

**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

Tuan Anh Nguyen

**Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha jako asijský  
dopravní uzel**

Bakalářská práce

**ROK ODEVZDÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

**2020**

**K621** ..... **Ústav letecké dopravy**

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Tuan Anh Nguyen**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – TUL – Technologie údržby letadel**

Název tématu (česky): **Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha jako asijský dopravní uzel**

Název tématu (anglicky): Prague Ruzyně International Airport as an Asian Transportation Hub

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte následujícími pokyny:

- Cílem práce je stanovení přínosů, které by Letiště Praha získalo díky napojení leteckých linek na země východní a jihovýchodní Asie. Práce musí provést analýzu a porovnání s podobnými letišti, které se na východní a jihovýchodní Asii, nebo i na Asii jako celek, zaměřují. Definovány musí být základní principy fungování případových letišť a hledání paralel a příležitostí z pohledu Letiště Praha.
- Asijské letecké uzly v EU, jejich význam a dopady, struktura cestujících, best practices
- Konektivita letiště Praha - současná situace
- Možnosti a podmínky rozvoje - výhled 2040
- Posouzení přínosů a příležitostí pro Letiště Praha - modely a scénáře



TECHNICKÉ V PRAZE



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Forsyth, P. et. al - Airport Competition: The European Experience  
Holloway, S. - Straight and Level: Practical Airline Economics  
Flying Revue - Svět letecké dopravy
- Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Peter Vittek, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **9. října 2019**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **10. srpna 2020**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

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



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

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Tuan Anh Nguyen  
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 9. října 2019

### **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji doc. Ing. Peteru Vittekovi, Ph.D. za odborné vedení a konzultování závěrečné práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia, a dále bych chtěl poděkovat panu Aleši Hajzlerovi za umožnění přístupu k mnoha důležitým informacím. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

### **Prohlášení**

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

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

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

V Praze dne 10. srpna 2020

A handwritten signature in black ink, written over a dotted line. The signature is stylized and appears to be 'Hajzler'.

Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA JAKO ASIJSKÝ DOPRAVNÍ UZEL

Bakalářská práce  
Srpen 2020  
Tuan Anh Nguyen

#### **ABSTRAKT**

Předmětem bakalářské práce „Mezinárodní Letiště Václava Havla Praha jako asijský dopravní uzel“ je stanovení cílů a přínosů, které by Letiště Praha získalo díky napojení leteckých linek na země východní a jihovýchodní Asie, nebo i na Asii jako celek. Práce se zaměřuje na hlavní oblasti jako je analýza asijských leteckých uzlů v EU, konektivitu letiště Praha, možnosti a podmínky rozvoje do roku 2040 a posouzení přínosů a příležitostí pro Letiště Praha.

#### **KLÍČOVÁ SLOVA**

Uzel, Asie, výhled 2040, Letiště Praha, letectví

#### **ABSTRACT**

This Bachelor's thesis „Prague Ruzyně International Airport as an Asian Transportation Hub“ analyses the goals and benefits that Prague Airport can obtain due to the connections with Southeast Asia, East Asia or Asia as a whole. The Bachelor's thesis focuses on the specific areas such as the analysis of the Asian hubs in the EU, Prague Airport's connectivity, possibilities and conditions for its development by the year 2040, and the assessment of its benefits and opportunities.

#### **KEYWORDS**

Hub, Asia, 2040 outlook, Prague Airport, aviation

## Obsah

1.	ÚVOD.....	1
2.	SOUČASNÁ SITUACE V LETECTVÍ.....	3
2.1	COVID-19 ve srovnání s pandemiemi a finanční krizí v minulosti.....	3
2.2	Situace na Letišti Václava Havla v roce 2019 .....	5
3.	KONEKTIVITA LETIŠTĚ PRAHA .....	6
3.1	Pozemní konektivita.....	6
3.2	Vzdušná konektivita .....	8
4.	ASIJSKÉ LETECKÉ UZLY V EVROPĚ.....	10
4.1	Letiště Frankfurt nad Mohanem .....	11
4.2.	Letiště Amsterdam Schiphol .....	12
4.3.	Letiště Londýn Heathrow .....	13
4.4.	Letiště Charles de Gaulle v Paříži (CDG).....	13
4.5.	Niche Hub.....	14
5.	HLEDÁNÍ PARALEL S LETIŠTĚM VÁCLAVA HAVLA.....	16
5.1.	Mezinárodní letiště Helsinky-Vantaa .....	16
5.2.	Mezinárodní letiště ve Vídni .....	20
5.3.	Letiště Frédéricica Chopina ve Varšavě .....	21
5.4.	Letiště Ference Liszta Budapešť.....	24
6.	MOŽNOSTI A PODMÍNKY ROZVOJE – VÝHLED 2040 .....	26
6.1	Výhled v rámci Evropy.....	26
6.2.	Podmínky a rozvoj na Letišti Praha .....	31
6.3.	Statistiky asijských návštěvníků .....	33
6.3.1	Čína .....	33
6.3.2	KOREA .....	37
6.3.3	Japonsko.....	38
6.3.4	Indický turista.....	39
6.3.5	Závěr statistik asijských návštěvníků .....	40
7.	Posouzení přínosů a příležitostí pro Letiště Praha.....	42
7.1	Příležitosti v regionu ASEAN.....	42
7.1.1	VIETNAM .....	42
7.1.2	SINGAPUR .....	43
7.1.3	JAKARTA .....	44

7.1.4 THAJSKO .....	45
7.2 TAIWAN.....	45
7.3 INDIE.....	46
7.4 JAPONSKO .....	46
8. ZÁVĚR.....	48

## Seznam použitých zkratk

ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
COVID-19	Coronavirus disease 2019
ČSA	České aerolinie
ČSÚ	Český statistický úřad
EIA	Environmental Impact Assessment
EUSFTA	European Union-Singapore Free Trade Agreement
EVFTA	European Union-Vietnam Free Trade Agreement
HDP	Hrubý domácí produkt
IATA	International Air Transport Association
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
LKPR	Letiště Václava Havla Praha
MERS	Middle East respiratory syndrome
MICE	MEETINGS, INCENTIVES, CONFERENCES / CONGRESS / CONVENTION, EVENTS / EXHIBITIONS
Pax	Passenger
RPK	Revenue Passenger Kilometers
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization



# 1. ÚVOD

Lidé 21. století žijí v globalizovaném světě, který vede svět k hospodářskému růstu založeném na inovaci, technologickém a ekonomickém rozvoji. Lidé 21. století žijí v globalizovaném světě, který vede jednotlivé společnosti k hospodářskému růstu založeném na inovaci, technologickém a ekonomickém rozvoji. Čím dál důležitější se stává mezinárodní spolupráce, a to vede i k rozvoji letecké dopravy. Ta je aktuálně nejrychlejším a nejbezpečnějším způsobem přepravy osob a zboží, a kromě toho vytváří také přímá a nepřímá pracovní místa.

Za posledních 20 let došlo k liberalizaci ekonomického prostředí a v důsledku toho též k nárůstu konkurence a ke zvýšení produktivity. Letecká doprava začíná být přístupná širším vrstvám společnosti a dochází k rozvoji nabízených služeb. Velkou vahou ale začínají obor letectví ovlivňovat ekologické faktory (hluk, spotřeba paliva, emise CO<sub>2</sub>).

Pokud se jedná o mezikontinentální (totéž platí i pro kontinentální) mezinárodní spolupráci, je hlavní vstupní branou pro investice letiště. Mnoho letišť začíná v dnešní době narážet na problémy spojené s infrastrukturou. Kapacity letišť začínají narážet na své limity. Velmi důležitou roli zaujímají plánované výhledy letišť, a s tím související vznik nových leteckých destinací. S rozvojem letectví přicházejí také hrozby v podobě teroristických útoků, i šíření nakažlivých nemocí citelně ovlivňuje letecký výhled. Tyto hrozby se nesmí v rámci rozvoje letectví zanedbat a je třeba je brát v potaz při navrhování rozvoje. [1]

Důvodem pro výběr tématu mé bakalářské práce, je můj vztah k letecké technice a mimo jiné mě zajímá i ekonomická situace ve světě. Nemám jen české kořeny. Část mé identity se ukrývá v daleké zemi, a to ve Vietnamu. Díky této výhodě jsem za 23 let svého života měl možnost dozvědět se mnoho informací z Asie, které bych rád uplatnil v mé bakalářské práci. Ve volném čase jsem vášnivým cestovatelem, a proto bych rád ve své práci využil vlastní poznatky, které jsem načerpal v minulosti při svých cestách do cizích zemí. Ze zajímavých asijských zemí, které jsou v mém cestovatelském deníčku, bych mohl zmínit třeba Čínu, Vietnam, Singapur či Malajsii. Jelikož jsem rodilý Brňák, k cestování do vzdálenějších destinací nevyužívám jen Letiště Praha, ale také letiště ve Vídni. Většina mých uskutečněných cest do asijského regionu probíhala s přestupem ve významných evropských uzlech, zde můžu zmínit například Letiště Paris CDG, Frankfurt nebo Amsterdam. Velmi často však využívám také leteckých uzlů v Asii, z nichž za zmínku stojí Hongkong, Soul, Šanghaj, Peking, Bangkok či Kuala Lumpur. Každé letiště bylo svým způsobem výjimečné, ať už co se týče atraktivity destinací, nabídkou či kvalitou poskytovaných služeb nebo mírou implementace moderních technologií na letišti.

Cílem práce je stanovení přínosů, které by pražské Letiště Václava Havla (dále jen jako “LKPR” či “Letiště Praha”) získalo díky napojení leteckých linek na země východní a jihovýchodní Asie. Předmětem práce je rozbor současné situace na LKPR a porovnání s asijskými leteckými uzly v Evropské unii, u kterých bude popsán jejich význam a dopady na strukturu cestujících. Práce bude obsahovat také výhled LKPR v roce 2040, kde budou rozebrány možné přínosy a příležitosti.

K dosažení stanovených cílů budou zpracovány různé statistiky zabývající se leteckou dopravou. Pro správné pochopení této práce jsou potřebné alespoň minimální znalosti v oblasti letecké dopravy.

## 2. SOUČASNÁ SITUACE V LETECTVÍ

Aktuálně je situace v leteectví nepříznivá vlivem rozšíření viru nákazy COVID-19. Podle odhadu asociace IATA [2] se sníží celkový příjem aerolinek o 55% oproti roku 2019. Letecké společnosti doslova bojují o přežití. Podle Conrada Clifforda [2] má dnešní situace vliv na hospodářské výsledky v mnoha odvětvích, nejen v leteectví, ale COVID-19 má zejména negativní dopad na pracovní místa v oblasti cestovního ruchu. Nicméně v době pandemie zajišťují aerolinky velmi důležitou roli v podobě transportu zdravotních potřeb a zajištění repatriačních letů pro tisíce lidí na celém světě.

### 2.1 COVID-19 ve srovnání s pandemiemi a finanční krizí v minulosti

Pokud se podíváme do historie, tak bychom mohli porovnat situaci COVID-19 se třemi událostmi, které nastaly v průběhu předcházejících 20 let.

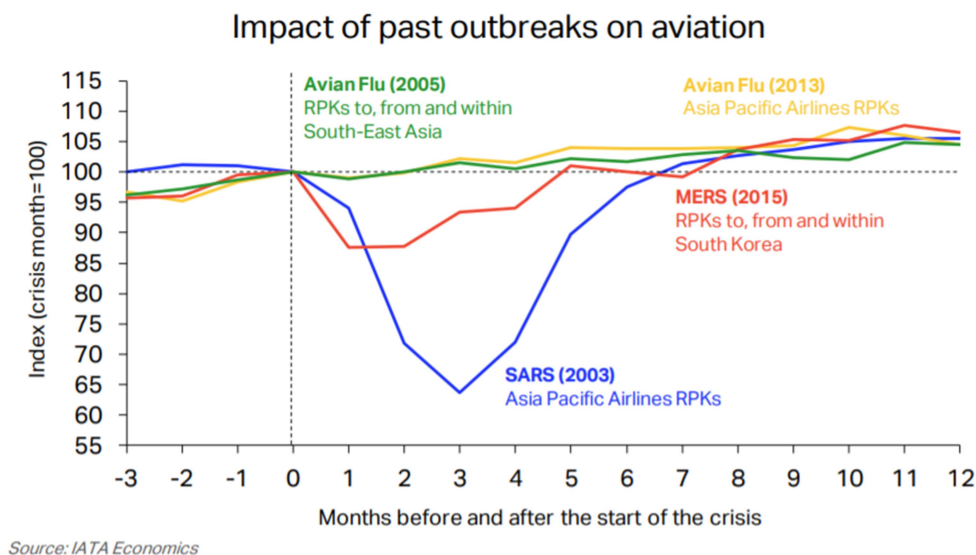
#### MERS

Tento virus, původně přivezený z Blízkého východu, se vyskytoval v období 20. 5. 2015 – 23. 12. 2015. Ovlivnil hlavně letectví na území Jižní Koreje. Na obrázku č. 1 [3] můžeme pozorovat vliv viru na letectví od května 2015, kdy došlo k výraznému poklesu počtu přepravených cestujících. Ale již v měsíci říjnu můžeme vidět návrat k rostoucím trendům z prvních měsíců roku 2015. Dle IATA se provoz v Jižní Koreji začal vracet do normálu již po 2 měsících a po 6 měsících došlo k návratu na původní úroveň růstu.

#### SARS

Z historického pohledu byla pandemie SARS nejvážnější před pandemií COVID-19. Dle dat letiště v Hong Kongu [4] se množství pasažérů v Hongkongu v dubnu roku 2003 v důsledku pandemie snížilo o 68.9 procent oproti dubnu předcházejícího roku. V květnu, kdy byla nejhorší situace, byl RPK (Revenue Passenger Kilometers) nižší o 35%, než byla úroveň před krizí. Návrat mezinárodních cestujících na předkrizovou úroveň nastal v rámci 9 měsíců.

Z grafu na Obrázku 1 lze vyčíst, že návrat k normálním trendům u obou pandemií nastal v řádu několika měsíců (cca 6 měsíců) od první zmínky příchodu pandemie.



Obrázek 1: Dopad minulých pandemií na letectví [3]

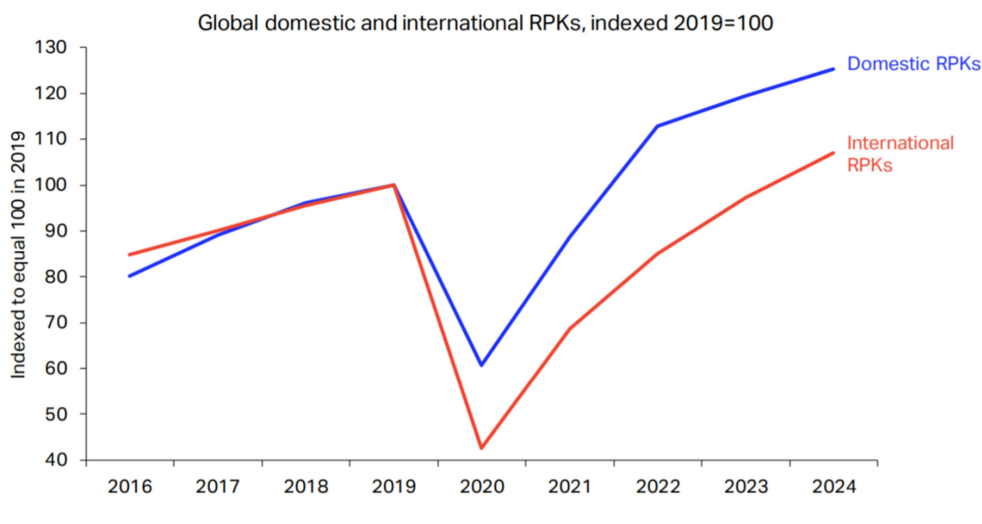
## FINANČNÍ KRIZE 2008

Další ránou pro letectví byla Velká recese, která nastala v roce 2008. Během této krize nastalo narušení ekonomiky po celém světě. Letectví se stalo v této době jedním z odvětví, kterého se krize velmi dotkla, neboť je hlavním přepravním prostředkem po světě. Letectví, které do této doby vzrůstalo, se muselo vypořádat s negativním růstem. Důsledkem této krize bylo buď zkrachování mnoha leteckých společností, nebo se tyto společnosti musely vypořádat s velkými ztrátami. Tento pokles však trval do roku 2009. Po tomto roce zase došlo k navrácení do vzrůstajícího trendu [5]

Z předchozích zkušeností můžeme zpozorovat, že i přes tyto krize se dokázalo letectví vrátit k vzrůstajícímu trendu. Z Obrázku 2 můžeme zpozorovat, že se očekává podobný trend jako u předchozích pandemií. Předpokládá se, že by se letectví mělo vrátit na hodnoty z roku 2019 v rozmezí mezi roky 2023-2024. Podle křivky vývoje v porovnání s Obrázkem 1 výše se očekává trend „V-shape“, kde bude probíhat rychlejší trend obnovy vnitrostátní v porovnání s mezinárodní leteckou přepravou. Rok 2020 z předchozích vyhlídek by měl tedy odpovídat roku 2025.

