvky na výměnu starých oken za okna nová, protihluková.

Pozemní znečištění

Příčinou pozemního znečištění jsou emise, jejichž zdrojem je spalování pohonných hmot – letecké petroleje či leteckého benzínu. Jedná se zejména o oxidy dusíku, oxidy uhlíku, oxidy síry a tzv. VOC, což jsou těkavé organické látky, které při kontaktu s oxidy dusíku reagují za vzniku látek, které mohou být pro živé organismy karcinogenní a podílejí se na vzniku ozonové díry. [5]

Jedním z hlavních problémů pozemního znečištění je znečištění povrchových a spodních vod. Do povrchových a spodních vod se emise dostávají při:

- manipulaci s pohonnými jednotkami
 - o např. únik při rozvodu, skladování nebo přečerpávání paliva na letištní ploše,
- zimní údržbě, a to
 - o mechanickou údržbou letištních ploch, kterou provádí pluhy či zametače, které vyprodukují stejné emise jako jiné dopravní prostředky nebo
 - o chemickou údržbou letištních ploch, která se provádí za pomoci močoviny, jejíž chemické složení tvoří z 45 % dusík,
- odmrazování letadel.

Proti pozemnímu znečištění je zaváděno několik postupů. Jedná se zejména o zajištění stavebních úprav proti prosakování, odvod chemikálií do čistících stanic, odstranění ropných látek a hydrolýza močoviny v čističce kontaminovaných vod nebo využívání usazovacích nádrží či mikrosítových filtrů.

Vliv na atmosféru Země

Letecká doprava je považována za jednoho z největších znečišťovatelů v dnešní době, a to z toho důvodu, že emise oxidu uhličitého, které tvoří v celkové míře emisí vypuštěných letadly do ovzduší největší část, vyprodukované za letu vysoko nad zemským povrchem zůstávají v atmosféře. V roce 2011 „přispěla“ letecká doprava 669 miliony tun emisí oxidu uhličitého do ovzduší, což byl oproti roku 2005 nárůst o 10 %. Studie odhadují, že do roku 2050 bude roční nárůst oxidu uhličitého na 2,3 miliardy tun, tedy letecká doprava bude produkovat více než třikrát více emisí oxidu uhličitého, což povede stále k větší koncentraci těchto emisí v atmosféře Země. [16]

Emise produkované letadly jsou tedy vypouštěny přímo do atmosféry Země, konkrétně na pomezí troposféry a stratosféry. Vypouštěním těchto emisí dochází ke změnám koncentrací ozonu a methanu v atmosféře, což má za následek klimatické změny jako

rostoucí teplota planety nebo okyselování oceánů. Nárůst oxidu uhličitého v oceánech způsobuje vyšší úmrtnost vodních organismů z reprodukčních a fyziologických poruch, dále *snižování množství potravinových zdrojů* a v neposlední řadě přispívá ke globálnímu oteplování. [16]

Na základě výzkumu bylo zjištěno, že je letecká doprava v důsledku své činnosti zodpovědná za 3,5 % klimatických změn vyvolaných člověkem a pokud by nebyla do již výše zmíněného roku 2050 přijata žádná opatření, letecká doprava by mohla způsobovat nárůst klimatických změn na 5 %. Mohlo by docházet k dalšímu růstu teploty povrchu Země a k odpařování vod. Odpařování vody, ať už z oceánu či zemské půdy, má za následek zvýšení průměrných srážek a možnost výskytu přírodních katastrof jako jsou např. záplavy nebo hurikány. [16]

SOCIÁLNÍ DOPADY LETECKÉ DOPRAVY

Letecká doprava globálně propojuje kontinenty, lidi a kultury, spojuje rozvojové země s těmi vyspělými a v neposlední řadě spojuje takové odlehlé oblasti, kde je letecká doprava jedinou možností přepravy. V dnešní době, kdy je možné letenku koupit za „pár korun“, se cestování stává pro takřka většinu lidí finančně dostupné. A tak se letecká doprava využívá nejenom pro cestování, poznávání odlehlých koutů světa, ale také s sebou přináší např. nové pracovní příležitosti a v neposlední řadě je letecká doprava nedílnou součástí humanitárních misí, kdy je zapotřebí co nejrychleji dopravit do těžko přístupných oblastí např. zdravotnický materiál, pitnou vodu nebo léky. Mobilita, kterou letectví ve velké míře poskytuje, přispívá nejenom ke všeobecné spokojenosti lidí a lepšímu životnímu standardu, ale také díky ní dochází k neustálému růstu cestovního ruchu, což vede ke zlepšování životní úrovně v mnoha rozvojových zemích. [16]

V letectví se vyskytuje mnoho podniků, které svou činností podporují charitativní organizace. Téměř všechny velké americké letecké společnosti každoročně přispívají nemalé částky na charitu a dobročinné akce, které vždy sídlí nebo se konají v místech jejich domovského letiště. Hlavním cílem těchto darů (většinou v peněžité formě) je usnadnit chod těchto organizací a kompenzovat negativní vlivy na životy lidí, které jsou odkázané na jejich pomoc. Kromě finančních darů letecké společnosti mnohdy těmto organizacím poskytují tzv. „free miles“. Jedná se o obdobu speciálních programů, kdy stálí zákazníci získávají od leteckých společností jako poděkování za jejich přízeň jakýsi balíček volných mil, které mohou následně využít pro bezplatné cestování.

Mezi letecké společnosti, které se v Americe podílejí na těchto charitativních akcích, patří např. Delta Airlines, American Airlines, Southwest Airlines nebo US Airways. Škála organizací, které jsou takto podporovány, je velmi obsáhlá. Pro příklad se jedná o účast zaměstnanců leteckých společností na charitativních akcích, finanční dotace celosvětových organizací jako je např. Červený kříž, sponzorské dary ve formě letenek pro rodiny žijící daleko od sebe nebo finanční příspěvky na nemocniční vybavení v dětských nemocnicích. [16]

I v České republice se lze setkat s podobným principem finanční podpory. Letiště Václava Havla Praha se podílí na podpoře aktivit obyvatel žijících v blízkosti letiště. V roce 2007 byl zřízen grantový program Dobré sousedství, který poskytuje finanční podporu na veřejně prospěšné činnosti. Finanční prostředky jsou poskytovány obcím, městským částem, občanským sdružením, sportovním klubům, dobrovolným hasičům, ale také neziskovým organizacím. Letiště Václava Havla Praha ročně poskytuje dary ve výši kolem 10 milionů Kč. [17]

Sociální dopady letecké dopravy nelze vždy pokládat pouze za ty pozitivní. Cestující jsou během cestování vystaveni řadě rizik. Mezi ty nejznámější lze řadit tzv. jet lag neboli pásmovou nemoc. Riziko přijít do styku s touto chorobou nastává při letech skrze časová pásma, kdy se musí organismus po přeletu aklimatizovat, přizpůsobit jinému času, změně klimatu a teploty. To může být často doprovázeno stresem, změnou nálad, poruchami spánku, ale také vážnějším zdravotním onemocněním jako může být trombóza či srdeční onemocnění. Cestující jsou během letu také náchylnější na infekce z důvodu nízké vlhkosti vzduchu a klimatizace uvnitř letadla. Dalším negativní vlivem je hluk (viz. kapitola *Environmentální dopady letecké dopravy*), ale také terorismus, kdy se letadla stávají terčem teroristických útoků a v neposlední řadě chyby v leteckém managementu, které rovněž vedou k velkému počtu úmrtí. [16]

EKONOMICKÉ DOPADY LETECKÉ DOPRAVY

Letecká doprava představuje hnací sílu globalizace a mezinárodní spolupráce, která představuje klíčovou roli v celosvětové ekonomice. Výkony letecké dopravy tedy takřka kopírují vývoj celosvětové ekonomiky tak, že osobní letecká doprava velmi citlivě reaguje např. na různé světové krize (teroristické útoky) a přírodní katastrofy (tsunami), na pohyb ceny ropy na světových trzích či na růst (pokles) HDP, který se poměrně rychle projevuje ve výkonech letecké dopravy, především v počtu přepravených cestujících.

Letecká doprava je tedy hlavním přispěvatelem celosvětové ekonomické prosperity, neboť vytváří rychlou celosvětovou dopravní síť, což je pro světový obchod a cestovní ruch nezbytné. Zlepšuje přístup na mezinárodní trh, přispívá k obchodním činnostem, zaměstnanosti i exportu, čímž podporuje ekonomickou efektivitu a ekonomický růst. [45]

Ekonomický dopad letecké dopravy nemusí mít vždy pouze výše zmíněný pozitivní vliv. Jak již bylo řečeno, letecká doprava je velmi citlivá na pohyb cen ropy a na neustále rostoucí náklady na pohonné jednotky, které mohou dostávat letecké dopravce do ekonomických problémů. Na základě studie z roku 2011 palivo představuje 33 % celkových nákladů amerických leteckých společností, čímž byly překonány mzdové náklady, které byly do té doby považovány za markantní, a to o téměř 8 %. V souvislosti s vyššími náklady na pohonné hmoty, musí letecké společnosti jiné náklady efektivně snížit, což se promítá nejčastěji na rušení letů. Zrušení letu se projevuje nejenom na úbytku cestujících z důvodu nárůstu cen letenek, ale také na snížení zaměstnanosti v důsledku menšího počtu pracovních příležitostí. [16]

Ekonomické dopady jsou dále klasifikovány na přímé, nepřímé, indukované a katalytické. [18]

Přímé dopady jsou takové dopady, které mají vliv na zaměstnanost a samotnou podnikatelskou činnost jako např. palubní posádka, provozovatelé letadel a letišť nebo poskytovatelé leteckých služeb.

Nepřímé dopady jsou dopady spojené se zaměstnaností a samotnou podnikatelskou činností u dodavatelských subjektů, jako např. dodavatelé pohonných hmot nebo prodej zboží na letišti.

Indukované dopady představují dopady, které jsou spojené s výdaji osob přímo nebo nepřímo zaměstnaných v odvětví letecké dopravy.

Katalytické dopady jsou takové dopady, ve kterých hraje letecká doprava roli katalyzátoru, tedy stimulatoru dalšího vývoje, růstu ostatních sektorů. Může se jednat např. o zvýšení atraktivity regionu, nárůst turismu a celkové zlepšení kvality života.

Ekonomický význam letecké dopravy lze rozdělit do šesti následujících oblastí:

- zaměstnanost,
- veřejný rozpočet,
- hrubý domácí produkt,
- cestovní ruch,
- podnikatelský sektor,
- rozvoj regionů. [45]

3.1. Zaměstnanost

Hlavním cílem této diplomové práce je analýza zaměstnanosti v České republice. Před touto analýzou je nezbytné vymezit a vysvětlit určité termíny, se kterými je zaměstnanost úzce spjata.

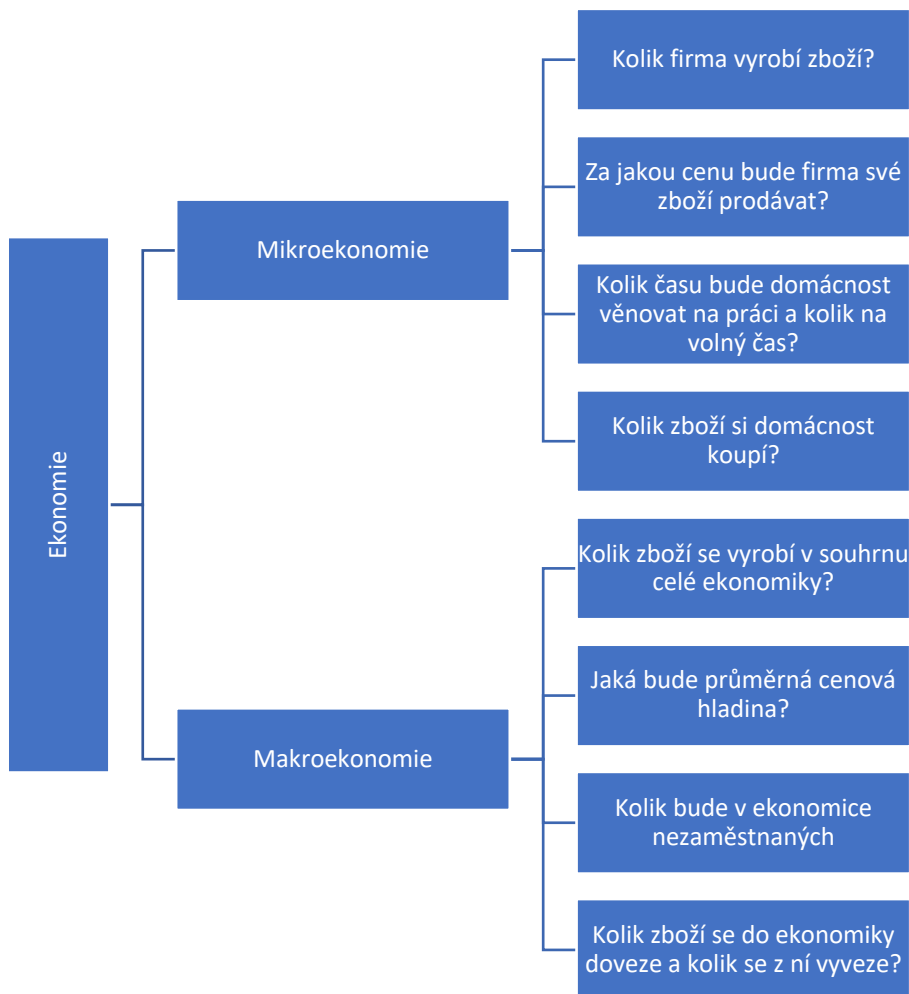
Teorie zaměstnanosti

Zaměstnaností se rozumí skutečnost, kdy se část ekonomicky aktivního obyvatelstva zapojuje do pracovních procesů a tím si zabezpečuje prostředky, které jsou využívány zejména pro zajištění existence a uspokojení svých potřeb.

Zaměstnanost je jednou ze základních makroekonomických veličin. Makroekonomie se zabývá souhrnnými ekonomickými veličinami a studuje příčiny vývoje a následné dopady makroekonomických veličin, např. hrubým domácím produktem, nikoliv pouze výstupy individuálních podniků, tj. makroekonomie uchopuje ekonomii jako celek, na rozdíl od mikroekonomie. Význam makroekonomie je důležitý pro tvůrce hospodářské politiky, firmy, podnikatele, ale také pro spotřebitele. Makroekonomie dává návod např. jak se vyhnout vysoké míře inflace, jak odstranit vysokou nezaměstnanost nebo jak podpořit ekonomický růst. Mikroekonomie se zabývá chováním individuálních ekonomických subjektů, např. podniku nebo spotřebitele – jedná se o určitý dílčí segment ekonomiky.

Nadřazeným pojmem pro makroekonomii a mikroekonomii je ekonomie. Ekonomii se rozumí nauka o vybraných oblastech hospodářské aktivity, zejména se jedná o studium výroby, distribuce nebo spotřeby ekonomických statků. [6]

Pro lepší přehlednost rozdílů mezi makroekonomií a mikroekonomií slouží *Obrázek 1*, ve kterém jsou shrnuty časté otázky jednotlivých částí ekonomie.



Obrázek 1. Rozdíl mezi mikroekonomií a makroekonomií
Zdroj: Autor [7]

Makroekonomické veličiny lze pokládat za tzv. ukazatele, které popisují národní hospodářství země a využívají se pro měření výkonnosti v makroekonomii. Jedná se o:

- produkt,
- cenovou hladinu,
- vnější ekonomickou pozici,
- zaměstnanost.

Tyto čtyři makroekonomické veličiny jsou považovány za základní a lze od nich odvozovat další významné veličiny jako např. veřejný rozpočet nebo zahraniční dluh.

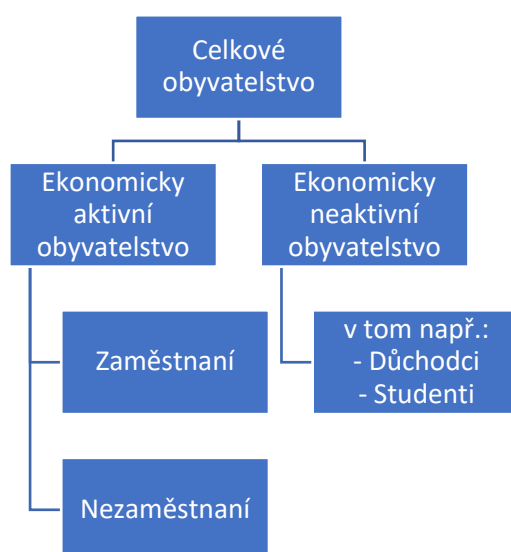
Produkt je označován za výchozí makroekonomickou veličinu a lze ho označit za souhrn všech vytvořených statků a služeb za jeden rok. Vytvořit poptávané množství a strukturu produktu pro obyvatelstvo země je chápáno jako hlavní cíl každé ekonomiky a také jako měřítko hospodářské úspěšnosti země. [6]

Další makroekonomickou veličinou je všeobecná cenová hladina, které v sobě zahrnuje vývoj ceny každého produktu a lze ji označit za speciální cenový index sledující pohyb cen v dané oblasti. Každý produkt má svou hodnotu, která je vyjádřena cenou. Nicméně neustále dochází ke změnám těchto cen, zejména k jejich růstu. V důsledku růstu cen rozdílným tempem a v různém rozmezí není prakticky možné vyjádřit vývoj všech těchto cen jednotlivě, a tak se vyjadřuje všeobecný vývoj cen statků pomocí speciálních statistických metod. [6]

Vnější ekonomickou pozicí se rozumí taková pozice, která je daná národní ekonomikou vůči zbytku světa a ovlivňuje do značné míry ekonomickou stabilitu dané země. Vyjádření ekonomické pozice je úzce spjato s vývojem platební bilance státu, který slouží jako záznam všech obchodních transakcí obyvatel jednoho státu s obyvateli všech ostatních států za dané období. [6]

Pro vytvoření požadovaného produktu je potřeba mít k dispozici určité množství výrobních faktorů, které v sobě zahrnují i práci. Tedy s daným objemem produktu je spojována i určitá míra zaměstnanosti. Cílem každého člověka je najít zejména dobře placené zaměstnání, s tím je spojené vytváření odpovídajících pracovních podmínek. Vytvářet dlouhodobě odpovídající podmínky ale není snadné, a tak se makroekonomie zaměřuje spíše na důsledky nezaměstnanosti, a to ekonomické, sociální a politické. [6]

Následující obrázek znázorňuje rozdělení obyvatelstva na dvě základní skupiny – ekonomicky aktivní obyvatelstvo a ekonomicky neaktivní obyvatelstvo.



