

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2018

JAN KŘIVÁNEK

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

**POSOUZENÍ POTENCIÁLU LETIŠTĚ PARDUBICE
PRO NÍZKO-NÁKLADOVÉ LETECKÉ DOPRAVCE**

KŘIVÁNEK JAN

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2018

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan Křivánek**
Osobní číslo: **D15650**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Posouzení potenciálu letiště Pardubice pro nízko-nákladové letecké dopravce**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

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

Úvod

- 1) Analýza vybavení letiště z hlediska atraktivity pro stávající a budoucí dopravce.
- 2) Analýza srovnatelných letišť s podobnými parametry a vazba letiště na okolní region.
- 3) Zhodnocení možností budoucího vývoje a jeho potenciální přínos.

Závěr

Rozsah grafických prací: 3 - 4

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

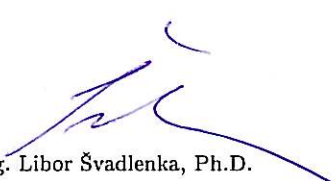
(1) ŽIHLA, Zdeněk a kolektiv. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010. ISBN 978-80-7204-677-5.

(2) PRUŠA, Jiří, Martin BRANDÝSKÝ, Luboš HLINOVSKÝ, Jiří HORNÍK, Michal PAZOUREK, František SLABÝ, Marek TŘEŠŇÁK a Jiří ŽEŽULA. Svět letecké dopravy. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.


(3) BÍNA, Ladislav. Provozování letecké dopravy a logistika. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014. ISBN 978-80-7204-855-7.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. David Šourek, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **2. února 2018**
Termín odevzdání bakalářské práce: **18. května 2018**


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

L.S.


doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. února 2018

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47 b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 18. 5. 2018

Křivánek Jan

.....

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu mé práce panu Ing. Davidu Šourkovi, Ph.D., za vedení mé bakalářské práce, především za jeho cenné rady, připomínky, postřehy a vstřícný přístup při konzultování vybrané problematiky.

ANOTACE

Práce obsahuje základní informace o mezinárodním letišti Pardubice (kapacita, infrastruktura, zázemí a vybavení) před a po otevření nového letištního terminálu. Další částí práce je analytické porovnání s letišti podobného významu, velikosti, kapacity a potenciálu. Pro určení potenciálu letiště z pohledu nízkonákladových dopravců jsou v práci řešeny ekonomické aspekty provozu. V návrhové části je shrnuta konkurenční pozice letiště vůči Praze a potenciální destinace nových a již působících leteckých dopravců na linkách z Pardubic.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cestující, destinace, dopravce, letiště, linka, nízkonákladový, Pardubice, potenciál, terminál

TITLE

The assessment of the potential of Pardubice Airport for the low-cost air carriers

ANNOTATION

This treatise contains basic information about international airport Pardubice (capacity, infrastructure, hinterland and facilities) before and after opening of new airport terminal. Another part of the treatise is an analytical comparison with airports of similar importance, largeness, capacity and potential. The economical aspects of business are solved for a purpose of determination of a potential of the airport from the view of the low-cost air carries. The competitive position of the airport towards Prague Airport and potential destinations of new and already acting air carriers on airlines from Pardubice are resumed in the proposed part.

KEYWORDS

Airport, airline, carriers, destination, lowcost, Pardubice, passengers, potential, terminal

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK.....	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD.....	12
1 ANALÝZA SOUČASNÉ INFRASTRUKTURY A PROVOZU LETIŠTĚ	
PARDUBICE.....	13
1.1 Historie.....	13
1.2 Současné základní parametry letiště	14
1.3 Modernizace letiště	15
1.3.1 Základní informace o projektu EBA	16
1.3.2 Důvod k realizaci a základní finanční struktura projektu dle EBA	16
1.3.3 Další cíle projektu.....	17
1.4 Výstavba nového terminálu.....	21
1.4.1 Současný stav projektu.....	22
1.4.2 Vybavenost a kapacita	22
1.4.3 Nové General Aviation a Cargo	24
1.5 Rizika plynulého provozu spojená s činností Armády ČR	25
2 ANALYTICKÉ POROVNÁNÍ PODOBNÝCH LETIŠŤ	27
2.1 Ostatní letiště „joint public-military“ podobné velikosti a kapacity.....	27
2.2 Vhodná letiště se smíšeným provozem pro porovnání s LKPD	28
2.2.1 Mezinárodní letiště Krakov – Balice	28
2.2.2 Mezinárodní letiště Bydhošť.....	29
2.2.3 Mezinárodní letiště Rostock – Laage.....	30
2.2.4 Mezinárodní letiště Eindhoven	31
2.2.5 Mezinárodní letiště Tampere – Pirkkala	32
2.3 Vhodná letiště s civilním provozem pro porovnání s LKPD	33
2.3.1 Mezinárodní letiště Frankfurt – Hahn	34
2.3.2 Mezinárodní letiště Lublin	36
2.3.3 Mezinárodní letiště Lodž.....	37
2.3.4 Mezinárodní letiště Kaunas	38
3 EKONOMICKÉ ASPEKTY PROVOZU LETIŠTĚ	40
3.1 Využívání zdrojů.....	40

3.2	Hlavní nákladové položky.....	40
3.3	Hlavní výnosové položky.....	41
3.3.1	<i>Letištní poplatky.....</i>	41
3.4	Definice klíčových partnerů pro naplnění výnosových položek.....	43
3.4.1	<i>Předpoklady vzniku a růstu tržního podílu nízkonákladových dopravců</i>	43
3.5	Parametry a prvky nízkonákladových dopravců	45
4	ANALÝZA POTENCIÁLNÍCH DESTINACÍ NA LINKÁCH Z PARDUBIC	47
4.1	Strategie leteckého dopravce při tvorbě leteckých linek.....	47
4.2	Přehled aktuálně působících dopravců.....	48
4.3	Nově zaváděné linky	49
4.4	Další potenciální dopravci a destinace	49
4.4.1	<i>Spojení s Ruskem</i>	49
4.4.2	<i>Další případné destinace</i>	50
4.5	Konkurence mezi letišti.....	51
4.6	Shrnutí.....	52
5	KONKURENČNÍ POZICE LETIŠTĚ PARDUBICE PRO NÍZKONÁKLADOVÉ LETY VŮČI PRAZE.....	53
5.1	Ceny letištních poplatků.....	53
5.2	Aktuální preference zákazníků letecké dopravy v ČR.....	56
5.2.1	<i>Vyhodnocení dotazníku</i>	57
5.3	Nejčastější letní destinace u zákazníků v ČR v letech 2016/2017	59
5.4	Návrhy nových destinací.....	60
5.5	Napojení letiště Pardubice na linkovou a dálkovou dopravu.....	62
5.5.1	<i>Porovnání doby přepravy z/na letiště v Pardubicích vůči Praze z centra.....</i>	63
5.6	Návrh integrace letecké a železniční dopravy.....	63
5.7	Přínos rozvoje letiště pro město a region	65
5.8	Shrnutí.....	66
	ZÁVĚR	67
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....	68
	SEZNAM PŘÍLOH.....	75

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Financování projektu	17
Obrázek 2: Areál LPH a pozemních služeb	18
Obrázek 3: Prostorové uspořádání stojánek	19
Obrázek 4: Letecký pohled na letiště	20
Obrázek 5: Letadlo na přiblížení na dráhu 27	20
Obrázek 6: Vizualizace vybrané varianty terminálu	21
Obrázek 7: Schéma umístění nového terminálu vzhledem ke staré odbavovací budově	23
Obrázek 8: Budoucí uspořádání civilní části letiště	25
Obrázek 9: Přehled větších public-military letišť v Evropě	27
Obrázek 10: Letiště Krakov-Balice po dostavbě	29
Obrázek 11: Umístění letiště v polském Bydhošči	30
Obrázek 12: Letiště Rostock-Laage	31
Obrázek 13: Odbavovací budova letiště Eindhoven	32
Obrázek 14: Terminál letiště v Tampere	33
Obrázek 15: Letiště Frankfurt – Hahn	35
Obrázek 16: Letiště Lublin	36
Obrázek 17: Terminál letiště Lodž	37
Obrázek 18: Terminál letiště Kaunas	38
Obrázek 19: Parametry nízkonákladových společností	45

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Základní informace o projektu	16
Tabulka 2: Finanční struktura projektu.....	17
Tabulka 3: Přehled služeb General Aviation	24
Tabulka 4: Obchodní a provozní faktory	47
Tabulka 5: Aktuální dopravci	48
Tabulka 6: Vyčíslení poplatků pro letiště Praha	54
Tabulka 7: Incentivní program letiště Praha	55
Tabulka 8: Kalkulace poplatků na letišti Pardubice	55
Tabulka 9: Nejčastější odpovědi respondentů	58
Tabulka 10: Nejčastější letní destinace z ČR (2016/2017).....	59
Tabulka 11: Navrhované možné letecké spojení z Pardubic	60
Tabulka 12: Porovnání doby přepravy.....	63

SEZNAM ZKRATEK

ACI-E – Airports Council International - Europa

CK – cestovní kancelář

EBA – společnost EAST BOHEMIAN AIRPORT, a.s.

EU – Evropská unie

HUB – uzlové letiště

hl.n. – hlavní nádraží

IAD – individuální automobilová doprava

IATA – „International Air Transport Association“ – Mezinárodní asociace leteckých dopravců

ICAO – „International Civil Aviation Organization“ – Mezinárodní organizace pro civilní letectví

IFR – „Instrument Flight Requirements“ – let bez viditelnosti za pomoci navigačních přístrojů

ILS CAT I / RWY 27 – „Instrument Landing System“ – elektronický přístrojový přistávací systém (CAT I – kategorie přistávacího systému)

JIG – „The Joint Inspection Group“ – společná inspekční skupina, která zastupuje globální letecký průmysl

LKPD – kód letiště Pardubice

LOT – polská letecká společnost

LPH – letecké pohonné hmoty a maziva

MHD – městská hromadná doprava

MTOW – „Maximum takeoff weight“ – maximální vzletová hmotnost

PAX – „Passanger“ – cestující

RVR – „Runway Visual Range“ – dráhová dohlednost

RWY – „runway“ – vzletová a přistávací dráha

RWY 27/09 – zkratka označení dráhy letiště v Pardubicích

SMS – „Safety Management System“ – Systém řízení provozní bezpečnosti

TWY C/D/T – pojezdové dráhy letiště Pardubice

V4 – Visegrádská čtyřka

ÚVOD

Tématem této práce je analýza možného potenciálu momentálně nejrychleji se rozrůstajícího regionálního letiště v České republice – Mezinárodního letiště v Pardubicích. Mezinárodní letiště Pardubice je letišťem se smíšeným provozem. Působí zde Armáda ČR, která je zároveň vlastníkem letiště. Druhou část provozu tvoří provoz civilní. Řešení problematiky výhledového potenciálu letiště vzniklo na základě neustále se rozvíjející letecké dopravy ve světě i Evropě. Po roce 1989 s velkou redukcí vojenského letectva Armády ČR zůstalo na našem území velké množství letišť, která zůstala bez provozu a údržby. Některá zcela zanikla nebo jak je tomu právě v případě letiště Pardubice přešla na smíšený provoz. S nepříliš frekventovaným vojenským provozem na letišti bylo vhodné rozšířit služby letiště i pro civilní sektor. Díky vhodné poloze letiště vůči hlavnímu městu Praze vznikla myšlenka této práce pro analýzu potenciálu místního letiště pro nízkonákladové letecké dopravce a charterovým spojením. Navýšení provozu o oblíbené destinace by umožnil cestujícím spádové oblasti východních Čech využít pardubické letiště jako alternativu vůči hlavnímu českému letišti Václava Havla v Praze. Rozvoj místního letiště by přinesl snížení tlaku na pražské letiště v sezonním období a mohl by vykrývat mezery v letovém řádu do destinací s vysokou frekvencí. Atraktivita letiště by mohla dále stoupnout díky linkám, které jsou z Prahy operována běžnými aeroliniemi za vysoké ceny, nebo nejsou operována vůbec. Práce se věnuje širšímu množství aspektů, které právě tento potenciál ovlivňují.

Náplní práce je historie, letištní infrastruktura, celkové zázemí a vybavení v momentálním stavu letiště, a zároveň informace k novému odbavovacímu terminálu. Práce také obsahuje odhadovaný vývoj nízkonákladových dopravců, kteří by do budoucna mohli z letiště operovat tak, aby o nové linky a charterové spoje byl u cestujících zájem. Dále je v práci uvedeno srovnání s letišti podobné velikosti i kapacity, kde se již tento potenciál projevil a měl ekonomickou návratnost. Ta se projevila v rostoucím počtu spokojených zákazníků, kteří daná letiště využívají stále častěji. V poslední části se práce zabývá konkurenční pozicí letiště Pardubice vůči Praze, návrhem nových leteckých spojení na základě dat z minulých let a dotazníku pro cestující.

Cílem práce je aktuální zhodnocení potenciálu letiště Pardubice, který by v blízké budoucnosti mohl cestujícím nabídnout výhodné alternativní spojení do žádaných destinací vůči Praze, díky spolupráci s nízkonákladovými dopravci.

1 ANALÝZA SOUČASNÉ INFRASTRUKTURY A PROVOZU LETIŠTĚ PARDUBICE

Letiště Pardubice je vojenským letišťem se statutem veřejného mezinárodního letiště. Leží na jihozápadním okraji ve vzdálenosti cca 4 km od centra Pardubic nedaleko čtvrtí Popkovice, Svítkov a Nové Jesenčany. Jedná se o nejmladší mezinárodní letiště na území ČR. Civilní provoz zde byl pro veřejnost zahájen v roce 2000. Provozovatelem civilní části letiště je společnost EAST BOHEMIAN AIRPORT, a.s. Společnost má dva akcionáře. Prvním je statutární město Pardubice, které vlastní 66 % akcií a dále pak Pardubický kraj – vlastníci podíl 34 % akcií. (1)

1.1 Historie

Při pohledu do historie letiště v Pardubicích, resp. jeho civilní části se musíme podívat do roku 1993, kdy byla založena společnost EBA, která měla za cíl využít (dříve vojenské) pardubické letiště pro civilní provoz. Tento projekt s částečnou restrukturalizací probíhal během celého roku 1994, kdy byla zajišťována všechna povolení a celkové zázemí pro civilní provoz. Po těchto nezbytných procesech letiště dne 18. 5. 1995 oficiálně otevřelo svůj civilní provoz. Dalším milníkem pro letiště byl termín 1. 11. 1996, kdy došlo k oficiálně schválenému provozu za podmínek IFR. Od tohoto data letiště využívala především společnost General Aviation a charterové lety. Velkým průlomem pro běžné cestující se stal rok 2000. Počínaje tímto rokem je letiště pravidelně využíváno pro cesty za letní dovolenou. Spolupráce začala především s CK Fischer a CK Synthesia. V letech 2005 až 2006 se spolupráce letiště rozrostla o celou řadu dalších cestovních kanceláří jako FIRO, EXIM Tours, Alexandria, Kovotour a dalšími. Díky této spolupráci se cestující mohli dostat z Pardubic pohodlně na dovolenou např. do Bulharska, Tuniska, Řecka a Černé Hory. Kromě tuzemských cestovních kanceláří, začaly tvořit nemalou část provozu charterové lety pro zahraniční klienty, zejména pro ruské cestovní kanceláře. Od listopadu 2006 z pardubického letiště létá pravidelná linka do Moskvy. Ruští cestující volí letiště zejména kvůli blízkosti hlavního města Prahy, které je pohodlně dostupné železniční dopravou z Pardubic. Děje se tak hlavně v období ruských pravoslavných svátků. Období mezi lety 2008 až 2010 bylo na letišti Pardubice ve znamení stavebních prací. Proběhla rekonstrukce stávající odbavovací budovy a následná obnova světelného zabezpečovacího zařízení, které odpovídá parametrům provozu při snížených podmínkách pro viditelnost za zhoršeného počasí. Další rozvoj provozu zaznamenalo letiště 25. 5. 2012, kdy byla otevřena nová pravidelná linka z druhého největšího

ruského města Petrohradu, která byla provozována dnes již zrušenou ruskou aerolinií Transaero. V srpnu stejného roku proběhla kolaudace nového technického zázemí pro čerpání leteckých pohonných hmot. V roce 2013 zaznamenalo letiště rekordních 184 000 cestujících a stalo se tak čtvrtým nejvytíženějším leteckým přístavem v České republice. Ovšem krachem ruské společnosti Transaero, která ukončila svoji činnost dne 25. 10. 2015, se letiště začalo potýkat s obrovským propadem cestujících, který se zastavil v roce 2016 na čísle 31 000 přepravených cestujících. Rok 2016 byl přelomový díky výběrovému řízení a jednáním s investory pro zahájení výstavby nového odbavovacího terminálu, jehož plné otevření se předpokládá na leden roku 2018. Provoz začal opět ožít s příchodem první „západní“ linky na londýnské letiště Stansted. Právě tam otevřela (v září roku 2017) největší nízkonákladová společnost v Evropě – irský Ryanair novou linku. Východočeská metropole se tak 3x týdně spojila s britským hlavním městem, zároveň i největším přestupním uzlem Evropy. Ve stejném roce byly obnoveny charterové lety do Ruska se společností Rossiya Airlines. Společnost Transaero na pravidelné lince na moskevské letiště Domodědovo nahradí letecká společnost Red Wings Airlines, která zahájí pravidelnou linku dne 21. 12. 2017. (2)

1.2 Současné základní parametry letiště

Letiště má dráhu standardních vojenských parametrů o rozměrech 2 500 m na délku a 75 m na šířku. Její označení má zkratku RWY 27/09. Letištní dráhy se pojmenovávají takto formulovaným číselným označením. Číselné označení udává směr orientace dráhy. Tento údaj je roven magnetickému směru, ve kterém se dráha nachází. Číslo se vždy zaokrouhluje na nejbližších deset stupňů, poté se vydělí deseti. Tedy konkrétně pardubická vzletová a přistávací dráha s označením „27“ má směr 269°, což je západní směr. Naproti tomu lze dráhu využít dvěma směry, takže pokud pilot přistává od západu, má dráha označení „09“, které značí východních 89°. Úvodní nula se v označení vyskytuje pro případ, že by v radiokomunikaci došlo k přeslechnutí. Z důvodu pohybu magnetického severu planety (magnetické deklinaci) se může během delšího časového období značení změnit- právě kvůli zaokrouhlování. Co se týče odbočných a pojezdových drah- opět se jedná o standardní, původem vojenský profil letiště. Odbočné dráhy z hlavní vzletové/přistávací dráhy jsou tedy na hlavní dráhu kolmé. Takzvané „rychlostní odbočky“ se na letišti nevyskytují, protože současný a výhledový provoz to prozatím nevyžaduje. O jejich stavbě se v současné době neuvažuje. Schéma dráhového systému a prostoru letiště jako takového je znázorněn v příloze A. (3) (4)

Zároveň nese dráha označení ILS CAT I / RWY 27, kde ILS je označení pro elektronický přístrojový přistávací systém. Údaj „CAT I“ udává jeho kategorii. Pro zmíněnou kategorii platí výška rozhodnutí 200 ft/60 m. Pro pilota to znamená, že právě v této výšce musí učinit konečné rozhodnutí, zda je dráha dostatečně viditelná pro bezpečné přistání. Pokud je viditelnost nedostatečná a pilot si není jist bezpečností při přistání, musí přistávací proces přerušit a zamířit na jiné letiště s lepším počasím. (5) (6)

Pro kategorii CAT I dále platí RVR min. 550 m, kde RVR je vzdálenost, na kterou může pilot letadla (nacházejícím se na ose dráhy) vidět dráhové značení nebo letecká návěstidla, která dráhu označují nebo označují její osu. (6)

Dále letiště disponuje požární kategorií CAT 7. Tato kategorie znamená, že zde mohou přistávat letouny maximální délky 39–48 metrů a maximální šířkou trupu 5 metrů. Konkrétně se tedy jedná o letouny maximálních parametrů- jako např. Boeing 767 - 300ER, který tyto limity ještě splňuje. (7 s. 3)

Letiště je dále vybaveno moderním radionavigačním a světelným vybavením, novým technickým zázemím, včetně skladového hospodářství pro letecké pohonné hmoty, v souladu s IATA a s JIG. (8)

Kapacita stojánek pro letadla jsou 3 místa pro letadla kategorie C (rozpětí křídel 24–36 metrů) a jedno místo pro letadlo kategorie D Rozpětí (36–65 metrů). (3)

Letiště zároveň disponuje kvalitním letištním SMS, který představuje aktivní a systematický přístup k problematice provozní bezpečnosti na letišti. Jeho úkolem je systematicky zvyšovat bezpečnost tzn. aktivně vyhledávat potenciální rizika a minimalizovat rizika, která jsou již objevena. Hlavním úkolem je předejít zranění osob nebo poškození majetku. Letiště Pardubice používá aplikaci SMS od společnosti Opscom Systems, která nedávno získala ocenění o nejnovativnější letištní SMS. Konkrétně to bylo v letech 2013-2015. (3) (9)

1.3 Modernizace letiště

Před několika lety prošlo letiště velkou modernizací, aby se docílilo toho, že se bude jednat o moderní bezpečný vzdušný přístav, který bude moci svým zákazníkům a leteckým společnostem nabídnout adekvátní zázemí. V rámci tohoto projektu prošlo letiště celou řadou stavebních úprav a vylepšení, aby bylo v budoucnu schopno naplnit požadavky aerolinií. Bez těchto úprav, by byl budoucí rozvoj civilní části letiště prakticky nemožný.