V rámci naší práce však nebudeme brát na pandemii COVID-19 ohled a budeme vycházet hlavně z dat z roku 2019.

## International RPKs will lag domestic air travel markets International air travel may not recover 2019 levels until 2023-24



Obrázek 2: Výhled mezinárodní a vnitrostátní RPK do roku 2024 [6]

### 2.2 Situace na Letišti Václava Havla v roce 2019

Dle výroční zprávy společnosti Letiště Praha, a. s., za rok 2019 [7] dosáhlo Letiště Praha počtvrté za sebou rekordu v počtu odbavených cestujících, a to 17 804 900 cestujících, oproti předchozímu roku dochází k nárůstu o 6%. Letiště Praha v tomto roce nabídlo přímá spojení do 165 destinací od 71 leteckých společností. Celkový výnos společnosti činil 8 959 mil. Kč, které nebyly ovlivněny jen nárůstem počtu přepravených cestujících, ale také neleteckými službami, jako je pronájem prostor a parkovacích služeb. Další zisky plynuly z otevření nové komerční zóny na Terminálu 2 začátkem roku 2019. Z hrubého provozního zisku předčil plán pro rok 2019 o 5% a s provozním nákladem uspořila 3% z provozních nákladů. Letiště Praha stále patří do vlastnictví Ministerstva financí ČR a odvedlo vyplacenou dividendu ve výši 1 658 mil. Kč do státního rozpočtu. V lednu 2019 spustilo Letiště Praha kampaň na výjezdový cestovní ruch do zajímavých destinací v Evropě (Chorvatsko, Itálie, Francie a Španělsko), kde se dá jednoduše dostat přímým spojením. V únoru došlo k nárůstu počtu linek do Šanghaje na 5x týdně.

### **3. KONEKTIVITA LETIŠTĚ PRAHA**

Dle statistik Letiště Praha [8] nabídlo v roce 2019 cestujícím přímá spojení do 165 destinací po celém světě, z toho 15 spojení bylo do dálkových destinací. Oproti předchozím rokům došlo na dálkových trasách k nárůstu o 10,9%. Předpokládá se, že se dálkové trasy rozšíří o spojení do Chicaga a Hanoje. Na Letišti Václava Havla Praha se v roce 2019 uskutečnilo celkem 154 777 vzletů a přistání (tzv. pohybů). Počet pohybů klesl oproti roku 2018 o 0,5%. Avšak došlo k výraznému obsazení linek a použití letadel s vyšší kapacitou. Letiště obsluhuje šedesát leteckých společností, z toho tvoří třináct nízkonákladových.

#### **3.1 Pozemní konektivita**

V souvislosti s pozemní konektivitou bych zmínil vyjádření Jana Papeže [9], dle kterého přibližně 600 tisíc Čechů odlétá ze zahraničních letišť (Mnichov, Vídeň, Drážďany). Třetina z nich volí zahraniční letiště z důvodu přijatelnější ceny služeb. Dvě třetiny z nich nevyužívá Letiště Praha, kvůli špatné dopravě na letiště. Jedná se především o cestující z Jižní Moravy, kteří preferují letiště ve Vídni nebo o cestující ze západních Čech, kteří preferují německá letiště. Občas se stává, že cesta na Letiště Praha trvá déle než cesta letadlem samotná.

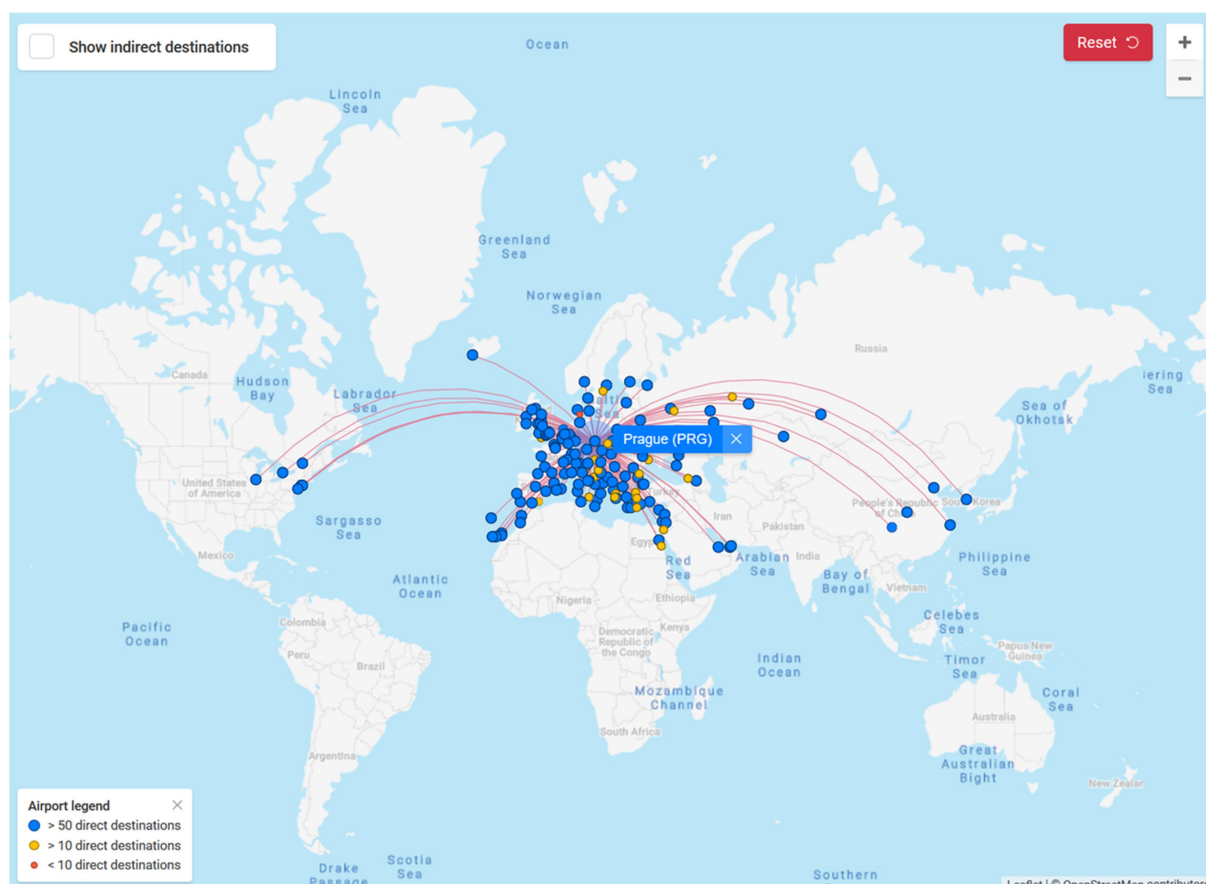
Pokud se podíváme na obrázek č. 3 [9], tak z pohledu mobility patří do spádové oblasti Letiště Praha dojezd do 2 hodin, na obrázku níže vyznačeno největším kruhem. Letiště Praha tedy může oslovit přibližně 8 500 000 potenciálních cestujících.



Obrázek 3: Mapa dojezdové vzdálenosti Letiště Praha [9]

### 3.2 Vzdušná konektivita

Poukázal bych zde na obrázek dostupný na stránkách Letiště Praha, zobrazující přímá letecká spojení k 20. 3. 2020. [10] V rámci konektivity chybí Česku kompletně lety do Latinské Ameriky. Špatné pokrytí je také na Africkém kontinentu, kde najdeme pouze linky do turistických oblastí na severu Afriky. Velmi dobré výsledky jsou vidět na linkách do Dubaje a Doha, které vykazují velmi dobré výsledky a vysokou kvalitu. Konektivity s nižší kvalitou jsou například lety do Španělska. Letiště Praha je základnou pro aerolinky ČSA a Smartwings. Jedná se o letecké společnosti, které nemají tak velkou flotilu, aby si mohly určit, do jak vzdálených destinací (jako je například Chicago) budou létat. Konektivitu na dálkových letech tedy zajišťují většinou aerolinky, které nemají základnu na Letišti Praha.



Obrázek 4: Mapa destinací Letiště Praha k 20. 3. 2020 [10]

Nyní bychom si porovnali obsazenost přímých linek přes Atlantik s přímými linkami do oblasti východní Asie. Protože aerolinky neposkytují veřejně data ohledně obsazenosti svých linek, snažil jsem se tyto údaje zjistit vlastní metodou. Pracoval jsem výhradně jen s celoročními linkami, kde



jsem do své statistiky nezapojoval hlavní sezónu, kdy aerolinky v určitých měsících přidávají spoje navíc. Důvodem bylo to, že jsem na některých linkách hlavní sezónu našel a na některých ne. Srovnání by tedy bylo nerelevantní. Metodu výpočtu počtu PAX za rok jsem určil tak, že jsem spočítal počet letů, které dané spojení uskutečnilo za rok a toto číslo jsem vynásobil počtem sedaček letadla, které se používá na dané lince. A poté jsem celkové číslo vynásobil koeficientem 0,819, který udává průměrnou roční obsazenost linek v České republice za rok 2019. Kapacitu letadla jsem určil na základě typu letadel, které na linkách pravidelně operují. Linku Praha – Si-an jsem do statistiky nezapočítal, jelikož je linka prodloužením linky Praha – Šanghaj.

Z výpočtů jsem zjistil, že do Východní Asie se přepravilo v obou směrech 322732 cestujících a letů do Severní Ameriky využilo v obou směrech 233211 cestujících.

<b>spojení</b>	<b>typ letadla</b>	<b>kapacita</b>	<b>počet letů z Prahy za týden</b>	<b>počet cestujících bez hlavní sezóny</b>
Praha – Toronto (YYZ)	Boeing 767-300 ER	282	3	72 058
Praha – Montreal (YUL)	Airbusem A310	244	1	20 783
Praha – New York (JFK)	Boeing 767-400	246	5	104 766
Praha – Filadelfie (PHL)	Boeing 767-300	209	2	35 604
Praha – Soul (ICN)	787-9 Dreamliner	269	3	68 737
Praha – Čcheng-tu (CTU)	Airbus 330	303	2	51 617
Praha - Peking (PEK)	A330-300	292	3	74 614
Praha – Šanghaj	Airbus A330-300	300	5	127 764
Praha – Si-an	Airbus A330-300	300	2	

*Tabulka 1. Celoroční obsazenost za rok 2019 na dálkových linkách do Severní Ameriky a východní Asie, sestavil autor [70, 71, 72, 73, 74]*

## 4. ASIJSKÉ LETECKÉ UZLY V EVROPĚ

Evropské uzly spoléhají na historickou významnost mezinárodních letů, které obsazovaly letecké společnosti jako Air France, KLM, British Airways nebo Lufthansa, a velkou základnu intrakontinentálních turistů, kteří tvoří nemalou část cestujících. Z geografického hlediska těží ze své polohy zejména uzly Lufthansy a Swiss International, které tvoří spojení mezi severem a jihem nebo východem a západem Evropy. Asijské uzly (Singapur, Malajsie), na rozdíl od těch evropských, využívají svou geografickou polohu pro spojení mezi Evropou a Austrálií. Dále japonské Tokio tvoří spojení mezi Evropou a Severní Amerikou. Kritickým aspektem pro fungování uzlu je geografická lokalita, kterou proudí letecký tok. Dalším aspektem je ekonomický potenciál v oblasti kolem letiště (bezproblémová infrastruktura nebo dobré podmínky pro rozvoj). Je třeba, aby letiště jako celek spolupracovalo. Bude tak docházet k efektivnosti při plánování. [11]

V posledních letech vidíme snahu středovýchodních aerolinek o získání vlivu nad přepravou mezi Evropou a Asií. Jako příklad můžeme uvést Dubai, Doha, Istanbul nebo Abu Dhabi. Kvůli těmto uzlům dochází ke stimulaci osobní dopravy. Evropská letiště však stále dominují díky svým geografickým polohám (evropská letiště slouží pro spojení Severní Ameriky s blízkým východem a jižní Asií). Mezi významné letecké uzly v EU můžeme považovat Heathrow, Paris-CDG, Frankfurt, Amsterdam, Madrid. [12]

Letiště v Madridu nemůžeme zařadit mezi Asijské letecké uzly v EU, protože lety do oblastí Asia Pacific tvoří pouze 10% letů. Ostatní letiště jako Amsterdam, London Heathrow, Frankfurt a Paris CDG mají vyšší procentuální zastoupení linek do oblasti Asia Pacific, a to v rozmezí kolem 20%-30% všech letů mimo Evropu. Pasažéři využívající spojení do oblasti Asie Pacific tvoří tedy významnou část cestujících na uvedených letištích. [13]

	Africa	Asia Pacific	Latin America	Middle East	North America
Amsterdam	27%	21%	19%	8%	24%
London LHR	14%	30%	7%	13%	<b>35%</b>
Frankfurt	21%	24%	14%	12%	28%
Paris CDG	<b>41%</b>	19%	13%	9%	19%
Istanbul IST	<b>36%</b>	26%	4%	25%	9%

Note: yellow shading indicates more than 10%; bold indicates more than one third.  
Source: CAPA - Centre for Aviation, OAG.

Tabulka č. 2: Procentuální rozložení mimoevropských destinací z evropských leteckých uzlů [13]

Co se týče cargo uzlů mezi Evropou a Asií, dochází zde ke vzniku regionálních evropských cargo uzlů. Vybírají si je většinou společnosti zaměřující se na leteckou nákladní dopravu (DHL, FedEx a UPS). Jako příklad můžeme uvést DHL, které má svůj hlavní cargo uzel v Lipsku a další regionální uzly v Amsterdamu, Bruselu, Kodani, zatímco společnosti FedEx a UPS mají hlavní cargo uzel v Kolíně nad Rýnem. [14]

#### 4.1 Letiště Frankfurt nad Mohanem

Letiště Frankfurt nad Mohanem (dále jen jako "Letiště Frankfurt") dominuje na evropské půdě z pohledu letecké osobní přepravy. V roce 2019 bylo v Evropě na prvním místě z pohledu nejvíce přímých spojení. [15]

Jedním z jeho úspěchů na mezinárodním poli je otevřenost. Podporuje různé nápady, kvalifikace a schopnosti, které jsou hlavním motorem pro ekonomický úspěch letišť. Letiště Frankfurt se nebojí přijímat výzvy, snaží se o rozmanitost, nabízí pracovní místa v mnoha odvětvích a staví svoji kulturu na rovnosti. [16]

Frankfurt si dal za cíl program „Future FRA“, kterým se bude zaměřovat na soutěživost a kulturní změny, které nastanou v budoucnu. Letiště si proto nastavuje dlouhodobý i krátkodobý výhled.

Dlouhodobě sází na stabilní růst - spotřebu bude udávat střední třída. V příštích 20 letech se očekává rozšíření přepravy cestujících ze střední třídy o 50 %. Letiště sází na globalizaci - poptávka po vzdělání a práci bude zvýšena, budou vznikat etnické migrace. Z pohledu turismu se bude letiště více zabývat trendem krátkých výletů.