Obrázek 2. Rozdělení obyvatelstva
Zdroj: Autor [7]

První skupinou je ekonomicky aktivní obyvatelstvo, které se také říká pracovní síla a dále se člení na zaměstnané a nezaměstnané. Zaměstnané osoby jsou takové osoby, které jsou starší 15-ti let a mají placené zaměstnání nebo jsou zaměstnány ve svém vlastním podniku. Nezaměstnaní jsou osoby starší 15-ti let a splňují následující tři podmínky:

- nemají placené zaměstnání anebo nejsou zaměstnány ve vlastním podniku,
- aktivně hledají práci např. přes úřad práce,
- jsou schopné nastoupit do práce nejpozději do 14-ti dnů. [8]

Druhou skupinu z celkového obyvatelstva tvoří ekonomicky neaktivní obyvatelstvo, které nesplňuje kritéria zaměstnaných nebo nezaměstnaných. V praxi se jedná zejména např. o děti, tj. osoby mladší 15-ti let, studenty, důchodce nebo osoby na rodičovské dovolené. [8]

Z výše uvedeného rozdělení je patrné, že ekonomická veličina *nezaměstnanost* nevyjadřuje počet lidí bez práce, ale označuje obyvatelstvo, které je v součinnosti s úřadem práce při hledání nového zaměstnání. [8]

Nezaměstnanost se z ekonomického hlediska vyjadřuje zejména pro potřeby porovnání ekonomik, a to v podobě míry nezaměstnanosti. Míra nezaměstnanosti se uvádí jako podíl nezaměstnaných a ekonomicky aktivního obyvatelstva v procentech. Vzorec pro výpočet míry nezaměstnanosti zní následovně:

$$u = \frac{U}{L + U} \times 100,$$

kde u je míra nezaměstnanosti v procentech, U je počet nezaměstnaných a L je počet zaměstnaných. [9]

Typy zaměstnanosti

Letectví napomáhá při vytváření pracovních míst, a to celkem ve čtyřech dimenzích. Jedná se o přímou, nepřímou, indukovanou a katalytickou zaměstnanost.

Přímá zaměstnanost představuje zaměstnanost a samotnou podnikatelskou činnost uvnitř v odvětví. Zahrnuje veškerá pracovní místa vytvořená přímo na letišti, ale také s tím spojená mimo letiště – např. pobočky leteckých společností, které se nenacházejí na letišti. Do přímé zaměstnanosti spadá i počet pracovních míst v letištních obchodech, nicméně z praxe je zřetelné, že veškeré menší obchody nejsou obsluhovány větším počtem pracovníků. Nákup zboží na letišti je z důvodu vysokých cen možný brát jako nelogický. Jako jeden z důvodů pro nákup v letištních obchodech je možné brát atraktivitu

a „výhodnost“ nákupu bezcelního zboží, dlouhé čekací doby, zpoždění letu nebo nutnost být na letišti i několik hodin před odletem. Pracovní místa v těchto letištních obchodech by spíše měla být brána v potaz v rámci statistik zaměstnanosti v obchodech, nikoliv v odvětví letectví. [10]

Nepřímou zaměstnaností se rozumí zaměstnanost a samotná podnikatelská činnost u dodavatelských subjektů. Jedná se o pracovní místa v takových firmách, které dodávají zboží a služby leteckému průmyslu, jako např.:

- energetický průmysl pro nákup leteckých pohonných hmot,
- letecký průmysl pro nákup leteckých zařízení,
- stavební průmysl pro stavební úpravy na letištích,
- pracovní místa nutná k výrobě zboží, které je prodáváno v letištních obchodech.

V souvislosti s nepřímou zaměstnaností dochází často k zásadním chybám při započítávání osob zaměstnaných v různých průmyslových odvětvích. Např. ve stavebním průmyslu mohou být pracovníci zařazeni jak do odvětví *stavebnictví*, tak do odvětví, ve kterém svou práci provádějí, v tomto případě tedy do letectví (při úvaze stavebních prací na letišti). Může tedy docházet ke dvojímu počítání pracovníků, což může vést k nepřesným výsledkům v rámci výzkumu zaměstnanosti. [10]

Indukovaná zaměstnanost je spojená s výdaji osob přímo a nepřímo zaměstnaných v letectví. Pokud tedy zaměstnanec v odvětví letecké dopravy utratí část svého příjmu např. koupí bochníku chleba, pomůže tím vytvořit pracovní místa pro pekaře. Ovšem dohází k vytvoření pracovních míst nejen pro pekaře, kteří pečou chléb pro zaměstnance letectví, ale také pro pekaře, kteří pečou chléb pro zaměstnance jiného odvětví. Tedy i v rámci indukované zaměstnanosti se lze setkat s nepřesnými výsledky. [10]

Katalytická zaměstnanost představuje pojetí letecké dopravy jako katalyzátoru, tedy stimulátoru dalšího vývoje, který zprostředkovává růst zaměstnanosti v ostatních ekonomických sektorech. Letecká doprava tedy napomáhá vytvářet pracovní místa v takových firmách, jejichž místo podnikání je atraktivní díky dopravnímu spojení vytvořeným letišťem. [10]

Výše uvedené typy zaměstnaností jsou pro větší přehlednost sepsány v *Obrázku 3*.

ODVĚTVÍ LETECKÉ DOPRAVY

Přímé dopady

Uvnitř odvětví

Letecké společnosti

Přeprava osob
Přeprava zboží
Prodej letenek
Všeobecné letectví

Letiště a služby

Civilní letiště
Letiště všeobecného letectví
Handling a Catering
Cargo služby
Plnění paliva
Maloobchod

Letecká navigace

Poskytovatelé služeb

Civilní letectví

Draky
Motory
Vybavení
Údržba

Nepřímé / Indukované dopady

Dodavatelský řetězec

Výdaje osob přímo a nepřímo zaměstnaných v letectví

Jídlo a nápoje
Rekreace a volný čas
Odívání
Zboží pro domácnost

Dodavatelé

Dodavatelé paliva
Dodavatelé jídel a nápojů
Zhotovitelé

Výrobci

Počítače/elektronika
Maloobchodní zboží

Podnikatelské služby

Call centra
Účetnictví
Právníci, banky
Počítačový software

Katalytické dopady

Vztah k ostatním odvětvím

Obchod

Turismus

Investice

Nabídka práce

Produktivita/Efektivita trhu

Prosperita zákazníků

Environmentální zatížení

Obrázek 3. Typy zaměstnanosti v letectví

Zdroj: Autor [4]

Ekonomický význam zaměstnanosti pro stát

Zaměstnanost s sebou přináší ekonomický význam nejenom pro obyvatelstvo, které svým pracovním poměrem získává finanční prostředky nutné ke splácení závazků a uspokojování svých potřeb, ale zaměstnanost také představuje přínos do státní poklady ve formě povinných odvodů.

Povinné odvody, které souvisí se zaměstnaností, jsou sociální a zdravotní pojištění. Zaměstnancům jsou částky za tato pojištění automaticky strhávána z platu a jsou částečně hrazena zaměstnavatelem. Osoby samostatně výdělečně činné hradí sociální a zdravotní pojištění v rámci povinných odvodů.

Odvody za zdravotní pojištění jsou využívány pro hrazení lékařské péče a jsou vypláceny přímo zdravotním pojišťovnám. Zdravotní pojišťovny v rámci své činnosti sledují případné přeplatky a nedoplatky na pojištění. Pokud je zdravotní pojištění správně a pravidelně hrazeno, je základní zdravotní péče zcela zdarma. Zdravotní pojištění je v jistých případech placeno státem, jedná se o:

- studenty,
- rodiče na mateřské dovolené,
- rodiče pobírající rodičovský příspěvek,
- osoby pobírající starobní důchod,
- nezaměstnané osoby registrované na úřadu práce.

V ostatních případech si lidé musejí zdravotní pojištění platit sami, a to v minimální sazbě jako tzv. osoby bez zdanitelných příjmů. [19]

Ze sociálního pojištění je hrazeno důchodové pojištění, nemocenské pojištění a státní politika zaměstnanosti. V souvislosti s odvodem sociálního pojištění je pak odvozována výše případných sociálních dávek. V případě hrazení důchodové pojištění je vyplácena sociální dávka ve formě starobního důchodu a pro případ nemocenského pojištění se jedná o sociální dávku ve formě nemocenské, mateřské nebo otcovské dovolené. Sociální pojištění je placeno pouze ze zdanitelných příjmů, je-li tedy člověk nezaměstnaný, stát za něj sociální pojištění na rozdíl od zdravotního pojištění nehradí – důchodové pojištění není třeba platit, ovšem tato doba nezaměstnanosti není počítána do důchodu. Osoby samostatně výdělečně činné musí se zákona platit pouze důchodové pojištění, nemocenské pojištění je pro ně tedy dobrovolné a v případě jeho neplacení ztrácejí nárok na mateřskou a otcovskou dovolenou nebo nemocenskou. [19]

Pro přehlednost o výši sociálního a zdravotního pojištění byla sestavena *Tabulka 10*.

Tabulka 10. Výše povinných odvodů za zdravotní a sociální pojištění

	ZAMĚSTNANEC	ZAMĚSTNAVATEL
Zdravotní pojištění	4,5 %	9 %
Sociální pojištění	6,5 %	25 %

Zdroj: Autor [19]

Z tabulky je na první pohled patrné, že zaměstnavatel odvádí státu za každého svého zaměstnance 34 % ze mzdy, což je velmi značná částka. Oproti tomu zaměstnanec odvádí státu „pouhých“ 11 % na pojištění ze své mzdy.

Zaměstnavatel je povinný odvést za každého svého zaměstnance sociální pojištění. Zaměstnanci je přímo ze mzdy strženo 6,5 %, zaměstnavatel doplácí 25 %. Celkem je tedy státu měsíčně odváděno za sociální pojištění celkem 31,5 % z hrubé mzdy.

Zaměstnavatel je také povinný odvést za každého svého zaměstnance zdravotní pojištění. Zaměstnanec si hradí 4,5 %, zaměstnavatel zaměstnanci doplácí 9 %. Celkem je tedy státu měsíčně odváděno za zdravotní pojištění 13,5 % z hrubé mzdy.

Další povinností zaměstnavatele je vypočítání zálohy na daň z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti a tuto daň za zaměstnance odvádět. Tato daň z příjmu činí 15 %.

Pokud dojde ze strany zaměstnavatele k porušení jeho povinností vyplývajících ze zákona, zaměstnanec může kontaktovat:

- Finanční úřad,
- Okresní správu sociálního zdravotnictví,
- Zdravotní pojišťovnu,
- nebo Inspektorát práce. [20]

3.2. Veřejný rozpočet

Rozpočet státu je soustava veřejných rozpočtů představující tvorbu a použití peněžních fondů vládou za jedno účetní období. Jedná se tedy o jakýsi finanční plán předpokládaných příjmů a výdajů státu. Veřejný rozpočet je souhrnným označením pro státní rozpočet a rozpočty krajů a obcí. Letecká doprava, rovněž jako ostatní odvětví, vytváří do veřejného rozpočtu příjmy. Prostřednictvím těchto rozpočtů je realizována hospodářská politika, výdaje jsou tedy využity zejména pro činnosti státu. Naopak příjmy do veřejného rozpočtu plynou z odvodu daní, z cla, z poplatků a dalších příjmů. [21]

Na základě předpisů Evropské Unie platí, že letecká doprava není přímým příjemcem prostředků ze státního rozpočtu. Na druhé straně letecká doprava vytvářením pracovních míst snižuje náklady státu na dávky pro nezaměstnané. [45]

Veškeré subjekty v letecké dopravě odvádí do veřejného rozpočtu několik položek:

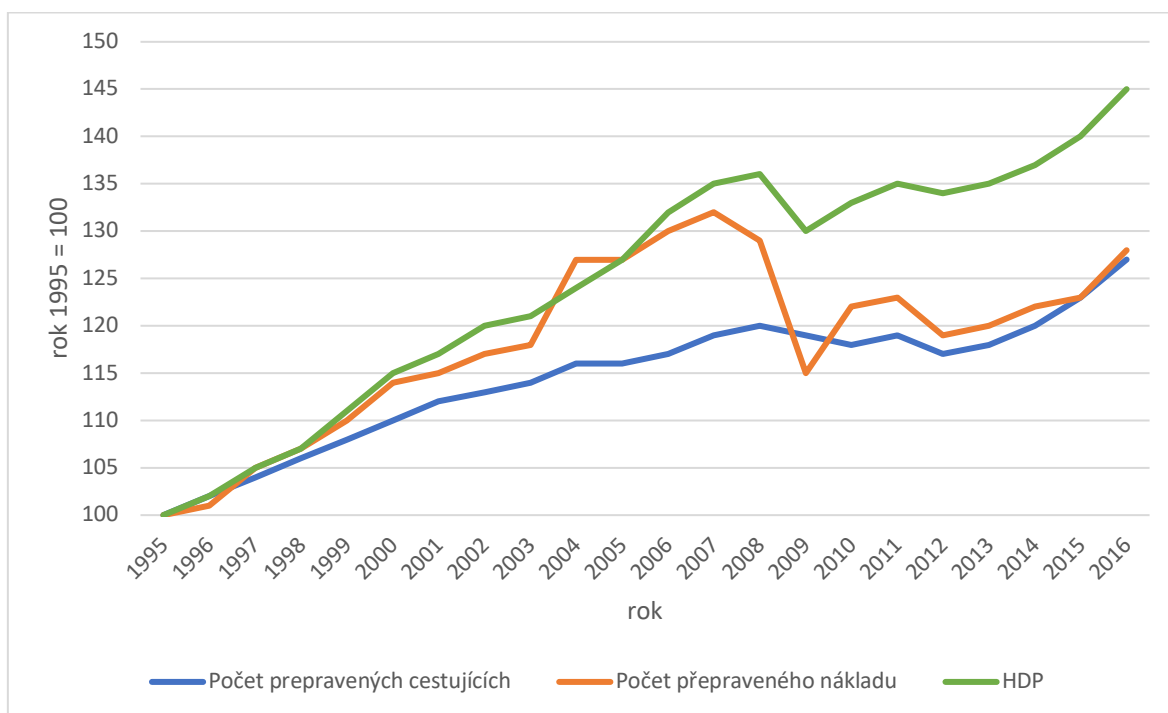
- daň z příjmu,
- daň z přidané hodnoty,
- odvody do sociálního a zdravotního pojištění za své zaměstnance,
- daň ze závislé činnosti,
- daň z nemovitosti,
- ekologická daň,
- silniční daň.

Zdroj uvádí, že přírůstek letecké dopravy a jejich zaměstnanců do státního rozpočtu činí ročně v průměru přes 9 miliard Kč ve formě daní a sociálních odvodů. [22]

3.3. Hrubý domácí produkt

Hrubý domácí produkt (HDP), anglicky GDP (Gross Domestic Product), je základním národohospodářským ukazatelem, který se využívá zejména k měření výkonnosti ekonomiky – jedná se o jeden z nejdůležitějších konceptů makroekonomie. HDP označuje peněžní hodnotu statků a služeb vyprodukovaných v daném období na určitém území a vyjadřuje se v peněžních jednotkách. Jde o součet peněžní hodnoty spotřeby, hrubých investic, vládních nákupů statků a služeb a čistých vývozů v dané zemi za 1 rok, která slouží k určení výkonnosti ekonomiky státu. Často se využívá hodnota HDP na obyvatele pro účel porovnání výkonnosti ekonomik jednotlivých států. [23]

Graf 11 znázorňuje vývoj hrubého domácího produktu v závislosti na počtu přepravených cestujících a nákladu. Z grafu je patrné, že s rostoucím počtem přepravených cestujících a nákladu HDP roste.