1.3.1 Základní informace o projektu EBA

Hlavním cílem projektu byla modernizace technického zázemí letiště Pardubice. Projekt byl společností EBA zadán firmě Chládek a Tintěra se sídlem v Pardubicích. Společnost si pro realizaci zvolila projektantem firmu AGA – letiště s.r.o. Zhotovitel projektu umožnil rozšíření a zkvalitnění technických a servisních služeb, které letiště poskytuje. Projekt se týkal především stavby technického zázemí v civilní části letiště. Krom toho bylo součástí také rozšíření pohybových ploch. Hlavním cílem samotné stavby se stalo provedení prací pro zázemí technické obsluhy letadel a údržby letiště. Tato rekonstrukce umožňuje zároveň i napojení na veřejnou komunikační síť, pohyb a parkování veřejných i neveřejných mobilních prostředků. Souhrnné informace o tomto projektu jsou uvedeny v tabulce 1. (10)

Tabulka 1: Základní informace o projektu

Název projektu: Technické zázemí civilní části letiště Pardubice a rozšíření pohybových ploch
Investor: EAST BOHEMIAN AIRPORT a.s.
Zhotovitel: Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.
Projektant: AGA – Letiště, s.r.o.
Autorský dozor: AGA – Letiště, s.r.o.
Technický dozor investora: V&N, veřejná obchodní společnost
Řízení projektu: DABONA s.r.o.
Zahájení akce: 2. května 2011
Ukončení akce: 31. července 2012

Zdroj: (10)

1.3.2 Důvod k realizaci a základní finanční struktura projektu dle EBA

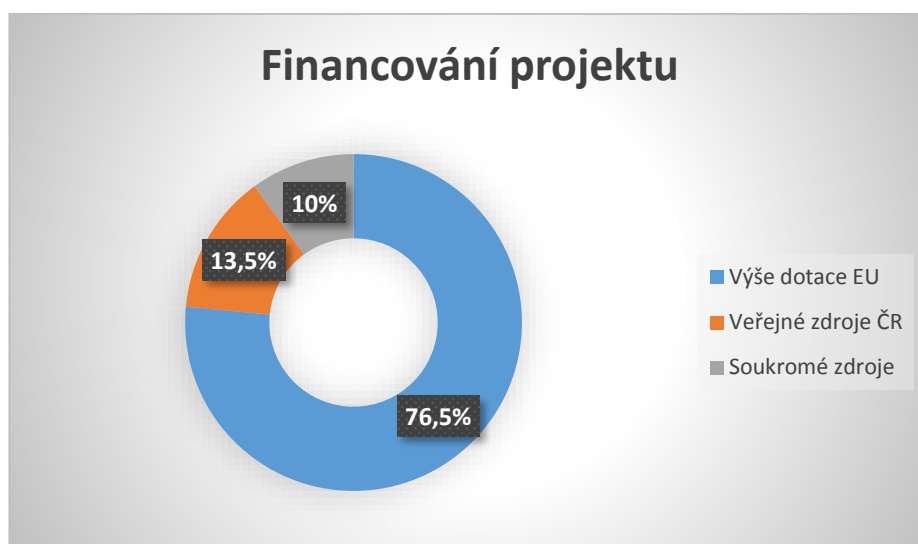
Realizace tohoto projektu se stala nutností z důvodu zkvalitnění technického zázemí a zároveň pro zvýšení bezpečnosti na letišti. Pro jeho budoucí rozvoj, bylo navrženo projektu společností nezbytné. Veškeré detaily a koncepce si společnost EBA nechala navrhnout k naplnění norem a nařízení, jak to uvádí letecký předpis L14. Tento předpis se v celém svém obsahu věnuje právě provedení a uspořádání letišť. Projekt spolufinancovala především Evropské unie, konkrétně z Regionálního operačního programu Severovýchod – rozvoj

dopravní infrastruktury. Celkový přehled zdrojů podílejících se na financování je uveden v tabulce 2. Procentuální zastoupení jednotlivých subjektů ukazuje obrázek 1. (11)

Tabulka 2: Finanční struktura projektu

Výše dotace EU: 198 334 868 Kč
Veřejné zdroje ČR: 35 000 270 Kč
Soukromé zdroje: 25 926 126 Kč
Celková dotace: 233 335 138 Kč
Celková částka: 259 261 264 Kč
Procentuálně se na financování projektu podíleli soukromé zdroje cca. 10 % a veřejné zdroje cca. 13,5 %.

Zdroj: (11), upraveno autorem



Obrázek 1: Financování projektu

Zdroj: (11), úprava autorem

1.3.3 Další cíle projektu

Mezi další cíle projektu navrženého společností EBA patřilo vybudování nového areálu LPH, areálu pozemních služeb a rozšíření letištních pohybových ploch.

Vybudování nového areálu LPH

Areál LPH (skladového hospodářství) plní funkci zařízení pro manipulaci a skladování LPH. Areál má důležitou polohu z důvodu obsluhy odbavovacích ploch, a proto je umístěn ve vzdálenosti, která umožňuje rychlou návaznost na „handling“. Zároveň je v bezpečné

vzdálenosti pro případ mimořádné události, či nehody. Areál je řešen s výraznou dopravní orientací. Situování a rozmístění objektů je uzpůsobeno pro provoz uvnitř i vně areálu. (10)

Areál pozemních služeb

Další součástí projektu bylo vybudování areálu pro pozemní služby letiště. Ten je určen pro obslužný personál technické obsluhy letadel (tzv. RAMP handling). Slouží zároveň i pro údržbu letiště – primárně jeho pohybových ploch (letní i zimní). Dispozičně je areál přizpůsoben provozním požadavkům. Většinu prostor tvoří halové prostory – tj. garáže, opravárenská stání, sklady, dílna apod. Dále se jedná o pobytové prostory s veškerým zázemím pro směny a administrativu. Velká část prostor pro garážování je navržena pro vozidla střední velikosti nákladních automobilů, jak je vidět na obrázku 2. (10)



Obrázek 2: Areál LPH a pozemních služeb

Zdroj: (2)

Velká stání v prostoru opravárenského zázemí jsou navržena pro prostředky s atypickými rozměry nebo pro prostředky, na kterých jsou umístěna speciální zařízení (např. pro úklid sněhu). Tato vozidla vyžadují větší průjezdné profily. Stání jsou proto navržena na průjezdný profil šířky 6,0 metrů a výšku 4,5 metrů. V objektu se také nachází garáž pro stání letištních elektrických schodů a tahačů s možností dobíjení. Průjezdný profil této garáže je uzpůsoben pro provoz letištních schodů s elektrickým pohonem. (10)

Letištní pohybová plocha

V rámci projektu došlo zároveň i k rekonstrukci stávajících provozních ploch TWY C/D/T (pojezdových drah). Došlo k úpravě šířky a doplnění „shoulderů“ (postranní pásy

u pojezdových drah) a prohloubení stávající APN W, což jsou stojánky pro letadla, umístěné v západní části letiště, viz obrázek 3.



Obrázek 3: Prostorové uspořádání stojánek

Zdroj: (12)

Na nově rekonstruovaných pohybových plochách letiště je tedy možný provoz letadel spadajících max. pod kódové označení 4D – dle specifikace leteckého předpisu L14. (10)

Nedílnou součástí projektu byly také stavební objekty, které obsahovaly přípravu daného území jako vodovod, plynovod, kanalizaci, kabelové rozvody, osvětlení, komunikace a zpevněné plochy, sadovnické úpravy apod., viz obrázek 4. (10)



Obrázek 4: Letecký pohled na letiště

Zdroj: (3)

V průběhu června 2012 bylo uvedeno do provozu nové světelné zabezpečovací zařízení, plně odpovídající platným leteckým předpisům. Modernizace zastaralého světelného vybavení stála 24 milionů korun a umožnila přistávání letadel za zhoršeného počasí. Původní vojenské vybavení bylo více než 30 let staré a již nadále těžko udržovatelné. Neodpovídalo navíc požadavkům NATO i civilním leteckým předpisům.



Obrázek 5: Letadlo na přiblížení na dráhu 27

Zdroj: (2)

Nově proto byla vybudována téměř 800 metrů dlouhá světelná přibližovací řada – navádějící letadla na přistání. Rekonstrukcí zároveň prošlo i osvětlení vzletové a přistávací dráhy, viz obrázek 5. Zmodernizován byl také přistávací světelný systém, který informuje pilota o správném úhlu sestupu letadla na dráhu. (13)

1.4 Výstavba nového terminálu

Myšlenkou stavby nové odbavovací haly se vedení zabývalo již několik let zpátky. Přelomovým rokem byl v tomto ohledu rok 2013, který byl pro letiště z pohledu přepravených pasažérů rekordním. Tehdy letiště přepravilo již zmíněných 184 tisíc cestujících. Kapacita stávajícího terminálu se ukázala jako výhledově silně nevyhovující, a tak bylo rozhodnuto o přípravách na stavbu zcela nové odbavovací haly, parkoviště, příjezdové komunikace a ostatního zázemí. Celkem byly předloženy dva hlavní návrhy podoby nového terminálu. Rozšířená varianta obsahovala kapacitnější budovu i celkové větší plochu zástavby. Druhá varianta byla úspornější v rozměrech i kapacitě. Ovšem stále splňovala požadavky, které si zadavatel projektu (společnost EBA), vytýčil. Velkou roli v konečném rozhodnutí hrála zejména celková cena projektu. Díky rapidnímu poklesu přepravených cestujících mezi lety 2014 až 2016, byl rozpočet na projekt stanoven na maximálních 300 milionů korun. Vzhledem k tomu, že první rozšířená varianta byla předběžně odhadnuta na 600 milionů korun, bylo rozhodnuto o realizaci úspornější varianty, která je vyobrazena na obrázku 6. Základní kámen nové odbavovací haly byl položen v červnu roku 2016. Dokončení stavby se uskutečnilo v listopadu 2017 a momentálně probíhá zkušební provoz. Původní plán rekonstrukce (14 měsíců) byl prodloužen o necelé 2 měsíce. Oficiálně je stavba po částech předávána společnosti EBA od 19.11. 2017. Plně do provozu by měl být terminál uveden v lednu roku 2018. (14)



Obrázek 6: Vizualizace vybrané varianty terminálu

Zdroj: (15), upraveno autorem

Na stavbě se podílelo sdružení dvou stavebních firem. Konkrétně se jednalo o sdružení firem STRABAG a.s. a Chládek & Tintěra, Pardubice a.s. Cena celého projektu byla stanovena na 256 milionů korun. To zahrnuje i vybudování příjezdové komunikace k vlastnímu terminálu. Tato suma splnila limit daný vedením města Pardubice. V případě financování projektu záleželo hlavně na akcionářích provozovatele letiště EBA, kterými jsou město Pardubice (vlastníci dvě třetiny akciového podílu) a Pardubický kraj (třetinový vlastník). EBA si od nového letištního terminálu slibuje větší nárůst přepravených cestujících a poskytnutí odpovídajícího zázemí a standardů pro stávající a budoucí letecké dopravce. (16)

1.4.1 Současný stav projektu

Po finálních úpravách a nezbytné kolaudaci, včetně kontroly z Úřadu pro civilní letectví, budou veškeré části stavby předány společnosti EBA. Konkrétní termín není znám, ale předpokládá se, že tomu tak bude koncem prosince roku 2017. Jedná se o moderní a vzdušnou budovu, která umožní odbavení cestujících až ze čtyř letadel střední velikosti najednou. V dohledné době se sice nepředpokládá, že by taková situace za běžného provozu měla nastat, ale v budoucím rozvoji letiště a nárůstu případných nových spojení je tato kapacita velkou výhodou. Oproti stavu před výstavbou je patrných rozdílů opravdu celá řada.

V současnosti je trendem výstavba nových hal, které jsou z velké části prosklené. Nová budova pardubického terminálu není v tomto ohledu výjimkou. V porovnání s původní přestavenou vojenskou jídelnou, kde docházelo k odbavení dříve, se jedná o velkou změnu, kterou cestující určitě ocení. Dále došlo k podstatnému navýšení počtu přepážek pro odbavení. Dřívější systém pouze dvou přepážek k odbavení způsoboval dlouhé fronty i v rámci jednoho odbavovaného letu, což bylo do budoucna naprosto nemyslitelné. (16)

1.4.2 Vybavenost a kapacita

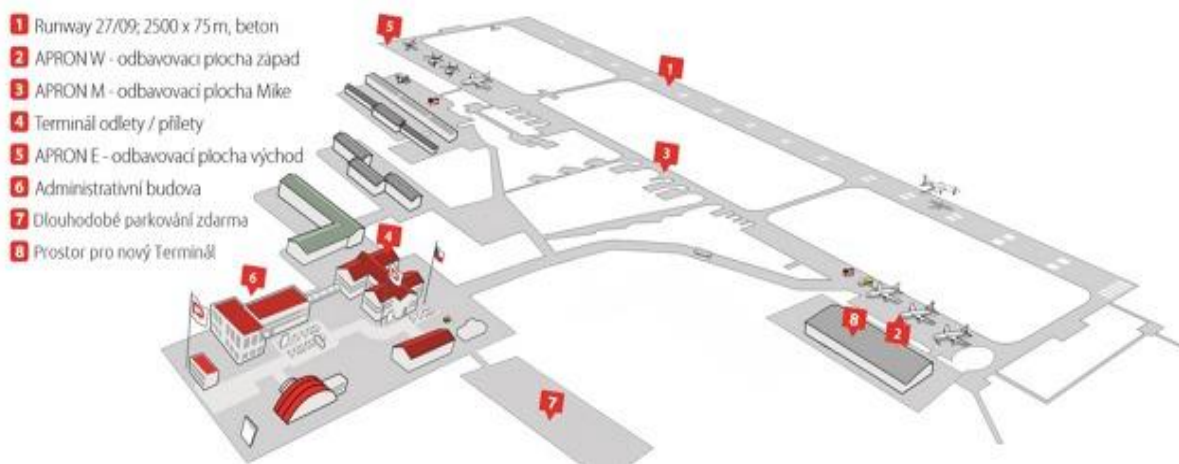
Z pohledu vybavenosti a kapacity bylo cílem vybudovat cenově dostupný, komplexně řešený terminál, který bude odpovídat všem standardům a požadavkům současného a výhledového provozu na letišti.

Vybavení nové budovy

Koncepce nového terminálu je navržena tak, že striktně odděluje cestující z/do Schengenského prostoru a cestující do ostatních tzv. non-schengenských zemí. Podobný koncept ve větším měřítku funguje na mezinárodním letišti Václava Havla v Praze. Dále se

v příletové hale nachází místnost pro žadatele o azyl, ve které nechybí vlastní toaleta a koupelna. Tato místnost je na mezinárodním letišti nezbytností, jelikož to vyžaduje zákon. Součástí nové budovy je pro zvětšení komfortu cestujících velké množství toalet vybavených přebalovacími pulty, nové prostory k sezení a v neposlední řadě nový moderní navigační systém. Budova dále v prvním patře nabízí restauraci, která v původním konceptu zcela chyběla. Restaurace je pro cestující a návštěvníky atraktivní hlavně z důvodu umístění v prvním patře, odkud bude možný výhled na odbavovací plochy a RWY. Prostory pro služby a ostatní zázemí (např. přepážky CK, obchody se suvenýry, půjčovny vozidel apod.) jsou zatím prázdné. Zaplnění všech těchto prostor se dá očekávat až v průběhu roku 2018. (17)

Co je naopak na nové stavbě určitým způsobem limitující je absence většího parkoviště před odbavovací halou. Cestující, kteří dosud z letiště odlétali, měli dostupné parkování zdarma přímo před odbavovací budovou. Parkoviště před halou není z kapacitního hlediska největší. Parkování na něm navíc bude zpoplatněno. Samozřejmě jen v případě dlouhodobého parkování. Parkování osobního automobilu na krátkou dobu je zdarma, jak je tomu zvykem na většině letišť. Cestující, kteří budou hledat volná parkovací místa zdarma, budou nuceni využívat parkoviště u stávajících odbavovacích budov, viz obrázek 7 (budovy 4 a 6), a odtud využít veřejnou dopravu až k vlastní budově nového terminálu.



Obrázek 7: Schéma umístění nového terminálu vzhledem ke staré odbavovací budově

Zdroj: (17)

Kapacita a propustnost

Vzhledem k tomu, že problém s kapacitou a propustností staré odbavovací haly byl hlavním důvodem k výstavbě nového terminálu, byl této části projektu věnován zvláštní důraz. Co se týče propustnosti samotné nové haly terminálu, hala je schopna odbavit za normálního

provozu 400 cestujících za hodinu. V době případné špičky dokonce až 480 cestujících za hodinu. Pro porovnání se starou odbavovací budovou se jedná v průměru o čtyřnásobný nárůst kapacity. Propustnost starého terminálu byla maximálně 100 cestujících za hodinu. Jak je uvedeno výše, kapacitně se počítá s možným odbavením až čtyř letadel střední velikosti. Díky takto navýšeným kapacitním možnostem letiště očekává vedení společnosti EBA do budoucna nárůst cestujících na zhruba 250 000 ročně (v následujících letech). Tato předpokládaná hodnota přepravených cestujících může připadat jako prozatím nedosažitelná. Pokud však bude management letiště dále dobře rozvíjet spolupráci se stávajícími, popř. budoucími dopravci, není tato hodnota v horizontu několika let nereálná. (17) (18)

1.4.3 Nové General Aviation a Cargo

V brzké době by měly na letiště projít realizací ještě dva nové projekty. Jedná se o stavbu zázemí pro General Aviation, jemuž služby letiště již dnes nabízí a zázemí pro letecké Cargo. V případě letiště Pardubice se pod termínem General Aviation, které v překladu znamená „všeobecné letectví“ se myslí především zázemí a služby pro náročnější klienty a jejich soukromá letadel. Umístění této plochy je znázorněno na obrázku 8. Letecká nákladní doprava není na pardubickém letišti žádnou novinkou, byť se jedná o nepravidelné lety. Přehled možných služeb General Aviation je uveden v tabulce 3.

Tabulka 3: Přehled služeb General Aviation

Kompletní odbavení letadel, včetně ošetření proti námraze	Přeprava cestujících a posádky na letišti i mimo něj
Plnění leteckým palivem (JET A1, AVGAS)	Přednostní odbavení cestujících a zavazadel
Naložení / vyložení nákladu	Zajištění celních a bezpečnostních formalit
Doplnění pitné vody	Odpočinková místnost pro posádky s WiFi připojením k internetu
Obsluha toaletních systémů	Vyhrazená parkovací místa nacházející se přímo u terminálu
Poskytování předletových a meteorologických informací	Zajištění hotelových rezervací
Přijímání a odesílání provozních informací a jejich koordinace	Zajištění pronájmu auta
Příprava a poskytování dokumentů z odbavení cestujících a nákladu	Zajištění cateringu

Zdroj:(45), upraveno autorem

Na letišti Pardubice se často vyskytují i velké letouny – jako je čtyřmotorový Iljušin IL-76 a Antonov An-124. Proto bylo vedením společnosti EBA rozhodnuto o dalším rozšíření civilní části letiště, tzv. Cargo Area. Její umístění zobrazuje obrázek 8. Více detailů o těchto projektech v práci uvedeno není, protože to není jejím předmětem.



Obrázek 8: Budoucí uspořádání civilní části letiště

Zdroj: (18)

1.5 Rizika plynulého provozu spojená s činností Armády ČR

Jedním z rizik letišť se smíšeným provozem jsou bezpochyby aktivity armádního letectva daného státu. Vzhledem k tomu, že vlastníkem letiště Pardubice je právě Armáda ČR, má armáda právo rozhodovat o uzavření letiště. Toto rozhodnutí může mít celou řadu důvodů. Jak již bylo zmíněno, letiště funguje jako záložní přistávací plocha pro leteckou základnu 21. taktické letky, která sídlí na vojenském letišti v Čáslavi. Díky krátkému technickému odstavení tamní věže, bude na přelomu dubna a května 2018 (po dobu dvanácti dnů) do Pardubic dislokováno pět stíhacích letounů na ochranu vzdušného prostoru ČR. Z tohoto důvodu může docházet k nepravděpodobnostem ovlivňující civilní provoz. Nachází se zde také centrum leteckého výcviku vojenského letectva, ovšem jeho činnosti jsou provozovány s ohledem na civilní provoz, který má v tomto případě přednost.

Daleko větším problémem jsou plánované údržby ranveje a pojezdových ploch. Armáda si na tuto rekonstrukci vyčlenila dva měsíce na podzim roku 2018, tedy mimo hlavní sezonu letního letového řádu. Z tohoto důvodu, by mělo dojít k úplnému přerušení provozu a odklonění všech leteckých spojů na náhradní letiště.

Z následujících příkladů je patrné, že management letiště při vyjednávání s dopravci na provoz nových, popř. rozšíření počtu stávajících spojů, bude muset dopravce seznámit s riziky spojenými s vojenským provozem a s tím spojenými aktivitami. Činnost vojenského letectva není zásadní překážkou pro rozvoj provozu. V budoucnu s případným navýšením provozu je však potřeba na tato možná omezení pamatovat a mít připravena opatření, která zajistí dopravcům zajištění předem ujednaných služeb a kapacit. (46) (47)

2 ANALYTICKÉ POROVNÁNÍ PODOBNÝCH LETIŠŤ

Pro stanovení potenciálu letiště Pardubice je důležité porovnání s ostatními letišti podobného typu, zejména z pohledu kapacity a velikosti. Při srovnávání s podobnými protějšky v Evropě je velice důležitý status letiště. Nejedná se totiž o běžné civilní letiště, ale o letiště se statusem tzv. „joint public-military“. To znamená, že dané letiště funguje na společné bázi civilního leteckého provozu a vojenského letectva dané země. Tento model není na velkých letišťích světového významu reálný, protože by mohlo vlivem aktivit armády a mimořádných událostí docházet k nežádoucím kongescím v provozu, což si letiště s velkým objemem provozu nemůže dovolit. Tento model je tedy běžnější obvykle na menších regionálních letišťích. Samozřejmě se jedná o letiště s vnitrostátním i mezinárodním provozem. Letiště tohoto významu většinou vznikala z původně čistě vojenských zařízení při redukcí armádního letectva. Pardubické letiště není výjimkou. V této kapitole se práce zabývá právě letišti se statusem „joint public-military“, kde už k rozvoji nízkonákladové a charterové dopravy došlo. Některá z nich jsou zdárným příkladem toho, jak by se mohlo pardubické letiště dále rozvíjet a díky novým linkám a spolupráce s leteckými dopravci umístit na mapu leteckých evropských spojení.

Letiště se statusem joint public-military airport v Evropě		
Země	Letiště	Působící nízko-nákladoví dopravci
Norsko	Trondheim	Wizzair, Vueling, Norwegian Air Shuttle
Norsko	Bodo	Norwegian Air Shuttle
Norsko	Stavanger	airBaltic, Wizzair, Norwegian Air shuttle
Norsko	Harstad/Narvik	Transavia, Norwegian Air Shuttle
Švédsko	Lulea	Onur Air, Norwegian Air Shuttle
Finsko	Tampere	airBaltic, Ryanair
Finsko	Rovaniemi	Norwegian Air Shuttle
Polsko	Kraków-Balice	easyJet, Eurowings, Jet2.com, Norwegian Air Shuttle, Ryanair, Vueling, Iberian Express
Polsko	Bydgoszcz	Ryanair
Španělsko	Grand Canaria	easyJet, Eurowings, Iberian Express, Jet2.com, Niki, Ryanair, Norwegian, SmartWings, Transavia, Volotea, Vueling, WOW air
Německo	Rostock	pouze soukromá Germania
Francie	Bordeaux	Air Transat, easyJet, Flybe, HOP!, Iberia Express, Norwegian, Ryanair, Volotea, Vueling, Wizzair
Itálie	Bari	easyJet, Eurowings, Ryanair, Transavia, Volotea, Vueling, Wizzair
Itálie	Cagliari	easyJet, Eurowings, Flybe, Iberia Express, Ryanair, SmartWings, Volotea, Vueling
Itálie	Pisa	easyJet, Eurowings, Jet2.com, Norwegian, Pobeda, Ryanair, Transavia, Volotea, Vueling, Wizzair
Itálie	Trapani	Ryanair
Itálie	Verona	airBaltic, easyJet, Eurowings, Flybe, Jet2.com, Norwegian, Ryanair, SmartWings, Transavia, Vueling, Volotea, Wizzair
Nizozemsko	Eindhoven	Ryanair, Wizzair, Transavia
Chorvatsko	Zadar	easyJet, Eurowings, Flybe, HOP!, Ryanair, Transavia France, Vueling
Řecko	Kalamata	easyJet, Eurowings, Niki, Transavia
Řecko	Heraklion	easyJet, Eurowings, Iberia Express, Jet2.com, Norwegian, SmartWings, Transavia, Volotea, Vueling, Wizzair
Řecko	Chania	easyJet, Eurowings, Norwegian, Ryanair, SmartWings, Transavia

Obrázek 9: Přehled větších public-military letišť v Evropě Zdroj: (19), upraveno autorem

2.1 Ostatní letiště „joint public-military“ podobné velikosti a kapacity

Jak již bylo řečeno, pro výhledový rozvoj letiště Pardubice je důležité přilákat nové dopravce a rozvíjet spolupráci se stávajícími. Že není pardubické letiště se smíšeným

vojenským a civilním provozem v Evropě raritou, dokládá obrázek 9. Na něm je uveden přehled letišť se smíšeným provozem, která jsou podobné kapacity a velikosti podobná pardubickému. Mezi zmíněnými letišti jsou však velké rozdíly v účelu. Provoz na těchto letištích je silně ovlivněn polohou v rámci dané země. Důležitým faktorem je také, zda se jedná spíše o turistickou, ekonomickou nebo jinou oblast způsobující zájem cestujících o let. Co se týče letišť v zemích jako je Norsko, Švédsko, Řecko a Itálie a jim podobných je jasné, že tyto destinace si svou klientelu pravidelných cestujících najdou. Jedná se většinou o oblasti často turisticky vyhledávané, a proto krom pravidelných linek (státních i nízkonákladových) zde mají v zimní a letní sezoně silná zastoupení i charteroví dopravci. Poloha destinace s turisticky atraktivními oblastmi má za následek velké rozdíly v počtu odbavených letů během letních a zimních sezon. V rámci seznamu destinací uvedených v tabulce 3 samozřejmě nejsou zdaleka všechna letiště Evropy se smíšeným provozem. V tabulce 3 jsou tedy uvedena pouze mezinárodní letiště s provozem odpovídajícím (nebo větším) letišti Pardubice.