Z krátkodobého rozvoje se bude zaměřovat na zlepšení servisu pro cestující. Prioritou je také snížení a optimalizace výdajů a vypořádání se s kulturními změnami, které budou vést k zefektivnění spolupráce. [17]

Letiště se také snaží budovat image v podobě prezentování se jako společnost s udržitelným rozvojem. Snaží se zaměřit na ochranu životního prostředí snížením emisí na požadované hodnoty tím, že se budou zaměřovat na obnovitelné zdroje. Již v roce 2019 udělalo letiště krok vpřed a chce snížit emise CO<sub>2</sub> na úroveň 0 do roku 2050. [18]

## **4.2. Letiště Amsterdam Schiphol**

Na druhém místě z pohledu přímých spojení je letiště Amsterdam Schiphol. Tomuto umístění vděčí díky zvýšení počtu přímých letů o 30 % během uplynulých 10 let. [15]

Amsterdam stále považuje důležitost leteckého uzlu za nedílnou součást mezinárodního spojení. Avšak také si uvědomuje trend nástupu point-to-point<sup>1</sup> cestování. Amsterdam se také obává nástupu mega uzlů na Blízkém východě a vzniku nových niche uzlů jako je Dublin či Helsinky. Se vzrůstem low-cost dopravců, kteří postupně obsazují dálkové lety, začíná letiště cítit nátlak na ziskovost za provoz klasických dopravců.

S poukazem na Výroční zprávu za rok 2019 [19] letiště v Amsterdamu očekává, že nárůst v letecké dopravě na území Evropy bude mírnější než v předchozích letech. Avšak přímo zmiňuje trend rychlého nástupu čínské a indické střední třídy, které budou vytvářet významnou leteckou poptávku.

---

1 Point-to-point je typ dopravního systému, ve kterém jsou jednotlivá místa propojena přímo mezi sebou, aniž by bylo potřeba využívat centrálního uzlu

Ekonomická poptávka bude koncentrována do několika regionů, které budou tvořit řídicí centra pro globální ekonomiku.

Letiště má vizi 2050 - bude sázet na 3 pilíře, a to na kvalitu leteckých spojení, kvalitu služeb a kvalitu života.

Největší důraz je kladen na kvalitu leteckého spojení. Amsterdam bude v budoucnu omezen počtem ATM, proto letiště hodlá zvyšovat počet cestujících užíváním větších letadel. V rámci kvality života se letiště plánuje zaměřovat na snížení emisí CO<sub>2</sub> na nulovou úroveň do roku 2030. U služeb bude letiště upřednostňovat kvalitu nad kvantitou implementací nejnovějších technologií.

Dle Andreje Grupkovic a dalších diskutujících [20] těží letiště oproti jiným leteckým uzlům, jako je Heathrow nebo Paris CDG, ze své celistvosti - letiště je relativně dobré pro přestupy. Je založeno na konceptu jednoho terminálu, a díky tomu je pro cestující méně stresující, vyžaduje méně pohybů, a tím vzniká menší časová náročnost při přestupu. Velkou výhodou je také báze leteckých společností Air France a KLM, které díky velké flotile a výběru letiště Amsterdam jako uzlu zajišťují velký příliv cestujících. Kromě zmíněných aerolinek si Amsterdam jako svůj evropský Hub zvolila také aerolinka Delta airlines, která je největší přepravní společností z pohledu přepravovaných osob. Lokalita Amsterdamu také velmi pomáhá k zajištění stálého přílivu cestujících. Amsterdam se totiž nachází ve velmi urbanizované oblasti Beneluxu. Kvalitní spojení na letiště je zajištěno hustým pokrytím železniční sítí.

#### **4.3. Letiště Londýn Heathrow**

Letiště Heathrow v roce 2019 vykázalo 0,3% růst z pohledu přímých spojení. Během uplynulých deseti let však zaznamenalo pokles z druhé na čtvrtou pozici, hlavně z důvodu své omezené kapacity. [15]

Aby si letiště Heathrow zachovalo svůj Hub status, buduje 3. ranvej, která umožní letišti zvýšit mezinárodní spojení, zdvojnásobit kapacitu nákladní dopravy a podpořit rozvoj ekonomiky. Podle Virgin Atlantic [21] se tak má pro pasažéry díky ranveji otevřít nové spojení do 84 nových destinací. Dle statistik je přibližně 75 % všech dálkových linek z Velké Británie uskutečněno právě z Heathrow, můžeme jej tedy považovat za interkontinentální letiště spojující Velkou Británii se světem. Londýn očekává velký nárůst přepravy pasažérů střední třídy, zdvojnásobení kapacity letů mezi Londýnem a Afrikou a kromě Afriky očekává také nárůst cestujících ze státu ASEAN. Londýn plánuje být spojením mezi novými vzrůstajícími ekonomickými regiony. [9]

#### **4.4. Letiště Charles de Gaulle v Paříži (CDG)**

Letiště CDG nabízí spojení do 328 destinací. Z pohledu konektivity se řadí na 3. místo a 1. místo zaujímá z pohledu mezinárodní dopravy. [15]

Největším problémem na letišti je čas pro přesun. Letiště si problém uvědomuje, a v důsledku toho zavedlo mnoho inovací, například snížilo čas pro přesun od terminálu k letištní bráně z průměrných 13 minut (2018) na 8 minut. Tok přestupujících cestujících dosáhl 98%, což přibližuje zařazení letiště mezi nejlepší mezinárodní letiště. Zavedení systému rychlých checkpointů pro rychlé odbavení (80 systémů PARAFE<sup>2</sup> na konci roku 2019) zrychlilo kontrolu cestujících na 22 sekund namísto jedné minuty. Pro zvýšení pohodlí cestujících se letiště snaží o zařazení k tichým letišťům. Komfort cestujících zvyšuje systém sledování zavazadla v reálném čase na bázi systému RFID. Průměrně stráví cestující na letišti 2 hodiny, které může využít k nákupu módních doplňků luxusních francouzských značek nebo k ochutnávání gastronomických specialit špičkových šéfkuchařů.

Paříž se pokouší o „jednotřešňí koncept“ - propojení terminálů pod jednou střechou a vytvoření velké plochy o rozměru 77 500 m<sup>2</sup> (propojení terminálu 2A a 2C v roce 2012, finalizace spojení terminálu 2B-2D). Dále dochází k nárůstu počtu linek o 34 nových destinací (co se týče Asie, vznikla zde nová linka do města Čching-tao, které je významným severočínským přístavem pro kontejnerovou dopravu).

Konektivě mezi letišťem samotným a centrem Paříže pomůže nový projekt uskutečněný mezi lety 2021-2025, který vytvoří novou silnici k terminálu 2 a 10 000 nových parkovacích míst. S průměrem 200 000 cestujících za den a 90 000 zaměstnanců vzniká problém dopravy cestujících mezi Paříží samotnou a letišťem. Tento problém by mělo vyřešit postavení CDG Express trati, která by měla umožnit přesun mezi letišťem a vlakovou stanicí Gare de l'Est za 20 minut. [23]

#### **4.5. Niche Hub**

Evropská niche Hubs jsou letiště umístěná na periferiích Evropy. Díky svému geografickému umístění se jejich konektivita zaměřuje hlavně na regiony, které se nacházejí mimo Evropu. Zaměřují se na interkontinentální lety do jednoho, popřípadě dvou regionů. Dle dat z roku 2017 můžeme jako příklad uvést letiště v Reykjavíku, kde 100 % letů mimo Evropu míří do Severní Ameriky. Stejně zaměření má Dublin se 79 %. Lisabon se díky své jihozápadní poloze specializuje na Afriku a Jižní Ameriku. Letiště v Bruselu se zaměřuje na Afriku s 59 %. I když se nenachází na periferii Evropy, zařazujeme ho do niche hubů, protože se ostře zaměřuje na africkou klientelu. [13]

---

2 Z francouzského Passage Automatisé Rapide Aux Frontières Extérieures, jedná se o checkpointy využívající rozpoznávání obličeje, jsou určeny pro cestující z EU + Islandu, Lichtenštejnska, Norska a Švýcarska

Z našeho pohledu je nejzajímavější letiště Helsinky-Vantaa (dále jen “letiště Helsinky”). Odkázal bych na tabulku č. 3, kde je vidět, že 74 % letů míří do oblasti východní Asie. Letiště Helsinky se nachází na severovýchodě Evropy a snaží se rozšiřovat lety hlavně do Číny a Japonska. Dle plánů se chtělo letiště během léta pokusit o 53 letů týdně do Číny (9 destinací) a 45 letů týdně do Japonska (5 destinací). Dle statistik využilo přestupu v Helsinkách 16,7 % pasažérů. Letiště spojuje hlavně Švédsko a Německo s Čínou či Japonskem. Těží hlavně ze své polohy, neboť 1 644 000 pasažérů přestupuje z již zmiňovaného Švédska, dále s meziročním nárůstem 15,2 % získalo 594 000 přestupujících pasažérů na ruských linkách a zmínil bych také nárůst 9,4 % na celkem 323 000 u pasažérů z estonských linek. [13]

	Africa	Asia Pacific	Latin America	Middle East	North America
Helsinki	0%	<b>74%</b>	0%	11%	16%
Reykjavik	0%	0%	0%	0%	<b>100%</b>
Dublin	4%	0%	0%	17%	<b>79%</b>
Moscow SVO	7%	<b>69%</b>	4%	11%	9%
Lisbon	<b>40%</b>	2%	<b>35%</b>	5%	19%
Brussels	<b>59%</b>	7%	9%	9%	16%

Note: yellow shading indicates more than 10%; bold indicates more than one third  
Source: CAPA - Centre for Aviation, OAG

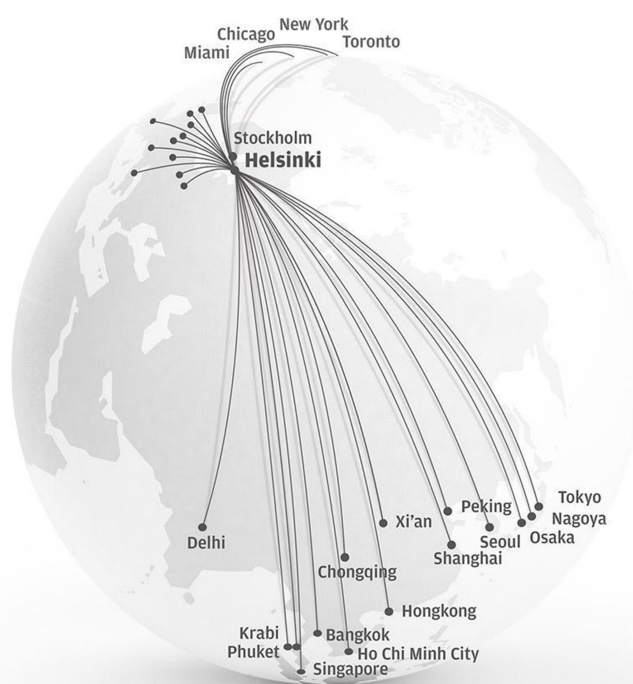
Tabulka č.3: Procentuální rozložení mimoevropských destinací z evropských leteckých niche uzlů [13]

## 5. HLEDÁNÍ PARALEL S LETIŠTĚM VÁCLAVA HAVLA

V této části si zkusíme popsat okolní letiště, které mají podobnou strukturu a strategii jako Letiště Praha. Pokusíme se rozebrat budoucí vizi těchto paralel, jaké mají plány pro rozvoj a jak se snaží jednotlivá letiště přilákat cestující.

### 5.1. Mezinárodní letiště Helsinky-Vantaa

Aerolinky Finnair, které mají domovské letiště v Helsinkách, obsluhují v dnešní době 15 důležitých asijských měst, která umožňují asijským cestovatelům být v kontaktu s více než 80 evropskými destinacemi. Letiště Helsinky se snaží navrhnout přestupy tak, aby vyhovovaly především obchodní klientele. Letiště se dále snaží upoutat pozornost cestujících tím, že nabízí nejrychlejší severní cestu, která spojuje Evropu s Asií. Z obrázku 5 lze také zpozorovat, že se Helsinky snaží prezentovat jako uzel mezi severovýchodní Amerikou a oblastí východní Asie. [24]

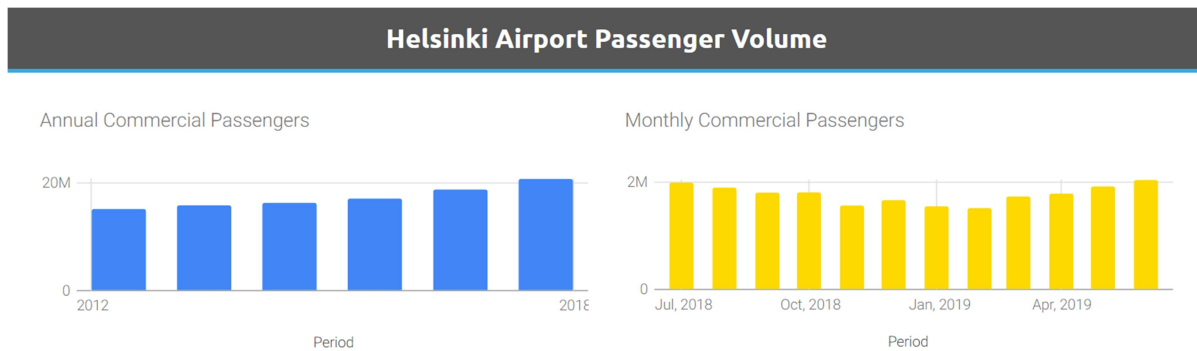


Obrázek 5: Přímá dálková spojení z Helsinek [24]

Poukázal bych na obrázek č. 6, kde můžeme vidět, že rozložení cestujících je v období červenec 2018 - červen 2019 velmi rovnoměrné, letiště si udržuje relativně vysoký počet cestujících i v slabších



měsících jako je leden nebo únor. Z toho usuzuji, že většina linek mířících do Asie jsou linky celoroční. [25]

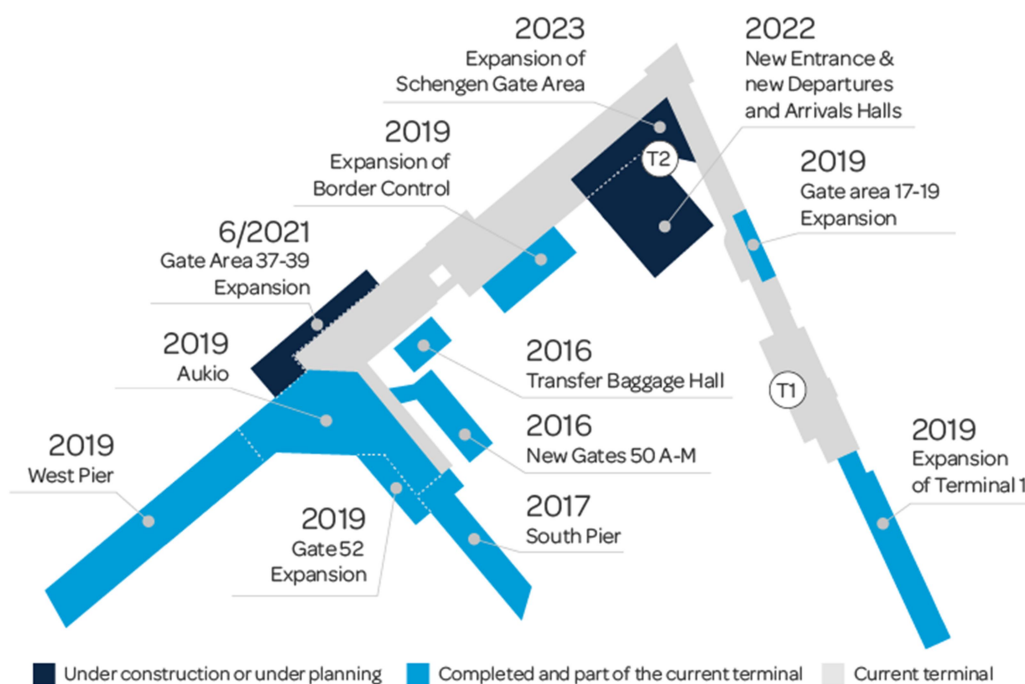


*Obr. 6: Objem cestujících na letišti Helsinky [25]*

S tím přicházejí i rostoucí investice, rozvoj letiště není brán na lehkou váhu a jsou plánovány investice za více než 30 miliard EUR pro jeho další rozvoj a zvýšení kapacity na 30 milionů cestujících za rok. Pro zajímavost, v plánu Letiště Praha je docílit v roce 2035 také počtu 30 milionů pasažérů, na to se ale podíváme v další části. Pro dosažení tohoto milníku je třeba zvýšit přepravní kapacitu.