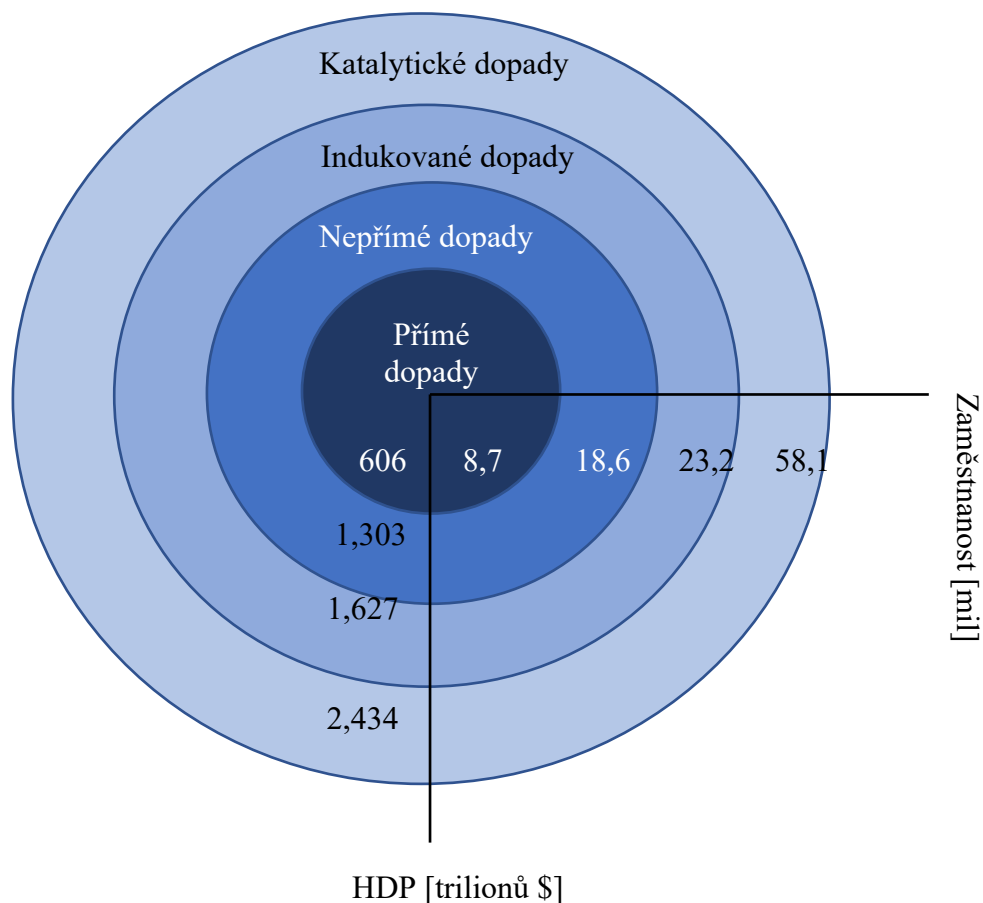
Graf 11. Vývoj HDP v závislosti na počtu přepravených cestujících a nákladu v dopravě v letech 1995 – 2016

Zdroj: Autor [11]

Hrubý domácí produkt je součástí národních příjmů a účtů. Národní účty jsou sestavovány ekonomy na základě sběru údajů, které zahrnují přehledy o platbách daně z příjmu, statistiky prodeje anebo data o zaměstnanosti. Zdrojem těchto údajů je podnikové účetnictví, na základě kterého lze poznat, zda ekonomika státu zažívá pokles nebo naopak vzestup či zda nehrozí např. ekonomická krize.

Výkonnost národního hospodářství jednotlivých států, zejména změna růstu či poklesu hrubého domácího produktu se velmi zřetelně odráží na výkonech letecké dopravy. V souvislosti s růstem potencionálního hrubého domácího produktu souvisí tzv. hospodářský růst neboli vzestup hospodářského potenciálu země. Potencionálním hrubým domácím produktem se rozumí teoreticky dosažitelný hrubý domácí produkt neboli takový produkt, jakého může ekonomika dosáhnout při maximálním využití výrobních faktorů (např. práce, přírodní zdroje, kapitál). Každá ekonomika se snaží o maximální přiblížení se potencionálnímu hrubému produktu ke skutečnému hrubému domácímu produktu. [45]

Obrázek 4 znázorňuje vliv letectví na zaměstnanost a HDP. Letectví je zde kategorizováno dle ekonomických dopadů na přímé, nepřímé, indukované a katalytické (viz. kapitola *Ekonomické dopady letecké dopravy*). Z grafu je patrné, že letecká doprava poskytuje na globální úrovni přes 58,1 milionů pracovních míst a přispívá 2,4 triliony amerických dolarů k celosvětovému hrubému domácímu produktu, což je zhruba 3,4 % z celkového hrubého domácího produktu.



Obrázek 4. Vliv letecké dopravy na zaměstnanost a HDP

Zdroj: Autor [4]

Letecká doprava se v České republice v roce 2011 podílela celkem 24 miliardy Kč na hrubém domácím produktu, což tvoří celkem 0,7 % HDP, a to následovně:

- 11 milionů Kč letecké společnosti, letiště a pozemní služby,
- 7,8 milionů Kč letečtí dodavatelé,
- 5,1 milionů Kč zaměstnanci z letectví svými výdaji,
- 7,4 milionů Kč turismus. [12]

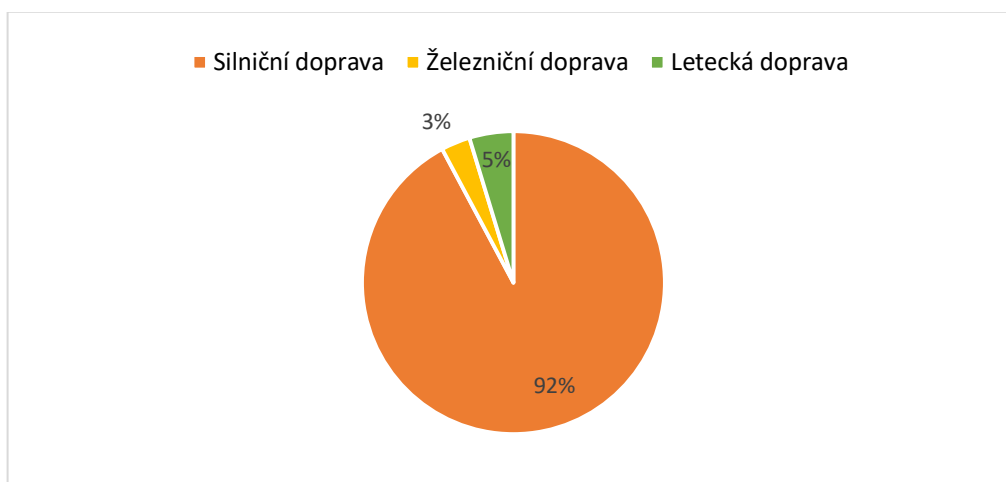
3.4. Cestovní ruch

Letecká doprava je považována za jeden z hnacích motorů cestovního ruchu, který je ukazatelem hospodářského růstu, a to zejména ve státech s rozvíjející se ekonomikou. Letecká doprava podněcuje cestovní ruch a obchod, rozšiřuje možnosti spotřebitelů a vytváří nové pracovní příležitosti. Z výše uvedeného je patrné, že rozvoj letecké dopravy velmi úzce souvisí s rozvojem cestovního ruchu v ČR.

Cestovní ruch s sebou přináší řadu ekonomických přínosů, jedná se zejména o:

- ovlivňování platební bilance státu,
- tvorba příjmů veřejného rozpočtu,
- tvorba hrubého domácího produktu,
- tvorba nových pracovních příležitostí,
- podpora investičních aktivit,
- rozvoj na úrovni malého a středního podnikání,
- rozvoj meziregionální spolupráce. [24]

Letecká doprava, díky své rychlosti, pohodlí a cenové dostupnosti, rozšířila možnost cestování po celém světě pro turisty a pro cestující, kteří využívají služeb letecké dopravy z pracovních důvodů. Možnost cestování umožňuje stále většímu počtu lidí využívat letadla jako dopravní prostředky a tím i poznávat nové části světa. Cestovní ruch se tak stává stále větším přínosem pro českou ekonomiku. Zahraniční turisté utratí každý rok při návštěvě České republiky přes 141 miliard Kč. Z *Grafu 12* je patrné, že s využitím letecké dopravy do České republiky přicestuje pouze 5 % z nich, což vytváří příjmy okolo 6,6 miliard Kč. [12]



Graf 12. Typy dopravy využívané turisty při návštěvě ČR

Zdroj: Autor [12]

3.5. Podnikatelský sektor

Letecká doprava, konkrétně každé letiště, se vyznačuje vlastností kumulovat ve svém blízkém okolí podnikatelské aktivity a podporovat jejich další rozvoj. Letecká doprava je tvořena několika subjekty jako jsou např. letecké společnosti, poskytovatelé letových provozních služeb, výrobci letadel, letecké školy nebo letiště. Právě letiště mají v rámci podnikatelského sektoru podstatný význam, lze je označit jako tzv. ekonomické akcelerátory. Ekonomická akcelerace je proces, který popisuje propojení mezi měnící se spotřebou a kapitálovými investicemi. Tuto akceleraci si lze představit jako zvýšenou poptávku po spotřebním zboží a tím i rostoucí investice nezbytné k výrobě toho zboží. V praxi to vypadá tak, že např. dochází k růstu příjmů spotřebitelů, zvyšuje se jejich chuť po spotřebním zboží a dané zboží se začne více spotřebovávat. Výrobním podnikům nezbývá nic jiného než zvýšit investice na výrobu daného zboží. [25]

Letiště lze pokládat za základ infrastruktury letecké dopravy a za magnet na budování nových podniků. Za nejvýznamnější dopad letiště při zakládání podniků patří zjednodušený a zrychlený přístup firem ke svým dodavatelům a zákazníkům, což pro veškeré firmy znamená zvýšení efektivity jejich aktivit a tím i produktivity celého podnikatelského sektoru, který se nachází v blízkosti vybraného letiště. Letiště se tedy značnou mírou podílí na zakládání nových firem, ale také podněcuje rozvoj stávajících. Jedná se zejména o rozvoj podnikatelských aktivit jako např. hotely, kancelářské komplexy, parkoviště, nákupní centra, ale také logistické a průmyslové parky. [45]

Globalizace, společně s požadavkem na vyšší produktivitu firem, vede k neustálému posilování významu logistiky dodavatelského řetězce. Letecká doprava svou rychlostí umožňuje značné snížení množství zásob podniků a tím i zvýšení produktivity investovaného kapitálu. Výsledkem je nárůst přepravy leteckou dopravou.

3.6. Rozvoj regionů

Existence letiště a jeho blízkost v určitém regionu zapříčiňuje zvýšení konkurenceschopnosti regionu, a tím i jeho přitažlivost pro investory. Existují tři základní kritéria, podle kterých investoři posuzují ideální lokalitu pro své podnikání, jedná se o:

- náklady,
- dopravní dostupnost,
- prostředí a související aktivity.

Za nejvyšší prioritu se považují položky souhrnně označené jako náklady. Mezi náklady se řadí nájem, tedy pravidelné měsíční platby za pronájem budov, investice, tedy náklady spojené s rekonstrukcí či vybavení budov, ale také služby, které označují náklady spojené s provozem. [13]

Dalším kritériem při výběru lokality pro podnikání je její dostupnost. Dostupnost lokality se vybírá dle dopravní sítě. Posuzuje se nejenom sít' městské hromadné a linkové dopravy, ale také existence cestovního ruchu v daném regionu, s čímž je spojována i letecká doprava. Budova by měla být umístěna na dobře přístupném místě, zejména pro zákazníky, neboť právě oni jsou pro budoucnost podniku nejdůležitější. Dále se klade důraz na dostupnost pro zaměstnance a v poslední řadě pro dodavatele. [13]

Posledním kritériem je prostředí, které zahrnuje několik aspektů. Nejdůležitějším aspektem je frekventovanost. Frekventovanost představuje množství lidí, které se vždy naskytne na určitém místě za určitý čas. Dalším podobným aspektem je kulturnost. Obdobně jako frekventovanost, ani kulturnost není možné nijak ze strany podniků regulovat. Neméně důležitým faktorem v oblasti prostředí je bezpečnost. Bezpečnost lze dělit na vnitřní a vnější. Vnitřní bezpečnost se týká soukromých prostor a lze ji do jisté míry regulovat, kontrolovat. Jedná se např. o kamerové systémy či bezpečnostní systémy (např. vstup do budovy omezen použitím ID karet). Bezpečnost, kterou moc nelze ovlivňovat, se označuje jako vnější. Vnější bezpečnost si lze představit např. jako policejní stanici v blízkosti budov. Posledním, neméně důležitým faktorem je parkování a stravování. [13]

Blízkost některých letišť zvyšuje konkurenční schopnost daných regionů, atraktivnost pro investory a přitahuje výstavby průmyslových parků nebo technologických center. Letecká doprava tak vytváří důležité dopravní uzly, umožňuje zpřístupnění regionu a zlepšuje tak jeho obslužnost.

4. Identifikace dat potřebných pro výzkum a jejich zdrojů

Čtvrtá kapitola této diplomové práce byla zpracována s cílem identifikovat a blíže specifikovat jednotlivá data, která byla nezbytná pro naplnění cíle této práce, kterým je výzkum zaměstnanosti v letectví v České republice. Kapitola dále pojednává o identifikaci zdrojů, které se staly stěžejním prostředkem pro získání potřebných dat.

Sběr dat a informací byl závislý převážně na účetních závěrkách dotčených leteckých podniků. Na základě § 36 Zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. jsou účetní jednotky povinny zveřejňovat své účetní záznamy pevně stanovenou formou a v daných časových intervalech. [26] Ačkoliv tato povinnost podniků vyplývá přímo ze zákona, v praxi docházelo k situacím, že konkrétní letecké podniky své výkazy nezveřejňovaly vůbec anebo nebyly zveřejněné výkazy kompletní. Vzhledem k této skutečnosti musela být analýza prováděna pouze na takových leteckých podnicích, o kterých byla k dispozici všechna potřebná data a byla tím tak zajištěna jejich kompletnost a správnost.

Pro potřeby výzkumu zaměstnanosti byla nezbytná následující data:

- letecké podniky v České republice,
- počet zaměstnanců,
- mzdové náklady,
- obrát,
- zisk,
- statistiky od Českého statistického úřadu.

4.1. Letecké podniky v České republice

Prvním krokem při výzkumu zaměstnanosti v letectví v České republice byla analýza všech leteckých podniků, které svou činností spadají do odvětví letectví. Po analýze potřebných dat musel být výzkum prováděn pouze na omezeném počtu leteckých podniků, a to z důvodu nedostatku dat o zbylých subjektech. Na základě získání všech potřebných dat byl výsledný počet leteckých podniků stanoven za konečný a kompletní.

Analýza leteckých podniků byla prováděna po skupinách, viz. kapitola 1. *Letecké podniky v letectví v ČR, výběr konkrétní skupiny/skupin pro výzkum*. Pro získání všech podniků spadajících do jednotlivých skupin, byly využívány především veřejné zdroje, ale také poznatky a vědomosti členů řešitelského týmu. Prvním krokem byla analýza všech

dotčených podniků a následovalo rozdělení těchto podniků do jednotlivých skupin na základě jejich činností.

Za veřejné zdroje, které byly v rámci této analýzy využívány, lze řadit např.:

- evidence letišť spravována Úřadem pro civilní letectví, [27]
- seznam oprávněných firem k provádění zkoušení, projektování, údržby, výroby a řízení zachování letové způsobilosti od Úřadu pro civilní letectví, [28]
- seznam leteckých škol, výrobců letadel a leteckých servisů distribuovaný na portálu www.aeroweb.cz, [29] [30] [31]
- přehled leteckých dopravců licencovaných v České republice od Ministerstva dopravy. [32]

Na základě výše zmíněných zdrojů byly sepsány veškeré letecké podniky, které musely být později redukovány na užší výběr v důsledku nedostupnosti potřebných dat.

4.2. Počet zaměstnanců

Označení *zaměstnanec* se pojí k fyzické osobě, která je účastníkem pracovněprávního vztahu, čímž se zavazuje k výkonu činností pro zaměstnavatele. Za svou práci dostává zaměstnanec mzdu a je povinen odvádět daně. Každý zaměstnanec vykonává svou práci v závislosti na pracovní pozici, od které se odvíjí odpovědnosti, pravomoci a pracovní náplň zaměstnance. Počet zaměstnanců tedy představuje počet osob, které naplňují podstatu zaměstnance. [33]

Pro potřeby této práce bylo stěžejní získat data o počtech zaměstnanců v jednotlivých leteckých podnicích. Pro účely získání těchto dat byl využit portál Ministerstva spravedlnosti *e-Justice*, kde jsou spravovány následující databáze:

- Veřejný rejstřík a Sbírka listin,
- Insolvenční rejstřík,
- Soudní řízení,
- Nařízená jednání,
- Rozhodnutí soudů.

Pro získání potřebných dat bylo využíváno výhradně *Veřejného rejstříku a Sbírkou listin*.

Veřejný rejstřík slouží k povinnému zveřejňování informací o podnikatelích, tedy každá obchodní korporace má povinnost zveřejňovat v něm uvedené údaje včetně jejich aktualizací tak, aby byly veřejně přístupné. V souvislosti s Veřejným rejstříkem mají

podniky povinnost zveřejňovat své účetní závěrky, které mají uzákoněnou formu, a to (viz kapitola 2. *Letecké podniky v ČR, výběr konkrétní skupiny/skupin pro výzkum*):

- rozvahu,
- výkaz zisků a ztrát,
- přílohu,
- výroční zprávu,
- přehled o peněžních tocích,
- přehled o změnách vlastního kapitálu. [26]

Dokumentem, ve kterém by měl být uveden počet zaměstnanců, je pro případ velkých leteckých podniků výroční zpráva, menší letecké podniky zveřejňují počet zaměstnanců v příloze účetní závěrky.

Počty zaměstnanců jednotlivých leteckých podniků byly tedy zjišťovány na základě studia příloh účetních závěrek a výročních zpráv všech leteckých podniků, které byly v rámci této diplomové práce zpracovány.

4.3. Mzdové náklady

Součástí výzkumu zaměstnanosti byla i analýza průměrné mzdy osob, které pracují v odvětví letectví. Pro potřeby této analýzy bylo nutné identifikovat mzdové náklady v jednotlivých podnicích.

Mzdové náklady představují náklady na veškeré požitky zaměstnanců ze závislé činnosti a náhrady mzdy za dočasnou pracovní neschopnost. V praxi se jedná o hrubou mzdu. [34]

Pro získání mzdových nákladů bylo potřeba opět využít portál Ministerstva spravedlnosti *e-Justice* a výše zmíněné *účetní závěrky* všech dotčených podniků. Mzdové náklady jsou jednou z položek, která se nachází v části *výkaz zisků a ztrát*.