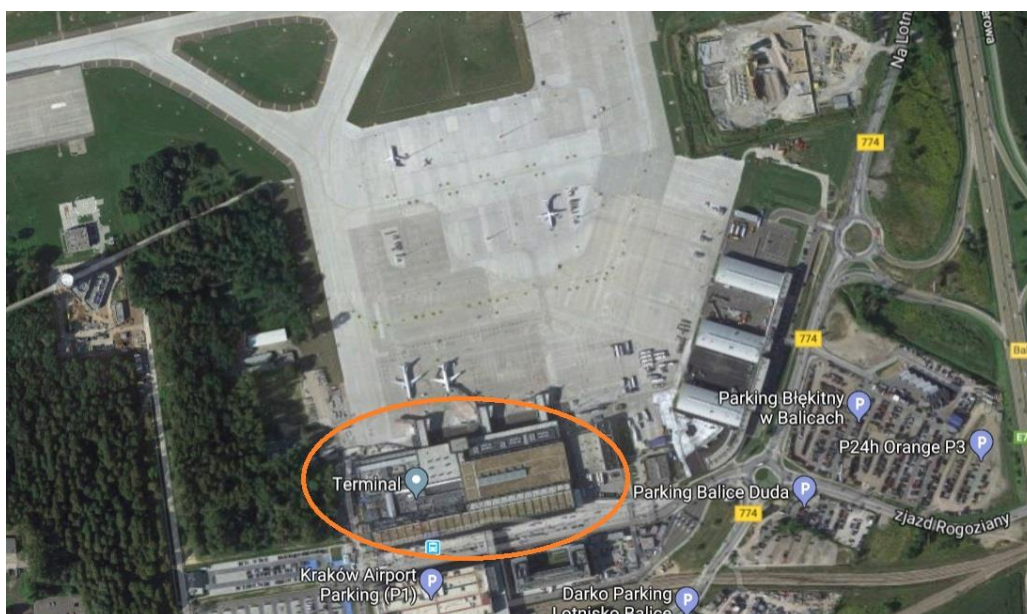
2.2 Vhodná letiště se smíšeným provozem pro porovnání s LKPD

Jedním z cílů této práce je ukázat, že rozvoj letiště v Pardubicích je možný při kvalitní spolupráci managementu společnosti EBA a leteckých dopravců. Faktorů, které hrají důležitou roli při zavádění nových linek z daného letiště je velké množství. Pro vhodné srovnání je kromě průzkumu trhu důležitá poloha a atraktivitu regionu ve kterém se letiště nachází. Aby bylo srovnání objektivní, bylo pro tuto analýzu vybráno pět letišť. Na čtyřech z nich k rozvoji letecké dopravy již došlo nebo se nachází v podobné situaci jako pardubické. Porovnání, že rozvoj letiště po přechodu na smíšený provoz ne vždy funguje, je uvedeno na pátém příkladu, kde je vidět dlouhodobá stagnace civilního provozu.

2.2.1 Mezinárodní letiště Krakov – Balice

Mezinárodní letiště Krakov – Balice se nachází několik kilometrů západně od polského města Krakov. Jedná se o letiště, které v nedávné době prošlo velkou modernizací a výstavbou nového terminálu. Letiště je, na rozdíl od pardubického, spojeno s centrem železniční dopravou i autobusy. Jedná se stejně jako v Pardubicích o bývalé vojenské letiště s dráhou délky 2 550 m. Letiště obsluhuje aglomeraci druhého největšího města Krakova, které má samo o sobě okolo 750 tisíc obyvatel. Nejvyužívanějšími destinacemi k roku 2014 byly: Varšava Chopinovo, Londýn Stansted, Frankfurt, Mnichov, Dublin, Berlín Tegel,

Bergamo, Londýn Gatwick a Edinburgh. Rozvoj místního letiště je patrný i z nárůstu cestujících v letech 2003-2016. Zatímco v roce 2003 to bylo necelých 600 tisíc cestujících ročně, v roce 2016 se jednalo o téměř 5 milionů cestujících ročně. Na tomto masivním růstu mají podíl právě nízkonákladoví dopravci, především easyJet a Ryanair, kteří se na provozu podílejí společně se státním LOT nejvíce. Co se týče Krakova je nutné si uvědomit, že se jedná o velkou aglomeraci s velkým městem, často navštěvovaným turisty. Letiště Pardubice na takovéto hodnoty rozhodně neaspiruje. Také budova nového terminálu je větší kapacity i rozměrů, jak je vidět na obrázku 10. (21) (22)



Obrázek 10: Letiště Krakov-Balice po dostavbě

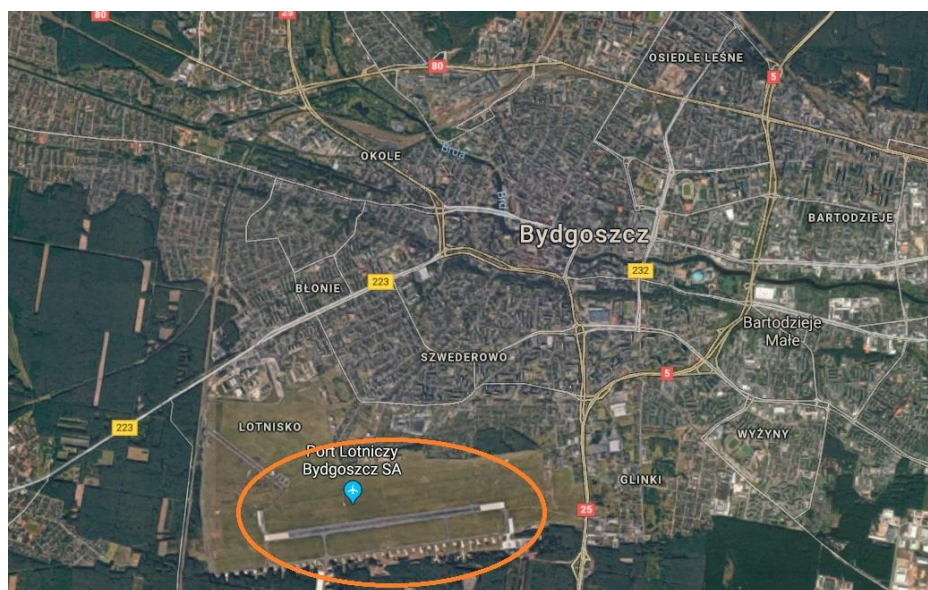
Zdroj: (20), upraveno autorem

Poloha krakovského letiště je vůči hlavnímu městu Varšavě vzdáleností srovnatelná se vzdáleností Pardubic vůči Praze. Zajímavé je však porovnání rozlehlosti území Polska a České republiky. Na tomto příkladu je patrné, že i blízkost velkého mezinárodního letiště jako je Varšava, neubírá podstatně menšímu letišti v Krakově na atraktivitě pro dopravce.

2.2.2 Mezinárodní letiště Bydhošť

Jako vhodný příklad pro srovnání s Pardubicemi (do kapacity, velikosti terminálu a provozu) je mezinárodní letiště v polském „Bydhošti“. Letiště se nachází, velmi podobně jako v Pardubicích, v jihozápadním směru od centra města – jak je zobrazeno na obrázku 11. K rozvoji provozu velkou měrou přispěl nízkonákladový dopravce Ryanair, který v průběhu několika let otevřel z této destinace 4 pravidelné celoroční linky a 2 linky sezónní. Kromě

tohoto dopravce na letišti působí státní dopravce LOT, německá Lufthansa a několik charterových dopravců s lety v letní dovolenkové sezóně. Rozvoj letiště je patrný z počtu přepravených cestujících. Nárůst od roku 2000, kdy letištem prošlo 14 089 cestujících, byl opět značný. V roce 2016 letištem prošlo 337 556 pasažérů. Tento příklad ukazuje, že i když je provoz postaven z velké části pouze na jednom nízkonákladovém dopravci, může letiště provozně růst. Ani zde se negativně neprojevuje relativní blízkost hlavního města Varšavy. Nejvyužívanějšími linkami u společnosti Ryanair byly v minulých letech linky do Birminghamu, Dublinu a Londýna Lutonu. (23) (24) (25)



Obrázek 11: Umístění letiště v polském Bydhošči

Zdroj: (20), upraveno autorem

2.2.3 Mezinárodní letiště Rostock – Laage

Dalším letištem, které je vhodné srovnat s Pardubicemi, je mezinárodní letiště Laage v severoněmeckém Rostocku. Na letišti panuje silný vojenský provoz především z důvodu umístění taktické letky německého stíhacího letectva. Po svou výhodnou polohu se jedná o strategickou vojenskou základnu. Na letišti nepůsobí pravidelně žádný z nízkonákladových leteckých dopravců Evropy. Silné zastoupení zde však má německá soukromá aerolinka Germania. Ta provozuje 4 pravidelné linky především do středomoří a dalších 7 linek sezónních. V nedávné době zde také tato společnost oficiálně umístila jednu ze svých základen. Kromě této společnosti na letiště pravidelně létá britský regionální dopravce BMI regional – s linkami do německého Mnichova a Stuttgartu. Blízkost německého hlavního města Berlína, který leží necelých 200 kilometrů na jih (zde má společnost Germania svou hlavní základnu) ukazuje, že i tímto způsobem se může regionální letiště prosadit na trhu. Od

otevření letiště pro civilní dopravu v roce 2010 se letiště pohybuje v rozpětí 170–250 tisíc přepravených cestujících. Též kapacitně je srovnatelné s Pardubicemi. Odbavovací hala byla postavena zcela nově a otevřena v roce 2010. Část letiště pro civilní provoz je zvýrazněna na obrázku 12. (27) (28) (29)



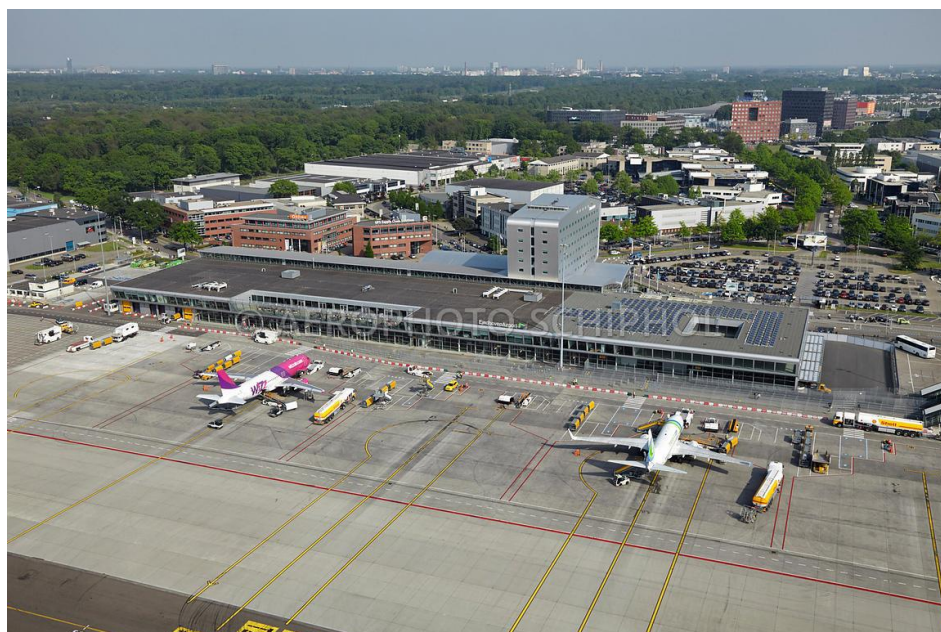
Obrázek 12: Letiště Rostock-Laage

Zdroj: (26), upraveno autorem

2.2.4 Mezinárodní letiště Eindhoven

Nizozemské letiště v Eindhovenu, je asi nejlepším příkladem letiště se smíšeným provozem, které je přímo orientováno na nízkonákladové dopravce. Od jeho otevření pro civilní provoz v roce 2000 zde došlo k enormnímu nárůstu počtu přepravených cestujících. V roce otevření pro civilní provoz letiště přepravilo 337 553 cestujících. Kromě roku 2001 jejich počet neustále stoupal až hodnotě 4 736 205 - v roce 2016. Letiště je vzdáleno pouze necelých 100 kilometrů vzdušnou čarou od momentálně čtvrtého největšího leteckého přístavu Evropy – amsterodamského letiště Schiphol, které je jedním z největších přestupních bodů na letecké mapě světa. Na letišti převládá naprostou většinou provoz nízkonákladových dopravců, kterými jsou irský Ryanair, maďarský Wizz Air a nizozemská Transavia. Tyto společnosti nabízejí z tamního letiště velké množství spojení po celé Evropě. Jedná se o dovolenkové destinace i města, která lidé navštěvují za prací i poznáním. Budova terminálu je velikostně jen o něco málo větší než právě dokončovaná budova terminálu v Pardubicích, což je patrné z obrázku 13. (30)

Eindhoven má ovšem podstatně větší plochu dráhového systému a odbavovacích ploch, takže je mu umožněno odbavit větší množství letadel najednou a tím dosáhnout vysokého počtu přepravených cestujících. Kromě již zmíněných aerolinií, létá v sezoně z Eindhovenu ještě několik charterových společností, jejich procentuální zastoupení je ovšem minimální. V roce 2016 patřily mezi nejvytíženější spojení linky z Eindhovenu na londýnský Stansted, maďarské Budapešti, španělského Alicante a Malagy a portugalského Fara. I přes svou polohu nedaleko Amsterdamu a konkurenci ostatních letišť dosáhlo letiště v Eindhovenu během několika let na druhou příčku v množství přepravených cestujících v celém Nizozemsku. (32) (33)



Obrázek 13: Odbavovací budova letiště Eindhoven

Zdroj: (31)

2.2.5 Mezinárodní letiště Tampere – Pirkkala

Že rozvoj po přechodu na smíšený provoz nemusí vždy fungovat, je statisticky jasně patrné na letišti třetího největšího města Finska – Tampere. Toto letiště bylo pro civilní provoz otevřeno v roce 2005, kdy odbavilo 114 669 cestujících. V následujícím roce počet cestujících ještě nepatrně vzrostl, ale od roku 2007 už neustále klesal až dodnes. Přitom z této destinace operují dva nízkonákladový dopravci. Společnost Ryanair provozuje dvě linky v sezoně do Budapešti a německých Brém. Lotyšský nízkonákladový dopravce pak celoroční linku do Rigy a k tomu státní dopravci Finnair a Scandinavian Airlines několik pravidelných linek do skandinávských měst. Nechybí ani několik charterových dopravců v průběhu letních dovolených. Odbavovací budova letiště je na obrázku 14.

Přes relativně velké množství společností se počet přepravených cestujících postupně propadal na hodnotu 86 278 pasažérů v roce 2016. Důvodem ke stagnaci provozu může být pouze sezónní provoz společnosti Ryanair a spojení umožňující pravidelné cestování pouze do Helsinek, nedalekého švédského Stockholmu a lotyšské Rigy. Ve spojeních úplně chybí oblíbené přestupní destinace jako: Londýn, Amsterdam nebo Paříž. Přitom linka do Londýna Stanstedu byla v provozu ještě v roce 2015. Velkým mínusem místního letiště je také to, že dosud nenavázalo spolupráci s třetí největší nízkonákladovou společností v Evropě, kterou je skandinávský Norwegian Air Shuttle. Ten operuje z velkého množství letišť v celé Skandinávii a je silně provázán s irským Ryanaiem pro oblast více- segmentových letenek, které jsou u cestujících velmi oblíbené. (30) (35)



Obrázek 14: Terminál letiště v Tampere

Zdroj: (34)

2.3 Vhodná letiště s civilním provozem pro porovnání s LKPD

Dalším z vhodných parametrů pro analýzu dalšího rozvoje mezinárodního letiště Pardubice je porovnání s letišti, která se nacházejí v podobné vzdálenosti, jaká je právě mezi Pardubicemi a nejbližším velkým mezinárodním letišťem (v našem případě letiště Václava Havla v Praze). Zde se jedná o hlavní letiště pro celý region i celou ČR. V této analýze je ovšem zásadní právě vzdálenost od nejbližšího velkého mezinárodního letiště. Není zde zohledněno, zda se jedná o hlavní letiště pro daný stát. Rozhodujícím faktorem je poloha a regionální význam pro oblast v okolí letišť. Opět se jedná o letiště se zaměřením na

nízkonákladové dopravce a letní/zimní charterové dopravce s podobnou velikostí a polohou vůči sousednímu velkému mezinárodnímu letišti. Cílem této analýzy je ukázat na příkladech z již fungujících letišť podobných parametrů fakt, že ani relativně malá vzdálenost od velkého konkurenčního letiště nemusí být překážkou pro růst a rozvoj mezinárodního letiště minoritního významu – v rámci daného státu. Výběr letišť byl orientován na střední a východní vnitrozemskou Evropu, aby bylo dosaženo co nejvíce adekvátního srovnání s Pardubicemi a regionem východních Čech. Taktéž byl při výběru kladen důraz, aby se nejednalo o sekundární letiště pro velké město v jeho těsné blízkosti, jak je to obvyklé u většiny velkých evropských měst.

2.3.1 Mezinárodní letiště Frankfurt – Hahn

Jedním z nejlepších příkladů letiště orientujícího se na nízkonákladové dopravce je mezinárodní letiště Frankfurt Hahn, viz obrázek 15. Byť má letiště v názvu město Frankfurt, které je ekonomickým a bankovním centrem celého Německa i Evropy, je od města samotného vzdáleno cca 120 km po silnici. Také se nachází v jiné spolkové zemi. Hahn je hlavním letišťem pro spolkovou zemi Porýní–Falc, zatímco Frankfurt se nachází v sousedním Hesensku. Konkurence v tomto případě snad ani nemůže být v horší, neboť letiště Frankfurt nad Mohanem je se svými 64 miliony přepravenými cestujícími (v roce 2017) největším letišťem v Německu, dále 4. největším v Evropě a zaujímá 14. místo na světě. Spádová oblast pro letiště tedy přímo nahrává nízkonákladovým dopravcům, pro které je létání na velká letiště, jakým je Frankfurt, velmi nákladné. Současný název tedy spíše, než poloze odpovídá provozovateli letiště, kterým je v tomto případě holding Franfurter Flughafen GmbH.

Letiště Hahn bylo ještě v 90. letech minulého století pouze vojenským letišťem. Tomu také odpovídají jeho parametry a struktura, což je pro porovnání s letišťem v Pardubicích příhodné. Jak už bylo zmíněno výše, hlavním partnerem jsou zde nízkonákladové aerolinie. V tomto případě, se jedná o společnost Ryanair, který z místního letiště operuje na 28 pravidelných linkách a 13 linkách sezónních. Je zde tedy dominantním dopravcem. Většina linek operovaných dopravcem Ryanair je dovolenkového charakteru – především pro oblast Středozevního moře a východního Atlantiku. Ve výčtu cílů ovšem najdeme i destinace pro cestování za obchodem a důležité přestupní uzly pro cestování do dalších destinací. Zde je několik příkladů: London Stansted, Dublin, Lisabon, Riga, Řím a Vilnius. Kromě dopravce Ryanair, zde provozuje pravidelné linky už jen dopravce Wizz Air. Ten samozřejmě musel zvolit úplně jinou strategii, aby v konkurenci Ryanairu obstál. Dopravce operuje 5 pravidelných linek především na Balkán, do Polska a Ukrajiny. V červnu roku 2018 by měla

být otevřena další pravidelná linka do rumunského Sibiu. Vyjma těchto dvou dopravců, aktuálně žádný jiný dopravce pravidelnou dopravu neprovozuje, s výjimkou občasných charterů společnosti SunExpress a četných nákladních dopravců. Ovšem nákladní doprava není předmětem této práce. I přes malou vzdálenost od konkurence a nevelkém počtu operujících dopravců bylo letiště schopno za rok 2017 odbavit 2, 472 milionu cestujících. Přestože počet přepravených pasažérů (s výjimkou roku 2015) stále klesá, je letiště Hahn pro svou spádovou oblast stále velmi důležitým nízkonákladovým partnerem – s velkým výběrem destinací zejména po celé jižní Evropě.

Úbytek přepravených cestujících zapříčinilo začlenění letiště Hahn pod jednotný holding s Frankfurtem nad Mohanem a tím i k přesunu některých pravidelných linek na hlavní frankfurtské letiště. Hlavním důvodem tohoto přesunu bylo podstatné snížení nákladů pro dopravce Ryanair a umožnění tamním cestujícím využívat služeb dopravce z bližšího letiště k jejich bydlišti. Aktuální nabídka zůstává určena hlavně pro spádovou oblast Porýní – Falc.



Obrázek 15: Letiště Frankfurt – Hahn

Zdroj: (48)

Spojení na letiště v současnosti nenabízí žádná pravidelná linka autobusové ani železniční dopravy. K letišti vede pouze bývalá vojenská vlečka a vzdálenost k nejbližší železniční stanici Traben – Trarbach je 20 km. Cestující musí tedy na letiště využít individuální automobilovou dopravu nebo TAXI. (49) (50) (51)

2.3.2 Mezinárodní letiště Lublin

Mezinárodní letiště Lublin (viz obrázek 16) bylo pro veřejnost otevřeno v roce 2012. Je vzdáleno cca 14 km od centra města Lublin, které je se svými necelými 350 tisíci obyvateli hlavním hospodářským centrem lublinského vojvodství. Od hlavního města Varšavy je vzdáleno okolo 180 km. Nedaleko letiště se nachází dvě rychlostní silnice, které umožňují rychlou individuální automobilovou dopravu. Letiště je dále spojeno s centrem města autobusovou linkou, která (vždy ve dvou párech spojů) navazuje na aktuální přílet a odlet spoje. Podobný model již nyní funguje na letišti v Pardubicích pro pravidelné linky společnosti Ryanair. V neposlední řadě je nový terminál napojen ve směru do centra zaústěním železniční trati – přímo do budovy terminálu. Doba přepravy do centra města se pohybuje okolo 15 minut a cena za jednosměrnou jízdenku vychází cca 5 Zlotých, což je asi 1,3 Eura.