Kroky vedoucí ke zvýšení kapacity:

- zvětšení terminálového prostoru o 45% (z 103 000 m<sup>2</sup> na 250 000m<sup>2</sup>)
- přidání dvojnásobku nástupních mostů pro širokotrupá letadla (z 8 na 16), ale také pro úzkotrupá
- zvýšení prostoru pro odbavení zavazadel (proběhnuší v roce 2019) a kapacity celní kontroly o 50% [26]



Obrázek 7: Plán investic na Letišti Helsinky [26]

Cílem všech těchto opatření je snížení doby přestupu na letišti. Aby se dosáhlo těchto výsledků, bude přestup probíhat jen v jedné budově, jak můžeme vidět na obrázku výše. Helsinky se prezentují jako letiště s velmi jednoduchým a přehledným přestupem. Expanze letiště je rozdělena na jednotlivé etapy. Rozvoj letiště probíhá zvětšováním již stávající budovy. Finská vláda, která je vlastníkem, nebere rozvoj letiště na lehkou váhu a podpořila jeho rozvoj půjčkou ve výši 200 milionů EUR. S příchodem cestujících z dálkových destinací vzrůstá poptávka po evropských destinacích. Díky tomu se letiště v Helsinkách zařadilo jako nejlepší letiště, co se týče provázanosti s Evropou. Dle statistik letiště, letiště zprostředkovává 100 000 přímých i nepřímých pracovních pozic, čímž tvoří kolem 3.2% finského domácího produktu. Podle rozvojového programu letiště má vzniknout 5 000 nových stálých pracovních pozic. [27]

Dle Sundelina, ředitele letiště Helsinky [26], je letiště Helsinky důležitým uzlem, co se týče letištního provozu v Severní Evropě.

Sázka na Asii se Helsinkám vyplatila. S narůstající střední třídou v Asii a jiných rozvinutých trzích a zvýšením životního standardu, má nyní více asijských turistů možnost cestovat. Helsinky svoji strategii potvrzují v nárůstu nejvíce přímých spojení mezi Asií a Evropou. Letiště také investovalo do rozšíření zákaznické podpory pro čínské cestující a nabídlo online platební metody, které jsou v Asii preferovány. Poté, co letiště Helsinky dosáhlo svého cíle, se nyní snaží zaměřovat na to, aby se pro asijské turisty stávalo též destinací cílovou, nikoli jen destinací přestupní. Podle průzkumu, až třetina cestujících, kteří si vybírají Helsinky jako přestupní destinaci, činí tak z důvodu efektivního fungujícího leteckého hubu. [29]

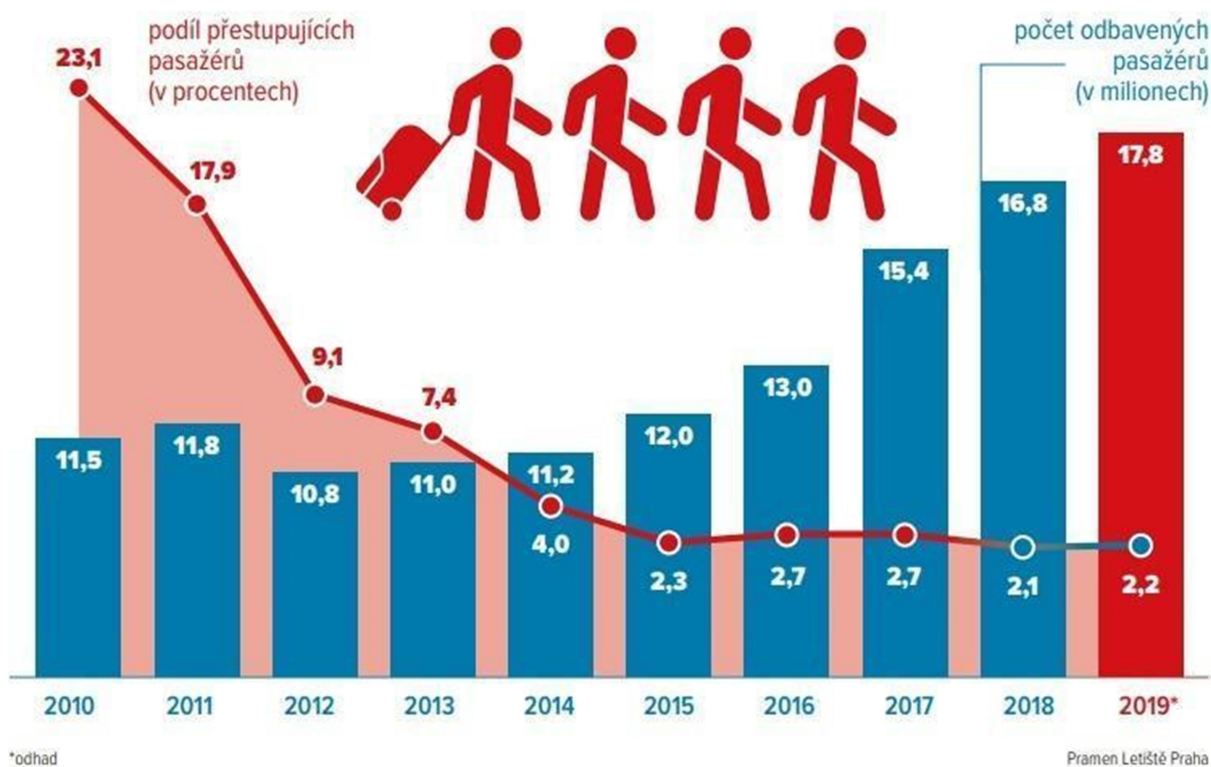
Z dat z Tabulky 4 je patrné, že 3 571 902 mezinárodních cestujících využívá letiště pro přestup, což je přes 16% z celkových cestujících a skoro 19% z mezinárodních cestujících. [30]

Co se týče počtu cestujících, Letiště Praha přepravilo v roce 2019 podobný počet cestujících jako Helsinky v roce 2016. Trend růstu přepravených cestujících je podobný jako v Praze. Pokud porovnáme data přestupujících pasažérů, můžeme si všimnout, že letiště mělo velký počet přestupujících cestujících v roce 2010, a to procentuálně ještě více než Helsinky. Na zajímavých hodnotách se drželo do roku 2013. Poté vidíme klesající trend až na úroveň 2,2 procenta, což ani v absolutních číslech s 391,6 tisíci cestujícími nemůžeme řadit Prahu jako přestupní uzel. Data z Helsinek však ukazují opak, vidíme zde vzrůstající trend přestupujících pasažérů jak v procentech, tak v absolutních číslech, kde od roku 2014 vzrostl počet přestupujících o 69%. [30, 31]

rok	cestující na mezinárodních letech	z toho přestupující	% podíl
2014	13 441 715	2 112 397	15.7152
2015	13 830 542	2 152 773	15.5654
2016	14 504 542	2 167 418	14.943
2017	16 160 932	2 549 025	15.7728
2018	17 893 649	3 116 423	17.4164
2019	18 931 303	3 571 902	18.8677

Tabulka 4: Počet odbavených a přestupujících cestujících na mezinárodních letech mezi lety 2014 a 2019, sestavil autor [30]

## Cestující na Letišti Praha



Obrázek 8: Procentuální podíl přestupujících pasažerů od roku 2010 do roku 2019 [31]

### 5.2. Mezinárodní letiště ve Vídni

Letiště obsahuje 3 terminály, pro cestující slouží 2 vzletové dráhy. Vlakovým spojením do centra se cestující dostane za 16 minut. Ve Vídni dochází ke strmému nárůstu cestujících. V roce 2019 dosáhlo letiště výrazného růstu, a to 17,1% oproti předchozímu roku 2018. Celkový počet cestujících za rok byl 31 662 189. Letiště nabídlo spojení do 217 destinací nacházejících se v celkem 68 zemích. Podobného čísla by chtělo dosáhnout Letiště Praha v roce 2035 díky plánovaným investicím. Stejně jako Letiště Praha, plánuje i letiště ve Vídni vybudovat novou přistávací dráhu. Aktuálně je letištní ranvej na plné kapacitě, proto se rozhodlo letiště postavit novou ranvej, pod označením 11R/29L. Nyní jsou v provozu 2 dráhy, které se navzájem kříží, což snižuje i efektivnost využití ranvejí o 20%. Z pohledu evropského provozu je letiště Vídeň aktuálně považováno za uzel centrální Evropy. Vídeň si také díky své poloze zvolilo mnoho mezinárodních společností (celkem 1 200 společností), které mají ve Vídni svoji pobočku a považují Vídeň jako vstupní bránu do východní Evropy. Letiště hraje velmi důležitou úlohu při výběru odletové destinace pro obyvatele Jižní Moravy, kteří často upřednostňují odlet z Vídně místo odletu z Prahy, a to především z důvodu většího komfortu a lepší dopravní dostupnosti. Dvojciferného nárůstu dosáhlo díky zprovoznění nových dálkových letů, a s tím souvisejícím vznikem nových letových konexí, jež ovlivnily počet přestupujících cestujících.

Počet přestupujících pasažérů za rok 2019 byl 7 189 864. Oproti minulému roku došlo k růstu o 7,6%. Z absolutního počtu cestujících tvoří počet přestupujících 22,7%. Letiště Praha, viz. z obrázků výše, mělo v roce 2019 pouze 2,2 procenta. Nárůst cestujících na dálném východě byl 13,7%, kde hlavní destinací byl Bangkok se 178 010 cestujícími. Za Bangkokem následoval Taipei s 131 829 a Tokio se 108 814 pasažéry. [32]

Pro zajímavost, tyto TOP 3 destinace na Dálném východě nejsou obsluhovány Letištěm Praha.

### 5.3. Letiště Frédéric Chopina ve Varšavě

Z Obrázku 9 můžeme vidět, že letiště zvolilo velice zajímavé destinace v Asii. Kromě žádaných a výhradně turistických destinací nabízí Varšava zajímavé přímé linky, z cílových destinací můžeme zmínit Tokio, Soul, Peking, Nové Dillí, Bombaj a Singapur. Tyto linky jsou asijskými uzly a nabízí velmi dobré spojení s okolními destinacemi. Navíc se většina linek nachází na seznamu neobsložených linek, s kterými by chtělo Letiště Praha do budoucna spolupracovat. Z nich můžeme zmínit například linky do Pekingu a Tokia, které obsazují první příčky na seznamu neobsložených linek. [33]



Obrázek 9: Mapa destinací Letiště Varšava k 20. 3. 2020 [33]

V roce 2019 s růstem 6,2% odbavilo letiště rekordní počet cestujících a to 18 860 000, procentuální růst počtu cestujících je velmi dynamický a v historii dokázalo letiště vykázat i dvouciferný nárůst počtu cestujících. [34]

Poláci počítají s vybudováním letiště jako přestupní křižovatkou, která bude navazovat na budoucí rozvinutou železniční síť. Mělo by dojít k propojení 120 měst, které by měly mít dosah z nového letiště za 2-2,5 h. Varšava plánuje vybudováním nového letiště dosáhnout kapacity 100 milionů

cestujících. Podle konzervativních výpočtů bude letiště v rámci první etapy výstavby nového letiště se dvěma přistávacími drahami schopno pojmout 45 milionů cestujících. Očekávají, že nové letiště bude součástí uzlu mezi západní a střední Asií a mělo by být také přestupním bodem pro lety z/do Severní Ameriky. S vybudováním nového letiště by mělo být vytvořeno téměř 150 000 pracovních míst, včetně 37 tisíc v bezprostřední blízkosti letiště. Očekává se, že příspěvek do státního rozpočtu bude nejméně 2,4 miliardy PLN a dalších 4.7 miliardy se získá díky nárůstu hrubého domácího produktu. [35]

Nepřímé lety, které využili pasažéři s přestupem na varšavských trasách v roce 2018, ukazují velmi zajímavý fakt. Všechny neobsloužené linky míří do Asie a 9/10 linek míří na Dálný východ. [36]

V porovnání s Tabulkou 5, tak můžeme vidět, že se zde překrývá několik destinací jako je Bangkok, Denpasar Bali či Hongkong. [37]

Destination	Number of passengers travelling to/from Warsaw (WAW) indirectly in 2018
Bangkok (BKK)	76 000
Hanoi (HAN)	52 000
Shanghai (PVG)	33 000
Hong Kong (HKG)	29 000
Guangzhou (CAN)	17 000
Phuket (HKT)	17 000
Ho Chi Minh (SGN)	16 000
Male (MLE)	16 000
Denpasar Bali (DPS)	15 000
Taipei	14 000

*Tabulka 5: Nejvíce žádané destinace neobsluhované přímými linkami z/do Varšavy v roce 2018 [36]*

#### ✓ TOP LONG-HAUL UNSERVED ROUTES (2019)

DESTINATION	AIRPORT CODE	EXISTING ROUTE POTENCIAL - one way pax
BEIJING	PEK	43,300
TOKYO	NRT+HND	35,100
BANGKOK	BKK	31,200
HONG KONG	HKG	26,500
LOS ANGELES	LAX	24,900
DELHI	DEL	19,100
MIAMI	MIA	18,700
SAN FRANCISCO	SFO	17,600
COLOMBO	CMB	16,800
DENPASAR BALI	DPS	15,400

Tabulka 6: Nejvíce žádané destinace neobsluhované přímými linkami z/do Prahy v roce 2019 [37]

#### 5.4. Letiště Ference Liszta Budapešť

Letiště Budapešť zažilo velký nárůst v roce 2015 a 2016, kdy dosáhlo více než 11 milionů cestujících. V roce 2016 zahájilo svůj pětiletý rozvojový program BUD 2020. Podle plánu BUD 2020 letiště hodlá investovat z vlastních zdrojů do rozvoje kolem 160 milionů EUR. Tento projekt zahrnuje vybudování 225 m dlouhého pilíře, který vytvoří navíc 10 000 m<sup>2</sup> plochy u Terminálu 2 pro nové letištní brány. Letiště dále investuje do zvýšení kapacity pro odbavování zavazadel, která by měla vzrůst o 50%, výstavbou nové haly o velikosti 2 000 m<sup>2</sup>. Spojení s městem je zajištěno autobusovou přepravou, která dále vyžaduje přestup na metro. Do roku 2024 letiště plánuje investovat dalších 800 milionů EUR, které mají sloužit k modernizaci letištní infrastruktury, která přinese více služeb pro cestující a business partnery. Letiště díky svému best practice drží již 6 let za sebou Skytrax Award za Nejlepší východní letiště Evropy. [38]



V roce 2019 přepravilo letiště 16,2 milionů cestujících. V září 2019 se otevřelo za 50 milionů EUR cargo city, které na ploše 21 200 m<sup>2</sup> slouží pro nákladní leteckou přepravu a také jako cargo brána pro střední a východní Evropu. Dochází také k rozšíření parkovacích míst zbudováním nového parkovacího zařízení, které nabídne parkovací stání pro 2 500 aut. [38]

Budapešť se nyní snaží zaměřovat na čínskou klientelu. Zvyšuje konektivitu mezi Budapeští a Čínou vznikem nových leteckých linek (do Čcheng-tu a Si-anu). Po otevření těchto linek bude mít Maďarsko 6 přímých linek do Číny. „Letiště se chlubí tím, že z Budapešti nabízí čínští dopravci o 35 % více míst než z Prahy.“ [39]

## 6. MOŽNOSTI A PODMÍNKY ROZVOJE – VÝHLED 2040

### 6.1 Výhled v rámci Evropy

V rámci Evropského rozvoje očekává Eurocontrol [40] růst letecké dopravy v Evropě o 2 procenta ročně, a to až do roku 2040. Růst by měl být rychlejší mezi lety 2018 a 2030 (výkaz 2018, 2019 odpovídal tomuto trendu) než mezi lety 2030 a 2040. Na tomto růstu by se měly podílet především lety mimo Evropu.