Mzdové náklady se často zaměňují s osobními náklady. Každý zaměstnavatel (tedy i letecký podnik) je povinen za každého svého zaměstnance odvádět určité poplatky (viz. kapitola 3.1 *Zaměstnanost*). Veškeré náklady na zaměstnance spojené s placením povinných odvodů podniky vykazují ve formě osobních nákladů. Osobní náklady je tedy možné definovat jako mzdové náklady zvýšené o náklady, které za zaměstnance platí zaměstnavatel. [35]

4.4. Obrat

V souvislosti s analýzou leteckých podniků v České republice byl identifikován obrat a zisk jednotlivých podniků. Obrat byl zjišťován pro získání poměrů obrat/počet zaměstnanců, obrat/mzdové náklady a zisk/obrat.

Obrat je pojem označující ekonomický termín, který v sobě zahrnuje finanční prostředky, které se v podniku za dané období vyskytují. Jinými slovy se za obrat považují veškeré příjmy, které firmou „protečou“ za dané období. Nejedná se tedy o disponibilní finanční prostředky. Obrat lze nazývat jako tržby, výnosy nebo příjmy a dá se vypočítat jako součet zisku a nákladu. [36]

Zdrojem dat pro identifikaci obrátů všech leteckých podniků byl opět portál *e-Justice* a již zmíněné *účetní závěrky*. Položka obrat se nachází v části *výkaz zisků a ztrát*.

4.5. Zisk

Další ekonomickou veličinou, která byla zjišťována pro ekonomickou analýzu dotčených podniků, je zisk. Tato veličina posloužila k získání poměrů zisk/počet zaměstnanců a zisk/obrat.

V souvislosti s obratem je zisk charakterizován jako rozdíl obratu a nákladů – zisk tedy vyjadřuje to, co každý podnik svou činností vydělá z vlastního kapitálu a lze ho označit za kladný výsledek hospodaření jehož opakem je ztráta. Zisk se označuje za jeden z hlavních cílů každého podniku. [37]

Veškeré zisky, které byly v rámci této diplomové práce analyzovány, byly zjištěny z portálu *e-Justice*, z *účetních závěrek* – konkrétně z části *rozvaha*, položka *Výsledek hospodaření běžného účetního období*.

4.6. Statistiky od Českého statistického úřadu

Cílem této diplomové práce byla analýza zaměstnanosti v letectví v České republice. Po analyzování stavu zaměstnanosti v letectví bylo potřeba získanou analýzu porovnat se sektorem dopravy a celým trhem v České republice. Bylo tedy stěžejní získat obdobná data jak pro celé odvětví dopravy, tak pro celou Českou republiku. Pro tyto účely byl využit Český statistický úřad.

Pro potřeby porovnání získaných dat z letectví byla nutná analýza následujících dat za posledních pět let:

- počet zaměstnanců
 - o v dopravě,
 - o v České republice,
- statistika nezaměstnanosti v České republice,
- průměrná hrubá mzda
 - o v dopravě,
 - o v České republice,
- vývoj HDP v České republice.

5. Rešerše použitelných metod, výběr, aplikace vybrané metody

Pátá kapitola této diplomové práce je věnována rešerši použitelných metod pro výzkum zaměstnanosti v letectví v České republice, výběru vhodné metody a následné aplikaci na získaných datech. Tato kapitola je stěžejní zejména ve výběru metody, a to z důvodu naplnění cíle této práce.

5.1. Rešerše použitelných metod

Základní rozdělení pro potřeby výzkumu je následující:

- kvalitativní výzkum,
- kvantitativní výzkum. [14]

Základem kvalitativního výzkumu je sběr dat bez počátečního stanovení základních proměnných. Základní operací toho výzkumu je indukce, tedy až po ukončení sběru dat dochází k identifikaci proměnných a k následnému stanovení hypotéz. Sběr dat má v případě kvalitativního výzkumu dlouhodobý charakter – v průběhu výzkumu lze např. doplňovat výzkumné otázky nebo měnit hypotézy, a dochází ke sběru nominálních dat. Výsledkem tohoto typu výzkumu jsou formulace nových hypotéz a teorie na vybraných jedincích zkoumání, které se ale těžko zobecňují např. pro skupiny. [14] [38]

Kvantitativní výzkum vychází z teorie, na základě které se vytvořené hypotézy ověřují statistickými metodami. Využívá se zde zejména dedukce, tedy již na začátku výzkumu je známý postup i proměnné. Cílem zvoleného postupu je blíže specifikovat vztah mezi jednotlivými proměnnými. V rámci kvantitativního výzkumu se pracuje s číselnými daty, kdy je nutné, aby měření těchto dat bylo validní a reliabilní. Měření by tedy měla měřit co mají a hodnota měření by měla být i při opakovaném měření stejná. Kvantitativní výzkum lze charakterizovat jako reduktivní, kdy vybraná realita zkoumání může být omezena např. v závislosti na způsobu interpretace dat. Do tohoto typu výzkumu lze zahrnout sociální trendy větších rozměrů – výzkum lze provádět např. na úrovni státu, nikoliv pouze na výběru skupin lidí. [14] [38]

Následující tabulka znázorňuje základní rozdíly mezi kvalitativním a kvantitativním výzkumem.

Tabulka 11. Porovnání kvalitativního a kvantitativního výzkumu

	<i>KVANTITATIVNÍ VÝZKUM</i>	<i>KVALITATIVNÍ VÝZKUM</i>
<i>typ</i>	explorativní (zjišťující)	explanativní (vysvětlující)
<i>data</i>	numerická	nenumernická
<i>logická operace</i>	dedukce	indukce
<i>vztah k teorie</i>	vychází ze známé teorie	nevychází ze známé teorie
<i>stanovení hypotéz</i>	stanovuje předem	nestanovuje předem
<i>výstup</i>	přehled o problému	nová teorie, posun v tématu
<i>využívaná metoda</i>	např. statistická šetření, experiment, analýza oficiálních statistik, strukturované pozorování	např. pozorování, analýza dokumentů nebo videozáznamů, rozhovory
<i>předmět zkoumání</i>	skupina	jedinec
<i>zobecnitelnost na populaci</i>	možná	obtížná až nemožná

Zdroj: Autor [14] [38]

5.2. Výběr a aplikace vybrané metody

Pro účel této diplomové práce byl pro výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě zvolen kvantitativní výzkum. Hlavním důvodem pro výběr této metody byla skutečnost, že bylo potřeba analyzovat zaměstnanost v letectví, její vývoj v čase a vztah k ostatním sektorům. Jednalo se tedy o výzkum, jehož hlavním cílem bylo zjistit stav zaměstnanosti v sektoru letectví. V průběhu analýzy se pracovalo s velkou spoustou numerických dat, a to z odvětví letecké dopravy, sektoru dopravy a celého trhu v České republice. Pro získání potřebných dat byly využity zejména metody statistické šetření a analýza oficiálních statistik. Výstup analýzy spočíval ve zhodnocení zaměstnanosti napříč výše uvedenými sektory neboli výstupem nebyly nové teorie, ale zhodnocení aktuálního stavu.

Zaměstnanost byla analyzována na vybraných skupinách leteckých podniků. Z důvodu absence dat některých leteckých podniků, nebylo možné výzkum provádět napříč celým sektorem letecké dopravy. Nicméně zástupci jednotlivých skupin jsou zároveň dominujícími podniky, co se jejich velikosti a významu v letectví týká. Výsledky analýzy mohly být tedy vždy zobecnitelné pro danou skupinu leteckých podniků, ale také pro celé odvětví letecké dopravy.

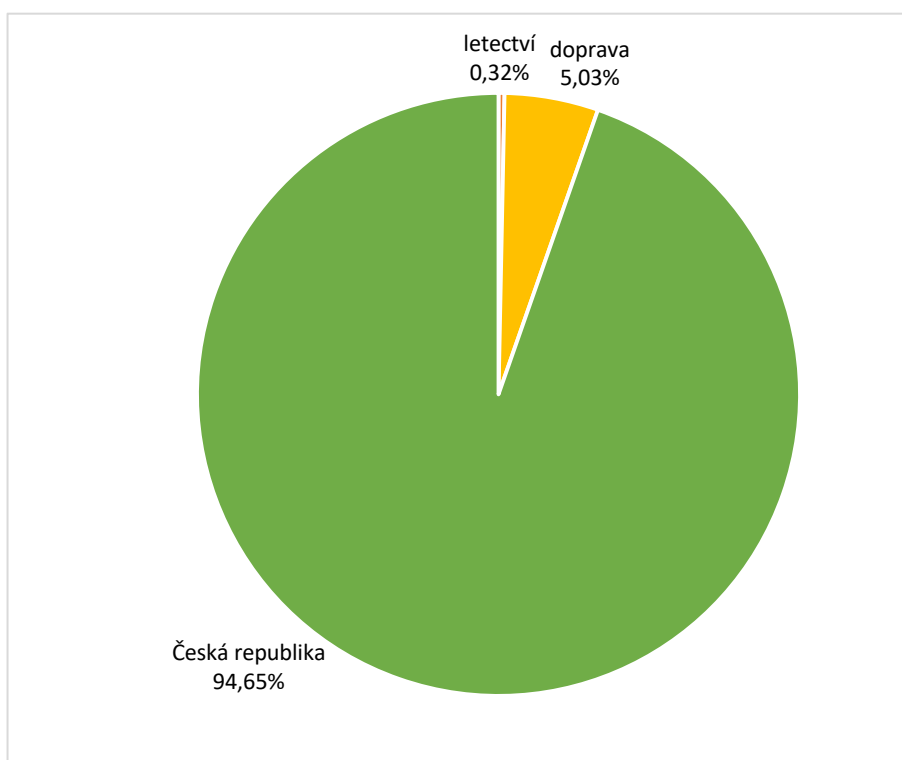
5.2.1. Počet zaměstnanců

V České republice bylo v roce 2014 zaměstnáno 3 778 500 lidí a do roku 2018 tento počet vzrostl na 4 071 000, což vytváří nárůst téměř o 7,4 %. Tento jev, tedy růst zaměstnanosti, koresponduje se známou informací o klesající nezaměstnanosti, kdy míra nezaměstnanosti v roce 2014 činila 6,1 %, oproti tomu v roce 2018 pouhých 2,2 %. [39]

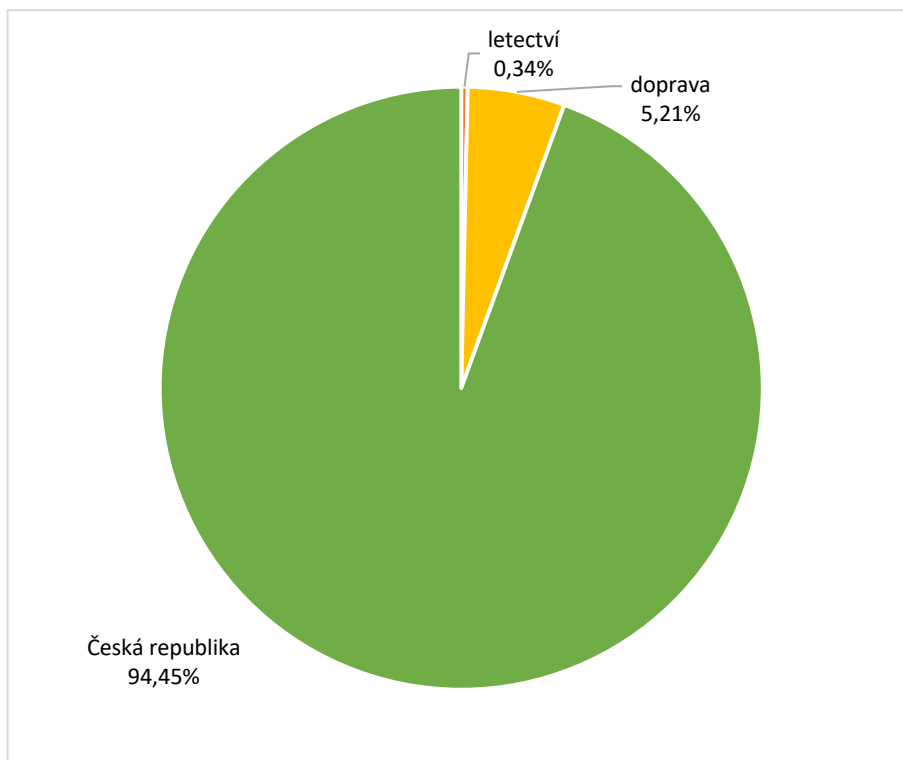
Z celkového počtu zaměstnaných lidí tvořila doprava v roce 2014 5,03 %. Mezi lety 2014 a 2015 vzrostl podíl dopravy zanedbatelně, a to na 5,21 %. [40]

Letectví se v roce 2014 podílelo na celkovém počtu zaměstnanců 0,32 %. Ve zkoumaném období, tedy mezi lety 2014 až 2018, se procentuální podíl takřka nezměnil. Počet zaměstnaných lidí v sektoru letectví zaznamenal za dobu pěti let nárůst pouze o 0,02 %.

Vývoj počtu zaměstnaných lidí v dopravě i v sektoru letectví kopíruje vývoj celého trhu. Mezi lety 2014 až 2018 tedy nedošlo k žádné významné odchylce od obecného trendu růstu zaměstnanosti. Tato skutečnost je znázorněna na *Grafu 13* a *Grafu 14*.



Graf 13. Procentuální rozdělení počtu zaměstnanců v jednotlivých sektorech v roce 2014
Zdroj: Autor



Graf 14. Procentuální rozdělení počtu zaměstnanců v jednotlivých sektorech v roce 2018

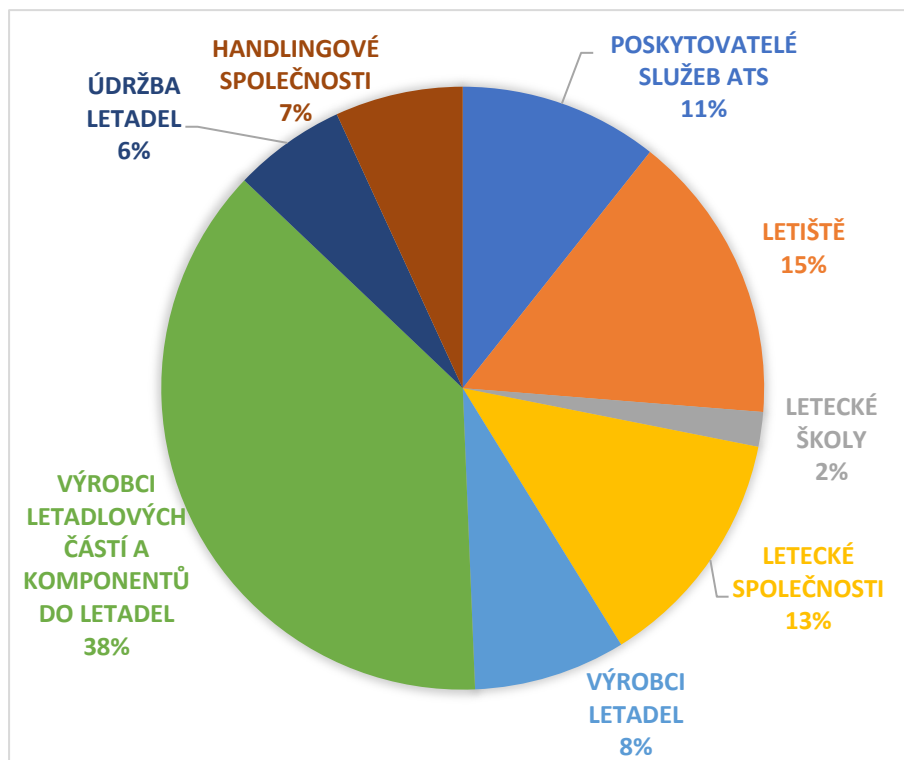
Zdroj: Autor

Konkrétně pro odvětví letectví byl celkový počet zaměstnanců blíže analyzován pro jednotlivé skupiny leteckých podniků.

Největší část (77 %) počtu zaměstnaných lidí v sektoru letectví je umístěna ve čtyřech (z pohledu zaměstnanosti) nejvýznamnějších sektorech, a to:

- Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – 38 %,
- Letiště – 15 %,
- Letecké společnosti – 13 %,
- Poskytovatelé služeb ATS – 11 %.

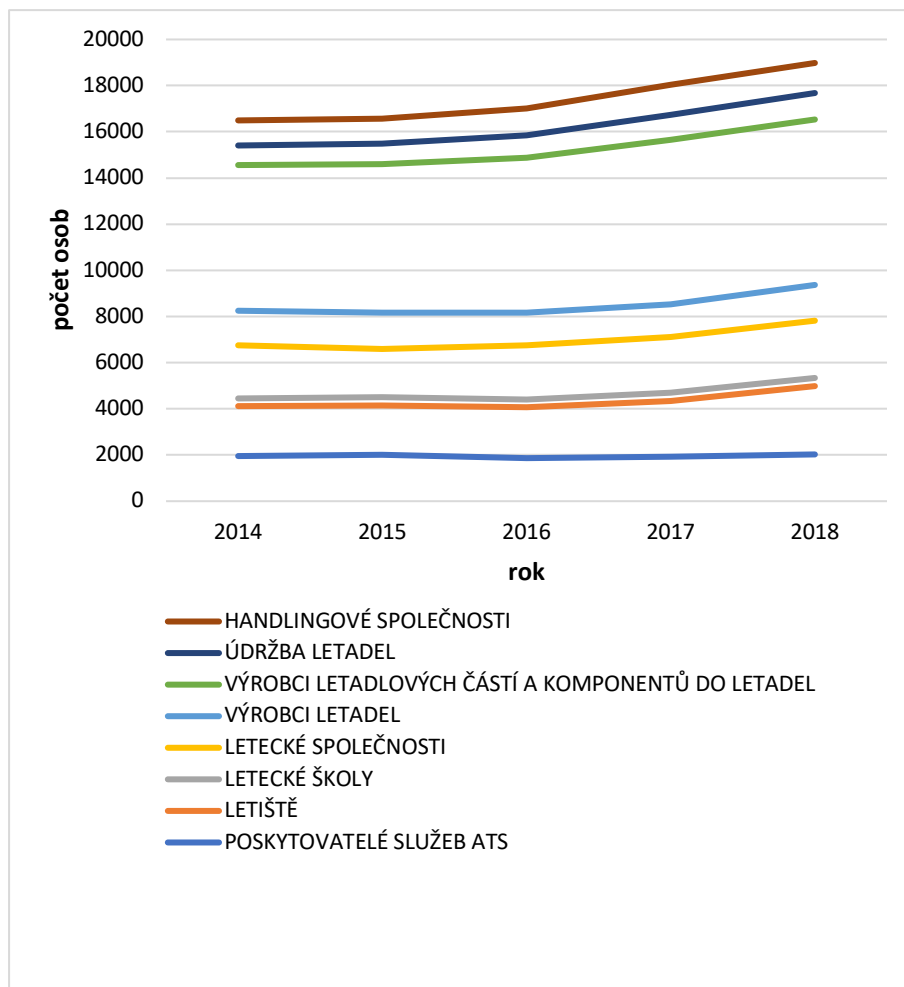
Poměr počtu zaměstnanců napříč všemi skupinami leteckých podniků se v průběhu výzkumu nijak nezměnil. Pro grafické znázornění výše uvedeného procentuálního zastoupení byl tedy zpracován pouze jeden graf, a to *Graf 15* za rok 2018.