Na letišti již jako pravidelní dopravci působí společnosti easyJet, Ryanair a Wizz Air, kteří představují jedny z hlavních nízkonákladových společností pro střední Evropu. Společnost easyJet provozuje linku do italského Milána (letiště Malpensa), společnost Wizz Air linky do Eindhovenu, Kyjeva, Londýna Lutonu, Osla (Sandefjord) a Stockholmu (Skavsta). Největší low-cost evropský dopravce, společnost Ryanair, provozuje linku do Londýna – Stanstedu a sezónní linku do irského Dublinu. Krom low-cost dopravců operuje z letiště ještě státní LOT (linka do Tel-Avivu) a regionální dopravce BMI do bavorského Mnichova.



Obrázek 16: Terminál letiště Lublin

Zdroj: (52)

Charterové dopravce zde zastupuje společnost Small Planet Airlines se svým sezónním spojem do bulharského Burgasu. V loňském roce společnost zajišťovala také sezónní spoje na krétský Heraklion.

Od roku 2012 počet cestujících z místního letiště neustále stoupá. V roce 2017 dosáhl počtu 430 tisíc přepravených cestujících a v letošním roce tomu nejspíše nebude jinak.

Strukturou leteckých spojů a kapacitou, je tedy Lublinské letiště velmi podobné modelu, který by byl realizovatelný i na letišti v Pardubicích. To jak z pohledu linek, tak druhem a množstvím působících dopravců. (53) (54)

2.3.3 Mezinárodní letiště Lodž

Mezinárodní letiště v polské Lodži (viz obrázek 17) je vzdáleno od centra města asi 11 km. Vzdálenost od hlavního města Varšavy a jejích letišť je přibližně 150 km po silnici. Letištní terminál, který v minulých letech, jako spousta ostatních v Polsku, prošel rozsáhlou rekonstrukcí je s centrem města spojen dvěma autobusovými linkami MHD. Letiště nabízí letecké spoje hlavně pro spádovou oblast městské aglomerace Lodže a celé Lodžské vojvodství.

Z nízkonákladových dopravců aktuálně na letišti působí irský Ryanair s pravidelnými linkami do Londýna – Stansted, Dublinu a East Midlands. Před spuštěním je linka do řeckých Athén. Sezónní chartery do turecké Antalye provozuje turecký nízkonákladový dopravce Onur Air. Z běžných dopravců je zde ještě zastoupena německá Lufthansa s linkou do Mnichova. V neposlední řadě zde provozuje své sezónní chartery i polská společnost Enter Air do bulharského Burgasu.



Obrázek 17: Terminál letiště Lodž

Zdroj: (55)

Letiště v roce 2017 přepravilo cca 207 tisíc cestujících. Oproti letům minulým, kdy se počet cestujících pohyboval mezi 300 - 500 tisíci ročně, se jedná o poměrně značný pokles. Důvodem samozřejmě může být blízkost varšavského Chopenova letiště. To nabízí podstatně větší škálu cestovních možností, ale s největší pravděpodobností zde hlavní roli sehrává špatný

výběr pravidelných destinací, které se mohou vzájemně překrývat s linkami již provozovanými z okolních letišť. Zároveň se místní management poměrně málo věnuje letním dovolenkovým spojům, které by lukrativnosti místního letiště určitě přispěly. Zároveň došlo k přecenění kapacit, protože nový terminál 3 (postavený v roce 2012 s kapacitou 1,5 - 2 miliony cestujících ročně) prozatím pozbývá smyslu návratné investice. V tomto ohledu je dobře, že letiště Pardubice šlo při realizaci stavby nového terminálu skromnější a výhledově rentabilnější cestou. (56) (57) (58)

2.3.4 Mezinárodní letiště Kaunas

Litevské letiště Kaunas (viz obrázek 18) se nachází přibližně 100 km od hlavního města Litvy – Vilnius. S centrem města je spojeno autobusovou linkou MHD. V těsném okolí letiště se nachází rychlostní silnice umožňující rychlou dopravu z přilehlého okolí. Opět se jedná o příklad především nízkonákladového minoritního letiště, které cestujícím (zejména ze západní části země) umožňuje pohodlně vyžít rychlou leteckou dopravu.

Na letišti aktuálně působí irský Ryanair a maďarský Wizz Air – jako zástupci low-cost dopravců. Společnost Ryanair zajišťuje 10 pravidelných linek, mezi kterými dominují především městské destinace. V sezóně pak provozuje 7 linek, především dovolenkového charakteru. Společnost Wizz Air se zaměřuje zejména na skandinávské destinace a provozuje 5 pravidelných linek. Od května 2018 navíc přibude spojení s Varšavou, díky nové spolupráci se polskými státními LOT Polish Airlines.

Letiště zahájilo provoz v roce 2000 a kromě propadu v letech 2013 až 2016 počty cestujících využívajících letiště stále stoupá. V roce 2017 se jednalo o necelých 1,2 milionu pasažérů.



Obrázek 18: Terminál letiště Kaunas

Zdroj: (59)

Na tomto příkladu se opět ukazuje, že letiště orientující se na nízkonákladové dopravce a nacházející se poměrně nedaleko od svého většího konkurenta, může být cestujícími hojně

vyhledáváno. Při dobré a perspektivní spolupráci s nízkonákladovými dopravci je potenciál minoritních letišť na vysoké úrovni. (60) (61)

3 EKONOMICKÉ ASPEKTY PROVOZU LETIŠTĚ

Základem ekonomiky letiště je úzká vazba mezi kapacitou letištní infrastruktury a náklady fixního charakteru. Nejsložitější je nalezení optimální rovnováhy mezi kapacitou a náklady s ní spojenými. Toho lze dosáhnout optimalizací řízení leteckých výnosů včetně podílu těch neleteckých. Smyslem této části práce je analýza hlavních nákladových a výnosových položek provozu, na jejímž základě je v páté kapitole této práce zpracováno analytické porovnání těchto aspektů vůči konkurenčnímu letišti v Praze. Právě výnosové položky letišť jsou pro základní filozofii nízkonákladových dopravců zásadní. Pokud budou letištěm Pardubice navrženy tak, aby z rozvoje provozu těžily adekvátně obě strany, má letiště potenciál, stát se pro svou spádovou oblast velmi atraktivní volbou pro cestující.

3.1 Využívání zdrojů

V době tržní ekonomiky je velice nutné obě položky držet v patřičných parametrech. Investice do vybudování letištní infrastruktury mezinárodního charakteru je finančně velice náročná. Nákladové položky bývají, jak již bylo uvedeno, většinou fixní. Zásadní je tedy věnovat se stránce výnosové. To znamená nejen tomu, jakou kapacitu letiště má, ale i jaké množství zákazníků v roce skutečně odbaví. Pouze odbavení zákazníků vedou k naplnění výnosových položek. Klíčovou otázkou je tedy stanovení klíčových uživatelů – tj. partnerů, kteří zajistí letišti patřičný počet odbavených pasažérů. Smutným případem nezvládnutí této situace je letiště v Ostravě-Mošnově. Stát investoval do rekonstrukce letiště a jeho navazující infrastruktury (napojení letiště na železniční dopravu apod.) několik miliard korun. Jednání s potencionálními partnery však selhala (low-cost přepravce získaly sousední Katowice) a letiště dnes odbavuje cca 2-3 lety denně. Za této situace není možné letiště provozovat za ekonomicky rozumných čísel a celá investice je prakticky nenávratná.

V této práci je tedy nutné stanovit hlavní nákladové položky a dále se pokusit nastínit možnosti naplnění výnosové stránky.

3.2 Hlavní nákladové položky

Sledování nákladů v první řadě závisí na rozsahu činností, které letiště vykonává a jakým způsobem je financován jeho rozvoj. V neposlední řadě pak tyto položky závisí na stupni opotřebení majetku. Jako jedny z hlavních položek lze uvést:

- náklady na mzdy zaměstnanců,
- náklady na údržbu a opravy majetku, které letiště spravuje,

- náklady spojené s nahrazením/modernizací majetku (odpisy a úroky).

Náklady na zaměstnance letiště často tvoří významnou část nákladů, zejména tehdy pokud je potřeba vykonávat činnosti spojené s jistou náročností, jako je např. bezpečnost a ochrana letiště, handling a vlastní služby spjaté s provozem terminálu. Letiště z důvodu úspory nákladů velmi často využívají služeb externích firem, což platí především pro handling, díky existenci nadnárodních handlingových společností. Pro využití služeb „třetích“ stran užíváme termín outsourcing.

Pravidelná a důkladná údržba letištního majetku je zase důležitá z důvodu vysoké finanční hodnoty a častému vystavení povětrnostním vlivům. Opravy veškerých letištních ploch, jako jsou RWY, pojezdové dráhy a plochy ke stání letadel, jsou z finančního hlediska nákladné. Dále vyžadují řádné časové přípravy a jejich koordinaci, protože je nutné udržet letiště v provozu. Pokud si to podmínky vyžádají, je nezbytné odklonit veškerý provoz na záložní letiště, aby bylo dosaženo veškerých smluvních dohod v rámci provozu včetně dodržení bezpečnosti.

Letištní budovy a stavby jsou spojeny s vysokými náklady na pořízení, což způsobí, že značnou nákladovou položkou se stávají odpisy. Životnost tohoto druhu majetku se sice pohybuje v řádu desítek let, přesto jsou roční objemy odpisů značně vysoké. Pro financování nutných modernizací, rozšiřování a rekonstrukcí je proto nutné využívat externích finančních zdrojů, jako jsou bankovní úvěry nebo dluhopisy. S touto variantou jsou spojeny úroky, které je rovněž nutné zahrnout do nákladů letiště. (77)

3.3 Hlavní výnosové položky

Pokud jde o základní rozdělení letištních výnosů, je třeba se řídit předpisy vydané organizací ICAO. Hlavní skupinou výnosů letišť jsou letištní poplatky. Dále pak výnosy z neleteckých a komerčních aktivit. Důležitou samostatnou skupinou jsou výnosy z handlingových služeb, které jsou rovněž ze strany letiště poskytovány.

3.3.1 Letištní poplatky

Letištní poplatky dělíme do dvou hlavních skupin:

- poplatky spojené s letadly
- poplatky spojené s cestujícími

Poplatky spojené s letadly

Do této skupiny řadíme:

- **Přistávací poplatek** – tento druh poplatku slouží k úhradě předešlých nákladů, souvisejících s provozem, údržbou a opravami RWY, pojezdových a odbavovacích ploch. Výpočet výše poplatku vychází z maximální vzletové hmotnosti letadla (MTOW) a bývá jí přímo úměrný na základě předpokladu, že letadla vyšších hmotností způsobují větší opotřebení těchto ploch. Do poplatku se zároveň započítává částka, kterou se letiště snaží snížit hluk. Ta se určuje dle kategorizace ICAO, kde jsou jednotlivá letadla rozřazena do jednotlivých hlukových kategorií, na jejichž základě je stanovena výše částky. Tento poplatek je účtován leteckým dopravcům a promítne se v jejich provozních nákladech.
- **Parkovací poplatek** – tento poplatek slouží k úhradě nákladů na plochy, které jsou určeny ke stání na plochách tomu určeným (odbavovací plochy/odstavné plochy). Většinou jsou aerolinie osvobozeny od tohoto poplatku první 2–3 hodiny stání. Při delším stání je sazba opět dána k MTOW daného letadla a denní době.

Poplatky spojené s cestujícími

Do této skupiny řadíme:

- **Letištní taxu** – neboli poplatek za využití letiště cestujícím, opět slouží k úhradě předešlých nákladů na výstavbu, provoz, údržbu, opravy a modernizaci terminálů. Separátně mohou být účtovány poplatky na nástupní mosty, odbavovací kiosky nebo letištní autobusy. Záleží vždy na konkrétním letišti. Tvorba ceny letištní taxy bývá spjata s počtem odlétajících cestujících. Rozlišují se cestující, kteří započali svoji cestu právě z místního letiště nebo na něm cestující pouze přestupují. Tato taxa je obvykle účtována již v ceně zakoupené letenky.
- **Bezpečnostní poplatek** – tento poplatek souvisí s náklady spojenými se zajištěním bezpečnosti. Jsou hrazeny formou samostatného letištního poplatku, pro který platí podobná pravidla jako pro letištní taxu.

Kromě již zmíněných jsou samostatnými kategoriemi výnosů handling, výnosy z komerčních neleteckých aktivit a ostatní příjmy letiště jako jsou např. dotace. Analýze handlingu, jakožto souhrnu služeb spojených s odbavením cestujících a s technickým odbavením letadel, není tato práce věnována. Vzhledem k tomu, že se jedná o souhrn velkého množství možných činností, nelze v této práci uvést paušální příklad částky, jakou by si letiště

Pardubice mělo od dopravců účtovat. Vždy záleží pouze na leteckých dopravcích, jaké spektrum handlingových služeb budou od letiště, které je jejich poskytovatelem, vyžadovat. (78)

Jak je vidět na první pohled, veškeré výnosy jsou zcela závislé na počtu odbavených pasažérů za určité období. Je zcela zřejmé, že cesta navyšování cen poplatků k úhradě fixních nákladů nebude (vzhledem k blízkosti cca 5 letišť v okruhu 150 km) správným řešením. Nezbyvá tedy nic jiného než výnosy získat maximalizací využití letištní kapacity. Velice důležité je definovat klíčového zákazníka. Pro letiště v Pardubicích se jeví nejvhodnějším partnerem low-costové letecké společnosti a charterové lety. Výhodou low-costových společností je celoroční provoz. Charterové lety by pak mohly doplňovat sezónní kapacitu.

Proč nízkonákladoví dopravci? Velké aerolinie mají zájem o velká města s následnou možností přestupu na další spoje. Za to jsou ochotny platit vyšší poplatky. Tyto společnosti o umístění svých linek na letiště významu Pardubic usilovat nebudou. Naopak pro nízkonákladové dopravce lokalizace Pardubic (vzdálenost do Prahy po hlavní trati cca 100 km, do Brna cca 100 km) může mít, ve spojení s příznivými poplatky, svůj půvab.

3.4 Definice klíčových partnerů pro naplnění výnosových položek.

Až do roku 2004 kdy země, které jsou dnes známé jako V4, vstoupily do EU, bylo nízkonákladové létání provozováno jen v rámci bilaterálních dohod, které tyto země nezávisle na sobě učinily. Jako země „V4“ označujeme Českou republiku, Polsko, Slovensko a Maďarsko. Celým názvem se toto středovýchodní uskupení nazývá „Visegrádská čtyřka“. Se vstupem zemí V4 do EU došlo k urychlení růstu přepravních výkonů a tím i k rozvoji nízkonákladového létání. Co se týče právě nízkonákladových dopravců, nejmarkantnější nárůst bylo možné pozorovat v posledních cca dvanácti letech.

Jednalo se o dynamický růst těchto dopravců na úkor klasických přepravních, kteří díky dřívější absenci low-cost dopravců, nebyli nijak nuceni svou cenovou politiku a provozní strategii měnit. K tomuto růstu došlo po celé Evropě. Tento rozvoj je vidět hlavně v číslech. (36) (37)

3.4.1 Předpoklady vzniku a růstu tržního podílu nízkonákladových dopravců

Zatímco v roce 2001 tvořil podíl v rámci celoevropského 4,9 % ve prospěch nízkonákladových dopravců, po uplynutí jedenácti let, a to konkrétně v roce 2012, už to bylo 37 %. Tento typ cestování využívá stále více lidí. Hlavním kritériem pro volbu

nízkonákladového dopravce je především cena letenek. Ta se odvíjí především od vlastních nákladů dopravce na provoz, u kterých je důležité jejich snížení na úplné minimum. (36) (37)

V době vzniku globální ekonomické krize definoval Michael O'Leary, výkonný ředitel jednoho z největších low-cost dopravců Ryanair, moderní leteckou dopravu následovně: „Cestování letadlem dnes není sváteční událostí, která stojí díky nadměrnému komfortu velké peníze a průměrný člověk ji využije jednou ročně. Moderní lidé se dne chtějí přesouvat z bodu A do bodu B rychle, spolehlivě a za co nejpříznivější cenu. Tím budou leteckou dopravu používat mnohem častěji.“ (75)

Kromě dovolených a krátkodobých výletů o svátcích či víkendech přibývá cest za podnikáním a obchodních cest. Zlepšením dopravní obslužnosti leteckou dopravou dochází také k hospodářskému růstu regionů, kam nová letecká spojení vznikají. Díky těmto dopravcům neustále roste poptávka cestujících ze severovýchodní Evropy po cenově zajímavém a flexibilním leteckém spojení se západoevropskými státy. Jedná se hlavně o Velkou Británii, Irsko, Nizozemsko a Belgie. S růstem životní úrovně v zemích V4 souvisí i stále se zvyšující poptávka cestujících po levných letenkách, především na letní dovolenou. (36) (37)

Zatímco v předešlých letech občané středovýchodních zemí využívali k přepravě na dovolenou především jiných dopravních prostředků, jako jsou autobusy, vlaky a individuální automobilovou dopravu. Rozmach levných letenek pro Evropu umožnil velké části těchto lidí využít leteckou dopravu do destinací, kam to dříve nebylo z důvodu jejich finančních možností možné. Dalším prvkem rozvoje nízkonákladového létání je rostoucí migrace a časté cestování za povoláním. Před rokem 2004 bylo možné takové cestování bez omezení pouze do Velké Británie, Irsku a Švédska. Samozřejmě kromě cestování za prací je důležité zmínit cestování za studiem do zahraničí. Stranou nezůstává ani letecké spojení s evropskými centry ekonomického a politického dění jako je Londýn, Brusel nebo Frankfurt nad Mohanem apod. K nejmarkantnějšímu růstu došlo především v Polsku. V období mezi lety 2004 až 2012 došlo k celkovému nárůstu počtu přepravených cestujících v zemích V4 o 19,8 milionu. Z této hodnoty jen na Polsko připadá nárůst o 15,7 milionu přepravených cestujících. Polsko je v segmentu nízkonákladového létání jakýmsi průkopníkem v rámci středovýchodní Evropy a v současné době i tahounem rozvoje. Právě v Polsku dnes tvoří podíl nízkonákladových letů již více než polovinu z celkového počtu pasažérů ze všech polských letišť. Dle statistik bylo zjištěno, že o nárůst těchto hodnot přepravených cestujících v Polsku se zasloužilo letecké spojení s Britskými ostrovy, zejména z menších tamních letišť jakými jsou Gdaňsk, Krakov, Katowice, Poznaň a Vratislav. (36) (37)

Další zemí, ve které má velký podíl nízkonákladové létání na celkovém objemu cestujících je Slovensko. Například z bratislavského letiště v roce 2012 odletělo s nízkonákladovou společností 90 % všech tamních cestujících. Oproti tomu jsou letiště v Budapešti, Praze nebo Varšavě stále využívána především klasickými leteckými přepravci. To je do určité míry způsobeno tím, že se jedná o významné přepravní uzly. Podíl přepravených cestujících nízkonákladovými dopravci je zde pochopitelně nižší, který však v poslední dekádě zaznamenal výrazný růst. Právě kvůli výše uvedeným skutečnostem by letiště Pardubice mohlo být pro low-cost dopravce přitažlivé. (37)

3.5 Parametry a prvky nízkonákladových dopravců

Dnes je celoevropským trendem celkový růst nízkonákladových dopravců. Již se stali významným konkurentem klasických leteckých přepravců. Z tohoto důvodu jsou dnes i klasické letecké společnosti nuceny reagovat na prudký nástup svých nízkonákladových konkurentů. Tyto společnosti začínají po letech měnit svou obchodní strategii. Dochází k zavádění některých prvků, které byly dosud standardem pouze pro nízkonákladové aerolinky. Přehled všech hlavních prvků nízkonákladových leteckých společností je uveden na obrázku 19.

Číslo	Strategie
1	on-line prodej letenek, nevyužívání služeb zprostředkovatelů prodeje letenek
2	příplatky za další služby (platba kartou, nadváha zavazadla, ...)
3	zpoplatněné služby na palubě letadla
4	propracované webové stránky s detailními informacemi o destinacích
5	neexistence věrnostních programů
6	velký počet sedadel s malými rozestupy, jedna třída na palubě letadla
7	využití vlastních schůdků v letadle namísto letištních nástupních mostů
8	bez přepravy nákladů, zboží a pošty (s výjimkou zavazadel cestujících)
9	rychlé obraty letadla na letištích (cca 20 až 30 minut, KSA – cca 45 až 50 minut)
10	procedury k minimalizaci provozních nákladů při startu a přistání vztažené k délce ranveje
11	doprava typu "point-to-point", přestupní letenky se neprodávají
12	častá preference méně využitých sekundárních letišť s nižšími poplatky (např. letiště Paříž-Beauvais, Frankfurt-Hahn, Londýn-Stansted a Luton, Vídeň-Bratislava apod.)
13	preferenze segmentů s délkou letu do 2 hodin
14	maximalizace využití letadla (cca 11 letových hodin denně, KSA – cca 9 letových hodin)
15	flotila složená z jednoho druhu a velikosti letadla, preference úspornějších letadel (B737 či A319)
16	maximalizace využití pracovní síly posádky (minimální velikost, pracovní flexibilita, maximální možná délka pracovní doby, bez odborů, nižší průměrný plat než u KSA, ...)

Obrázek 19: Parametry nízkonákladových společností

Zdroj: (36), upraveno autorem

pozn: KSA = klasické síťové aerolinie

Výsledkem této změny je, že rozdíly mezi klasickými a nízkonákladovými dopravci se čím dál, tím více zmenšuje. Ideálním příkladem posledních let se jeví zavádění tzv. „hladoletů“.

Tento prvek byl ještě před několika lety typický pouze pro nízkonákladové dopravce. Ovšem s tvrdou cenovou konkurencí byli i klasičtí dopravci nuceni ke sražení cen svých letenek na minimum, které si mohli ještě dovolit. Pro aerolinie nebylo největším nákladem vlastní pořízení občerstvení, jako takového. V tomto případě největší náklady stálo především jeho uskladnění a zásobování cateringovými společnostmi. Zavedení tzv. „hladoletů“ se ukázalo jako likvidační pro nejednu cateringovou společnost. Jako příklad je vhodné uvést společnost Gastro-Hroch, která působila na pražském letišti dlouhá léta. Nyní se momentálně nachází v insolvenčním řízení. Jejím hlavním partnerem byly aktuálně největší tuzemské aerolinie Travel Service, které přešly na systém pouze placeného občerstvení v roce 2015. Je třeba si uvědomit, že občerstvení na palubách letadel nebylo nikdy zdarma, jak se někteří cestující domnívají. Bylo vždy zahrnuto do vlastní ceny letenky. (38)

4 ANALÝZA POTENCIÁLNÍCH DESTINACÍ NA LINKÁCH Z PARDUBIC

Hlavními předpoklady budoucího rozvoje provozu na letišti v Pardubicích je udržení a rozvoj spolupráce s již působícími leteckými dopravci a navázání spolupráce s dalšími dopravci, kteří by díky nové infrastruktuře a poskytovaným službám letiště měli o otevření dalších linek zájem. Pro dopravce jsou hlavním předpokladem ekonomická návratnost zvolených linek související s případným vytížením spojů, které by dopravci pro letiště nově zřizovali.