Pokud se podíváme na jednotlivé státy, můžeme si na obrázku povšimnout, že růst by měl být výraznější ve východní části Evropy než v Evropě západní. Očekává se, že růst leteckého provozu bude limitován zejména kapacitou letišť. Očekává se, že přibližně 1,5 milionu letů (8 % poptávky) nebude uskutečněno. Tyto lety by měly odpovídat přibližně 160 milionům cestujících, kteří nebudou moci létat. Mezi lety 2025 a 2040 budou širokotrupá letadla čím dál větší součástí letů na střední a dlouhé vzdálenosti. [40]

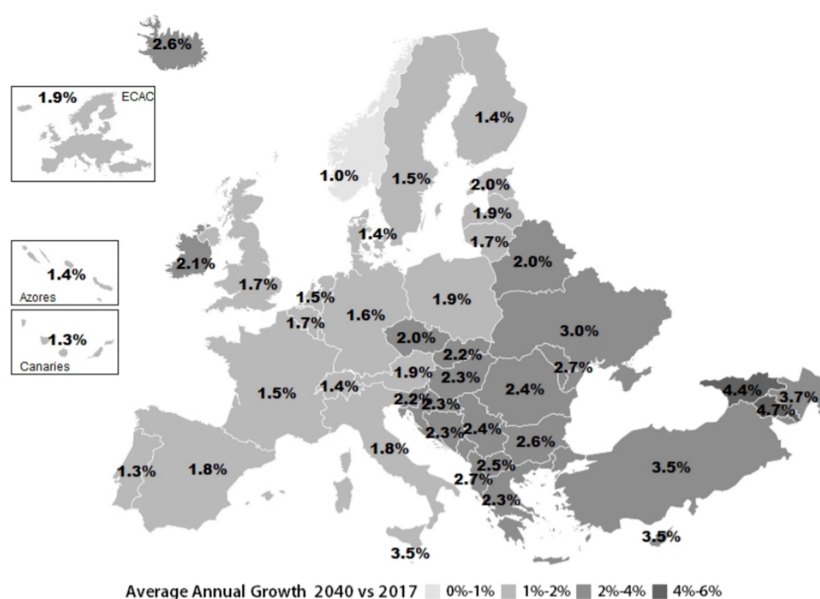


Figure 2 / Growth forecast to 2040 (IFR movements) in Regulation and Growth shows differences between Western and Eastern rates (the same is true in other scenarios).

Obrázek 10: Mapa meziroročního vzrůstu letecké dopravy v jednotlivých státech EU do r.2040 [40]

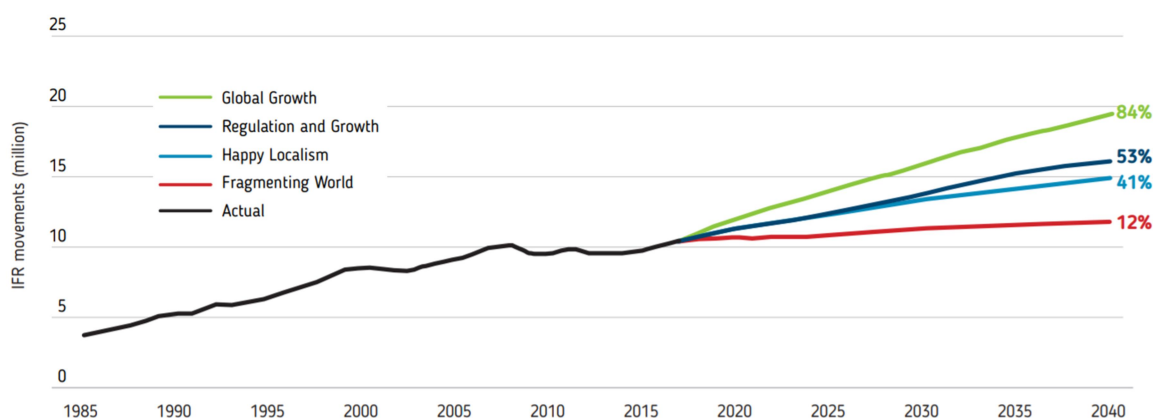
Nabízí se zde 4 scénáře jak by se mělo rozvíjet letectví do roku 2035 [40]

1. Mezinárodní růst – Varianta se silným ekonomickým růstem, kdy celý svět bude globalizován a pomocí nových technologií překoná problémy spojené s životním prostředím.

2. Růst s regulací – mírný růst, který bude pomocí regulací brát větší ohled na životní prostředí. Tuto variantu považuje výzkum za nejpravděpodobnější. Při dalším rozboru se bude brát v potaz zejména tento scénář.

3. Růst fragmentovaného světa – s přibývajícím napětím mezi regiony, bude docházet k vyššímu zabezpečení, ke zvýšení ceny paliv, ke snížení obchodní integrace. Nepřímé ovlivnění slabších ekonomik.

4. Scenář „Šťastného Lokalizmu“ – Evropskou unii potká velký šok a nátlak na nákladové položky, a to se projeví výrazným zpřísněním ekologických regulací. Evropská unie se začne uzavírat a více se bude soustředit na lokální trh. Bude probíhat více provozu point-to-point mezi Evropou samotnou.



**Figure 53 /**  
Expected IFR movements in Europe in the four scenarios by 2040.

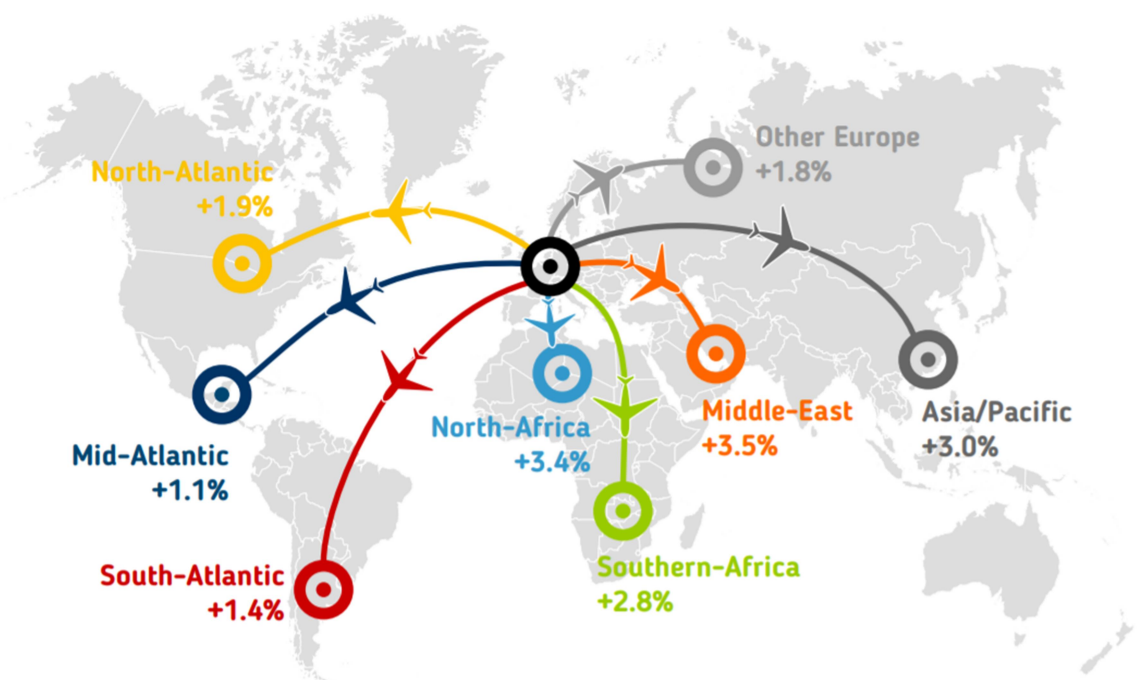
*Obrázek 11: Scénáře očekávaného vývoje IFR pohybů po Evropě do roku 2040 [40]*

Uvnitř Evropy bude mít velký vliv cestování na kratší vzdálenosti, kdy mezi městy budou hrát důležitou roli vysokorychlostní vlaky. Tyto vlaky mohou nabídnout alternativu na trasy s délkou mezi 400 a 800 km.

Na obrázku můžeme vidět výhled ročního růstu mezi interkontinentálními lety mezi Evropou a světem, kde se očekávají nejvyšší meziroční nárůsty v Africe a Asii a kde se hodnoty pohybují kolem 3 % a více, oproti letům přes Atlantik, kde se očekává růst pouze do 2 % ročně. [40]

Dle dlouhodobého rozvoje můžeme pozorovat, že hlavní proudy nárůstu cestujících budou pocházet z Afriky a Asie. Z obchodního hlediska je výhodnější se zaměřit na asijskou klientelu, se kterou má Česká republika silnější obchodní vazby. Z pohledu neuskutečněných letů z Letiště Praha, je patrné, že 7 z 10 destinací míří právě do Asie. [37]

Na mapě níže můžeme pozorovat, kolik letů může být ztraceno jen kvůli přebytečné poptávce v různých zemích. Podle této mapy bychom mohli vybudovat infrastrukturu, která by mohla pomoci přesunout nedokončené lety z Německa do Česka. [40]



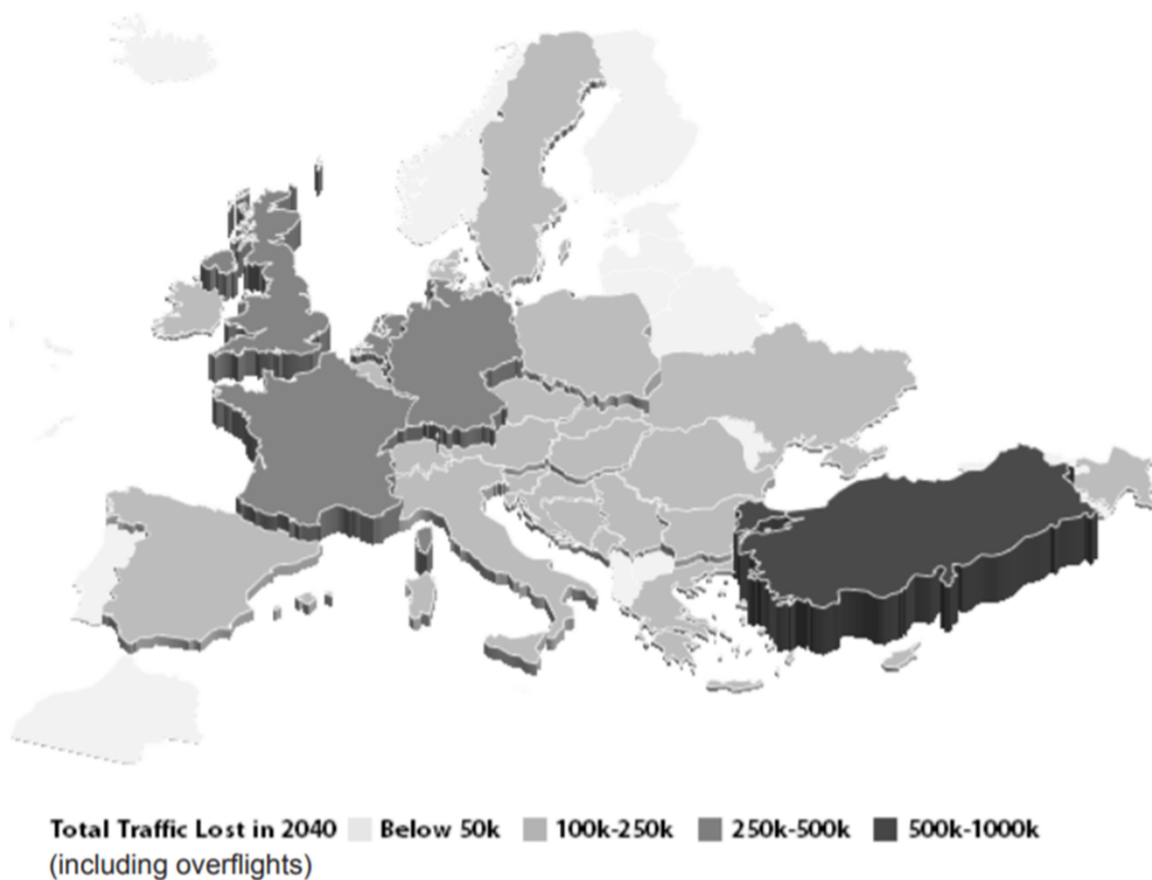
**Figure 25 /**  
Average Annual Growth rates on main flows from Europe  
in 2040 (vs. 2017) - Regulation and Growth Scenario.

*Obrázek 12: Scénář průměrného meziročního růstu na letech z Evropy do roku 2040 [40]*

Turecko očekává, že z důvodu nadměrné kapacity nebude do roku 2040 uskutečněno půl milionu letů. V Německu, Francii a Velké Británii se očekává více než 300 tisíc neuskutečněných letů. Tyto potíže jsou způsobené hlavně přetížením leteckých hubů v hlavních sezónách a takzvaných peak time, kdy dochází k nadměrné poptávce a nedostatečným počtům slotů na letišti. Poptávka

po neuskutečněných letech bude hlavně v rámci interkontinentálních letů, neboť pokrytí leteckou sítí je velmi husté a již z regionálních hubů se dá dostat relativně kamkoliv po Evropě. Aby se zamezilo vzniku neuskutečněných letů, nastává zde nová šance pro regionální lety, které by mohly částečně pokrýt neuspokojenou poptávku. [40]

Jen pro zajímavost, v Česku se dle předsedy představenstva Letiště Praha Václava Řehoře [9] při plánování slotů na léto 2020 odmítlo z důvodu nedostatečné kapacity 10% letů, které mohly být obslouženy.