Graf 15. Počet zaměstnanců v letectví v roce 2018

Zdroj: Autor

Obdobně jako obecně na trhu a v sektoru dopravy rostla i v jednotlivých skupinách leteckých podniků zaměstnanost stejným tempem. Tuto skutečnost znázorňuje *Graf 16*.



Graf 16. Vývoj počtu zaměstnanců v letectví

Zdroj: Autor

5.2.2. Průměrná měsíční hrubá mzda

V roce 2014 byla průměrná měsíční hrubá mzda v:

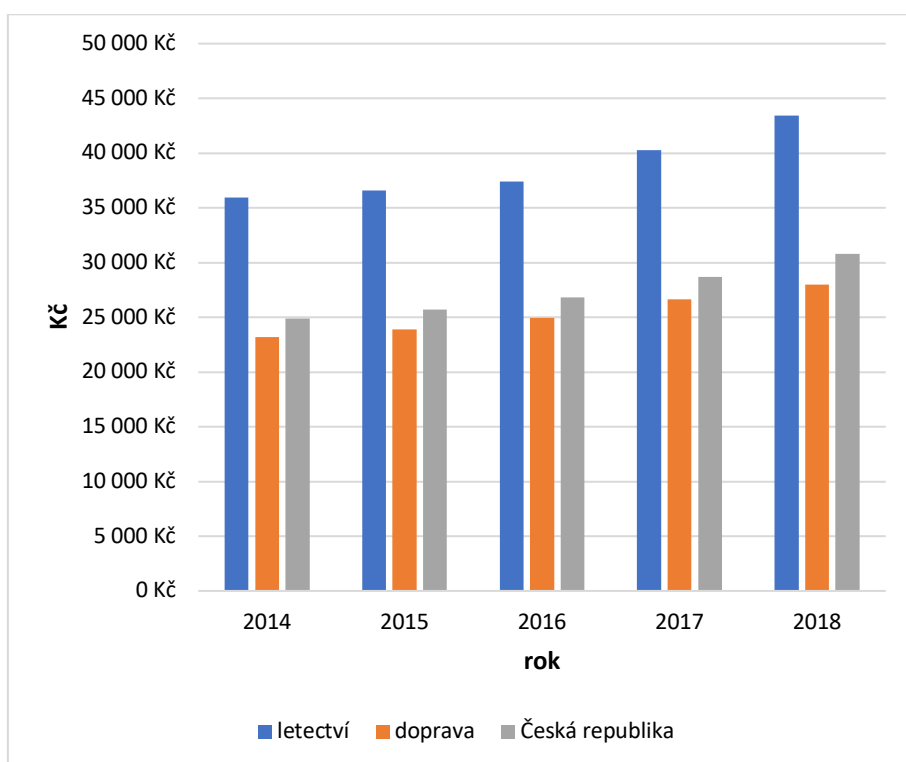
- České republice 24 906 Kč, [41]
- dopravě 23 172 Kč, [42]
- letectví 35 946 Kč.

V dopravě pak tato mzda činila 93 % a v sektoru letectví 144 % (vztaženo k průměrné měsíční hrubé mzdě v České republice).

Na konci sledovaného období byla průměrná hrubá měsíční mzda v jednotlivých sektorech následující:

- v České republice 26 837 Kč, [41]
- v dopravě 24 963 Kč, [42]
- v letectví 37 411 Kč.

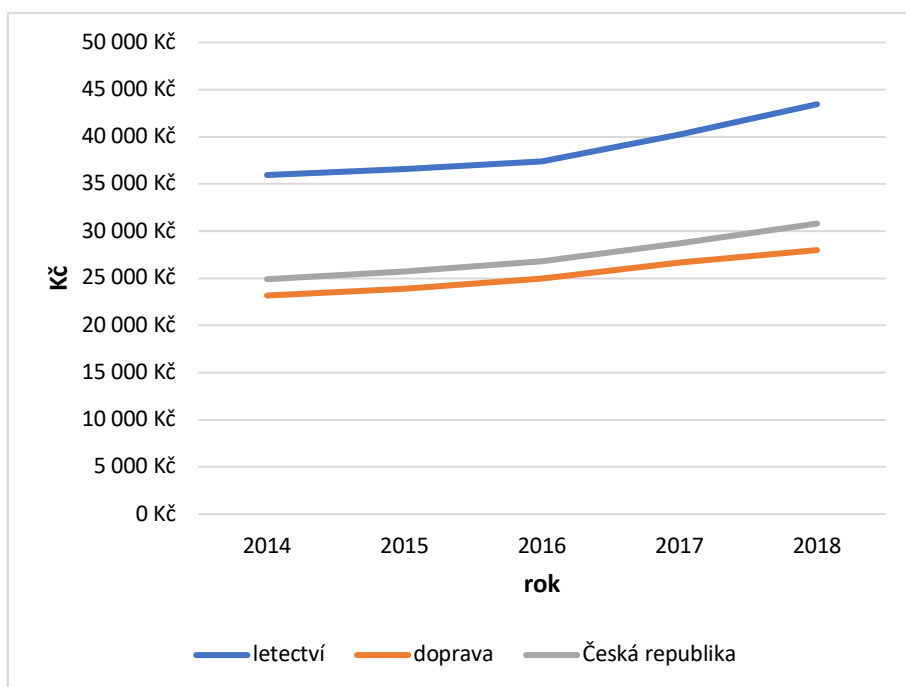
Graf 17 znázorňuje vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy v České republice, v dopravě a v letectví za sledované období.



Graf 17. Průměrná měsíční hrubá mzda v jednotlivých sektorech

Zdroj: Autor

V České republice vzrostla průměrná hrubá měsíční mzda o 1,08 %, v dopravě rovněž o 1,08 % a v letectví o 1,04 %. Na základě uvedených procent je zřejmé, že ve sledovaném období v jednotlivých sektorech rostla průměrná hrubá měsíční mzda stejným tempem a nedošlo tedy ani v odvětví letectví k žádným odchylkám. Oblast dopravy stejně jako sektor letectví kopíroval trend vývoje trhu. Danou skutečnost znázorňuje *Graf 18*.



Graf 18. Vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy v jednotlivých sektorech

Zdroj: Autor

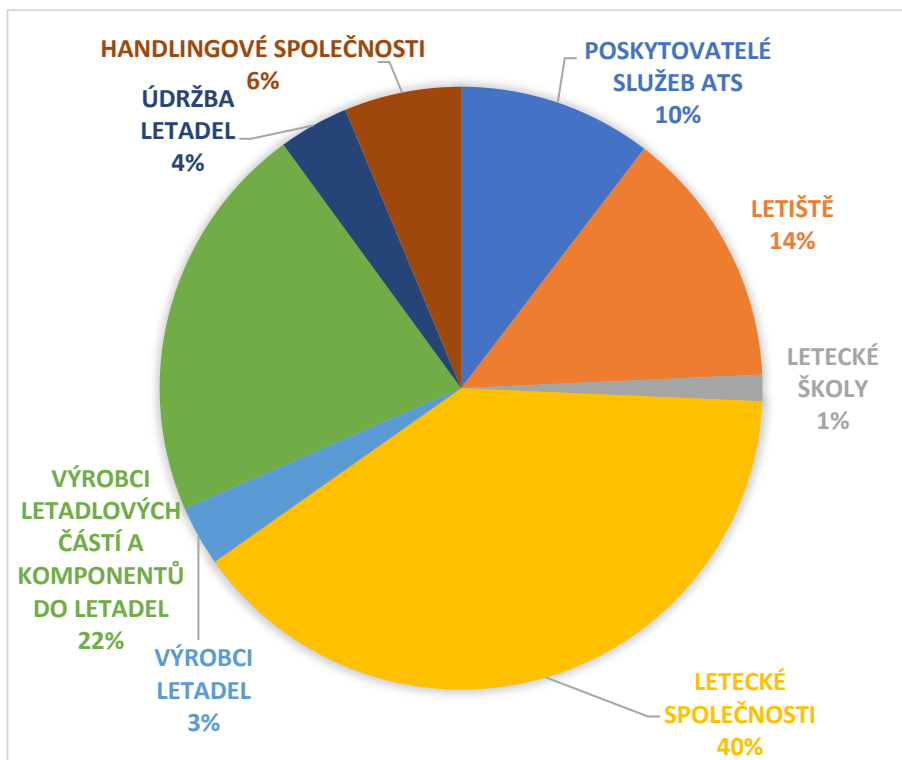
5.2.3. Obrat /HDP

Hrubý domácí produkt v České republice ve sledovaném období vzrostl z přibližně 4,6 bilionů Kč na přibližně 5,3 bilionů Kč, jedná se tedy o 14 % nárůst za čtyři roky. V sektoru letectví obrat vzrostl z přibližně 44,9 miliard Kč na 62,9 miliard Kč. Což představuje zvýšení obratu v sektoru letectví o více než 29 % za sledované období. [42]

V rámci sledovaného období se na celkovému obratu výrazně podílely čtyři skupiny leteckých podniků, a to:

- Letecké společnosti – 35 %,
- Poskytovatelé služeb ATS – 21 %,
- Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – 19 %,
- Letiště – 12 %.

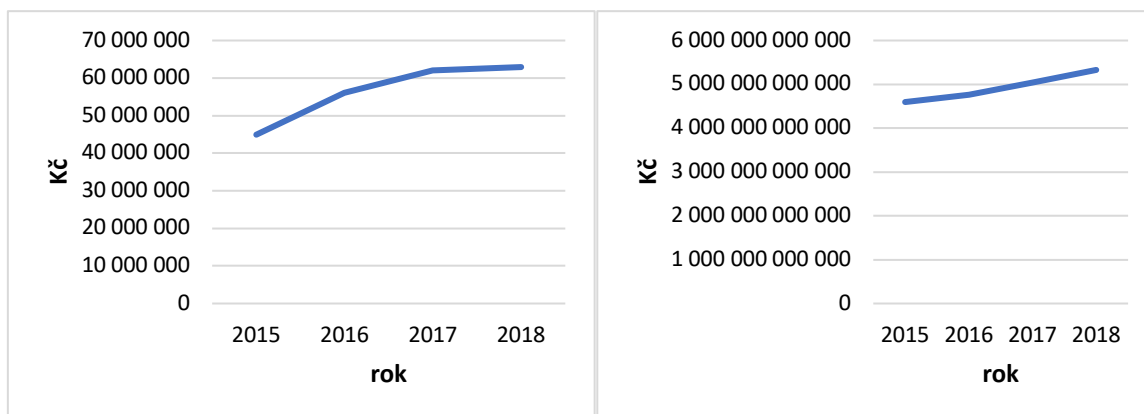
Graf 19 znázorňuje podíl jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2015. Na rozdíl od ostatních statistik mohl být obrat analyzován až od roku 2015 vzhledem k velmi omezenému počtu dat za rok 2014. Mezi lety 2015 až 2018 nedošlo k žádným značným změnám v procentuálním rozdělení celkového obratu mezi jednotlivými skupinami leteckých podniků.



Graf 19. Procentuální podíl jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2015

Zdroj: Autor

Graf 20 znázorňuje vývoj HDP v České republice a celkový obrat v odvětví letectví. Obrat v letectví roste více než dvojnásobnou rychlostí ve sledovaném období oproti HDP.



Graf 20. Vývoj celkového obratu v letecké dopravě (a) a hrubého domácího produktu v České republice (b)

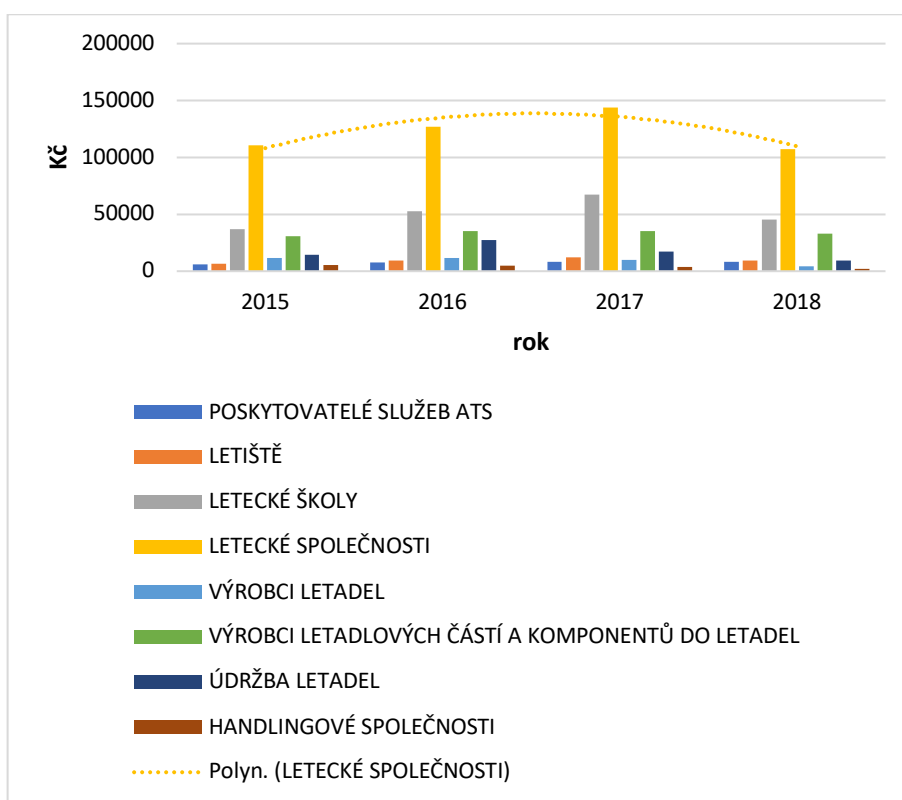
Zdroj: Autor

5.2.4. Obrat na zaměstnance

Tato část výzkumu musela být provedena pouze pro období 2015 až 2018 z důvodu omezeného počtu dat o obratu za rok 2014.

Ve všech skupinách leteckých podniků celkový obrat na zaměstnance do roku 2017 rostl. V posledním zkoumaném roce, tedy v roce 2018, obrat na zaměstnance klesl a došlo tak ke změně trendu. Změna trendu byla způsobena tím, že celkový obrat mezi roky 2017 a 2018 vzrostl o zanedbatelných 0,7 %, zatímco počet zaměstnanců v odvětví letectví vzrostl téměř o 5 %.

Graf 21 znázorňuje časový vývoj obratu na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků s výše odůvodněným trendem vývoje.



Graf 21. Časový vývoj obratu na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků

Zdroj: Autor

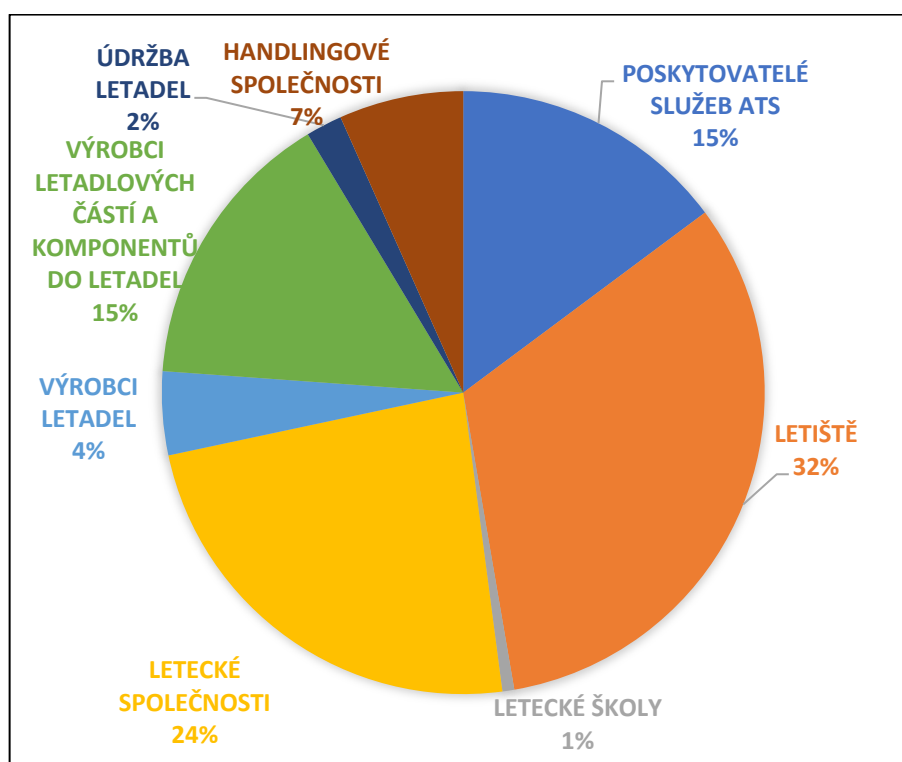
5.2.5. Zisk /počet Z

Celkový zisk, který byl analyzován ve všech skupinách leteckých podniků, činil na počátku zkoumaného období 3,5 miliardy Kč. Do roku 2018 zisk vzrostl na 5,1 miliardy Kč, což tvoří nárůst zhruba o 31 % v období od roku 2014 až 2018.