4.1 Strategie leteckého dopravce při tvorbě leteckých linek

Problematika tvorby nových leteckých linek je v současném konkurenčním prostředí jedním ze zásadních rozhodnutí leteckého dopravce. Poměrně značné množství dopravců upřednostňuje linky do zvůčných destinací nebo do největšího možného počtu destinací. Ani jedna z těchto strategií není vhodnou volbou. Je nutné brát v potaz potenciál poptávky a s tím spojenou dostatečnou nabídku spojů. Při snaze o pravidelné spojení do maximálního počtu destinací může dojít k nedostatečnému počtu frekvencí týdně (např. díky nedostatečné velikosti flotily). To může vést k rozhodnutí zákazníků využít konkurenčního dopravce. Je třeba najít určitou rovnováhu mezi obchodními cíli a provozními možnostmi dopravce. Výčet obchodních a provozních faktorů ukazuje tabulka 4.

Tabulka 4: Obchodní a provozní faktory

Obchodní faktory:	Provozní faktory:
poptávka (kam a kdy létat)	proveditelnost (schopnost létat dle let. řádu)
spojení (přímé/nepřímé) a frekvence	využitelnost flotily dopravce (nasazení vhodné kapacity odpovídající objemu poptávky)
konkurence	
tržní přítomnost a možnost distribuce	dostupnost posádek
pravidelnost provozu	spolehlivost v provozu (pokryt nepravidelností)
propagace a podpora prodeje	náklady
dosažení požadované výnosové výkonnosti	optimální využití letadel

Zdroj: (80)

Při rozhodování o zavedení nové linky je proces potřeba rozdělit do dvou fází. V první fázi je třeba provést strategické plánování, které obsahuje čtyři oblasti:

- výstavbu a vytváření spojení,

- prognózování tržních podílů a poptávky,
- definici výnosnosti linky,
- odhad reakce konkurence.

Dále následuje druhá fáze taktického plánování. Ta vychází již přímo z poptávky na konkrétní linku a trh. Na základě taktického plánování dochází k vytváření časových poloh linky v rámci letového řádu tak, aby byly uspokojeny potřeby poptávky. Do hlavních cílů taktického plánování patří:

- vhodný počet frekvencí a jejich časové poloha vzhledem k poptávce trhu,
- maximalizace výnosů dopravce,
- minimalizace nákladů,
- maximalizace využití nákladných zdrojů.

Taktické plánování a jeho analýza je založena na zpracování historických dat, aktuální poptávky a struktury nákladů. Touto analýzou (před zavedením nové linky) je nutné dojít k výsledku, který s vysokou mírou pravděpodobnosti ukáže, zda bude nové spojení rentabilní.

Pro zavedení nové linky v neposlední řadě hrají roli kvalitativní metody, jakou je např. marketingový výzkum nebo z kvantitativních metod nejčastěji používané gravitační modely. (80)

4.2 Přehled aktuálně působících dopravců

V tabulce 5 jsou uvedeni aktuálně působící dopravci z letiště Pardubice. Tento přehled je aktuální ke dni 20. 4. 2018. Nově zaváděné linky a chartery jsou podrobněji rozepsány v následující podkapitole 4.3.

Tabulka 5: Aktuální dopravci

Letecká společnost	Destinace	Frekvence týdně	Typ letounu
Travel Service	Sezónní charter: Podgorica	-	Boeing 737–800
SmartWings	Sezónně: Burgas, Rhodos	až 3x	Boeing 737–800
Ryanair	Londýn–Stansted	3x	Boeing 737–800
	Sezónně: Alicante	2x	Boeing 737–800
Rossiya Airlines	Sezónní charter: Saint Peter-sburg, Yekaterinburg	až 6x	Boeing 737–800
Red Wings Airlines	Moskva–Domodědovo	2x	TU – 204; A320
Bulgaria Air	Sezónní charter: Burgas	-	Embraer E190; A320

Pozn. A320 – Airbus A320; TU - Tupolev

Zdroj: (62), upraveno autorem

4.3 Nově zaváděné linky

Velkým milníkem v otevření západního trhu byla pro společnost EBA podepsaná smlouva s evropskou jedničkou mezi nízkonákladovými dopravci – irským Ryanairem. To umožnilo otevřít v září letošního roku pravidelnou linku na londýnské letiště Stanstad, kde má zmíněná aerolinka svou největší základnu. Jedná se o destinaci, která je důležitým přestupním bodem pro cestování se společností Ryanair. Linka měla být původně otevřena až o dva měsíce déle, ale enormní zájem cestujících na rezervačním portálu společnosti uspil její otevření. Je provozována třikrát týdně a spoje jsou kapacitně využívány s vysokým procentem. Linkou na Stansted se pro cestující z regionu východních Čech otevřela možnost i více segmentových letů, kdy má cestující s odletem z Pardubic možnost zakoupit letenky přes Londýn do více destinací po Evropě – za jednu cenu s pozdějším návratem opět do Pardubic. Jako příklad lze uvést jednu z nabídek letošního podzimu, kdy Ryanair nabídl letenku v trase Pardubice – Londýn – Porto – Bergamo – Londýn – Pardubice. Cena se pohybovala něco přes 3 000 korun. Druhá linka stejné společnosti na sebe nenechala dlouho čekat. Tentokrát se bude jednat o středomořské letovisko ve španělském Alicante, kam dopravce hodlá létat od 26. března roku 2018. Linka by měla být operována dvakrát týdně. Již nyní vzbudila velký zájem ze strany cestujících. (40) (41)

4.4 Další potenciální dopravci a destinace

Z pohledu nových spojení je důležitý další rozvoj spolupráce s ruskými dopravci a dále rozvíjet spolupráci s dopravci, kteří budou ochotni nabízet spojení primárně do západní a jižní části Evropy.

4.4.1 Spojení s Ruskem

Letiště se dlouhodobě orientovalo především východním směrem. Důvodem byl velký zájem ze strany ruských turistů, kteří zejména v období ruských pravoslavných Vánoc využívali spojení s Pardubicemi. Toto spojení s moskevským letištěm Domodědovo zajišťovala v posledních letech ruská společnost Transaero, která ovšem v roce 2015 skončila v insolvenčním řízení a poté ukončila svoji činnost. Na tuto zrušenou linku od letošního podzimu navazuje ruská společnost Rossiya Airlines v podobě sezonních charterů do Petrohradu, Jekatěrinburku, Samary, Kazaně a Ufy. K říjnu roku 2017 byla zároveň opětovně spuštěna pravidelná linka na moskevské letiště Domodědovo. Po více jak rok

trvajícím jednání se povedlo dojednat spojení také s ruskou metropolí. Linka je provozována leteckou společností Red Wings Airlines s frekvencí dvakrát týdně, vždy ve čtvrtek a v neděli. Jsou zde nasazovány dva typy letounů – Tupolev Tu-204 s kapacitou 210 cestujících, popř. Airbus A320 s kapacitou 150-180 sedadel (dle konfigurace). Let trvá přibližně 2 hodiny 45 minut. Mezinárodní letiště Moskva – Domodědovo je jedním ze tří hlavních letišť ruské metropole a jedním z nejrušnějších leteckých přístavů v Rusku. Na letišti působí okolo stovky leteckých společností z celého světa. Z letiště je možné se do centra Moskvy dostat buď rychlovlakem Aeroexpress nebo kyvadlovou autobusovou dopravou. Letiště se nachází přibližně 42 kilometrů od Moskvy v jižním směru.

Z hlediska nových pravidelných linek do Ruské federace připadá do budoucna v úvahu ruská nízkonákladová aerolinka Pobeda, která svou linku již provozuje do slovenské Bratislavy. Do České republiky dosud nelétá. Dalším adeptem pro spojení do Ruska by mohl být nízkonákladový dopravce Utair, který dosud také do Česka nelétá. Jeho nejbližší destinací je rakouská Vídeň a bavorský Mnichov. Oba zmínění dopravci mají své HUB na letišti Moskva-Vnukovo. V případě společnosti Utair by se mohlo jednat také o provázanou linku z Ruska, přes maďarský Hevíz u Balatonu, dále přes Pardubice s konečným přeletem do německých Drážďan. (18) (42) (43) (76)

4.4.2 Další případné destinace

Strategií vedení společnosti EBA je v budoucnu orientace na oba letecké trhy, jak západní, tak samozřejmě i stávající trh východní. Kromě již zavedené spolupráce se společností Ryanair (linka do Londýna), se jeví jako další krok zaměření na ostatní populární evropské destinace. Mezi takové rozhodně patří Paříž. Zde by bylo možné uvažovat např. o spolupráci s francouzskou dceřinou společností Transavia France, létající na pařížské letiště Orly. Ovšem stejná linka je již provozována z Prahy. Pardubické letiště by mohlo využít ukončení linky společnosti easyJet z Prahy na hlavní pařížské letiště Charles De Gaulle. Ovšem na této trase z Prahy stále operuje španělský Vueling. O spojení by se mohla ucházet nově založená pobočka easyJet Europe, která má své sídlo ve Vídni. Ta vznikla jako reakce na vystoupení Velké Británie z Evropské unie a ve flotile pro zajištění provozu uvnitř Evropské unie by měla mít přes sto letounů Airbus A320. Další velmi žádanou destinací je Řím. Na místní nízkonákladové letiště Ciampino, by mohla zahájit lety společnost Wizz Air, která na toto letiště létá již z řady destinací. Ve výčtu případných důležitých obchodních cílů figurují ještě destinace, jako jsou: Barcelona, Madrid, Milano, Helsinky, Brusel a Amsterdam. Vzhledem k blízkosti pražského letiště je potřeba docílit toho, aby se stejní

dopravci co možná nejméně věnovali stejné destinaci z obou letišť. To by mohlo vyústit v průběhu času v jejich zrušení. Jako výjimku v tomto tvrzení lze shledat londýnský Stansted, kde je poptávka taková, že umožňuje udržovat pravidelné spojení z ČR již ze čtyř letišť. O zahájení linek do výše uvedených destinací by v budoucnu mohl být zájem od nízkonákladových dopravců Volotea, Wizz Air, Vueling, velmi rychle rostoucí německý Eurowings, easyJet a samozřejmě Ryanair. Dle vyjádření zástupců EBA by se jednalo o incentivní pobídky min na 5 let. Výhodou Pardubic je možnost nízkých, popř. konkurenčních cen s Prahou za 1 PAX, což znamená cenu, kterou je schopno letiště nabídnout za jednoho cestujícího. (18) (44)

4.5 Konkurence mezi letišti

Přestože lze na letiště, jako taková, pohlížet jako na přirozené monopoly, existuje mezi nimi určitá forma konkurence. Ta se neustále prohlubuje v závislosti na tom, jak se jednotlivým segmentům spojeným s leteckým provozem daří. Mezi důvody vzniku konkurence lze uvést:

- **Překrývání spádových oblastí** – v tomto případě se jedná o případ vzájemného přebírání cestujících ze stejné spádové oblasti. Příkladem může být cestující z Plzně, který pro svůj let může volit Prahu, Mnichov nebo Norimberk. V případě Pardubic se jedná pouze o částečné překrytí ve směru na Prahu, protože např. cestující z Brna při nevyhovujícím spojení z tamního letiště raději zvolí Vídeň. Letiště Pardubice musí pro odlety cílit primárně na obyvatele východních Čech z oblasti Pardubického a částečně Královehradeckého kraje včetně obou krajských měst.
- **Existence transferové klientely** – problematika transferových cestujících spočívá ve volbě letiště, přes které se cestující dostane do své cílové destinace, z důvodu neexistujícího přímého spojení z místního letiště. V drtivé většině případů se jedná o transkontinentální lety, odlétající z velkých evropských letišť. Hlavním parametrem bývá pro cestujícího volba dopravce nabízejícího lepší podmínky. Svou roli hraje i tzv. “přestupní“ letiště. V tomto ohledu bylo pro Pardubické letiště velkým přínosem spuštění pravidelné linky do Londýna, který se svých třech hlavních letišť umožňuje přestup na lety po celém světě.
- **Dosažení cílové destinace z více letišť** – zde se může jednat o soupeření dvou konkurenčních letišť o to, které se stane hlavním výchozím bodem pro danou spádovou oblast pro cesty do zvolené letní dovolenkové destinace. Pro letiště Pardubice je žádoucí nahlížet na tento problém ze dvou pohledů. V prvním případě

je důležité nabízet spojení do destinací, kam se cestující z Prahy v tuto chvíli nedostane, jakou je právě nová linka do Alicante. Naproti tomu nesmí být opomenuty tradiční destinace oblíbené u české klientely na letní dovolenou, která si své zákazníky díky silné poptávce a spolupráce s CK vždy najde.

Dalším druhem možné konkurence mezi letišti je jejich vztah k jiným druhům dopravy. Konkurence při přechodu mezi jednotlivými druhy dopravy se rozvíjí při přechodu z letecké dopravy na pozemní (expresní železniční, linkovou a silniční). Proto je žádoucí alespoň minimální integrace, která v konečném důsledku přináší profit oběma stranám. (79)

4.6 Shrnutí

Uvedené skutečnosti v této kapitole slouží jako výchozí podklad pro navržení budoucího rozvoje provozu na letišti Pardubice. Určují základní stavební kameny toho, na čem by bylo možné v budoucnu stavět. Pro vyšší potenciál letiště a jeho lepší konkurenční pozici vůči Praze je třeba zhodnotit aktuálně provozované letecké spoje a najít v segmentu nových destinací takové, o které by mohl být v budoucnu z Pardubic zájem. Letiště by se mělo chovat dle toho, jaký segment zákazníků obsluhuje, protože zákazníci letecké dopravy nejsou homogenní skupinou. Na poznání jejich přání a potřeb záleží potenciál každého letiště. Klienty a letecké společnosti je potřeba přilákat a udržet. Nové destinace musí být pro cestující atraktivní, aby byla dosažena potřebná míra vytíženosti. V neposlední řadě musí být nová spojení pro dopravce rentabilní. Pro budoucí atraktivitu letiště Pardubice je potřeba maximálně využít potenciálu, který se v současné době nabízí.

5 KONKURENČNÍ POZICE LETIŠTĚ PARDUBICE PRO NÍZKONÁKLADOVÉ LETY VŮČI PRAZE

Z konkurenčního hlediska je podstatné, aby v management letiště pro následující klíčové roky vhodně zvážil směr, kterým se bude v letiště Pardubice ubírat. Pro další rozvoj letiště a rostoucí čísla přepravených cestujících budou hrát roli zejména vhodné podmínky pro dopravce, orientace nejen na nízkonákladové dopravce, ale i charterové. Výběr nových linek do destinací, které se nebudou příliš překrývat s těmi, které stejný nebo konkurenční dopravce nabízí z Prahy. Jedinou výjimku budou tvořit linky do destinací s vysokou poptávkou, jako je Londýn – Stansted. Rentabilita tohoto spojení je z dostupných historických dat z provozu snadno doložitelná. Mezi tyto destinace rozhodně spadají i charterové spojení do turisticky oblíbených letovisek české klientely. Pro určení budoucích přepravních toků a poptávky je zásadní marketingový průzkum aktuálního trhu. Ten slouží jako podklad pro taktické plánování, jak je uvedeno v podkapitole 4.1. V neposlední řadě by bylo vhodné, kdyby letiště Pardubice nabídlo novinku v podobě možnosti zakoupení cestovního dokladu, integrujícího leteckou a návaznou dopravu především ve směru na Prahu.

5.1 Ceny letištních poplatků

V dnešní době je hlavním důvodem volby leteckého dopravce cena letenky. Pro nízkonákladové dopravce je toto hlavním stavebním kamenem jejich marketingové strategie. Jak již bylo uvedeno v kapitole 3, konkrétně v podkapitole 3.2.2 týkající se hlavních výnosových položek letiště, je cenotvorba leteckého dopravce do značné míry ovlivněna letištními poplatky. Tyto poplatky bývají ve většině případů zahrnuty již v ceně letenky. Dopravce je umísťuje do vlastních provozních nákladů. Výše poplatků, která je požadována letištěm se tedy přímo promítne do konečné ceny letenky, jaká je cestujícímu účtována. Jedním z hlavních výhod letiště Pardubice, vůči svému hlavnímu konkurentu v Praze, je právě výše a množství těchto poplatků. Pro porovnání těchto cen a metodiky jejich stanovení byl, pro tuto práci, zvolen modelový příklad výpočtu. Pro příklad byl vybrán typ letounu Boeing 737-800NG, jelikož se v provozu na obou letištích vyskytuje nejčastěji. Vzhledem k tomu, že MTOW letounu 737-800NG je dle technické příručky boeingu přibližně 79 tun, byla pro tento modelový příklad zvolena tato hmotnost. Od této hmotnosti se budou odvíjet veškeré výpočty pro stanovení veškerých poplatků. Pro tento případ je uvažována kapacita letounu 189 cestujících, kdy bude letoun obsazen z 90 %, což znamená 170 cestujících. V modelu se bude jednat o letoun s jednou cestovní třídou (economy), který je pro nízkonákladové

a charterové dopravce nejtypičtější. Pro výpočet je zvolen poplatek na odlétajícího cestujícího, nikoliv pro transferového cestujícího. Co se týče hlukového poplatku, jenž je účtován pouze letištěm Praha, je pro výpočet uvažován letecký motor s označením CFM56-7B27E, který spadá do hlukové kategorie devět v rámci tabulky pro hlukové poplatky vydané letištěm Praha k 25. 3. 2018 a zařazením do hlukové kategorie dle tabulky (denní sazba), která je k dispozici na stránkách letové informační služby. Výpočet celkové výše poplatků na letišti v Praze udává tabulka 6.

Tabulka 6: vyčíslení poplatků pro letiště Praha

Druh poplatku:	Výpočet:	Částka s využitím nástupního mostu:	Částka s využitím autobusu:
Přistávací poplatek	10 575,- Kč + 186,- Kč x (MTOW – 49 t)	16 341,- Kč	16 341,- Kč
Poplatek za využití letiště	počet cestujících x 568,-	96 560,- Kč	96 560,- Kč
Parkovací poplatek	<100 t MTOW	do 120 min zdarma	do 120 min zdarma
Poplatek za využití nástupního mostu	nástupní most pro letadlo <100 t MTOW/max. 120 min	2 300,- Kč	-
Poplatek za použití přepážky (2 hod)	6 x 20 min) x 101,- Kč	606,- Kč	606,- Kč
Poplatek za použití autobusu	prvních 30 min/525,- Kč každých dalších 10 min/525,- Kč	-	525,- Kč
Hlukový poplatek (přilet/odlet zvlášť)	(8,- Kč x MTOW) x 2 (každá započítaná t)	1280,- Kč	1280,- Kč
Součet:	-	117 047,- Kč	115 312,- Kč
Částka na jednoho cestujícího:	-	689,- Kč	678,- Kč

Zdroj: (68), upraveno autorem

Pozn. Letoun: Boeing 737-800NG; MTOW – 79,016 tun; hluková kategorie 9; 170 cestujících; platnost k 25.4.2018

V tabulce 6 jsou rovněž uvedeny částky za poplatky účtované letištěm Praha pro zvolený model. Jedná se o varianty s použitím nástupního mostu a s využitím autobusu pro přepravu a nástup cestujících do letadla. O dané variantě rozhoduje letecký dopravce (kterou variantu nástupu do letadla preferuje). Tato kalkulace počítá s již fungující linkou, která z letiště Praha létá více jak 4 roky. Zároveň je kalkulováno s denní sazbou hlukového poplatku. Ten by v případě noční sazby, která by mohla nastat např. pro charterový spoj, znamenal 32 x MTOW (každé započítané tuny letounu). Pokud se jedná o novou destinaci krátké/střední tratě, má letiště Praha zaveden incentivní program pro letecké dopravce. Program poskytuje slevy uvedené v tabulce 7.

Tabulka 7: Incentivní program letiště Praha

Období platnosti:	Sleva z přistávacích poplatků:	Sleva z poplatku za použití letiště cestujícími:
1. rok provozu	100 %	20 %
2. rok provozu	75 %	15 %
3. rok provozu	50 %	10 %
4. rok provozu	25 %	5 %

Zdroj: (68), upraveno autorem

Z tabulky 7 je patrné, že pokud by měly být adekvátně porovnány podmínky poplatků pro zavedení nové linky na letišti v Praze vůči letišti Pardubice, je nutné stanovit ceny v 1. roce provozu nové linky. Při započítání 100 % slevy z přistávacího a 20 % slevy z poplatku za využití letiště by pro variantu s nástupním mostem činila výše poplatků v prvním roce provozu **81 434,- Kč** a pro variantu s využitím autobusu částku **79 659,- Kč**. Potenciální dopravce ovšem musí počítat s postupným navyšováním cen dle tabulky 7 a po čtvrtém roce provozu linky s plnými cenami.

Tabulka 8: Kalkulace poplatků na letišti Pardubice

Druh poplatku:	Výpočet:	Částka:
Přibližovací poplatek	Letadlo s MTOW nad 2 t: 105 Kč x MTOW	8 400,- Kč
Přistávací poplatek	240 x MTOW	19 200,- Kč
Parkovací poplatek	do 120 min zdarma	0,- Kč
Letištní poplatek	Počet cestujících x 320,- Kč	54 400,- Kč

Bezpečnostní poplatek:	Počet cestujících x 60,- Kč	10 200,- Kč
Součet:	-	92 200,- Kč
Částka na jednoho cestujícího:	-	542,- Kč

Zdroj: (69), upraveno autorem

Pozn. Letoun: Boeing 737-800NG; MTOW – 79,016 tun; 170 cestujících; platnost k 25.4.2018

Pro stejné parametry letounu byla provedena podobná kalkulace letištních poplatků pro letiště Pardubice. Výše i množství poplatků jsou zde ovšem rozdílné. Na letišti Pardubice není účtován hlukový poplatek. Naopak letiště Pardubice účtuje poplatek bezpečnostní a přiblížovací. Dále letiště Pardubice nedisponuje nástupními mosty a cestující směřují k nástupu do letadla pěšky ve vytýčeném koridoru. Proto zde poplatky za užití nástupního mostu či autobusu nejsou zapotřebí. Kalkulace poplatků na letišti Pardubice je uvedena v tabulce 8.