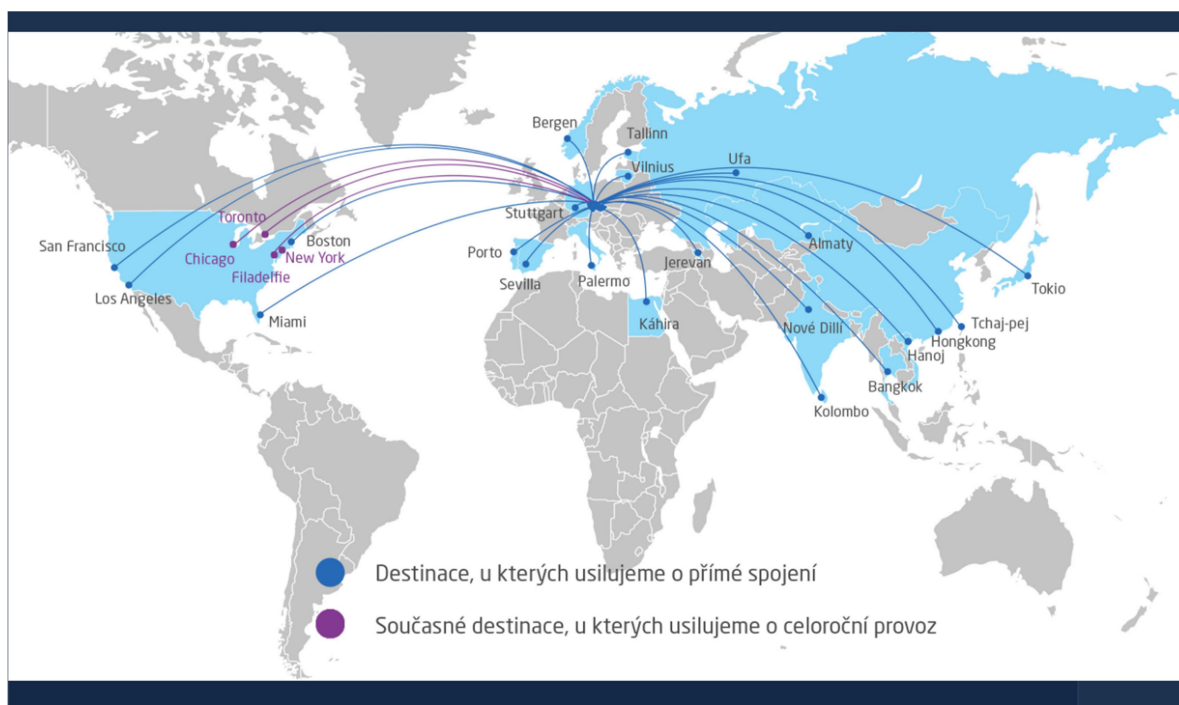
**Figure 29 /**  
*Demand excess for total flights*  
*(Regulation and Growth, 2040).*

Obrázek 13: Mapa neuskutečněných letů v rámci Evropy v jednotlivých státech do roku 2040 [40]

V minulosti operovali na dálkových letech mezi Evropou a Asií pouze klasičtí dopravci. Doba se ale začíná postupně měnit a dochází k nástupu nízkonákladových dopravců. Můžeme zmínit asijské aerolinky Scoot či AirAsia X. Z pohledu komfortu cestování nám tedy přibude další letecká třída. I přes předchozí pokusy o nízkonákladové dálkové lety, by tento model podnikání mohl fungovat za určitých okolností. Plánem je vydání nových letounů a rozvoj efektivity. Bude zde pokus o navýšení příjmů z jiných odvětví, jako je letecká nákladní doprava nebo z vedlejších příjmů. V dnešní době už můžeme vidět letadla, která dokáží na dálkových letech generovat zisk (Boeing 787 na transatlantických linkách). Dle analýzy příjmů budou mít tyto lety šanci, pokud dojde kromě úspor na nákladech na posádku ke snížení leteckých poplatků (jako příklad můžeme uvést letiště v Manchesteru, které je připraveno nabídnout iniciativu u nových leteckých linek za účelem podpory rozvoje). Velkou výhodou v tomto sektoru mají evropské nízkonákladové společnosti, které mohou těžit z husté sítě letů na krátkou vzdálenost. Užití nových letadel (např. Boeing 787-8) a vysoké obsazení linek umožní vytvoření dalších point-to-point možností cestování. [41]

## 6.2. Podmínky a rozvoj na Letišti Praha

Na Obrázku 14 níže můžeme vidět destinace, o které Letiště Praha usiluje. Z pohledu dálkových letů, které nás zajímají, můžeme spatřit několik destinací, které se vyskytují v tabulce 37 výše. Je zde obsaženo 8 z 10 linek, které plánuje Letiště Praha obsadit během víze rozvoje Letiště Praha. Zajímavostí je, že 5 ze 7 linek míří do Asie. Samo letiště uvádí: "Usilujeme o rozšíření počtu dálkových spojení do Asie a Severní Ameriky".[42] Z čehož můžeme usoudit, že se letiště Praha snaží usilovat o své globální povědomí. [37, 42]



Obrázek 14: Mapa destinací u kterých Letiště Praha usiluje o spojení nebo celoroční provoz [42]

Pokud se budeme bavit o infrastruktuře, budoucí výhled Letiště Praha je takový, že podle Ing. Jiřího Krause (místopředsedy představenstva Letiště Praha), bude nárůst počtu cestujících vysoký a do budoucna počítá s expanzí na 30 milionů pasažerů ročně. Součástí tohoto plánu je vybudování 3 100 m dlouhé paralelní dráhy, která podle studie EIA zvýší počet cestujících na 21 milionů (viz. Obrázek 15). Praha je jedinou vstupní branou pro dálkové lety do ČR, protože regionální letiště jako Brno, Ostrava, Pardubice nebo České Budějovice zejí prázdnotou. Mělo by se začít stavět v roce 2025 a v roce 2028 by dráha měla být hotová. Za zmínku stojí fakt, že v roce 2019 odvedlo letiště do rozpočtu 6 miliard korun. [43]

Z důvodu zvýšení kapacity si Letiště Praha uvědomuje nutnost investic také do zvětšení svého areálu nákupem okolních pozemků, čímž dojde ke zvýšení hodnoty letiště a možnosti dále zde rozvíjet svoji infrastrukturu. [44]

Při rozvoji letiště dojde k nárůstu cestujících v silniční dopravě a bude třeba výstavba železniční tratě, která bude spojoval centrum Prahy s letištěm. Budoucí plán nám ukazuje, že by na železniční trase mezi Prahou a Kladnem měla být odbočka, která by zkrátila dobu cestování mezi letištěm a centrem města na 30 minut místo 45 minut použitím silniční dopravy. [9]

Dle dlouhodobého rozvoje, kromě postavení železničního spojení a paralelní dráhy, je třeba také zvýšit samotnou kapacitu letiště. Je potřeba vystavět minimálně 2 parkovací domy, protože již nyní dochází k přeplněnosti stávajících parkovacích prostor. Dále bude nutností zvýšit ubytovací prostory výstavbou nových hotelů. S nárůstem dálkových letů vzroste potřeba zefektivnit odbavovací procesy na Terminálu 1, kde při zpoždění letů může docházet i k hodinovému zpoždění. [9]

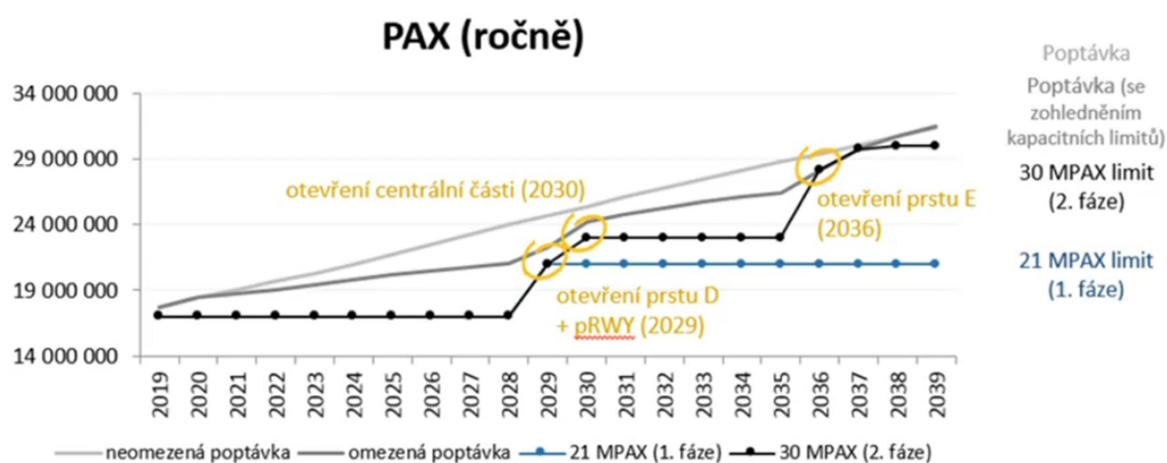
Zvýšení kapacity by mělo být dále provedeno zcentralizováním bezpečnostních kontrol na Terminálu 1.



Rozvoj letiště bude dle obrázku rozdělen na 3 etapy:

1. ETAPA – v této etapě se předpokládá zvýšení na 21 mil. cestujících výstavbou prstu D a tím rozšíření kapacity pro stání o 9, alternativně o 5 pro dálkové lety.
2. ETAPA – na hodnotu 23 mil. cestujících se dosáhne centralizací bezpečnostní kontroly.
3. ETAPA – počítá s výstavbou nového prstu E a do roku 2039 nárůstu kapacity na 30 mil. cestujících. [9]

## Dlouhodobá prognóza poptávky a kapacity LP



5



Obrázek 15: Dlouhodobá prognóza poptávky a kapacity Letiště Praha [9]

### 6.3. Statistiky asijských návštěvníků

#### 6.3.1 Čína

Velmi dobrým příkladem marketingového rozboru byla studie organizace CzechTourism [45], vypracována v roce 2017, která rozebírala počty cestujících, kteří přicestovali z Jižní Koreje.

Praha měla donedávna několik leteckých spojů do Číny a Jižní Koreje, do Číny nabízela spojení do celkem 4 destinací. Dle evropských statistik nejvíce čínských turistů přicestovalo z 6 měst, která jsou uvedena v tabulce č. 7 níže.

Nejvíce Číňanů cestujících do Evropy pochází z následujících 6 měst	
1. Šanghaj	4. provincie Guandong
2. Peking	5. provincie Chegdu
3. Kanton Guanzhou	6. provincie Chongqing-Sichuan

*Tabulka 7: Seznam měst, odkud nejvíce Číňanů cestuje do Evropy [45]*

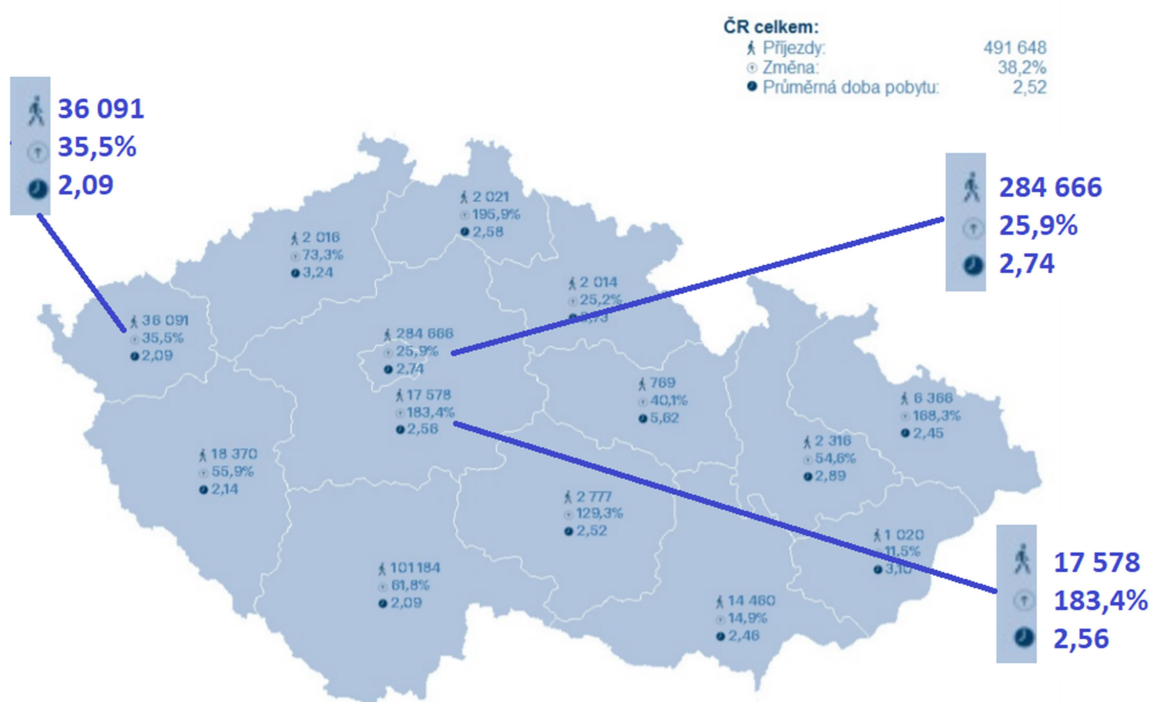
rok	počet přenocování	nárůst
2016	569 110	
2017	745 350	30,97%
2018	912 620	22,44%

*Tabulka 8: Příjezdový cestovní ruch -počet přenocování Číňanů v ČR sestavil autor [46]*

Otevřením nových linek můžeme pozorovat velmi dynamický nárůst cestujících na linkách mezi ČR a Čínou. Trend roste dvouciferným číslem a státní příspěvková organizace CzechTourism očekává, že čínská klientela bude postupně tvořit čím dál větší procento přijíždějících cestujících z pohledu rámcových čísel. Nárůst byl způsobený zvýšením zájmu čínských turistů o cesty do ČR, nikoli otevřením nových přímých linek, neboť linky do Pekingu, Šanghaje a Čcheng-tu mají spojení s ČR již od roku 2016 (respektive 2015 u spojení do Pekingu). [46]

Na Obrázku č. 16 můžeme pozorovat návštěvnost čínských turistů v jednotlivých krajích. Dále bych zdůraznil zajímavý fakt, a to, že návštěvnost Číňanů ve většině krajů je procentuálně vyšší, než byl celkový nárůst počtu cestujících. Z toho vyplývá, že se povědomí o České republice začíná šířit více i mimo Prahu a čínští turisté začínají více objevovat Středočeský a Plzeňský kraj.

## Mapa návštěvnosti v krajích



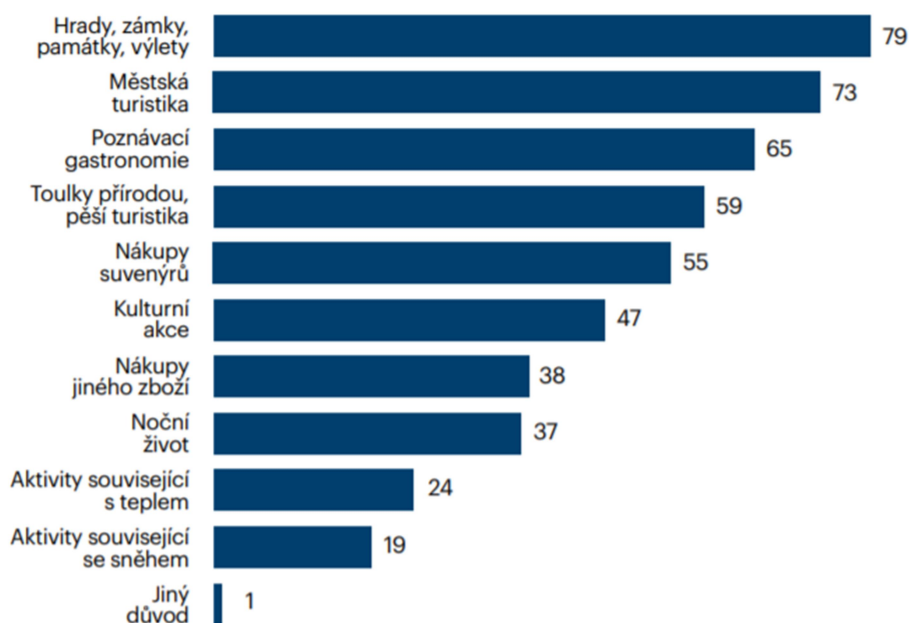
Obrázek 16: Mapa návštěvnosti Číňanů v krajích, sestavil autor [47]

Čína je pro nás potenciální trh s přibližně 1.35 miliardami obyvatel. Většina klientů, která přijede z Číny, je bonitní klientela (jsou to turisté hotelového typu, kteří vyhledávají ubytování kategorie 4\* a výše). Českou republiku nepovažují za destinaci, kterou si vybírají kvůli ceně, ale kvůli tomu, že tuto destinaci znají a ví, co od ní očekávat (97% Číňanů má ponětí o České republice a 87% cestujících zná Prahu). Číňané přijíždějí do Evropy za účelem se osvěžit a relaxovat. Je to pro ně únik od pracovního tempa a od přelidněných měst. Průměrně stráví v Evropě 6-10 dní. Průměrné výdaje za pobyt v ČR v roce 2015 dosahovaly částky 3 905 Kč na osobu a den, z toho 1 941 Kč bylo zaplaceno před cestou a 1 964 Kč během cesty. Číňané si rádi kupují turistické balíčky předem (ty tvoří až 80% tržního podílu). [47]

“Pokud Číňané cestují do Evropy, převážně volí kombinaci několika evropských zemí najednou. Mezi top 3 patří Francie, Rakousko a Německo. Nejvíce jezdí po západní Evropě, kterou spojí s návštěvou ČR jako jedinou zemí východního bloku. Návštěva ČR obvykle následuje po prohlídce Německa.” [47, str. 11]