V roce 2014 se na celkovém zisku výrazně podílela následující čtveřice jednotlivých skupiny:

- Letiště – 32 %,
- Letecké společnosti – 24 %,
- Poskytovatelé služeb ATS – 15 %,
- Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – 15 %.

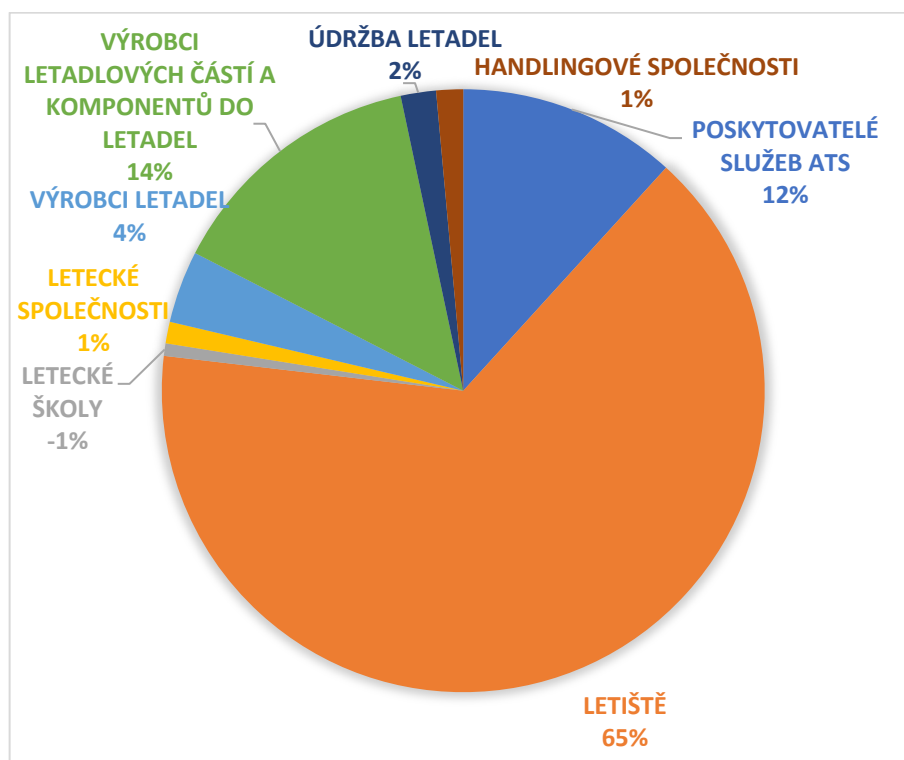
Graf 22 znázorňuje podílové rozdělení jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2014.



Graf 22. Procentuální rozdělení jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2014

Zdroj: Autor

Graf 23 zobrazuje výše uvedenou situaci pro rok 2018, kdy v průběhu vývoje došlo k výrazným změnám. *Letiště* téměř zdvojnásobila své poměrové zastoupení na celkovém zisku v rámci skupin leteckých podniků. Oproti tomu ve skupinách *Poskytovatelé služeb ATS* a *Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel* nedošlo k téměř žádné změně. Velký propad nastal pro *Letecké společnosti*, kterým poklesl podíl na celkovém zisku z 24 % na pouhé 1 %. Do záporných hodnot se dostala skupina *Letecké školy*.



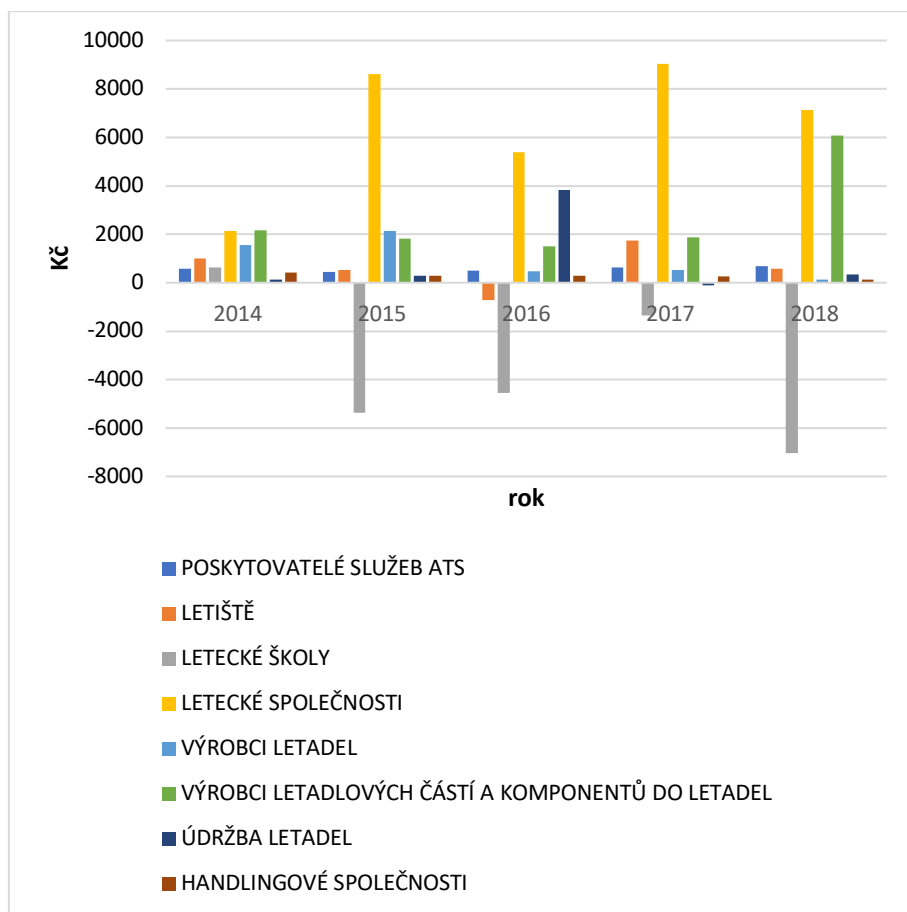
Graf 23. Procentuální rozdělení jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2018

Zdroj: Autor

Všechny skupiny leteckých podniků dosahují zisku na zaměstnance s výjimkou *Leteckých škol* a *Výrobců letadel*, jejichž zisky se v průběhu výzkumu dostaly do záporných hodnot a přeměnily se tak ve ztráty. V průběhu výzkumu nebyl zjištěn žádný trend, který by mohl vyzdvihnout konkrétní letecké podniky, které se na zisku na zaměstnance podílí více nebo méně. Důvodem je to, že ačkoliv celkový zisk v podnicích roste, tak s ním roste i celkový počet zaměstnanců. Nárůst zisku se tedy poměrně rozdělí mezi nové zaměstnance a nedochází tak ke změnám ve vývoji.

Dominující skupinou leteckých podniků v zisku jsou *Letecké společnosti*, kdy jeden zaměstnanec v roce 2014 vygeneroval zisk 2,1 milionů Kč a poté v roce 2018 7,1 milionů Kč. Naopak zaměstnanec *Leteckých škol* vygeneroval v roce 2014 640 tisíc Kč a v roce

2018 se zisk přeměnil ve ztrátu v hodnotě 7 milionů Kč. Výrazná změna v průběhu vývoje nastala u *Výrobců letadlových částí a komponentů do letadel*, jejichž zisk na zaměstnance vzrostl mezi lety 2014 až 2018 o více než 64 %. Časový vývoj zisku na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků znázorňuje *Graf 24*.



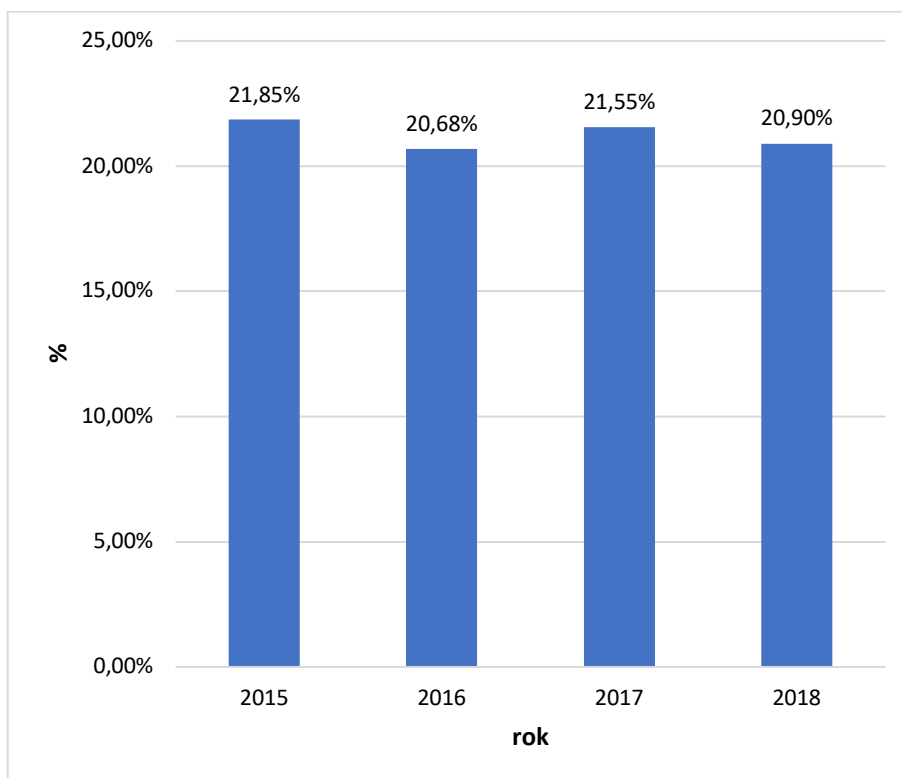
Graf 24. Časový vývoj zisku na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků

Zdroj: Autor

5.2.6. Mzdové náklady / obrat

Cílem této podkapitoly bylo analyzovat, jakou část z obrátu podniků tvoří mzdové náklady čili náklady na zaměstnance. V průběhu celkové analýzy bylo zjištěno, že stejně jako rostly celkové obraty v jednotlivých skupinách leteckých podniků, tak rostly i průměrné hrubé měsíční mzdy a tím i mzdové náklady. Celkový obrat za zkoumané období, tedy mezi lety 2015 až 2018, vzrostl zhruba o 28 %, oproti tomu průměrná hrubá měsíční mzda vzrostla o 16 %. Z těchto statistik vyplývá, že podíl mzdových nákladů na obrátu v čase

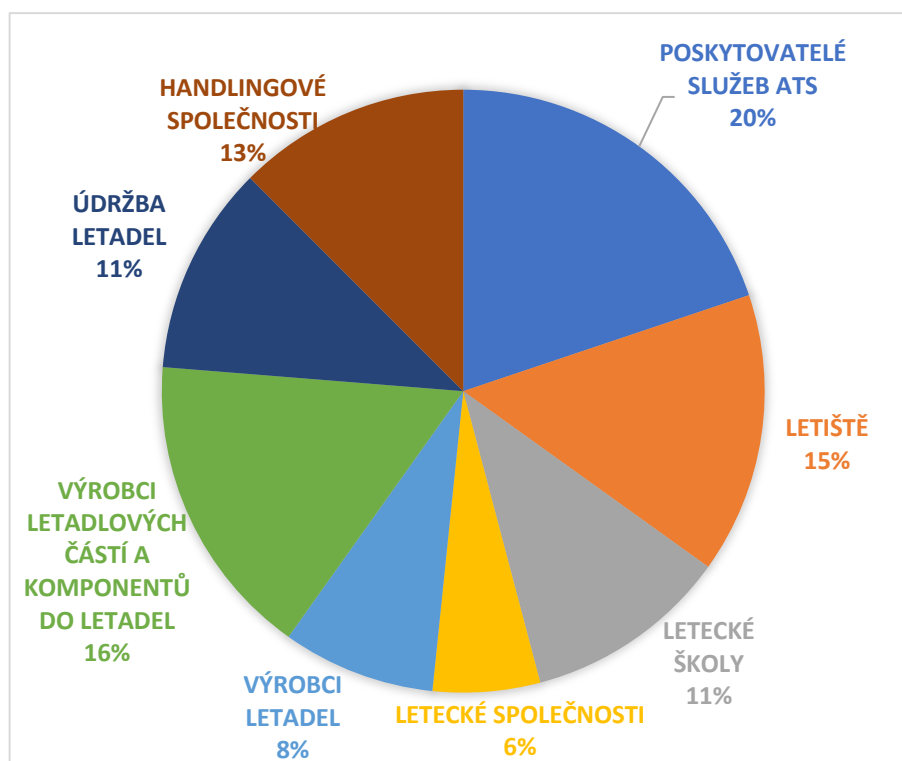
klesá. Za čtyři roky k žádné významné změně nedošlo, ani v rámci jednotlivých skupin leteckých podniků. Z *Grafu 25* je patrný vývoj průměrného podílu mzdových nákladů na obratu, který za sledované období klesl o 0,95 %.



Graf 25. Časový vývoj průměrného podílu mzdových nákladů na obratu u jednotlivých skupin leteckých podniků

Zdroj: Autor

Procentuální podíl rozložení mzdových nákladů na obratu se po dobu výzkumu nijak výrazně nezměnil. Tento podíl se pohybuje od 6 % do 20 %. 20 % rozložení mzdových nákladů na obratu se objevuje u skupiny *Poskytovatelé služeb ATS*, 16 % u *Výrobců letadlových částí a komponentů do letadel* a 15 % u *Letišť*. Nejmenší procentuální podíl, tedy již zmíněných 6 %, se vyskytuje u *Leteckých společností*. Obecně platí, že největší procentuální podíl se nachází v oblasti služeb. Tuto skutečnost znázorňuje *Graf 26*.



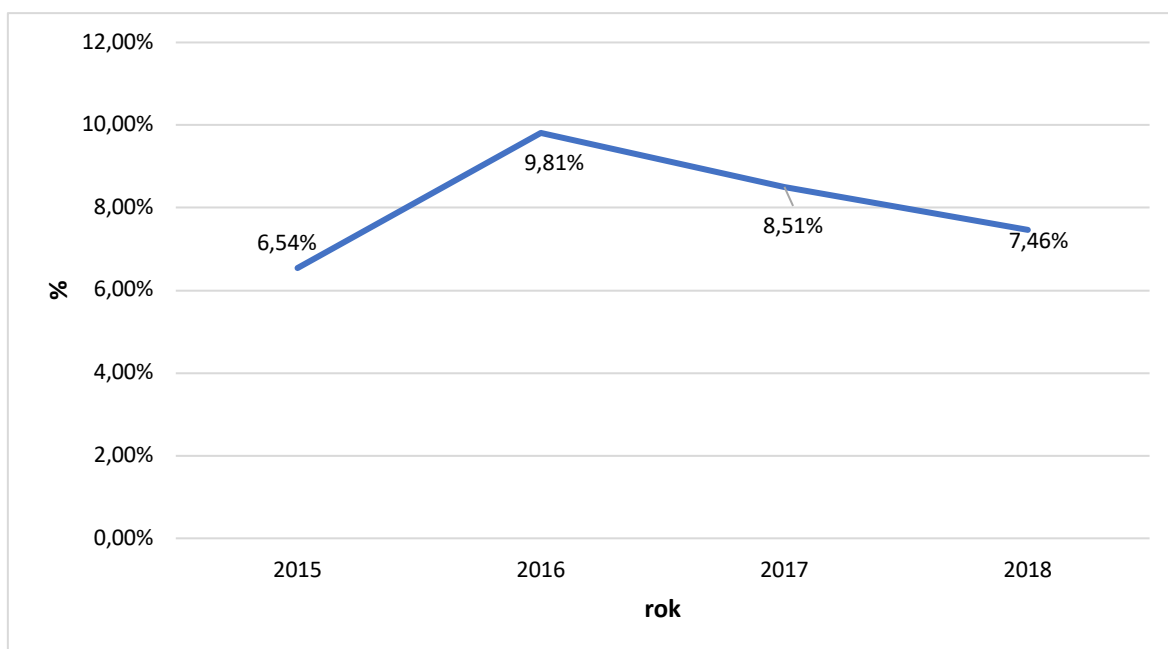
Graf 26. Procentuální rozložení mzdových nákladů na obratu u jednotlivých skupin leteckých podniků v roce 2018

Zdroj: Autor

5.2.7. Zisk / obrat

Cílem této části bylo stanovení poměru celkového zisku a celkového obratu v rámci všech skupin leteckých podniků. Určení daného poměru slouží k získání celkové ziskovosti jednotlivých skupin, neboli k získání kolik procent z celkového obratu podniky promění v celkový zisk.