Kalkulace provedené v tabulkách 7 a 8 jsou vyčísleny v cenách, které by byly platné, pokud by linka létala bez dotací. To je případ Prahy, odkud např. společnost Ryanair létá již do 15 destinací. V případě letiště Pardubice se jedná o případ podpory dotací, z které jsou financovány letištní poplatky. Ty mohou být v prvotním období buď zcela odpuštěny nebo sníženy na minimální hodnotu. Částka pro pokrytí letištních poplatků na letišti Pardubice byla pro novou linku do Londýna stanovena firmou EBA na 8,3 milionu korun. Tuto částku letiště odpustí společnosti Ryanair výměnou za marketingovou podporu. Opatření je součástí incentivního programu letiště Pardubice. Konkrétní podmínky incentivního programu nebylo možné pro tuto práci dohledat. Na podmínky programu, které byly zaslány elektronickou poštou autorem práce, nebylo ze strany letiště reagováno. I po zrušení této výjimky a zalétání linky, by rozdíl v poplatcích vůči Praze pro tento modelový případ, byl po čtvrtém roce provozu ve výši 147 korun na jednoho cestujícího ve prospěch letiště Pardubice. (66) (67) (70)

5.2 Aktuální preference zákazníků letecké dopravy v ČR

Jedním z hlavních podkladů pro potenciální růst provozu na letišti je marketingový průzkum u zákazníků. Situace na trhu letecké dopravy se neustále mění. Je to dáno celou řadou ekonomických faktorů a bezpečnostní situací ve světě. Pro účely této práce byl vytvořen dotazník určený především lidem využívajících leteckou dopravu. Zohledněn byl i pohled potenciálních cestujících, kteří leteckou dopravu zatím ještě nevyužili. Dotazník měl za cíl stanovit aktuální preference cestujících v ČR, které mohou sloužit jako podklad pro

návrhy nových linek a charterových spojů. Dotázáni byli lidé ze spádové oblasti celé ČR, především pak z regionu Čech. Základní údaje o dotazníku:

- Počet dotázaných respondentů: 202
- Věkový rozsah dotázaných: 18-60+ let
- Počet otázek: 12
- Autor dotazníku: Jan Křivánek
- Období sběru odpovědí: duben 2018

5.2.1 Vyhodnocení dotazníku

Dotazník aktuálních preferencí zákazníků letecké dopravy v ČR poskytl aktuální postřehy a vnímání letecké dopravy z pohledu zákazníka v ČR. Primárně byly otázky položeny tak, aby výsledky šly v konečném důsledku aplikovat na letiště Pardubice a stanovit návrhy nových leteckých spojení. Dále zjistit, za jakých podmínek by cestující využili služeb mezinárodního letiště velikosti Pardubic, jaké dopravce preferují, jaké služby jsou pro ně zásadní a jakou formu dopravy by na letiště preferovali. Seznam otázek a nejčastějších odpovědí respondentů je uveden v tabulce 9, která je uvedena v závěru této podkapitoly.

Pro celkový marketingový průzkum, který by sloužil pro rozvoj provozu na letišti Pardubice, by bylo žádoucí zahrnout informace od zahraničních zákazníků cestujících do ČR za práci nebo ve volném čase. Pro tuto práci se ovšem získat pohled zahraničních zákazníků nepodařilo. Na základě dat uvedených v příloze B je pro letiště Pardubice zásadní:

- Preference nízkonákladových a charterových dopravců.
- Cenový rozptyl letenek na krátké vzdálenosti do 2000 Kč.
- Cestující preferují cenu letenek, ale i atraktivnost destinace.
- Cestující preferují dopravu na letiště vlastním automobilem.
- Vzdálenost letiště od bydliště zákazníků není do 200 km překážkou.
- Cestující využívají letecké dopravy zejména na dovolenou a cestování ve volném čase, jako jsou prodloužené euro víkendy.
- Španělsko a Řecko jsou vhodnými trhy, o které by byl u cestujících v ČR zájem, a letiště by se na tyto trhy mohlo zaměřit.
- Relativní blízkost velkého konkurenčního letiště není při levnější ceně letenek překážkou.

Grafické vyhodnocení dotazníku vytvořeným autorem práce, včetně ostatních možných odpovědí pro aktuální preference zákazníků letecké dopravy v ČR, je umístěno v příloze B. Dotazník byl respondentům poskytnut online autorem práce na internetové stránce: www.surveo.com. Data poskytnutá respondenty slouží jako jeden z podkladů návrhu nových destinací z letiště Pardubice.

Tabulka 9: Nejčastější odpovědi respondentů

Položená otázka:	Nejčastější odpověď:	Procentuální zastoupení odpovědi:
Jak často využíváte leteckou dopravu ročně/kolik letů uskutečníte ročně?	1-3 krát	62,9 %
Z jakého důvodu využíváte leteckou dopravu nejčastěji?	letní/zimní dovolená	61,9 %
Jaká je pro Vás přijatelná cena za zpáteční letenku po Evropě (let cca do 3 hod)	1000-2000,- Kč	60,9 %
Jakou formu leteckého dopravce preferujete?	nízkonákladové aerolinie	37,1 %
Jaká maximální vzdálenost od místa vašeho bydliště je pro Vás přijatelná pro cestu na letiště?	100-200 km	45,5 %
Jaký druh dopravy na letiště preferujete?	IAD	76,7 %
Do jaké destinace létáte nejčastěji/chtěli byste letět na letní dovolenou?	Španělsko	40,1 %
Byli byste ochotni kvůli nižší ceně letenky (řádově až o tisíce korun) zvolit jiné než hlavní/nejbližší letiště od vašeho bydliště?	spíše ano	52,5 %
Jakého nízkonákladového leteckého dopravce preferujete?	easyJet	44,6 %
Co je pro Vás u nízkonákladového dopravce zásadní?	cena letenky	83,7 %
Jakou novou leteckou linku byste z letiště Pardubice uvítali v nejbližších letech?	Barcelona	36,1 %
Kolik je Vám let?	18-26 let	65,3 %

5.3 Nejčastější letní destinace u zákazníků v ČR v letech 2016/2017

Dalším podkladem pro návrh nových spojení z letiště Pardubice, jsou data o cestujících, kteří uskutečnili svou letní dovolenou v létě roku 2016 a 2017, a jako dopravu do své destinace zvolili dopravu leteckou. V tomto případě se nejčastěji jedná o charterové spoje. Přehled destinací a počet cestujících udává tabulka 10.

Tabulka 10: Nejčastější letní destinace z ČR (2016/2017)

Země:	Destinace:	Počet cestujících z ČR v roce 2016	Počet cestujících z ČR v roce 2017
Řecko	Iraklio	102 284	118 680
	Rhodos	73 707	88 248
	Zakynthos	45 974	57 995
	Korfu	49 898	57 918
	Kos	29 563	48 013
Španělsko	Kanárské ostrovy	37 213	39 130
	Barcelona	108 492	130 986
	Mallorca	71 038	70 940
	Malaga	33 179	34 108
	Valencie	26 266	32 106
Itálie	Neapol	26 539	35 014
	Catania	14 513	20 436
	Olbia	14 789	19 907
	Lamezia Terme	13 367	17 549
	Bari	16 558	17 516
Tunisko	Monastir	11 904	53 790
	Džerba	20 685	37 723
Bulharsko	Burgas	128 842	163 383
	Varna	25 311	36 752
Egypt	Hurghada	34 028	85 601
	Marsa Alam	43 381	83 920

Turecko	Antalya	57 583	110 127
---------	---------	--------	---------

Zdroj: (71), upraveno autorem

Občany ČR bylo v minulých dvou letech nejčastěji navštěvovanou zemí Řecko, následovalo Španělsko a Bulharsko. Tyto země u českých cestujících stále rostou na oblibě. Velký propad v posledních letech (z důvodu zhoršené bezpečnostní situace) zaznamenaly státy jako Egypt, Tunisko či Turecko. Ovšem přelom roku 2016/2017 ukazuje, že se cestující do těchto destinací opět vrací. Letiště Pardubice správně zareagovalo na situaci na trhu a od 6. června roku 2018 spouští sezónní linku do řeckého Iraklia na Krétě. Další novinkou (od 7. června 2018) je sezónní linka do turecké Antalye. Obě tyto linky zajistí společnost Travel Service pod hlavičkou SmartWings. Mezi chartery bude od 14. června 2018 v provozu další sezónní charter do Burgasu v režii společnosti Bulgaria Air Charter.

5.4 Návrhy nových destinací

V této podkapitole jsou autorem navrženy potenciální destinace, o které by na základě analyzovaných dat mohl být v budoucnu ze strany cestujících z pardubického letiště zájem. Návrh zohledňuje městské destinace pro cestování za obchodem i ve volném čase. Pro tyto navržené destinace by byl vhodný nízkonákladový dopravce operující na pravidelné sezónní nebo celoroční lince. Návrhy linek vycházejí z dotazníku pro cestující a ze zamýšlených destinací letištěm Pardubice v kapitole 4.4.2. Pro nová charterová spojení vychází návrh z dat analyzovaných v tabulce 11.

Tabulka 11: Navrhované možné letecké spojení z Pardubic

Možná destinace:	Možná frekvence týdně:	Potenciální dopravce:	Charakter spoje:
Barcelona	3x	Ryanair	linka
Paříž – Beauvais	2x	Ryanair	linka
Řím – Ciampino	2x	Ryanair/Wizz Air	linka
Amsterdam – Schiphol	3x	easyJet	linka
Stocholm – Skavsta	2x	Ryanair/Wizz Air	sezónní linka
Oslo – Torp	2x	Ryanair/Wizz Air	sezónní linka
Porto	2x	Ryanair/easyJet	sezónní linka
Zakynthos/Korfu	1x	Travel Service	sezónní charter
Palma de Mallorca	1x	Travel Service	sezónní linka
Monastir	1x	Travel Service	sezónní charter
Hurghada	1x	Travel Service	sezónní charter

Saint Petersburg	2 x	Pobeda	linka
------------------	-----	--------	-------

Zdroj: autor

Navrhovány jsou nové charterové destinace s vysokou poptávkou na trhu, kde je jejich rentabilita s maximálním pravděpodobnostním procentem. Kromě potencionálních destinací pro letní dovolenou (otázka č. 7), byla nejčastější odpověď v možnosti jiná... (detail v příloze B): skandinávské/severské země. V návrhu je proto umístěn spoj, který by uspokojil i tuto část poptávky a dle jeho provozních výsledků umožnil další rozvoj spojení na sever. Linka spojující skandinávská nízkonákladová letiště doposud chybí i v nabídce z Prahy. V případě otevření takové linky, by pardubické letiště představovalo levné leteckého spojení do Skandinávie, která je u cestujících v letním období stále oblíbenější. Úplně nově navrženou linkou je portugalské Porto. Z Prahy je možné se do Porta dostat pouze sezónním spojem ČSA. Nízkonákladové spojení z Pardubic by mohlo přilákat i pražské cestující.

Pro tvorbu letového řádu pro navrhovaný rozsah provozu (tabulka 11 + stávající spoje) je třeba synchronizovat dny a časy odletů s letištěm v Praze. Nesmí docházet k překrývání leteckých spojů v časových polohách pro spoje, které rovněž do stejné destinace odlétají z Prahy. Některé destinace jako jsou Paříž, Řím, Amsterdam nebo Barcelona by mohla vykrývat linka z Pardubic v časech, popř. dnech, kdy spoj neletí z Prahy. Uvažuje se výhradně o provozu prostřednictvím nízkonákladových dopravců. Ceny běžných dopravců nejsou v tomto ohledu schopné konkurence. S navrhovanými destinacemi je také možné do budoucna nabízet přestupní spojení do ostatních evropských měst – v rámci jednoho cestovního dokladu. Jako příklad lze uvést cestu: Pardubice – Londýn – Barcelona – Řím – Pardubice na 8 dní s cenou letenek od dopravce Ryanair do 5000 Kč. Frekvence třikrát týdně u Amsterdamu je navržena z důvodu možného přestupu do destinací po celém světě, stejně jako je tomu v případě Londýna. Počet frekvencí po zalétání by, v případě zájmu a dostatečném využívání linek (80% vytížení kapacity), mohl být navýšen. V návrhu charterových spojení se jedná o destinace, o které je dle dostupných dat u české veřejnosti velký zájem. Využití těchto letních spojů právě z Pardubic by znamenalo příjemnou alternativu pro odlet obyvatel východních Čech na jejich dovolenou. Poslední linkou navrženou v tabulce 11 je linka ruské nízkonákladové společnosti Pobeda Airlines do Saint Petersburgu. Ta by mohla doplnit stávající spojení do Moskvy. Pro české, a především ruské cestující by mohla nabídnout pravidelné spojení s ruským druhým největším městem za dostupné ceny. V tomto případě je pro letiště Pardubice velkou výhodou, že spojení není společností Pobeda z Prahy dosud nenabízeno. (72) (73) (74)

5.5 Napojení letiště Pardubice na linkovou a dálkovou dopravu

Z hlediska umístění má letiště Pardubice, ve srovnání s nejbližším konkurenčním letištěm (letiště Václava Havla v Praze), nespornou výhodu. Nachází se totiž ve vzdálenosti necelých čtyř kilometrů od hlavní železniční stanice Pardubice – hlavní nádraží. S novým terminálem MHD, jež byl dokončen v létě loňského roku, má nový terminál pardubického letiště spojení autobusovou linkou. Ta byla zřízena 1. 2. 2018. V prostoru před odbavovací halou vznikla nová zastávka s názvem LETIŠTĚ TERMINÁL. Ta je obsluhována linkou číslo 90. Linka je vedena v trase: Hlavní nádraží (nástupiště číslo 3) - Letiště terminál. Spoje této linky mají odjezdy 90, 120 a 150 minut před plánovaným odletem linky společnosti Ryanair do Londýna. Ve zpátečním směru (ve směru Hlavní nádraží) odjíždí linka 30 a 60 minut po plánovaném příletu. Dopravní podnik města Pardubic je připraven na navýšení počtu spojů linky číslo 90 k letům nově zřízené linky společnosti Ryanair do španělského Alicante, která bude operována dvakrát týdně.

Tento model dopravní obslužnosti se již osvědčil na menších mezinárodních letištích např. v sousedním Polsku. Výhodou časových poloh spojů je jejich téměř garantovaná vytiženost, z důvodu jejich návazností na přílety a odlety leteckých spojů. Nevýhoda modelu spočívá v tom, že spoj je kapacitně využit pouze v jednom směru. Mimo linku číslo 90, lze využít autobusových linek 8, 88 a 23 (bez přestupu), které jsou v provozu každý den bez závislosti na příletu/odletu leteckých spojů. Zastávka těchto linek je ovšem od terminálu vzdálena přibližně jeden kilometr. Využijí je tak hlavně cestující charterových spojů, kteří nemají na parkovišti vlastní automobil nebo nechtějí využít taxi služeb.

Co se týče návazného spojení s regionem východních Čech, je možné z železniční stanice Pardubice hl.n. využít přípojí ve směru Kolín, Chrudim/Hlinsko v Čechách, Česká Třebová a Hradec Králové. Většinou se jedná o vlaky osobní a spěšné. V dálkové dopravě je možnost dopravy expresními vlaky ve směru na Brno, Olomouc, a především na Prahu. V blízkosti železniční stanice Pardubice hl.n. se nachází také autobusové nádraží, odkud mohou cestující využít autobusových spojů do celého regionu východních Čech.

V Praze jsou cestující odkázáni taktéž především na autobusové linky, zejména na linku 119, která ve špičkových hodinách obsluhuje terminály pražského letiště každých pět minut (ovšem pouze ke stanici metra A – Nádraží Veveřín). Odtud musí cestující do centra města pokračovat přestupem na podzemní dráhu. Velkým nedostatkem pražského letiště je dosud chybějící kapacitní kolejové napojení. V horizontu několika příštích let se tento stav

nejspíš nijak měnit nebude. Žádná linka pražské MHD dosud nespojuje letiště s centrem přímo bez přestupu, kromě tzv. Airport – Expresu. Ten je dotován Českými drahami. Linka jezdí v intervalu 30 minut mezi terminálem letiště a hlavním nádražím. Délka trasy této linky je necelých 17 kilometrů. Tyto spoje však nemají dostatečnou kapacitu. (63)

5.5.1 Porovnání doby přepravy z/na letiště v Pardubicích vůči Praze z centra

Pro porovnání jsou použita data z jízdních řádů linek MHD v Pardubicích a Praze, která jsou aktuální k dubnu 2018. Data jsou uvedena v tabulce 12.

Tabulka 12: Porovnání doby přepravy

Trasa:	Linka číslo:	Čas přepravy:
Pardubice hl.n. – Letiště TERMINÁL	90	8 minut
Pardubice hl.n. – Letiště	88	14 minut
Pardubice hl.n. – Letiště	23	6 minut
Pardubice hl.n. – Letiště	8	6 minut
Praha hl.n. – Terminál Sever 1	119 + metro A, C	41-51 minut
Praha hl.n. – Terminál Sever 1	AE	30 minut

Zdroj: (64) (65), upraveno autorem

Z hodnot uvedených v tabulce 12 je patrné, že doba přepravy z pardubického letiště na hlavní nádraží je nesrovnatelně kratší než v hlavním městě. Uspořenou dobu na přemístění lze využít pro další přesun, např. pro cestu do bydliště cestujícího apod. Hodnoty uvedené v tabulce vycházejí z jízdních řádů MHD a nepočítají s případnými kongescemi, ke kterým dochází zejména ve špičkových časech. Celková doba transferu se tak může ještě prodloužit, což není při cestě na letiště žádoucí. Hlavně pak v případech, kdy je cestující v časové tísní. Se vzrůstající ujetou vzdáleností na terminál se tato pravděpodobnost zvyšuje.

5.6 Návrh integrace letecké a železniční dopravy

Realizace integrování letecké a železniční dopravy předpokládá, že železniční stanice bude umístěna v těsné blízkosti letiště, aby bylo cestujícím umožněno snadno přecházet mezi jednotlivými druhy dopravy. Napojení letiště Pardubice na dálkovou dopravu je popsáno v předchozí kapitole 5.5. Vzhledem k poloze letiště od centra není v případě Pardubic

podmínkou výstavba kolejového napojení hlavní železniční stanice a letištního terminálu. Návrh integrace pro letiště Pardubice s železniční dopravou by měl splňovat následující požadavky:

- cestujícím je třeba garantovat bezproblémové spojení mezi letištním terminálem a železniční stanicí (i v případě vzniku zpoždění),
- na obou dopravních terminálech musí být umístěny kvalitní informační zdroje obsahující aktuální provozní informace,
- zajištění společného marketingu produktu,
- produkt by byl nabízen v rámci jednoho multimodálního přepravního dokladu – společné jízdenky na vlak a letenky,
- cestujícím poskytnout možnost odbavení na oba druhy dopravy na jednom místě (např. formou elektronického kiosku),
- zabezpečit společné služby týkající se prodeje, přepravy, informací a odbavení zavazadel,
- vytvoření smluvních vztahů mezi dopravci pro garanci spojení.

V případě realizace tohoto produktu v Pardubicích by se jednalo o spolupráci leteckých dopravců provozujících pravidelné linky (aktuálně Ryanair, Red Wings Airlines), železničního dopravce – Českých drah a Dopravního podniku města Pardubice. České dráhy jako největší český železniční dopravce nabízí největší počet spojů ve směru na Prahu. Do budoucna by se jednalo o spolupráci všech železničních dopravců díky plánovanému čtvrtému železničnímu balíčku, vydanému EU, který vstoupí v platnost v roce 2023. V něm je, mimo jiné, obsažena podmínka pro jednotný tarif železničních dopravců za přepravu cestujících. Dopravní podnik města Pardubice by zase garantoval návaznou autobusovou přepravu mezi terminálem letiště a terminálem MHD umístěným před železniční stanicí. Produkt by byl nabízen jako volitelná položka při nákupu letenky přímo na stránkách leteckého dopravce. V případě odbavení takového přepravního dokladu by peněžní prostředky byly posléze zaslány na účet smluvních dopravců jako využití jízdné. Služba by zároveň umožňovala rezervaci sedadel u železničního dopravce. V případě kontroly průvodčím ve vlacích (či revizorem v MHD) by se cestující prokázal, buď vytištěným společným dokladem s kódem, který by byl nahrán vlakovým doprovodem pomocí přenosné osobní pokladny, nebo kódem v mobilní aplikaci, jak je tomu dnes u elektronických jízdenek.

Zavedení tohoto produktu by představovalo moderní a pohodlný způsob dopravy mezi např. Prahou a pardubickým letištěm. Společný přepravní doklad za předem stanovenou částku

by uvítali především cestující ze zahraničí (hlavně z Ruska), kterým by odpadly případné starosti s tím, jak se dostat do hlavního města. V neposlední řadě by produkt znamenal další marketingové zviditelnění pardubického letiště na trhu. (82)

5.7 Přínos rozvoje letiště pro město a region

Dle zprávy, kterou vydala v roce 2004 Mezinárodní rada letišť pro Evropu ACI-E o analýze sociálního a ekonomického vlivu letišť v Evropě vyplývá, že evropská letiště mají podstatný vliv na:

- rozvoj regionů,
- sociální expanzi,
- růst turismu,
- jsou neopomenutelným hnacím motorem pro rozvoj ekonomiky regionu.

Dle ACI-E má dnes také letiště:

- přímý vliv na zaměstnanost,
- nepřímý vliv na rostoucí počet pracovních pozic ve službách a jejich spotřebu,
- indukovaný vliv na další rozvoj dalších služeb spjatých s leteckým provozem,
- katalytický vliv související s nárůstem dalších odvozených aktivit (spedičních služeb, hotelů, dopravců atd.).

Ze zprávy vydané ACI-E rovněž plyne, že každý milion odbavených cestujících generuje v průměru 4000 přímých a nepřímých pracovních míst. Nezanedbatelný vliv má letecká doprava na turistický průmysl. S rozvojem cestovního ruchu je spojena větší míra využívání letiště pro odlety do dopravci nabízených destinací. Vhodná poloha, návazná infrastruktura, jako je dokončení, popř. modernizace páteřních pozemních komunikací a jejich napojení na dálnici D11 a v neposlední řadě kvalitní železniční spojení do okolních velkých měst. Velmi podporují rozvoj obchodu, s ním spojených aktivit a nové zahraniční investice. Hrají tak důležitou roli při budování nových průmyslových aktivit v dané spádové oblasti. Mzdy a platy zaměstnanců v rámci letiště mají přímý vliv na místní ekonomiku. Využití polohy letiště v rámci ČR a dopravní infrastruktury pro další rozvíjení logistických technologií provázaných s nákladní dopravou a spedicí.

Z výše uvedených skutečností je důležité zhodnotit potenciál rozvoje letiště pro region východních Čech. V rámci možností tento potenciál plně využít ve prospěch celé spádové

oblasti a místních obyvatel. Mimo jiné tak dostat pardubický region více do povědomí zahraničních turistů, investorů a potenciálních obchodních partnerů. (81)

5.8 Shrnutí

V této kapitole jsou shrnuty nejdůležitější aspekty pro potenciální rozvoj provozu na letišti. Kromě uvedení do provozu nově sjednaných leteckých spojů, by mohlo být přínosem využití integrace železniční a letecké dopravy pro návaznou dálkovou dopravu do Prahy a dalších atraktivních míst v ČR. V napojení na dálkovou dopravu mají v současné době Pardubice značnou výhodu. Průzkum u potenciálních cestujících z ČR jasně ukázal, že při vhodné volbě destinací a přijatelných cen bude o cestování z pardubického letiště ze strany cestujících zájem. Návrh nových destinací je vytvořen na základě analýzy zájmu pasažérů v letecké dopravě v ČR. Při navrhování nových destinací bylo autorem práce dbáno na skutečnost, aby nedocházelo k překrývání zájmů potenciálních a stávajících dopravců. Ze získaných poznatků plyne, že u letišť, která jsou svojí velikostí srovnatelná s letištem Pardubice, není žádoucím faktorem různorodost dopravců. Není cílem nalákat co největší počet dopravců, ale navázat, rozvíjet a udržet si spolupráci s menším počtem dopravců. Nastavit výhodnější podmínky pro provoz ve srovnání s Prahou a vyjednat s dopravci co největší počet atraktivních linek, které by byl dopravce ochoten z letiště Pardubice provozovat.