Číňané berou návštěvu Evropy jako celek a Českou republiku vnímají víceméně jen jako krátkodobou destinaci v jejich itineráři. V Česku průměrně stráví každý čínský cestovatel 2.52 dní. Je to velmi limitující faktor a z dlouhodobého hlediska to nevypadá, že by se tento trend měl změnit. Českou republiku navštěvují hlavně v měsících červen až srpen, které tvoří 40% (v roce 2016) celkové roční návštěvnosti. Oblíbenou destinací v ČR je Praha (70% všech čínských turistů), dále pak Jihočeský kraj, Karlovarský kraj a Jihomoravský kraj. Většina turistů cestuje individuálně (56,5%). Číňané navštěvují Česko primárně díky památkám UNESCO. Velký důraz kladou na nákupy, které tvoří 28.7 % útraty. Z grafu níže si můžeme všimnout, že kromě památek a nákupů rádi poznávají i místní kuchyni, která je třetí preferovanou aktivitou v ČR. Pro čínské turisty je stále velkým problémem jazyková bariéra, tudíž by se Letiště Praha mělo zaměřit na propagaci ČR a vydávání propagačních materiálů po přiletu čínských turistů i v čínském jazyce. Pro čínské turisty jsou také neméně důležité osobní kontakty. [45]

**Graf 5.2 Preferované aktivity při návštěvě České republiky**



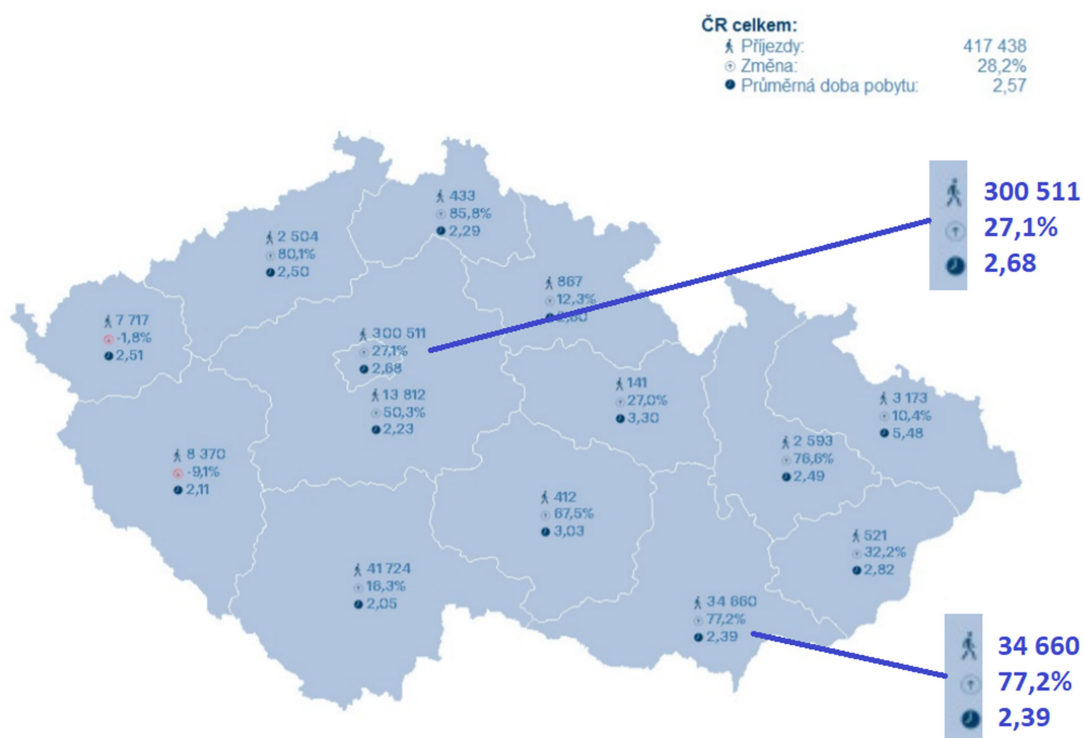
Zdroj: Monitoring zahraničních turistů; Institut Turismu; Stem/Mark

Obrázek 17: Graf preferovaných aktivit Číňanů v ČR [45]

### 6.3.2 KOREA

Korejci stráví v Česku průměrně podobný čas jako Číňané (v průměru 2.57 dne) a také jejich výdaje jsou velmi podobné jako u Číňanů (4 797 Kč). Korejci jsou oproti Číňanům velmi citliví na cenu, hledají například výhodné ubytování. Své cesty začínají již ve střední nebo východní Evropě. Kromě ceny láká ČR Korejce na památky UNESCO a české tradice. [48]

## Mapa návštěvnosti v krajích



Obrázek 18: Mapa návštěvnosti Korejců v krajích, sestavil autor [48]

Z tabulky č. 8 je patrné, že počet cestujících z Jižní Koreje a délka jejich přenocování v ČR se začíná stabilizovat. Počet přenocování se ustálil v letech 2017 a 2018 na hodnotách kolem 65 tisíc. [46]

rok	počet přenocování	nárůst
2016	521 890	
2017	653 840	25,28%
2018	653 930	0,01%

*Tabulka 8: Příjezdový cestovní ruch - počet přenocování Korejců v ČR, sestavil autor [46]*

Z pohledu linky Praha-Soul se obsazenost těchto spojů pohybuje na velmi dobrých hodnotách, neboť je linka velice populární. Kromě Prahy vnímají Korejci ČR jako velmi populární destinaci, zejména díky korejským filmům, které se zde natáčely. V souvislosti s ČR je napadnou zejména osobnosti jako V. Havel či F. Kafka, z produktů hlavně české pivo a české sklo. Lázně Korejce moc nepřitahují.

Korejští turisté si informace hledají dopředu na internetu. Velký čas věnují přípravě svého výletu. Jedním z důvodů, díky kterému se ČR dostala do povědomí Korejců, je film Milenci v Praze z roku 2004. "V poslední době je Česko destinací i řady jihokorejských investic (Koreanair, Hyundai, Nexxen, Doosan atd) a strategického partnerství (podepsaného vládou atd)." [48, str. 5]

Problém je však u Korejců, podobně jako u čínských turistů, jazyková bariéra, proto preferují služby cestovních kanceláří. [48]

Pro obchodní klientelu se nabízí možnost využití MICE – cestování za účelem businessu a zároveň poznávání kultury. Protože Korejci mají v ČR hodně investic, je snahou ukázat Českou republiku jako přátelskou a vstřícnou zemi pro plánování akcí. Pro dlouhodobé udržení korejské klientely je třeba, aby se Česká republika snažila nabídnout trendové služby. Korejský trh je velmi citlivý na marketing a real-time komunikace, je tedy třeba intenzivně udržovat korejský trh na vysokém standardu. Díky velkým investicím nám může korejská strana nabídnout velmi rychlou návratnost. [48]

### **6.3.3 Japonsko**

Pro Japonce je při výběru dovolené důležitá především celková cena výletu. Již velký dojem může udělat na Japonce atraktivita destinace, popřípadě atraktivní reklama. Japonci vyhledávají zajímavé kulturní a umělecké atrakce, dále rádi zkouší místní kuchyni. Potrpí si na pohodlí, dbají na rozvinutou

místní infrastrukturu a bezpečnost. Až 48% turistů cestuje na dovolenou za návštěvou památek. Lázeňství japonské turisty moc neláká. Překážkou pro jejich cestování do ČR je však již skutečnost, že do Česka z Japonska nevede žádný přímý let. Dalším důvodem, proč Česko tolik nenavštěvují, je nedostatek informací o České republice a jejích památkách. Je třeba se zacílit na japonskou klientelu v jejich domovině a ukázat potenciálním turistům krásy České republiky. Určité povědomí o ČR však u japonských turistů existuje, do Česka přijíždějí za památkami. Velkým lákadlem je také výhodná cena při strávené dovolené v Čechách. Dle průzkumu [49] se hodně zlepšil pohled Japonců na Česko po tom, co ho navštívili. Pro Česko tedy platí, že čím více Japonců přijede do Česka, tím lepší bude celkový obraz o České republice v Japonsku.

V tabulce, popisující počet přenocování japonských turistů, si můžeme všimnout nárůstu počtu turistů, a to i přesto, že mezi oběma státy nevede přímá letecká linka.

rok	počet přenocování	nárůst
2016	216 130	
2017	238 120	10,18%
2018	253 390	6,41%

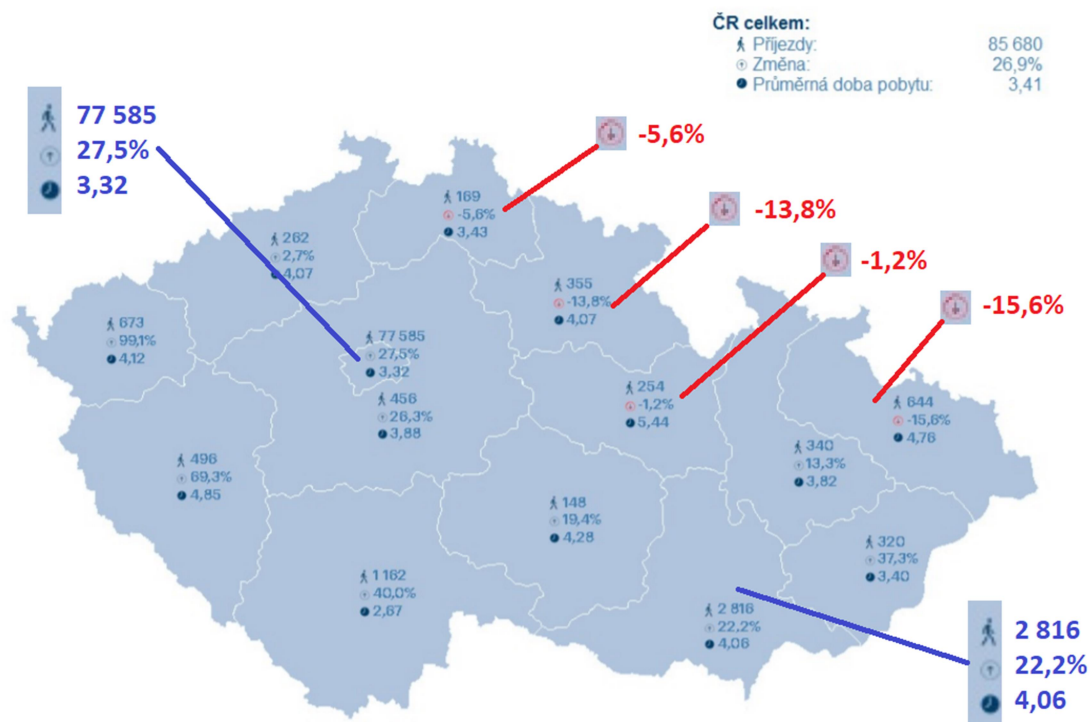
*Tabulka 9: Příjezdový cestovní ruch - počet přenocování Korejců v ČR, sestavil autor [46]*

#### **6.3.4 Indický turista**

V roce 2017 přijelo do České republiky 85 680 indických turistů, což je meziroční nárůst o skoro 27 %. Indičtí turisté stráví v Česku delší dobu, v průměru 3,41 dne. Českou republiku vnímají jako zemi s dobrou pověstí, 91 % Indů má povědomí o tom, kde se Česko nachází. Indický turista utrací méně než čínský nebo korejský, v průměru 4 045 Kč na osobu na den. Většinu peněz utratí za stravování (30,9 %) a nákup zboží (26,7 %). Hlavními zdrojovými městy pro ČR jsou města Bombai a Dillí, která tvoří 75 % přijíždějících turistů. Do Česka je lákají památky a architektura, hlavně pak v Praze. Lázeňství mezi indickými turisty není příliš vyhledávané. Dále indičtí turisté málo využívají služeb přes internet, služeb cestovních kanceláří taktéž využívají poskrovnu. Českou republiku navštěvují v kombinaci s návštěvou sousedních zemí (Německo, Rakousko,...). Cesty začínají Indům většinou v Rakousku, Německu nebo Spojeném království. Obvyklá sezóna je v průběhu května až července. Z obrázku č. 19 je patrné, že absolutní většina turistů míří jen do Prahy. Nemají tedy moc povědomí o tom, co se nachází v ostatních regionech ČR a v blízkosti Prahy. I když v posledních letech pozorujeme ve většině regionů meziroční nárůst turistů v desítkách procent, tak v absolutních

číslech se stále jedná o poměrně zanedbatelné číslo. Výjimkou je Jihomoravský kraj, kam přijelo téměř 3 tisíce turistů. V některých částech ČR však dochází dokonce i k výraznému propadu. [50]

## Mapa návštěvnosti v krajích



Obrázek 19: Mapa návštěvnosti indických turistů v krajích, sestavil autor [50]

Délka dovolené je v průměru 10-14 dní, na vzdálenou destinaci jako je Evropa utratí průměrně 69 tisíc Kč, medián je 41 000 Kč.

Aktuální trendy v oblasti ČR - Bleisure - jedná se o kombinaci obchodu a volného času. Vzrůstající trend, kdy se obchodní cestující snaží vynahradiť volný čas k poznání destinace, do které přijeli za účelem obchodu. Dále Millennials - Mladí cestovatelé v produktivním věku, vyhledávající zejména nevšední a autentické zážitky, jsou konstantně online. Go Back for more - Čím dál více Indů se vrací do již navštívených destinací, zejména v rámci Evropy a jihovýchodní Asie, a to s cílem poznat danou destinaci z jiného pohledu (pobyty v rodinách, jóga, exkluzivní resorty, omlazení, spa apod.). [50]

### 6.3.5 Závěr statistik asijských návštěvníků

Závěrem můžeme dodat, že asijské turisty, kteří přijedou do ČR, jsou ochotni utracet. Jedná se o vzdělanou část turistů, kteří již před příjezdem do ČR mají o České republice a Praze povědomí.



Mnoho turistů však stále pořádně neví, co se v Praze nabízí. Asijské turisté si plánují dovolenou po Česku jako část z celkové dovolené, která obsahuje několik států. Ale ne všechny státy z oblasti východní Asie mají stejné zájmy. Například Korejci kladou důraz na korejská fóra, kde lidé doporučují, co v Česku navštívit. Příkladem může být nejmenovaná restaurace, kde dle fóra mají dobré koleno. Korejci pak při návštěvě Česka berou onu zmíněnou restauraci útokem. Z doporučení fóra je také velmi pozitivní recenze na Brno a Mikulov, kam míří Korejci za dobrým vínem a idilickou krajinou. Díky těmto dobrým hodnocením na fóru míří 8,3% turistů na Jižní Moravu. V porovnání s ostatními regiony kromě Prahy se jedná o velice výrazné číslo. I čínští turisté používají často čínská fóra jako Wechat a Weibo ke hledání informací o Česku. V Číně probíhá masivní digitalizace, která pomáhá lidem získat informace a přináší více Česko do povědomí. Zajímavou skupinou jsou indiští, taiwanští, hongkongští a japonští turisté, kteří aktivně používají vyhledávač Google ke hledání informací. Turisté jsou častěji, než v případech výše, vybaveni angličtinou, tudíž kromě hledání informací v rodném jazyce se jim dostávají i informace z anglických zdrojů. [51]

Aby se Česko dostalo asijským turistům více do jejich podvědomí, musí se aktivněji zapojovat do marketingu, který bude cílit například na fóra v místních jazycích (hlavně Jižní Korea nebo Čína) nebo na propagaci na internetu tak, aby se části asijské populace se svobodnějším přístupem dostalo více informací o dalších zajímavých místech v Česku. Ačkoli by taková prezentace České republiky mohla být nákladnější, o to více by však mohla přinést výsledného užítku. Je třeba se zaměřit i na ostatní místa v ČR než jen na Prahu. Můžeme zmínit např. Jižní Moravu a Pálavu proslulou kvalitním vínem, zejména města Mikulov a Znojmo, dále oblast Adršpašsko-teplických skal, Českého ráje či Českosaského Švýcarska.