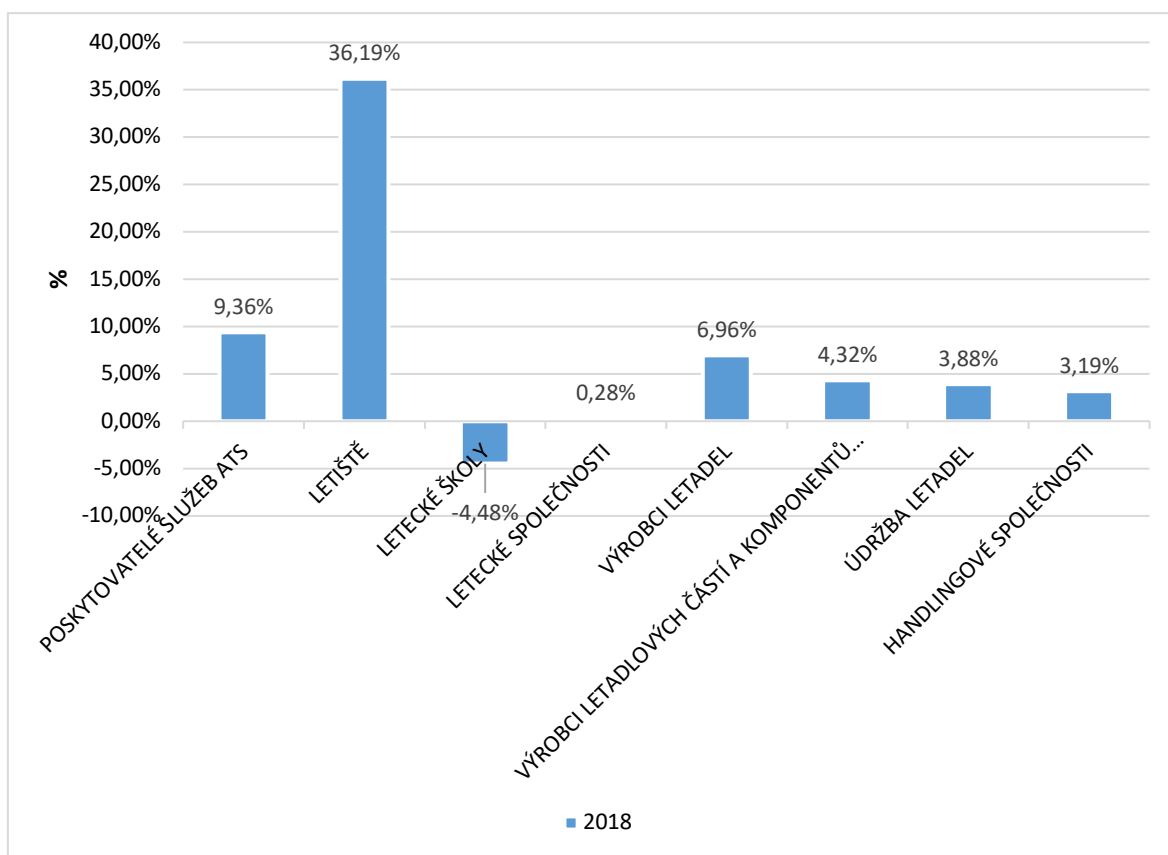
V průměru se ziskovost v odvětví letectví drží v průměru na 8 %, v roce 2018 vykazovala hodnotu 7,46 %, což je oproti roku 2015 nárůst o 0,92 %. Pro lepší přehlednost rostoucí ziskovosti slouží *Graf 27*, který znázorňuje vývoj průměrné ziskovosti – neplatí tedy pro všechny skupiny leteckých podniků.



Graf 27. Časový vývoj průměrné ziskovosti v letecké dopravě

Zdroj: Autor

Graf 28 znázorňuje ziskovost jednotlivých skupin leteckých podniků za rok 2018. Ačkoliv je z *Grafu 27* patrné, že celé odvětví letecké dopravy zaznamenává ziskovost, výjimku tvoří *Letecké školy*, které vykazují ztráty.



Graf 28. Ziskovost jednotlivých skupin leteckých podniků v roce 2018

Zdroj: Autor

Celý sektor dopravy dlouhodobě vykazuje ziskovost na úrovni 4,5 % [43], oproti tomu letecká doprava vykazuje ziskovost větší zhruba o 3,5 %, a to zejména díky následujícím sektorům:

- Letiště,
- Poskytovatelé služeb ATS,
- Výrobci letadel.

Výše uvedené skupiny leteckých podniků vykazují nadprůměrné hodnoty ziskovosti, oproti sektoru dopravy. Ostatní sektory vykazují ziskovost v průměru 3,8 %.

6. Zhodnocení zaměstnanosti v letectví v ČR, výsledky výzkumu, omezení výzkumu, možnosti pokračování

Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě v České republice byl proveden za období 2014 až 2018 na základě veřejně dostupných dat převážně z účetních závěrek jednotlivých leteckých podniků. Výzkum musel být omezen na takové letecké podniky, které pravidelně zveřejňují své výroční zprávy, případně jednotlivé účetní závěrky. Rovněž došlo k omezení výzkumu v položce obratu, který mohl být na základě dostupných dat analyzován až od roku 2015. Veškerá data, jejichž zdrojem byly právě účetní závěrky, byla využita nejenom pro získání počtu zaměstnanců v letecké dopravě, ale také pro hlubší analýzu všech skupin leteckých podniků a v neposledním řadě pro porovnání odvětví letecké dopravy s odvětvím dopravy a celým trhem v České republice. V jednotlivých částech výzkumu se vždy postupovalo od analýzy celkového trhu v ČR, přes analýzu v odvětví dopravy až do analýzy sektoru letectví. Následující podkapitoly shrnují výsledky výzkumu (viz. kapitola 5.2 *Výběr a aplikace vybrané metody*).

Počet zaměstnanců

V České republice bylo v posledním zkoumaném období, tedy k 31.12.2018, zaměstnáno necelých 5,3 milionů osob. Meziroční nárůst počtu zaměstnanců činil v průměru 1,5 %. V odvětví dopravy bylo na konci zkoumaného období zaměstnáno zhruba 300 tisíc osob, kdy meziroční růst činil 2,5 % zaměstnanců. V sektoru letectví bylo k roku 2018 zaměstnáno přes 19 tisíc osob s meziročním přírůstkem zaměstnanců o 3,4 %. Z uvedených hodnot růstu počtu zaměstnaných osob v jednotlivých sektorech je patrné, že letecká doprava nejenom kopíruje trend růstu zaměstnanosti a napomáhá tak snižovat míru nezaměstnanosti, ale také že počet lidí zaměstnaných v odvětví letectví roste více než dvakrát rychleji, než je tomu na úrovni České republiky. Odvětví dopravy se v roce 2018 podílelo na celkové zaměstnanosti 5,21 %, oproti tomu letecká doprava tvořila z celkového počtu zaměstnaných lidí 0,32 %.

Pro odvětví letectví byla zaměstnanost analyzována napříč všemi skupinami leteckých podniků. Mezi sektory s nejvyšším počtem zaměstnaných osob lze řadit *Výrobce letadlových částí a komponentů do letadel, Letiště, Letecké společnosti a Poskytovatelé služeb ATS*. Výzkum probíhal za období pěti let během něhož nedošlo k žádným významným změnám trendů. Nejenom ve výše zmíněných skupinách leteckých podniků, ale také u *Výrobců letadel, Handlingových společností, Údržby letadel a Leteckých škol* docházelo v průběhu výzkumu k rovnoměrnému růstu počtu zaměstnanců. Tedy i

jednotlivé skupiny leteckých podniků kopírují celkový trend růstu zaměstnanosti posledních let.

Průměrná měsíční hrubá mzda

Průměrná hrubá měsíční mzda v České republice činila na konci sledovaného období 26 837 Kč, v dopravě 24 963 Kč a v sektoru letectví 37 411 Kč. Průměrná měsíční hrubá mzda v letecké dopravě je tedy o více než 10,5 tisíc Kč vyšší než je průměr v České republice a přibližně o 12,5 tisíc Kč vyšší než v sektoru dopravy.

V analyzovaném období nedocházelo ve vývoji průměrné měsíční hrubé mzdy k žádným odchylkám od růstového trendu, a to ani v České republice, ani v sektoru dopravy a ani v odvětví letectví. Výše uvedené hrubé mzdy se v čase vyvíjely rovnoměrně, dokonce obdobným tempem. V České republice a v odvětví dopravy tvořil průměrný meziroční nárůst mezd 1,08 %, v letecké dopravě pak 1,04 %. Průměrná měsíční hrubá mzda se tedy vyvíjela takřka identicky a letecká doprava tak opět kopírovala trend vývoje na trhu.

Obrat, HDP

Tato část výzkumu musela být provedena až od roku 2015 z důvodu nedostupnosti dat o obrazech jednotlivých podniků. Pro získání postavení letecké dopravy na trhu v České republice bylo potřeba v první řadě analyzovat hrubý domácí produkt. HDP se za dobu výzkumu navýšilo o 14 %, oproti tomu se obrat v letecké dopravě zvýšil o více než 29 %. Z uvedených hodnot je zřejmé, že obrat v letecké dopravě rostl oproti HDP více než dvojnásobně. Rostl tedy i podíl letecké dopravy na celkovém HDP. Lze dedukovat i souvislost mezi nadprůměrným růstem obratu a nadprůměrným růstem počtu zaměstnanců a jejich mezd v sektoru letectví.

V letecké dopravě se na celkovém obratu nejvíce podílely stejné skupiny leteckých podniků jako na počtu zaměstnanců: *Letecké společnosti, Poskytovatelé služeb ATS, Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel a Letiště*. Zbylé sektory se na obratu podílely řádově v jednotkách procent. Mezi lety 2015 až 2018 nedošlo k žádným významným změnám, zastoupení ve vybrané čtveřici podniků zůstalo neměnné.

Obrat na zaměstnance

V této části byla data rovněž analyzována až od roku 2015, tedy i výzkum byl zkrácen vzhledem k ostatním analýzám o jeden rok. Při zkoumání obratu na jednoho zaměstnance došlo v posledním roce výzkumu ke změně trendu. V roce 2018 začaly hodnoty obratu na zaměstnance ve většině skupin leteckých podniků oproti ostatním rokům klesat. Důvodem

poklesu těchto hodnot byla skutečnost, že počet zaměstnaných lidí v letecké dopravě vzrostl za poslední rok téměř o 5 %, zatímco obrat pouze o 0,7 %. Hodnota obratu na zaměstnance se tak v roce 2018 přiblížila hodnotě z roku 2015.

Zisk na zaměstnance

Analýze zisku na jednoho zaměstnance předcházela výzkum samotného zisku. V letecké dopravě se celkový zisk meziročně zvyšoval v průměru o 7,5 %. Za období výzkumu, tedy za dobu pěti let se celkový zisk pak zvýšil zhruba o 31 %. Na rozdíl např. od celkového obratu, kdy se poměrové zastoupení jednotlivých skupin leteckých podniků po dobu výzkumu nijak neměnilo, u celkového zisku došlo na počátku a na konci výzkumu ke značným změnám. Procentuální podíl na celkovém zisku v roce 2018 vzrostl více než dvakrát u sektoru *Letiště* a o 6 % si polepšil sektor *Handlingové společnosti*. Obdobné zastoupení na celkovém zisku v roce 2014 a 2018 si udržely sektory *Poskytovatelé služeb ATS*, *Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel*, *Výrobci letadel* a *Údržba letadel*. Nejvýznamnější pokles o 23 % nastal u sektoru *Letecké společnosti* a do záporných hodnot se propadl sektor *Letecké školy*. Všechny sektory, až na *Letecké školy*, tedy dosahují zisku a ve sledovaném období nebyl zjištěn žádný trend, který by mohl určit takové skupiny leteckých podniků, které se na celkovém zisku podílejí nejvíce.

V souvislosti s analýzou zisku na zaměstnance nelze určit žádnou spojitost mezi jednotlivými roky výzkumu. Vyzdvihnout lze pouze skupinu *Letecké společnosti*, která si ve sledovaném období udržela nejvyšší zisk na zaměstnance, kdy jeden zaměstnanec v meziročním průměru generoval zisk necelých 6,5 milionů Kč. Významný mezník nastal v roce 2018 pro sektor *Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel*, kdy zaměstnanec vygeneroval zisk vyšší téměř o 70 % oproti předchozímu roku.

Mzdové náklady, obrat

Na základě již provedených analýz bylo zjištěno, že během analyzovaného období došlo k růstu obratu a průměrné měsíční hrubé mzdy. V souvislosti s rostoucí mzdou, rostly i mzdové náklady. Celkový obrat za dobu čtyř let vzrostl o 28 %, průměrná hrubá měsíční mzda vzrostla o 16 %. Z uvedených hodnot je zřejmé, že podíl mzdových nákladů na celkovém obratu klesl. Analýza vývoje podílu mzdových nákladů na celkovém obratu neukázala žádné významné odchylky od uvedeného trendu – podíl za sledované období klesl o necelé jedno procento a v roce 2018 činil 20,90 %.

Této skutečnosti odpovídala i situace u jednotlivých skupin leteckých podniků, kdy za dobu čtyř let nedošlo k žádným významným odchylkám. Nejvyšší podíl mzdových nákladů

na obratu je u sektorů *Poskytovatelé služeb ATS, Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel* a u *Letišť*.

Zisk, obrat

Cílem této analýzy bylo stanovit ziskovost jednotlivých skupin leteckých podniků. Průměrná ziskovost (poměr dosaženého zisku vůči obratu) v letecké dopravě za dobu čtyř let činí přibližně 8 %, což je o 3,5 % více než průměrná ziskovost v celém sektoru dopravy.

V sektoru letectví se na ziskovosti podílí nejvíce následující skupiny leteckých podniků: *Letiště, Poskytovatelé služeb ATS a Výrobci letadel*. K ziskovosti letecké dopravy přispívají i ostatní sektory kromě *Leteckých škol*, které jako jediné vykazují ztráty.

Efektivita zaměstnanosti

Cílem každé firmy je dosahování zisku a jeho maximalizace. Zisk lze maximalizovat dvěma způsoby:

- snižováním nákladů,
- snižováním příjmů.

Náklady tvoří náklady fixní a náklady variabilní. Fixní náklady označují to, co musí podnik platit a nezávisí to na jeho produkci – jedná se např. o budovy nebo stroje. Na druhé straně variabilní náklady na produkci závisí, příkladem variabilních nákladů může být materiál nebo energie. Podstatnou složkou variabilních nákladů jsou lidské zdroje. Cílem každého podniku je tedy zaměstnávat co nejméně lidí, tím snižovat náklady na lidské zdroje, a vykazovat co nejvyšší zisk. Z toho vychází ukazatel efektivity lidského zdroje (nákladové položky) jako poměr mzdy a zisku, případně mzdy a obratu. Čím je tento ukazatel nižší, tím je efektivita vyšší a tím je na tom podnik lépe. Žádný podnik nemůže fungovat úplně bez lidí a bez dalších nákladů, hodnota ukazatele tedy nemůže ani teoreticky dosáhnout hodnoty 0 (0 %). Čím je ale hodnota ukazatele blíže k 0, tím lépe. V různých sektorech se struktura nákladů výrazně liší. V některých je třeba více lidské práce (jedná se zejména o služby, např. kadeřnictví), v některých méně – je proto vhodné porovnávat tento ukazatel u podniku v rámci jednoho sektoru, a to i proto, že ukazatel pochopitelně ovlivňuje nejen počet zaměstnanců, ale i výše jejich mezd, která bývá v rámci sektoru podobná.

Letecká doprava byla v souvislosti s efektivitou zaměstnanosti porovnána se sektorem dopravy. Porovnání znázorňuje *Tabulka 12*.

Tabulka 12. Efektivita využití lidských zdrojů v letecké dopravě a v sektoru dopravy

sektor/rok	2014	2015	2016	2017
letecká doprava	0,14	0,17	0,13	0,14
sektor dopravy	0,20	0,18	0,20	0,21

Zdroj: Autor

Z výše uvedené tabulky jsou patrné hodnoty ukazatele efektivity využití lidských zdrojů v jednotlivých sektorech. Analýza těchto hodnot musela být provedena pouze do roku 2017 z důvodu nedostupnosti dat o obratech sektoru dopravy, tedy výzkum efektivity byl zkrácen vzhledem k ostatním analýzám o jeden rok. U letecké dopravy byly tyto hodnoty oproti sektoru dopravy po celou dobu výzkumu, tedy po dobu čtyř let, nižší. Jelikož se hodnota tohoto ukazatele stanoví jako poměr mezd a zisku, může existovat několik důvodů pro nižší hodnoty ukazatele u sektoru letectví. Prvním důvodem by mohly být nižší průměrné mzdy a vyšší průměrné zisky. V průběhu analýzy bylo ale zjištěno, že v sektoru letectví je průměrná hrubá měsíční mzda o několik tisíc vyšší než v sektoru dopravy. Dalším důvodem by mohly být vyšší průměrné mzdy a vyšší průměrné zisky. Jak již bylo řečeno, v letecké dopravě jsou vyšší průměrné měsíční hrubé mzdy, ale také průměrné zisky. Průměrný zisk na zaměstnance v letecké dopravě je zhruba dvakrát vyšší než v sektoru dopravy.

Letecká doprava vykazovala v průběhu analýzy nižší hodnoty ukazatele efektivity využití lidských zdrojů. Ukazatel efektivity se stanovuje jako poměr mezd a zisku čili záměrem každého podniku je tento ukazatel minimalizovat a snižovat tak náklady na zaměstnance a vykazovat co nejvyšší zisk. V odvětví letectví jsou na základě výzkumu vyšší průměrné mzdy, ale také vyšší průměrný zisk, a tak i celková efektivita využití lidských zdrojů je vyšší než u sektoru dopravy.

7. Závěr

Tato diplomová práce s názvem „Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě v ČR“ byla zpracována jako součást projektu *Hodnota letecké dopravy pro Českou republiku*, který započal v roce 2017 pod záštitou Ministerstva dopravy. Hlavním cílem toho projektu je stanovit ekonomickou hodnotu letecké dopravy pro ČR. Vzhledem k tomu, že zaměstnanost v letecké dopravě je jednou z částí projektu, bylo hlavním cílem této práce analyzovat postavení zaměstnanosti v letectví vůči zaměstnanosti v odvětví dopravy a na celém trhu v České republice.