ZÁVĚR

Smyslem této práce bylo posouzení současného potenciálu letiště Pardubice. Dle analýzy jednotlivých aspektů a nedílných náležitostí pro dnešní moderní mezinárodní letiště je vidět, že určitý potenciál rozvoje tu existuje. Letiště udělalo velký krok kupředu díky modernizacím svého stávajícího vybavení, dostavbou nových zařízení a celkovým rozšířením civilní části letiště. Nedílnou součástí toho, aby se letiště v budoucnu dostalo více do povědomí cestujících a zapsalo se tak na mapu atraktivních středoevropských destinací, byla realizace výstavby nového odbavovacího terminálu a celkové zkapacitnění a propustnost letiště. Z pohledu do budoucna je velmi důležitým faktorem úspěchu letištní poplatková politika. Jak je v práci uvedeno, pro rozlétání nových linek je důležité nabídnout leteckým dopravcům slevy na poplatcích ve formě incentivních programů. Potenciálu pro nízkonákladové společnosti je potřeba maximálně využít. Veškeré ceny za využití letiště Pardubice by měly být pro aerolinie vždy přívětivější, než je tomu v Praze. Díky nízkým cenám dokáže letiště v budoucnu úspěšně zaujmout případné další dopravce a cestující. Co se týče nových spojení a rozvíjení další spolupráce s aeroliniemi, je potřeba intenzivní marketingový průzkum u cestujících. Z návrhové části této práce je patrné, že při vhodné volbě nových destinací bude zájem o leteckou dopravu z Pardubic stále růst. Zavedením společného přepravního dokladu pro železniční a leteckou dopravu by letiště získalo další výhodu vůči momentálnímu stavu v Praze s využitím nesrovnatelně menších nákladů na realizaci. Cílem do budoucna by měla být kvalitní a zároveň cenově dostupnější nabídka spojení pro cestující mířících do hlavního města Prahy i do regionu východních Čech, doplněná, z pohledu cestujících, o atraktivní charterové destinace v obou hlavních dovolenkových sezónách.

Dále už vše záleží především na vrcholných představitelích společnosti EBA, jak dokáží nový potenciál letiště zužitkovat a prodat na leteckém trhu. Jak je vidět na příkladu letiště Ostrava vůči polským Katovicím, je zásadní nenechat si v tuto chvíli tzv. ujet vlak.

Pro město i společnost EBA by mělo být prioritou tento potenciál letiště plně využít ve prospěch celé spádové oblasti a místních obyvatel. Dostat tak pardubický region více do povědomí zahraničních turistů, investorů a potenciálních obchodních partnerů.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

- (1) Základní informace. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2017 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/zakladni-informace>>
- (2) Historie letiště Pardubice. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2017 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/historie-letiste-pardubice>>
- (3) Technické parametry. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2017 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/technicke-parametry>>
- (4) VFR příručka Česká republika. *Letecká informační služba* [online]. Praha, 2017 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <https://lis.rlp.cz/vfrmanual/actual/pdf/ad-lkpd_map_cz.pdf>
- (5) Anton Sulovsky. Instrument Landing System. *Landing Systems* [online]. 2011 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<http://www.landingsystem.com>>
- (6) Anton Sulovsky. Analýza, Kategorie prevádzkových minim. *Instrument Landing System* [online]. 2011 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<http://sk-instrument.landingsystem.com/analyza.html>>
- (7) PŘEDPIS L14: HLAVA 9 – LETIŠTNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, ZAŘÍZENÍ A INSTALACE. *Letecká informační služba* [online]. 2013 [cit. 2017-11-24]. Dostupné z: <<https://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/dokumenty/L/L-14/index.htm>>
- (8) The Joint Inspection Group (JIG) – representing the global aviation fuel industry. *Joint Inspection Group* [online]. 2017 [cit. 2017-11-26]. Dostupné z: <<http://www.jigonline.com/about/>>
- (9) Safety Management System. *Letiště Praha* [online]. 2015 [cit. 2017-11-26]. Dostupné z: <<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/bezpecnost-na-letisti/safety/safety-management/>>
- (10) Modernizace letiště. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2012 [cit. 2017-11-26]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/projekty/modernizace-letiste>>
- (11) TECHNICKÉ ZÁZEMÍ CIVILNÍ ČÁSTI LETIŠTĚ PARDUBICE A ROZŠÍŘENÍ POHYBOVÝCH PLOCH: Pardubice 1. *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR* [online]. Praha, 2012 [cit. 2017-11-26]. Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Informace-o-cerpani/Mapa-projektu/Projekty/13-ROP-NUTS-II-Severovychod/13-1-Rozvoj-dopravni-infrastruktury/Technicke-zazemi-civilni-casti-letiste-Pardubice-a>>

- (12) KOMAR, Viktor. LETIŠTNÍ SLUŽBA ŘÍZENÍ: Obecné informace o stano-
višti. *IVAO* [online]. 2015 [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: <http://www.ivao.cz/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=22&Itemid=212>
- (13) Pardubice zlepšily modernizací světel letiště. *Pardubický svět* [online]. 2012 [cit. 2017-11-29]. Dostupné z: <<http://www.pardubice.cz/zpravy/technika/pardubice-zlepsily-moderni-zaci-svetel-letiste/>>
- (14) Statistiky. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2017 [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/statistiky>>
- (15) Nový terminál letiště Pardubice: Galerie. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2017 [cit. 2017-12-13]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/novy-terminal/galerie>>
- (16) DVOŘÁK, Jan a Jiří ŽEŽULA. Potvrzeno: Nový terminál v Pardubicích se začíná stavět v červnu, možná ponese jméno Jana Kašpara: letectví jinak. *Flying revue* [online]. 2016 [cit. 2017-12-01]. DOI: flying revue. Dostupné z: <<https://www.flying-revue.cz/novy-terminal-pardubice>>
- (17) ZLINSKÝ, Milan. Terminál pardubického letiště zvládne až čtyři lety najednou. *Pardubice.idnes.cz* [online]. 2017 [cit. 2017-11-27]. Dostupné z: <https://pardubice.idnes.cz/letiste-pardubice-terminal-pred-dokoncenim-fkx-/pardubice-zpravy.aspx?c=A171120_123153_pardubice-zpravy_jah>
- (18) ŠMEJKALOVÁ, Hana a Eva KADLECOVÁ. Setkání informačních center: Královéhradeckého a Pardubického kraje. *Kr-kralovehradecky* [online]. 2015 [cit. 2017-12-02]. Dostupné z: <<http://www.kr-kralovehradecky.cz/assets/krajsky-urad/cestovni-ruch/5--Letiste-Pardubice.pdf>>
- (19) List of airports in Europe. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-03]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Europe>
- (20) Mapový výřez. *Google maps* [online]. 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<https://www.google.cz/maps/>>
- (21) John Paul II International Airport Kraków–Balice. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/John_Paul_II_International_Airport_Kraków-Balice#cite_note-12>
- (22) Traffic annual review 2016. *Krakow Airport* [online]. 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <http://www.krakowairport.pl/data/upload/articles_download/984/20170519/ANNUAL%20TRAFFIC%20SUMMARY%202016.pdf>

- (23) Publication of statistics and analysis of air transportation for the fourth quarter of 2014. *Urząd Lotnictwa Cywilnego* [online]. 2015 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<http://www.ulc.gov.pl/en/132-english/current-information/sp-701/3722-publication-of-statistics-and-analysis-of-air-transportation-for-the-fourth-quarter-of-2014>>
- (24) Route map. *Bydgoszcz Airport* [online]. 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<http://plb.pl/en/contents/128>>
- (25) Bydgoszcz Ignacy Jan Paderewski Airport. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Bydgoszcz_Ignacy_Jan_Paderewski_Airport>
- (26) Rostock–Laage Airport. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Rostock–Laage_Airport>
- (27) The company. *Rostock Airport* [online]. Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH, 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<http://www.rostock-airport.de/en/the-company.html>>
- (28) Rostock Airport flight schedule. *Rostock Airport* [online]. Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH, 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<http://www.rostock-airport.de/en/flight-plan.html>>
- (29) News: Germania to open Rostock base this winter. *Ch-aviation* [online]. 2015 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<https://www.ch-aviation.com/portal/news/37180-germania-to-open-rostock-base-this-winter>>
- (30) Eurostat: Transport - Database. *Eurostat* [online]. 2017 [cit. 2017-12-05]. Dostupné z: <<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>>
- (31) Aerophotostock. *Aerophotostock.com* [online]. Nederland, 2014 [cit. 2017-12-06]. Dostupné z: <<http://www.aerophotostock.com/media/e6dc8cb6-d9ee-11e3-af96-329e81129ea7-eindhoven-nederland-5-mei-2014-eindhoven-airport-is-van-oorsp>>
- (32) Annual Reports. *Eindhoven Airport* [online]. 2017 [cit. 2017-12-06]. Dostupné z: <https://www.eindhovenairport.nl/sites/eindhovenairport.nl/files/downloads/jaar-verslag_2016_eindhoven_airport_n.v_0.pdf>
- (33) Eindhoven Airport. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-06]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Eindhoven_Airport>
- (34) Letiště Tampere (TMP). *Radicestujeme* [online]. 2016 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: <<https://www.radicestujeme.eu/do/letiste-tampere-tmp>>

(35) Tampere–Pirkkala Airport: https://en.wikipedia.org/wiki/Tampere–Pirkkala_Airport. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-08]. <Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Tampere–Pirkkala_Airport>

(36) SEIDENGLANZ, Daniel. Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. *Konference české geografické společnosti* [online]. Ostrava: Ostravská univerzita v Ostravě, 2010 [cit. 2017-11-30]. Dostupné z: <http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik_CGS/Socioekonomicka_geografie/Letecka_doprava_ve_stredni_doprave.pdf>

(37) PTÁČEK, Pavel, Tomáš TROJAN a Petr KLADIVO. Geografické rozhledy: časopis pro výuku a popularizaci geografie. *Geografické rozhledy* [online]. 2014, 23(5), s. 26-27 [cit. 2017-12-13]. DOI: geografické rozhledy. ISSN 1210-3004. Dostupné z: <<http://geography.cz/geograficke-rozhledy/wp-content/uploads/2014/06/26-27.pdf>>

(38) ČTK a METRO.CZ. Za občerstvení v letadle si zaplatíte. Travel Service zruší na kratších letech jídlo zdarma. *IDNES.cz* [online]. MAFRA, Praha, 2015 [cit. 2017-12-04]. Dostupné z: <https://praha.idnes.cz/za-obcerstveni-v-letadle-si-zaplatite-travel-service-zrusi-na-kratsich-letech-jidlo-zdarma-g8w-/metro.aspx?c=A151015_172350_co-se-deje_lupo>

(39) IDNES.CZ. Halíře dělají talíře. Poplatky za kufry přihrály aerolinkám 2 biliony. *IDNES.cz* [online]. MAFRA, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <https://ekonomika.idnes.cz/hladolety-poplatky-aerolinky-prijmy-kufry-zavazadla-pdu-/eko-doprava.aspx?c=A171201_165926_eko-doprava_fih>

(40) Letový řád. *Letiště Pardubice* [online]. 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/cestujici/letove-informace/pravidelne-lety>>

(41) Ryanair představuje novou linku z Pardubic do Alicante. *Letiště Pardubice* [online]. 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/clanek/ryanair-predstavuje-novou-linku-z-pardubic-do-alicante_117>

(42) Utair destinations. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Utair_destinations>

(43) Pobeda destinations. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/Pobeda_destinations>

(44) EasyJet Europe. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017 [cit. 2017-12-09]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/EasyJet_Europe>

- (45) General Aviation. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2018 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/business/letecky-obchod/general-aviation>>
- (46) Vyluka leteckého provozu. *Afbcaslav* [online]. 2018 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <<http://www.afbcaslav.cz/index.php/zpravy/720-vyluka-leteckeho-provozu>>
- (47) Letiště Pardubice přeměruje začátkem května lety do Prahy. *Zdopravy* [online]. 2018, 18. 4. 2018 [cit. 2018-04-25]. Dostupné z: <<http://zdopravy.cz/letiste-pardubice-presmeruje-zacatkem-kvetna-lety-do-prahy-velkou-podzimni-vyluku-stale-resi-10502/>>
- (48) Terminál Frankfurt - Hahn. *TRANSFERS-germany* [online]. 2018, 18. 4. 2018 [cit. 2018-04-22]. Dostupné z: <<https://transfers-germany.de/cs/frankfurt-hahn-airport-transfery>>
- (49) List of the busiest airports in Europe. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2018, 2018 [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Europe>
- (50) Traffic data. *Hahn airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <http://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=traffic_data&cc=de>
- (51) Destinations from Frankfurt-Hahn. *Hahn airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-20]. Dostupné z: <https://www.hahn-airport.de/default.aspx?menu=destinations&cc=en>
- (52) Terminal Pasażerski Portu Lotniczego Lublin S.A. *PTM Lublin* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <http://www.ptm.lublin.pl/konkurs_dom.php?main=dom_2013&id=obiekty_szczegoly&subid=263>
- (53) Access. *Lublin Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://www.airport.lublin.pl/en/dla-podroznych/dojazd/>>
- (54) Map of Destinations. *Lublin Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://www.airport.lublin.pl/en/dla-podroznych/mapa-polaczen.html>>
- (55) Łódź: Statystyki w górę, ale nie wiadomo co dalej. *Rynek Infrastruktury* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/lodz-statystyki-w-gore-ale-nie-wiadomo-co-dalej-52772.html>>
- (56) Statistics. *Łódź Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://lotnisko.lodz.pl/en/statistics.html#tab10>>
- (57) Our destinations. *Łódź Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://lotnisko.lodz.pl/en/our-destinations.html>>
- (58) Access. *Łódź Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<http://lotnisko.lodz.pl/en/access.html#tab10>>

- (59) KAUNAS AIRPORT PASSENGER TERMINAL. *MIMOA* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<https://www.mimoa.eu/projects/Lithuania/Karmelava/Kaunas%20Airport%20passenger%20terminal/#>>
- (60) 2018 summer season flights. *Kaunas Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <https://www.kaunas-airport.lt/index.php?lang=en&page=destination_map>
- (61) Statistics. *Kaunas Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-21]. Dostupné z: <<https://www.kaunas-airport.lt/index.php?lang=en&page=statistics>>
- (62) Letní letový řád. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2018 [cit. 2018-04-26]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/cestujici/letove-informace/pravidelne-lety>>
- (63) Veřejná doprava na letišti. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2018 [cit. 2018-04-27]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/cestujici/doprava-a-parkovani/ve-rejna-doprava-na-letiste>>
- (64) Pražská integrovaná doprava. *IDOS* [online]. 2018 [cit. 2018-04-28]. Dostupné z: <<https://jizdnirady.idnes.cz/pid/spojeni/>>
- (65) Jízdní řády. *Dopravní podnik města Pardubic a.s.* [online]. 2018 [cit. 2018-04-28]. Dostupné z: <<http://www.dpmp.cz/#zastavkove-rady>>
- (66) Environment: EASA certification noise levels. *EASA EUROPA* [online]. 2018, 22. 1. 2016 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/environment/easa-certification-noise-levels>>
- (67) 737: Airplane Characteristics for Airport Planning. *Boeing* [online]. 2013, September 2013 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <<http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/airports/acaps/737.pdf>>
- (68) Aviation Business: Airport Charges from March 25th, 2018. *Letiště Praha* [online]. 2018, 25. března 2018 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <<https://www.prg.aero/airport-charges-march-25th-2018>>
- (69) Letecký obchod: Poplatky. *Letiště Pardubice* [online]. 2018 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <<https://www.airport-pardubice.cz/cs/business/letecky-obchod/poplatky>>
- (70) PŮLPÁN, David. Ryanair bude létat třikrát týdně. Ale dotaci mu město ani kraj nedají. *IDNES.cz* [online]. MAFRA, 2017, 15. března 2017 [cit. 2018-04-29]. Dostupné z: <https://pardubice.idnes.cz/ryanair-bude-letat-z-pardubic-djr-/pardubice-zpravy.aspx?c=A170315_2312335_pardubice-zpravy_jah>
- (71) SŮRA, Jan. Rekordní léto cestovek. Kam Češi letos létali nejvíc? *Deník.cz* [online]. VL-TAVA LABE MEDIA, 2017, 15. 11. 2017 [cit. 2018-04-27]. Dostupné z: <<https://www.denik.cz/cestovani/rekordni-leto-cestovek-kam-cesi-letos-letali-nejvic-20171118.html>>

- (72) Přehled letů: Kam se létá. *Letiště Praha* [online]. 2018 [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <<https://www.prg.aero/kam-letame>>
- (73) DESTINATIONS FROM STOCKHOLM SKAVSTA. *Stockholm Skavsta Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <<https://www.skavsta.se/en/flight-information/destinations/>>
- (74) Destinations. *Stockholm Skavsta Airport* [online]. 2018 [cit. 2018-04-30]. Dostupné z: <<https://www.torp.no/en/destinations/?fromUrl=html/en/destinations/>>
- (75) Michael O'Leary at the Innovation Convention 2011. *YouTube, LLC* [online]. 2018, Prosinec 2011 [cit. 2018-05-01]. Dostupné z: <<https://www.youtube.com/watch?v=hZrEIVUnm-o&list=RDhZrEIVUnm-o&index=0>>
- (76) Startuje přímá linka z Pardubic do Moskvy. *Letiště Pardubice* [online]. PANKREA s.r.o, 2018, 9. 10. 2017 [cit. 2018-04-23]. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/clanek/startuje-prima-linka-z-pardubic-do-moskvy_106>
- (77) PRŮŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015, str.469. ISBN 978-80-260-8309-2.
- (78) PRŮŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015, str. 470-475. ISBN 978-80-260-8309-2.
- (79) PRŮŠA, Jiří. Svět letecké dopravy. *Svět letecké dopravy*. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015, str. 495. ISBN 978-80-260-8309-2.
- (80) ŽIHLA, Zdeněk. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, str. 113-115. ISBN 978-80-7204-677-5.
- (81) ŽIHLA, Zdeněk. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, str. 177-178. ISBN 978-80-7204-677-5.
- (82) BÍNA, Ladislav, Helena BÍNOVÁ, Jindřich PLOCH a Zdeněk ŽIHLA. Provozování letecké dopravy a logistika. *Provozování letecké dopravy a logistika*. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2014, str. 243. ISBN 978-80-7402-855-7.

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Letištní mapa, ADC (Aerodrome chart) LKPD

Příloha B: Detail dotazníkových otázek 1 až 12.

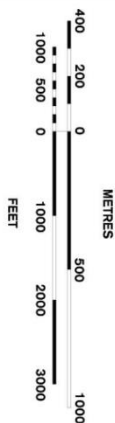
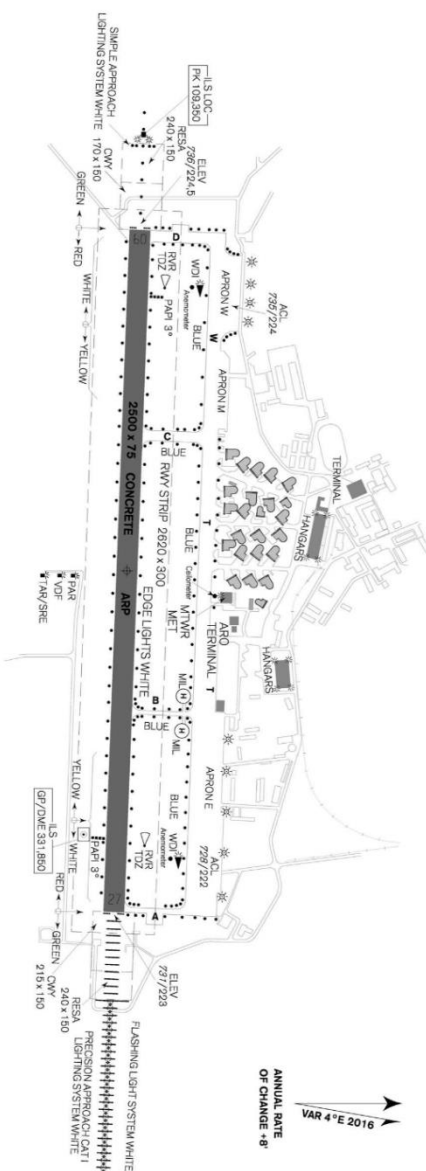
PŘÍLOHY

LKPD Pardubice



Pardubice VĚZTOWER

120,155
120,205



VAR 4°E 2016
ANNUAL RATE OF CHANGE +8"

RVY	Magnetický směr	Rozměry RVY	Únosnost	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	089°	2500 x 75	PCN 47/R/B/W/T	2500	2715	2500	2500
27	268°	2500 x 75	PCN 47/R/B/W/T	2500	2670	2500	2500

VFR příručka - Česká republika

East Bohemian Airport, a.s.
Pražská 179,
530 06 Pardubice 6,
☎ +420 466 310 166,
AFTN: LKPDZPX (ARO),
AFTN: LKPDZTX (TWR),
SITA: PEDCZXH

handling - ☎ +420 466 310 115,
☎ +420 466 310 155,
☎ +420 724 482 482,

handling@airport-pardubice.cz
vojenská TWR - ☎ +420 973 333 171,
☎ +420 973 242 440,
☎ +420 973 242 097

MON-SUN 0700-1800 (0800-1700)

Letly mimo provozní dobu O/R 24 HR předem v provozní době AD. Níže uvedené služby jsou poskytovány pouze pro letadla přiletávající a odletávající v provozní době AD. Pro poskytování služeb mimo provozní dobu AD kontaktovat handling.

🚗 JET A1, AVGAS 100 LL

🚗 NIL

🚗 NIL

🚗 Není k dispozici.

🏨 Hotely ve městech Pardubice, Hradec Králové, Chrudim, Píseň.

🚗 Restaurace v centru města (3,5 km)

🚗 Autobusy MHD, TAXI, půjčovna automobilů.

🚗 X

Centri a pasové odbavení: Jako správa letišť.

Pohyby a rozmiňování letadel na parkovací místa na odbavovacích plochách řídí řídicí odbavovací plochy.

Není-li TVR určeno jinak, musí letadla po přistání a opuštění RVY, nebo po spuštění motorů na APN, vyčkat před dalším polžďzením na vozídko "FOLLOW ME", které zajistí jejich vedení po TVY zřna APN.



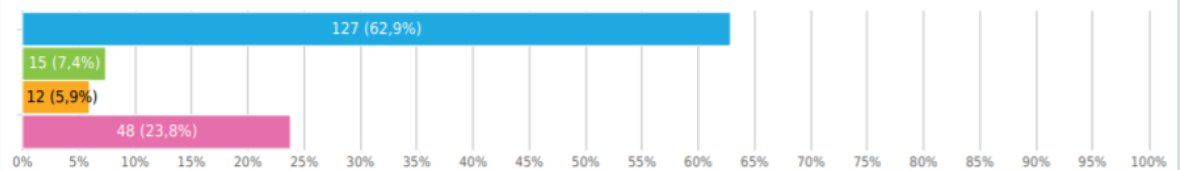
Řízení letového provozu
České republiky

Příloha B: Detail dotazníkových otázek 1 až 12.