Výzkum zaměstnanosti v letecké dopravě probíhal mezi lety 2014 až 2018, tedy po dobu pěti let. Prvním krokem bylo stanovení seznamu leteckých podniků, které svou činnost provozují na území České republiky. K tomuto posloužily zejména materiály od Úřadu pro civilní letectví nebo Ministerstva dopravy. Stěžejní byly také seznamy např. provozovatelů leteckých škol, dostupné z webu www.aeroweb.cz. Konečný seznam leteckých podniků musel být omezen pouze na takové podniky, které pravidelně zveřejňují své účetní závěrky nebo výroční zprávy, a mohly tak být blíže zkoumány. Letecké podniky byly poté rozřazeny celkem do deseti skupin na základě jejich činností. Seznam leteckých podniků v České republice a rozřazení podniků do jednotlivých skupin bylo pravidelně konzultováno s členy řešitelského týmu a finální seznam leteckých podniků pro analýzu zaměstnanosti v letecké dopravě byl jimi odsouhlasen. Ačkoliv nebyla analýza provedena na všech leteckých podnicích, mezi zástupci jednotlivých skupin byly vždy nejvýznamnější letecké podniky, co se jejich velikosti a významu týká. Výsledky analýzy mohly být tedy vždy zobecnitelné pro danou skupinu leteckých podniků, ale také pro celé odvětví letecké dopravy.

Dalším krokem při výzkumu zaměstnanosti v letecké dopravě byl sběr dat o dotčených leteckých podnicích. V této fázi diplomové práce byl zdrojem portál www.justice.cz, který je spravován Ministerstvem spravedlnosti. Z tohoto portálu byly pro potřeby této diplomové práce detailně analyzovány účetní závěrky jednotlivých podniků, případně jejich výroční zprávy. V každé účetní závěrce (výroční zprávě) se nachází finanční výkazy, které firma sestavuje za dané účetní období, ale také se v účetní závěrce nachází finanční výkazy za minulé období. U každého leteckého podniku se tedy musely analyzovat minimálně tři účetní závěrky. V tomto kroku analýzy docházelo ke sběru následujících dat: počet zaměstnanců, mzdové náklady, zisk a obrát. Tato data byla zpracována společně se seznamem leteckých podniků do jedné tabulky, která sloužila jako zdroj dat pro

praktickou část této diplomové práce, tedy pro analýzu zaměstnanosti v letecké dopravě v České republice.

Praktické části předcházela teoretická část, která se týkala teorie zaměstnanosti. V této části byly popsány environmentální, sociální a ekonomické dopady letecké dopravy. Blíže popsány byly ekonomické dopady, respektive jejich jednotlivé oblasti, do kterých se vedle veřejného rozpočtu, hrubého domácího produktu, cestovního ruchu, podnikatelského sektoru a rozvoje regionů řadí i zaměstnanost. Teoretická část se také zabývala rešerší použitelných metod, která byla nezbytná pro volbu správné metody výzkumu. Na základě uvedených skutečností byl pro analýzu zaměstnanosti zvolen kvantitativní výzkum, který dokáže pracovat s velkým množstvím numerických dat, jeho výstupem je přehled o problému, zabývá se problematikou celé skupiny, ne pouze vybranými jedinci a jeho výsledky jsou na vybraných skupinách zobecnitelné. Výběrem vhodné metody, tedy kvantitativní analýzy, byla započata praktická část této diplomové práce.

V letecké dopravě byly zjištěny následující veličiny: *počet zaměstnanců, průměrná měsíční hrubá mzda, celkový obrat a jeho vliv na HDP, obrat na zaměstnance, celkový zisk a zisk na zaměstnance, poměr mzdových nákladů vůči obratu, ziskovost a efektivita zaměstnanosti*. Veličiny jako *počet zaměstnanců, průměrná hrubá měsíční mzda, celkový obrat, celkový zisk, ziskovost a efektivita zaměstnanosti* byly využity pro naplnění cíle této diplomové práce, tedy pro srovnání sektoru letectví se sektorem dopravy a trhem v České republice. Zdrojem dat o sektoru dopravy nebo o trhu v České republice byla zejména Veřejné databáze Českého statistického úřadu.

Obecně se dá říct, že letecká doprava kopíruje trend vývoje na celém trhu. V období výzkumu byl zaznamenán růst počtu zaměstnanců, průměrné hrubé měsíční mzdy, celkového zisku a tím i ziskovosti v odvětví letectví, ale také rostl podíl letecké dopravy na hrubém domácím produktu. Letecká doprava tak přispívá nejenom k míře zaměstnanosti a tím i k všeobecnému blahobytu lidí, ale také se značně podílí na vytváření HDP, které udává výkonost ekonomiky celé České republiky.

Cíl této diplomové práce, tedy analýza zaměstnanosti v letecké dopravě v České republice, byl na základě výše uvedeného textu naplněn. V souvislosti se zaměstnaností by se dále mohl například analyzovat ekonomický význam pro stát nebo porovnat sektor letecké dopravy v ČR na úrovni Evropské unie nebo celého světa. Tímto směrem bych ráda pokračovala v rámci případného nadcházejícího studia na ČVUT Fakultě dopravní.

8. Použité zdroje

8.1. Literatura

- [1] PRŮŠA, Jiří; kolektiv. *Letecká doprava*. Hradec Králové : GAUDEAMUS, 2002. 90 s. ISBN 80-7041-543-6.
- [2] ŽIHLA, Zdeněk; kolektiv. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno : AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s.r.o , 2010. 302 s. ISBN 978-80-7204-677-5.
- [3] ATAG. *Aviation Benefits Beyond Borders 2018*. Switzerland : Air Transport Action Group, 2018. 84 s.
- [4] ATAG. *Aviation Benefits Beyond Borders 2014*. Switzerland : Air Transport Action Group, 2014. 68 s.
- [5] WHITELEGG, John. *AVIATION: the social, economic and environmental impact of flying* [online]. London : Ashden Trust, 2000. 28 s. Dostupné z: <http://us-caw.org/pdf/air10.pdf>
- [6] HELÍSEK, Mojmír. *Makroekonomie - základní kurz*. Slaný : MELANDRIUM, 2002. 326 s. ISBN 80-86175-26-X.
- [7] PAVELKA, Tomáš. *Makroekonomie. Základní kurz*. Praha : MELANDRIUM, 2007. 278 s. ISBN 978-80-86175-52-2.
- [8] MACH, Miloš. *Makroekonomie II pro magisterské (inženýrské) studium*. Slaný : MELANDRIUM, 2001. 367 s. ISBN 80-86175-18-9.
- [9] BRČÁK, Josef; SEKERKA, Bohuslav; STARÁ, Dana. *Makroekonomie – teorie a praxe*. Píseň : Aleš Čeněk, 2014. 223 s. ISBN 978-80-7380-492-3.
- [10] SEWILL, Brandon. *Airport jobs: false hopes, cruel hoax* [online]. London : Aviation Environment Federation, 2009. Dostupné z: http://www.aef.org.uk/downloads/Airport_jobs_false_hopes_cruel_hoax_March2009_AEF.pdf
- [11] EUROPEAN COMMISSION. *EU transport in figures 2018*. Luxembourg : Publications Office of the European Union, 2018. 160 s. ISBN 978-92-79-73952-1.

[12] OXFORD ECONOMICS. *Economic Benefits from Air Transport in the Czech Republic*. Oxford Economics, 2011. 25 s.

[13] VOBORNÍK, Petr; VANICKÁ, Lenka; VAŠÍČEK, Ondřej; TESAŘOVÁ, Barbora. *Výběr lokace pro pobočku* [online]. Univerzita Hradec Králové : Fakulta informatiky a managementu, 2004. Dostupné z: <http://uhk.mikmik.cz/1/spr1.pdf>

[14] VOJTÍŠEK, Petr. *Výzkumné metody – Metodiky a techniky výzkumu a jejich aplikace v absolventských pracích vyšších odborných škol*. Praha : Vyšší odborná škola sociálně právní, 2012. 54 s. ISBN 978-80-905109-3-7.

8.2. Internetové zdroje

[15] Výroční zprávy a účetní závěrky jednotlivých leteckých podniků. *Justice* [online]. Dostupné z: <https://justice.cz>

[16] Improving the Sustainability of the Aviation Industry. *Sites Google* [online]. Dostupné z: <https://sites.google.com/a/cornell.edu/sustainable-solutions-for-the-aviation-industry/>

[17] Grantový program DOBRÉ SOUSEDSTVÍ. Letiště Praha [online]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/grantovy-program-dobre-sousedstvi>

[18] Význam letecké dopravy pro ekonomiku ČR. *ivd* [online]. Dostupné z: http://www.ivd.cz/download/Zdenek_Jelinek.pdf

[19] Sociální a zdravotní pojištění. *Finance* [online]. Dostupné z: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/mzda/odvody-socialniho-a-zdravotniho-pojisteni/>

[20] Povinnosti zaměstnavatele a odvody. *Sdružení pro integraci a migraci* [online]. Dostupné z: <https://www.migrace.com/cs/poradna/informace-pro-cizince/cizinci-ze-zemi-mimo-eu/pracovni-pomer/zamestnani-mimo-eu-odvody>

[21] Veřejné rozpočty v České republice. *ekonomie – otázky* [online]. Dostupné z: <http://ekonomie-otazky.studentske.cz/2008/07/veejn-rozpoty-v-esk-republice.html>

[22] Český letecký průmysl míří vzhůru a ovlivňuje naši ekonomiku. *flying revue* [online]. Dostupné z: https://www.flying-revue.cz/cesky-letecky-prumysl-miri-vzhuru?sibling_page=39

- [23] Hrubý domácí produkt (HDP) – Metodika. czso [online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/hruby_domaci_produk_t_-hdp-
- [24] Kolik vydělává tuzemský cestovní ruch? *STATISTIKA&MY* [online]. Dostupné z: <http://www.statistikaamy.cz/2015/04/kolik-vydelava-tuzemsky-cestovni-ruch/>
- [25] Acceleration Principle. Investopedia [online]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/a/acceleration-principle.asp>
- [26] Veřejné rejstříky. Česká advokátní komora [online]. Dostupné z: <http://www.bulletin-advokacie.cz/verejne-rejstriky?browser=mobi>
- [27] Evidence letišť. *Úřad pro civilní letectví* [online]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/letiste/evidence-letist/>
- [28] Přehled vydaných Oprávnění k provádění zkoušek letecké techniky podle Postupů CAA-TI-O12-4/99. *Úřad pro civilní letectví* [online]. Dostupné z: <https://www.caa.cz/letadlova-technika/opravnovani-poverovani-organizaci-a-osob/prehled-vydanych-opravneni-k-provadeni-zkousek-letecke-techniky-podle-postupu-caa-ti-012-4-99/>
- [29] Letecké školy. *Aeroweb* [online]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/firmy/letecke-skoly>
- [30] Výrobci letadel. *Aeroweb* [online]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/firmy/vyrobciletadel>
- [31] Letecké servisy. *Aeroweb* [online]. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/firmy/letecke-servisy>
- [32] Přehled leteckých dopravců licencovaných v České republice. *Ministerstvo dopravy* [online]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Letecke-spolecnosti-a-dopravci/Prehled-leteckych-dopravcu-licencovanych-v-Ceske-r?returl=/Dokumenty/Letecka-doprava/Letecke-spolecnosti-a-dopravci>
- [33] Zaměstnanec (Employee). *Management Mania* [online]. Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/zamestnanec>
- [34] Mzdové náklady. *Účetní portál* [online]. Dostupné z:

<https://ucetniportal.cz/wiki/html?item=12998>

[35] Co je Osobní náklady. *Peníze* [online]. Dostupné z:

<https://www.penize.cz/slovník/osobni-naklady>

[36] Obrat (ekonomie). *Wikipedie* [online]. Dostupné z:

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Obrat_\(ekonomie\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Obrat_(ekonomie))

[37] Jaký je rozdíl mezi obratem a ziskem. *Dolárky* [online]. Dostupné z:

<https://www.dolarky.cz/slovník/obratem-a-ziskem/>

[38] Kvalitativní a kvantitativní výzkum, vzájemné porovnání. *wikisofia* [online]. Dostupné z:

https://wikisofia.cz/wiki/3._Kvalitativn%C3%AD_a_kvantitativn%C3%AD_v%C4%9Bzkum,_vz%C3%A1jemn%C4%9B_porovn%C3%A1n%C3%AD#cite_note-.C5.A1e-3

[39] Základní charakteristiky ekonomického postavení obyvatelstva ve věku 15 a více let. *Veřejná databáze. Český statistický úřad* [online]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM01-B&z=T&f=TABULKA&skupId=426&katalog=30853&pvo=ZAM01-B&str=v467&u=v413__VUZEMI__97__19

[40] Zaměstnaní podle odvětví ekonomické činnosti CZ-NACE. *Veřejná databáze. Český statistický úřad* [online]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=ZAM03&z=T&f=TABULKA&katalog=30853&str=v221&u=v228__VUZEMI__97__19

[41] Počet zaměstnanců a průměrné hrubé měsíční mzdy. *Veřejná databáze. Český statistický úřad* [online]. Dostupné z:

https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=MZD01-A&z=T&f=TABULKA&skupId=855&katalog=30852&pvo=MZD01-A&evo=v208__!_MZD-LEG4_1

[42] Doprava, informační a komunikační činnosti – časové řady – Finanční ukazatele – Vybrané finanční ukazatele – roční – Klasifikace NACE Rev. 2 (CZ-NACE). Český statistický úřad [online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/dicvfu_cr_cz_nace

[43] Hlavní makroekonomické ukazatele. Český statistický úřad [online]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/hmu_cr

8.3. Materiály z přednášek

[44] ENDRIZALOVÁ, Eva. *Ekonomika letecké dopravy. Marketing leteckých společností* [přednáška]. Praha : ČVUT v Praze, 2017.

[45] ENDRIZALOVÁ, Eva. *Ekonomika letecké dopravy. Úvod do ekonomie a ekonomiky* [přednáška]. Praha : ČVUT v Praze, 2017.

9. Seznam tabulek

- Tabulka 1. Poskytovatelé služeb ATS – počet zaměstnanců
- Tabulka 2. Letiště – počet zaměstnanců
- Tabulka 3. Letecké školy – počet zaměstnanců
- Tabulka 4. Letecké společnosti – počet zaměstnanců
- Tabulka 5. Výrobci letadel – počet zaměstnanců
- Tabulka 6. Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – počet zaměstnanců
- Tabulka 7. Údržba letadel – počet zaměstnanců
- Tabulka 8. Handlingové společnosti – počet zaměstnanců
- Tabulka 9. Dohlížející orgány a státní správa, organizace – počet zaměstnanců
- Tabulka 10. Výše povinných odvodů za zdravotní a sociální pojištění
- Tabulka 11. Porovnání kvalitativního a kvantitativního výzkumu
- Tabulka 12. Efektivita využití lidských zdrojů v letecké dopravě a v sektoru dopravy

10. Seznam grafů

- Graf 1. Poskytovatelé služeb ATS – počet zaměstnanců
- Graf 2. Letiště – počet zaměstnanců
- Graf 3. Letecké školy – počet zaměstnanců
- Graf 4. Letecké společnosti – počet zaměstnanců
- Graf 5. Výrobci letadel – počet zaměstnanců
- Graf 6. Výrobci letadlových částí a komponentů do letadel – počet zaměstnanců
- Graf 7. Údržba letadel – počet zaměstnanců
- Graf 8. Handlingové společnosti – počet zaměstnanců
- Graf 9. Dohlížející orgány a státní správa, organizace – počet zaměstnanců
- Graf 10. Obsazenost sedadel u všech typů dopravy
- Graf 11. Vývoj HDP v závislosti na počtu přepravených cestujících a nákladu v dopravě v letech 1995 – 2016
- Graf 12. Typy dopravy využívané turisty při návštěvě ČR
- Graf 13. Procentuální rozdělení počtu zaměstnanců v jednotlivých sektorech v roce 2014
- Graf 14. Procentuální rozdělení počtu zaměstnanců v jednotlivých sektorech v roce 2018
- Graf 15. Počet zaměstnanců v letectví v roce 2018
- Graf 16. Vývoj počtu zaměstnanců v letectví
- Graf 17. Průměrná měsíční hrubá mzda v jednotlivých sektorech
- Graf 18. Vývoj průměrné měsíční hrubé mzdy v jednotlivých sektorech

Graf 19. Procentuální podíl jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2015

Graf 20. Vývoj celkového obratu v letecké dopravě (a)) a hrubého domácího produktu v České republice (b))

Graf 21. Časový vývoj obratu na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků

Graf 22. Procentuální rozdělení jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2014

Graf 23. Procentuální rozdělení jednotlivých skupin leteckých podniků na celkovém obratu v roce 2018

Graf 24. Časový vývoj zisku na zaměstnance v jednotlivých skupinách leteckých podniků

Graf 25. Časový vývoj průměrného podílu mzdových nákladů na obratu u jednotlivých skupin leteckých podniků

Graf 26. Procentuální rozložení mzdových nákladů na obratu u jednotlivých skupin leteckých podniků v roce 2018

Graf 27. Časový vývoj průměrné ziskovosti v letecké dopravě

Graf 28. Ziskovost jednotlivých skupin leteckých podniků v roce 2018

11. Seznam obrázků

Obrázek 1. Rozdíl mezi mikroekonomií a makroekonomií

Obrázek 2. Rozdělení obyvatelstva

Obrázek 3. Typy zaměstnanosti v letectví

Obrázek 4. Vliv letecké dopravy na zaměstnanost a HDP

12. Seznam příloh

Příloha 1. Tabulka leteckých podniků a analyzovaných dat