1. Jak často využíváte leteckou dopravu ročně/kolik letů uskutečníte ročně?

Výběr z možností, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

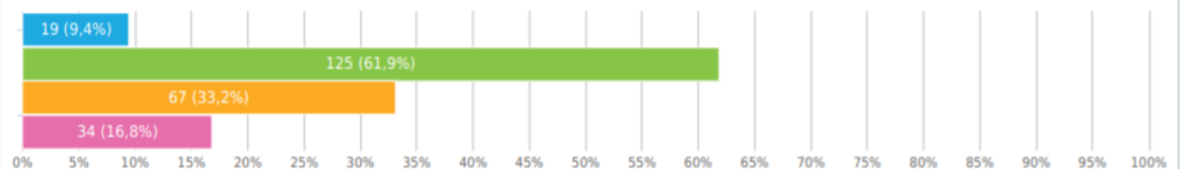
Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● 1 - 3 krát	127	62,9 %
● 3 - 5 krát	15	7,4 %
● 5 a vícekrát	12	5,9 %
● nevyžívám	48	23,8 %



2. Z jakého důvodu využíváte leteckou dopravu nejčastěji?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

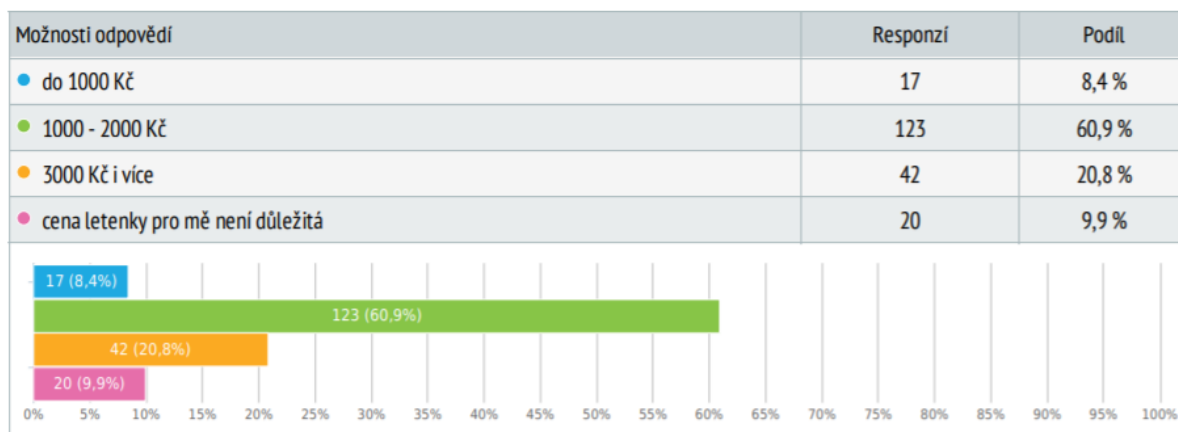
Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● pracovní cesty	19	9,4 %
● letní/zimní dovolená	125	61,9 %
● cestování ve volném čase (např. na prodloužený víkend)	67	33,2 %
● nevyžívám	34	16,8 %



Zdroj: (autor)

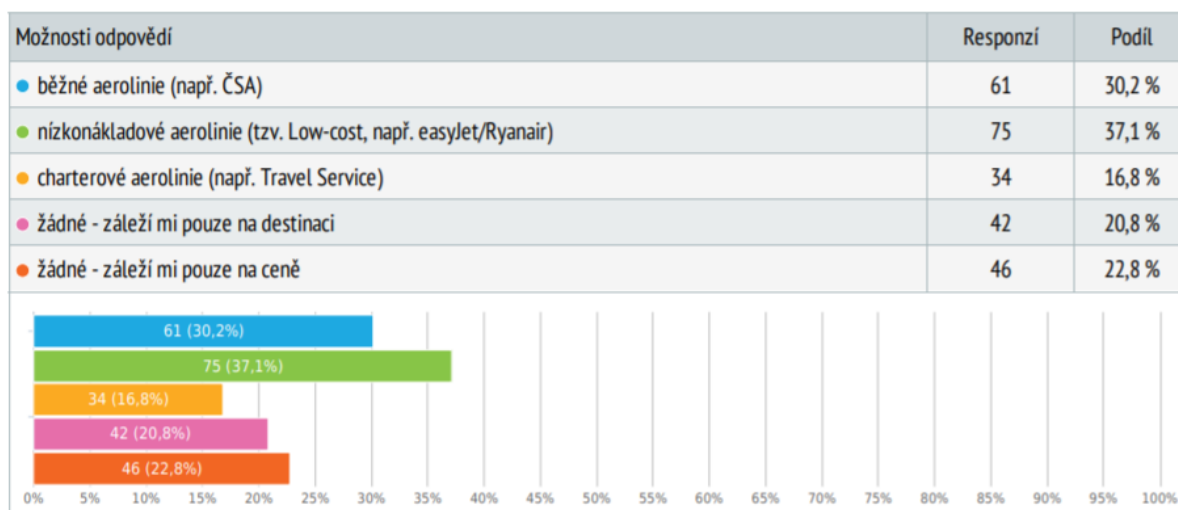
3. Jaká je pro Vás přijatelná cena za zpáteční letenku po Evropě (let cca do 3 hod)

Výběr z možností, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x



4. Jakou formu leteckého dopravce preferujete?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

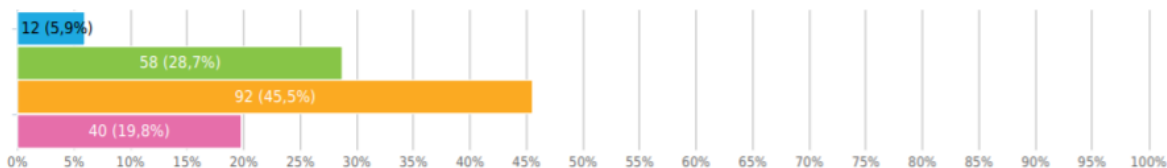


Zdroj: (autor)

5. Jaká maximální vzdálenost od místa vašeho bydliště je pro Vás přijatelná pro cestu na letiště?

Výběr z možností, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

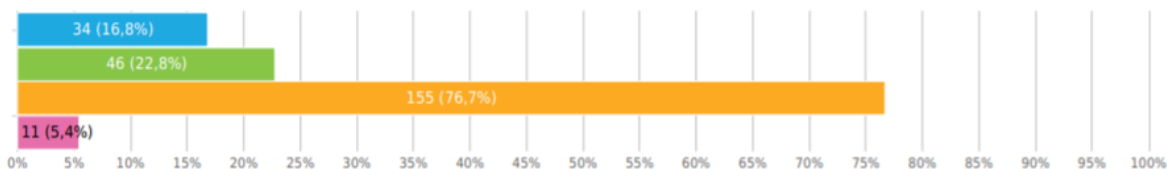
Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● pouze v těsném okolí mého bydliště (do 30 km)	12	5,9 %
● 30 - 100 km	58	28,7 %
● 100 - 200 km	92	45,5 %
● i nad 200 km	40	19,8 %



6. Jaký druh dopravy na letiště preferujete?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

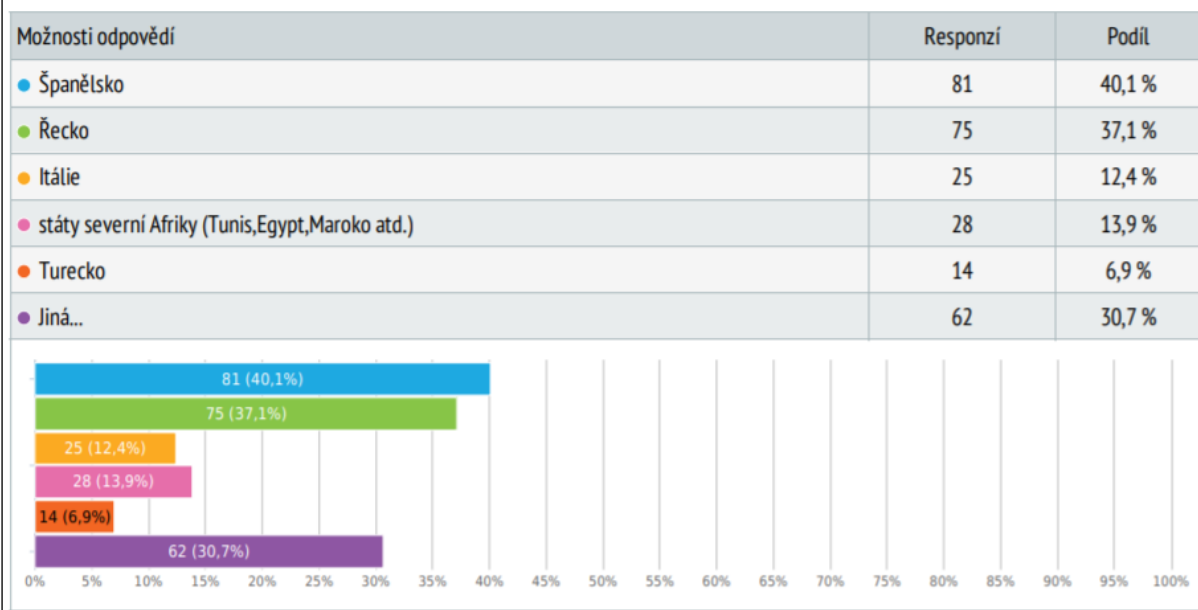
Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
● železniční dopravu	34	16,8 %
● MHD nebo Bus	46	22,8 %
● individuální automobilovou dopravu	155	76,7 %
● TAXI	11	5,4 %



Zdroj: (autor)

7. Do jaké destinace létáte nejčastěji/chtěli byste letět na letní dovolenou?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x



Zdroj: (autor)

- Pokaždé jiná destinace - Srí Lanka, Madeira, Dubaj, Dominikánská republika, Egypt, Tunis
- Velká Británie, Asie, Austrálie, Nový Zéland, Africké země
- Filipíny
- (3x) Skandinávie
- Holandsko, Británie
- (2x) Vietnam
- Čína
- Nikam
- Kanárské ostrovy
- Srí Lanka
- Finsko
- Svalbard
- když letím, tak pokaždé jinam
- Irsko
- Severské země
- nezáteží
- (2x) USA
- Havaj
- (3x) Bulharsko
- Švédsko
- Norsko, Skotsko, Irsko, Arabské emiráty, Austrálie, Amerika
- Wales
- Thajsko

Pozn. Doplnění dotazníkové otázky 7 pro odpověď „jiná“

Zdroj: (autor)

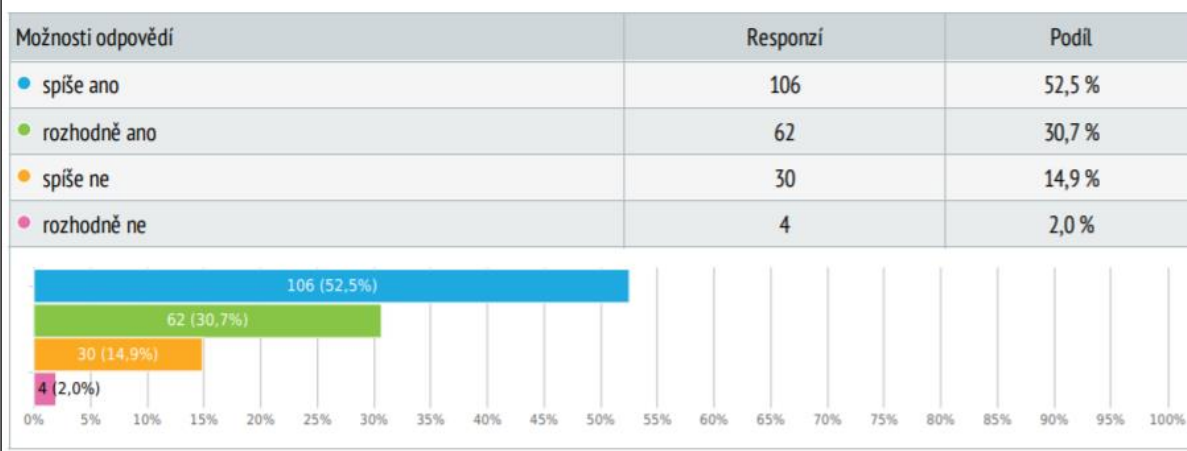
- bulharsko
- USA, Anglie, Indonésie
- Skandinávské státy.
- Chorvatsko
- Burkina Faso
- (2x) Japonsko, Kanada
- Austrálie
- Mauricius
- Jihovýchodní Asie
- SAE
- Island, Norsko, Švédsko
- Afrika
- Kapverdské ostrovy, UK, USA
- Asie
- Na letní dovolenou nechci letět
- Portugalsko
- Nelítám
- Severní Evropa (Norsko, Island), Asie
- Nelétám
- Nový Zéland
- Karibské státy, Asie, Austrálie
- Kapverdy
- Amerika
- Portugalsko, Norsko
- Ano vř
- UK
- Nevyužívám
- Bali
- Dubaj
- Israel
- nelze říct, létám pokaždě jinam
- Všude

Pozn. Doplnění dotazníkové otázky 7 pro odpověď „jiná“

Zdroj: (autor)

8. Byli byste ochotni kvůli nižší ceně letenky (řádově o tisíce korun) zvolit jiné než hlavní/nejbližší letiště od vašeho bydliště?

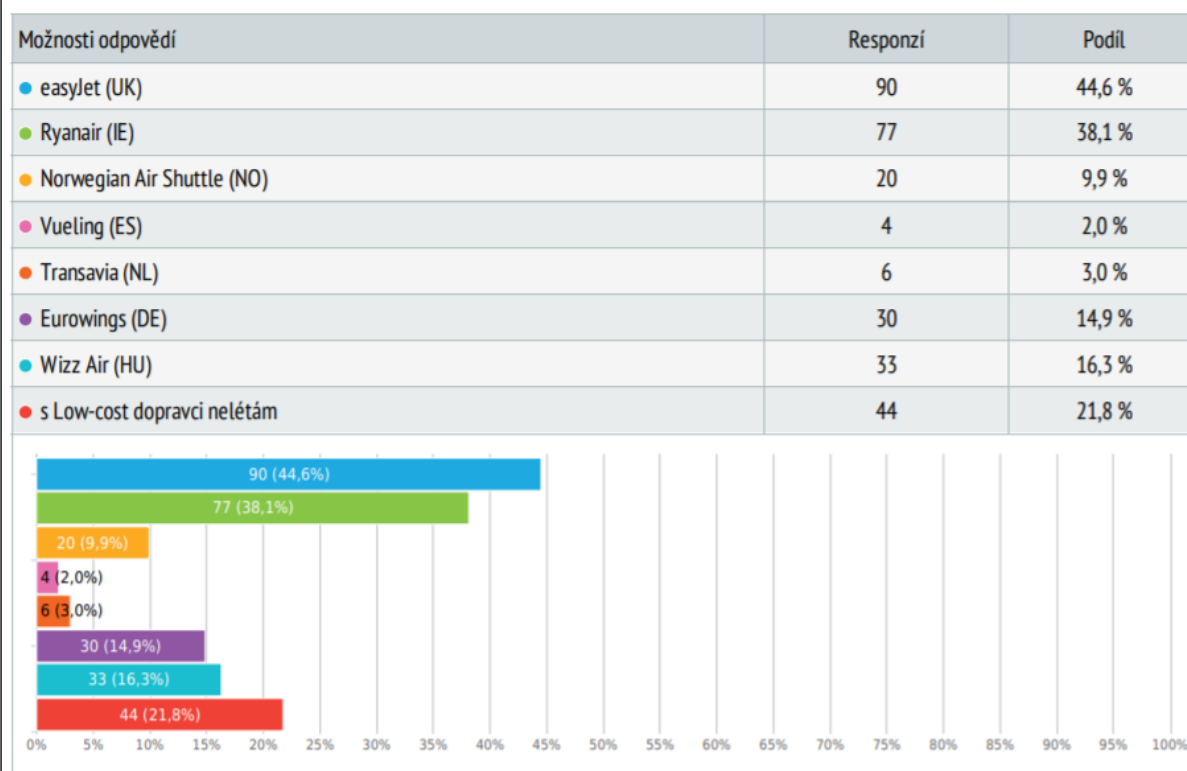
Výběr z možností, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x



Zdroj: (autor)

9. Jakého nízkonákladového leteckého dopravce preferujete?

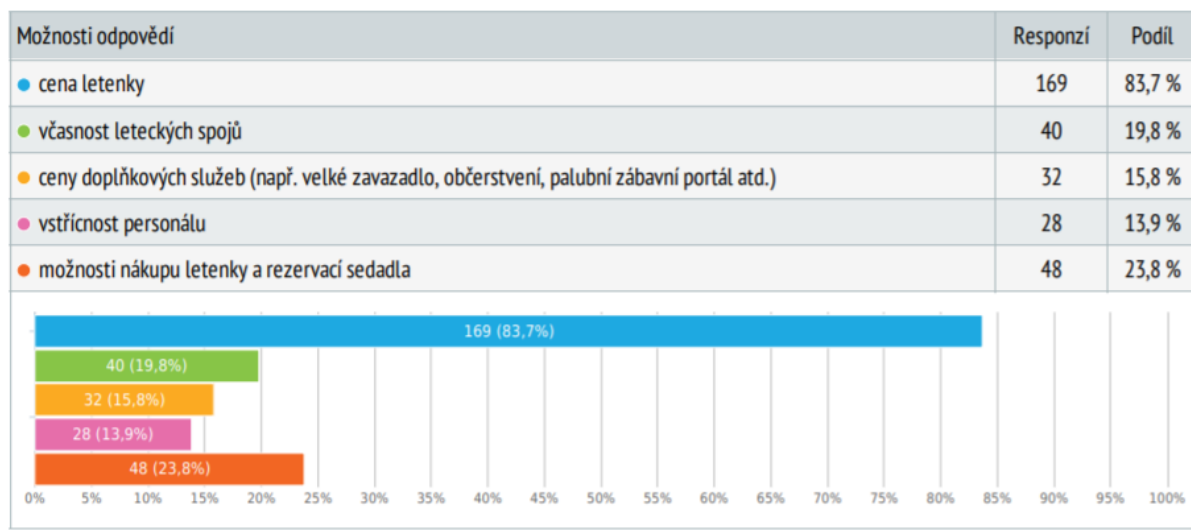
Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x



Zdroj: (autor)

10. Co je pro Vás u nízkonákladového dopravce zásadní?

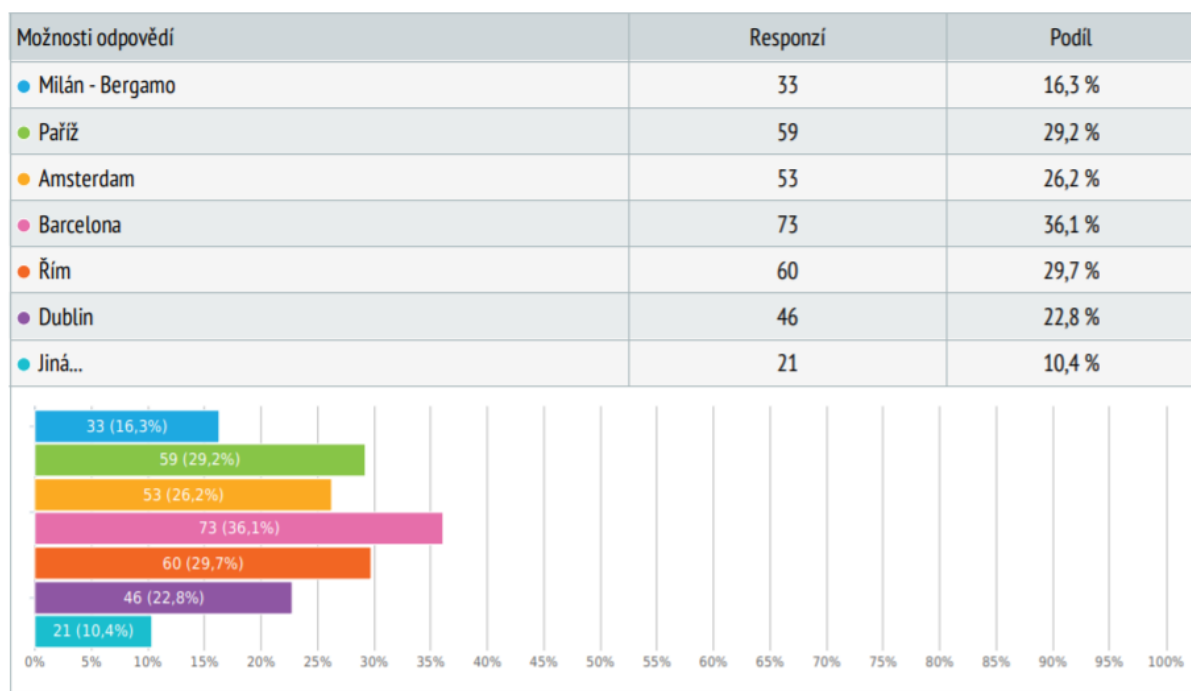
Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x



Zdroj: (autor)

11. Jakou novou leteckou linku byste z letiště Pardubice uvítali v nejbližších letech?

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 202x, nezodpovězeno 0x

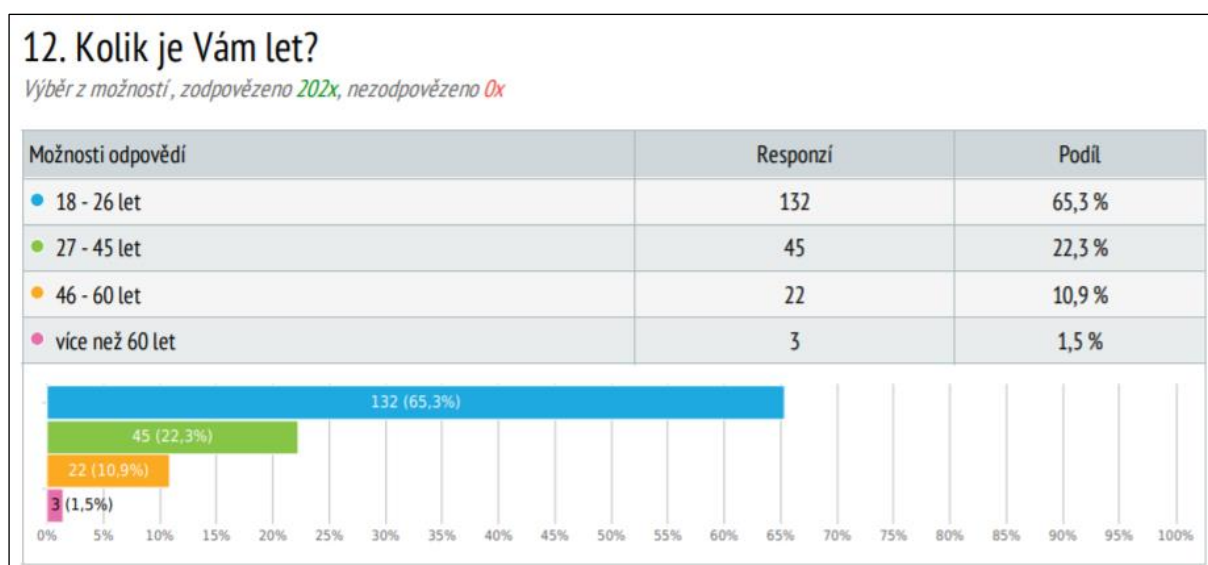


Zdroj: (autor)

- Dubai, Edinburg, Severské země
- Zhanjiang
- (2x) Oslo
- na letiště v Pardubicích nepojedu, tak mi to je jedno
- Veskere evropske destinace...
- to fakt nevím
- Nevím.
- Švédsko
- Madrid
- Peru
- Helsinki
- z Pardubic žádnou
- Palma de Mallorca
- Edinburgh
- Nelitam
- Sarajevo
- Nemám názor
- Žádnou
- Toulouse, Fr
- Něco mimo Evropu

Pozn. Doplnění dotazníkové otázky 11 pro odpověď „jiná“

Zdroj: (autor)



Zdroj: (autor)