České republice se dále nabízí možnost propagovat turistiku pro obchodní klientelu, která by mohla na zajímavých místech Česka pořádat meetingy a setkání, které by byly kombinací příjemného s užitečným. Pro příklad můžeme uvést třeba pořádání konference v Karlových Varech, která by byla spojená s lázeňstvím a pro obchodní klientelu by byla atraktivní také díky rychlé dostupnosti z Prahy. Jako další místa můžeme zmínit Plzeň proslulou světoznámým pivařským průmyslem, Jižní Moravu, kde se Brno prezentuje jako město, co se nebojí inovací nebo Mikulov či Znojmo jako města známá vinařstvím. Severní část Čech nebo Šumava se může prezentovat jako místo k odpočinku na čerstvém vzduchu. V ČR to možná neoceníme, ale v Asii, kde ve velkoměstech využívají dovolenou jako únik z měst, která trpí znečištěním a kde se život nezastavuje ani v noci, přijde taková změna vhod. [51, 52]

## 7. Posouzení přínosů a příležitostí pro Letiště Praha

Z výroční zprávy za rok 2019 vyplývá, že Letiště Praha usiluje o přímé spojení do asijských destinací, jako je Nové Dillí, Tajpej, Hong Kong, Bangkok, či Tokio, kde se snaží aktivně jednat. [9]

### 7.1 Příležitosti v regionu ASEAN

Region ASEAN je rychle se rozvíjející oblast, která nabízí Česku mnoho příležitostí. Nyní rozebereme několik leteckých spojení v tomto regionu, do kterých by mohlo mít smysl vyslat přímé letecké spoje. Tato spojení by mohla nabídnout kromě vysoké potenciální obsazenosti také velice zajímavé ekonomické přínosy pro ČR.

#### 7.1.1 VIETNAM

Praha je Bamboo airways považována za srdce Evropy a přímou linkou očekává spojení nejen s Východní Evropou. Počítají také se zlepšením konektivity v rámci celé Evropy. V České republice je velká vietnamská komunita, která činí skoro 70 000 lidí. Doteď museli turisté, kteří hledali spojení mezi Českou republikou a Vietnamem, využít přestup a let tak trval 14-19 hodin při využití leteckého uzlu s dobrou konektivitou. Se zavedením přímého spojení by se měla doba letu snížit na 11 hodin. Bamboo airways dále uvádí vzrůstající trend počtu cest mezi Vietnamem a Českou republikou, který činí přes 15 %. Jen za rok 2018 byl obrat mezi vývozem a dovozem 1,2 miliard dolarů, což je dvakrát více než v roce 2013. [53]

Podle předsedy představenstva Letiště Praha Václava Řehoře [54] je Hanoj destinací s největším potenciálem cestujících z linek bez přímého spojení a odhaduje, že při frekvenci 2 letů týdně by linku mohlo využít přes 50 tisíc cestujících v obou směrech.

Co se týče spolupráce mezi Českou republikou a Jihovýchodní Asíí, již nyní je ASEAN významným obchodním partnerem České republiky. Díky bilaterálním dohodám dochází k dynamickému nárůstu obratu. Kromě hospodářské spolupráce hraje významnou roli také turistika - dochází k nárůstu počtu turistů nejen ze strany Česka, ale také tamních turistů. [55]

Po devíti letech jednání mezi Vietnamem a EU se zdá z obchodního hlediska přímé spojení ještě důležitější. Dohoda o volném obchodu mezi EU a Vietnamem (EVFTA), v rámci které dojde k postupnému odstraňování cel na 99 procent obchodovaného zboží, umožní českým firmám snadnější přístup k vietnamským státním zakázkám. Ve smlouvě jsou přímo zakotveny nástroje pro zamezení anti-dumpingové, antisubvenční a ochranné prostředky na ochranu evropských a vietnamských producentů. Z českého pohledu vede smlouva k posílení exportu strojního odvětví, kde

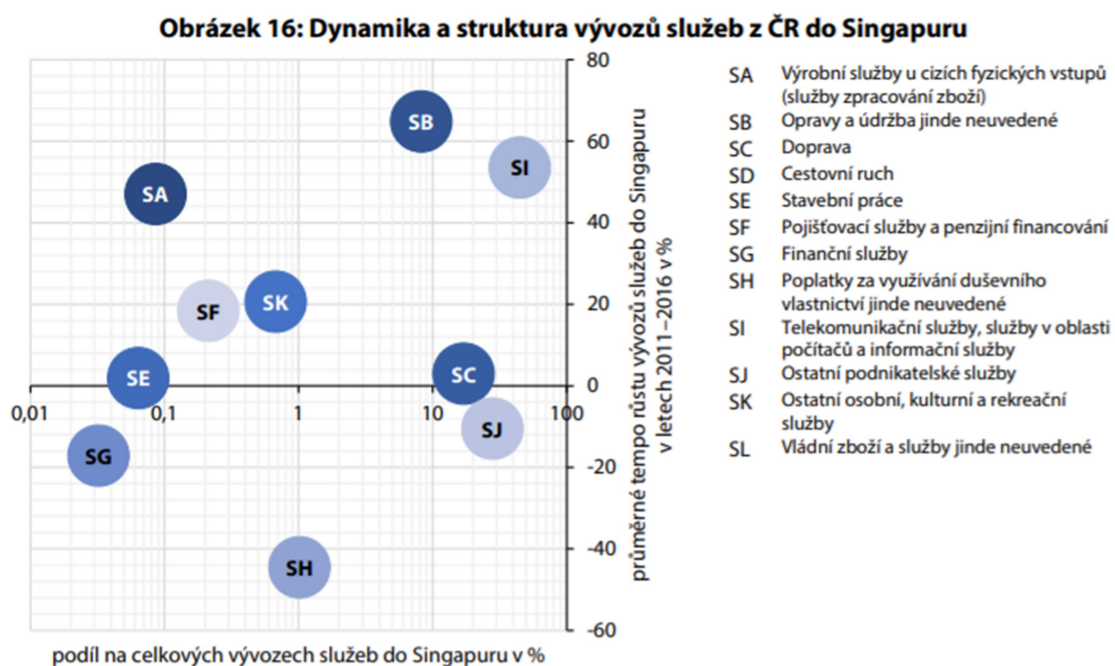
by mělo být tempo odstranění cel nejrychlejší. U tohoto odvětví se očekává nárůst o 35 %. Dalším odvětvím je sklářský průmysl, kde se očekává nárůst o 269 %. U ostatních produktů, u kterých se plánuje odstranění cel, se očekává nárůst v rozmezí 10 % - 30 %. Z dlouhodobého hlediska se očekává nárůst také v automobilovém průmyslu, kde by mělo dojít k odstranění cel ze 78 % až na 0 % v roce 2030, kdy se očekává nárůst o 55 %. Na vietnamském trhu by mohlo uspět také české pivo, u kterého se očekává postupné odstranění cel po jedenácti letech. Pro české firmy bude nejlukrativnějším přínosem liberalizace státních zakázek ve Vietnamu, které tvoří až 30 % vietnamského HDP. [56]

### **7.1.2 SINGAPUR**

Přímé spojení do Singapuru by umožnilo Čechům spojení do jednoho z největších letišť na světě a zároveň by díky své lokalitě nabídlo Česku nové destinace v Jihovýchodní Asii. Jako příklad velice dobré konektivity můžeme uvést žádanou linku na ostrov Bali, se kterou nemá Praha přímé spojení. Letiště v Singapuru se již několik let v řadě zařazuje na první místo v žebříčku Skytrax World Airport Awards, čímž by mohlo být čekání na přestup do okolních destinací velice příjemným zážitkem pro cestující.

Z dat roku 2020 je Singapur nejsvobodnější ekonomikou světa se skóre 89,4 bodů ze 100. [57] Nachází se zde vysoce rozvinutá a stabilní ekonomika, která je závislá na exportu. S aktuální situací, která se vyskytuje v Hongkongu, se očekává, že asijské finanční centrum se přesune právě do Singapuru. Singapur je také technologickým uzlem jihovýchodní Asie. [58]

Tomu také odpovídá obchod mezi ČR a Singaporem, který vykazuje v letech 2011-2016 kladnou bilanci (40% nárůst mezi 2011-2016). Export činil v průměrné roční hodnotě cca. 1354 mil Kč a import služeb do ČR činil 725 mil Kč. Odvětví, na které by měla mít dohoda EUSFTA vliv jsou telekomunikační služby, počítačové a informační služby se 45% podílem na exportu s meziročním nárůstem téměř 50%. Dalšími segmenty služeb jsou Opravy a údržby, které vykazují více jak 60% meziroční nárůst. [59]



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat z (ČNB, 2017)

Obrázek 20: Dynamika a struktura vývozu služeb z ČR do Singapur [59]

### 7.1.3 JAKARTA

Dle dat z roku 2018 se letiště v Jakartě řadilo mezi TOP 10 asijských letišť z pohledu odbavených cestujících. Pro českou ekonomiku mají největší potenciál telekomunikace, energetika, průmyslová výroba a zpracování nerostných surovin. Spuštěním této linky by se nám otevřel trh s 267 miliony obyvatel. S Indonésií má ČR podepsanou bilaterální Dohodu z roku 2007, která spočívá v intenzifikaci vzájemných obchodních vztahů a prohloubení spolupráce v technickém, průmyslovém a technologickém odvětví. Vzájemná obchodní bilance za r. 2019 činila 206,5 mil. USD s meziročním nárůstem o více než 50 %. Obchodní bilance je ale na vyšším čísle, protože se export z České republiky řeší v řadě případů reexportem, a to přes Jižní Koreu nebo Singapur. [60]

Z turistického hlediska je Indonésie celoroční destinací. Trend nám ukazuje růst návštěvnosti Indonésie o 10 % každý rok. Každým rokem přibývá přibližně 60 tisíc návštěvníků z Indonésie, kteří

navštíví Evropu. Hlavním důvodem, proč si Češi nevybírají Indonésii jako destinaci, je hlavně drahá cena letenek a vzdálenost. [61]

#### **7.1.4 THAJSKO**

Potenciál této linky spočívá hlavně v oblasti služeb jako je cestovní ruch. Zde projevují zájem oba státy. Bangkok je atraktivní město přitahující turisty a stalo se nejnavštěvovanějším městem za rok 2019 s 22,78 miliony cestujících. [62]

První místo si udržuje již 4 roky za sebou. Potenciál pro tuto linku je 43 tisíc Čechů a kolem 50 tisíc Thajců. Díky velké poptávce by se mohlo v budoucnu létat každý den. Již v minulosti se pokoušel zprovoznit linku premiér Andrej Babiš a to se společností Air Asia X, která má v Bangkoku jeden ze svých uzlů a mohla by nabídnout lety do dalších států Jihovýchodní Asie. Air Asia X by mohla díky svému low-cost modelu nabídnout velmi zajímavé ceny letenek, které by mohly více přiblížit Asii s Českou republikou. Pro Český průmysl má Thajsko potenciál ve vývozu zbrojního materiálu, kde se české firmy výrazně aktivizují. [63]

#### **7.2 TAIWAN**

Potenciál linky Praha – Tchaj-pej by měl být stavěný pro celoroční provoz. Přímá linka by neměla sloužit jen pro byznys, ale i cestovní ruch. Dle statistik ČSÚ [64] do ČR zavítalo přes 165 tisíc turistů z Tchaj-wanu i když má země jen 23 milionů obyvatel. Tchajwanci překvapivě navštěvují české lázně, kde tvoří 3. nejpočetnější skupinu po Němcích a ruských turistech s 18 tisíci hosty.

Tchaj-wan i přes svou velikost patří mezi TOP 10 největších světových výrobců a též mezi TOP 5 vývozců v sektoru obráběcích a tvářecích strojů. Zaměřuje se na celosvětovou dodávku počítačových komponentů. Tchaj-wan je pro zahraniční investory atraktivní , protože se jedná o uzel mezi východní a jihovýchodní Asií. Leží v oblasti, kde se do několika hodin dá dostat do okolních nejvýznamnějších uzlů v regionu jako je Tokio, Soul, Peking, Šanghaj, Hongkong a nebo Singapur. Ekonomika je zde stabilní s vysokou úrovní vzdělání. Tchajwanci patří mezi důležité investory v Česku. Vytváří v ČR pracovní místa pro více než 23 tisíc pracovníků (od r. 1993 do r. 2017). Většina investic probíhá v rámci rozšiřování podniků a nebo se jedná o projekty, které startují takzvané na zelené louce. Pro srovnání od roku 1993 do roku 2017 investovali Tchajwanci přes 17,7 miliardy korun, kdežto Čína investovala za stejné období pouze 6,7 miliardy korun a vytvořila skoro 3 tisíce prac. míst. [65]

Již nyní Praha spolupracuje s Taiwanem, dne 13. 1. 2020 se podepsala sesterská smlouva o ekonomické, obchodní a kulturní spolupráci mezi Prahou a městem Tchaj-Pej. Zahrnuje zde oblasti cestovního ruchu nebo v odvětví smart city.

### **7.3 INDIE**

Velvyslanectví České republiky v Indii s agenturou CzechTourism ve dnech 14. - 17. 10. 2019 uspořádalo akci na podporu cestovního ruchu mezi oběma státy. Cílem této akce bylo znovuobnovení leteckého spojení Nové Dillí – Praha. Tato linka je považována za prioritu s cílem rozvíjet zájmy a vztahy obou zemí. Pro ČR je Indie považována za jeden z nejslibnějších zdrojových trhů na světě. Za rok 2018 zamířilo do ČR 96 325 indických návštěvníků s nárůstem o 12,5% oproti předchozímu roku. Vzrůstající trend se očekával i v roce 2019. Oproti jiným asijským destinacím jsou cestující z Indie bonitní a rádi zůstávají v ČR delší dobu. [66]

Z obchodního hlediska patří Indie k důležitým obchodním partnerům v Asii. Česko exportuje do Indie hlavně stroje a zařízení, kterým pak dále poskytuje své služby. Hlavní exportovanou položkou jsou jaderné reaktory, kotle, stroje a mechanická zařízení, které se dohromady podílejí na exportu 33,9%. Další zajímavou položkou jsou přístroje pro záznam a reprodukci zvuku nebo TV obrazu, které tvoří 19,7% vývozu. Stejně položky pak tvořily i import z Indie do ČR a podílely se 11,5%, respektive 10,6%. V roce 2019 činil poměr exportu 649 mil. USD a importu 918 mil. USD. Indický trh by mohl Česku nabídnout příležitosti v oblasti rozvojové spolupráce, kde potřebuje nutnou investici do infrastruktury. Indie dále potřebuje podpořit průmyslovou výrobu, která by vedla ke zvýšení počtu pracovních míst. Oblasti, které potřebují nutně podporu, jsou také sektory vzdělání a zdravotnictví, které oproti zbytku světa značně pokulhávají. [67]

### **7.4 JAPONSKO**

Tato linka je už v plánu od roku 2017, kdy o ni Praha začala usilovat. V plánu měla by měla být linka zprovozněna do konce roku 2020, jak tvrdí vedení hl. m. Prahy. [68] Od této linky si Praha slibuje zvýšení počtů cestujících z Japonska. Do Prahy přijelo v roce 2016 celkem 78 825 Japonců. Letiště očekává, že při zavedení přímé linky by se měl počet cestujících zvýšit o třetinu. Největší příjmovou bilancí služeb mezi ČR a Japonskem je totiž cestovní ruch. Tato položka tvoří více než polovinu příjmů.

Japonsko patří mezi nejvyspělejší světové ekonomiky. Nachází se zde trh s vysokou mírou konkurenceschopnosti. Trh se dále vyznačuje zájmem o inovace a produkty s vysokou spolehlivostí. Japonsko patří mezi významné investory u nás. Je 19. nejdůležitějším obchodním partnerem v ČR. Českým firmám nabízí mnoho exportních příležitostí a z asijského pohledu je 2. nejvýznamnějším

exportním trhem v Asii. Na objemu českého vývozu se nejvíce podílejí různá průmyslová zařízení, stroje a dopravní prostředky. V dovozu z Japonska jsou největší dovozní skupinou stroje a dopravní prostředky a průmyslové spotřební zboží. Bilance mezi dovozem a vývozem je docela výrazný ve prospěch Japonska, a to zejména díky japonským investicím v ČR. Japonské firmy si pro své podniky v ČR dováží vlastní technologie a tudíž se poté v japonském podniku v ČR nachází mnoho japonských komponentů. Japonsko je dlouhodobě na předních místech, co se týče investic s přidanou hodnotou. Ke konci roku 2019 dosahovala hodnoty téměř 4 miliard USD. Díky těmto investicím tu funguje 266 japonských firem, které zaměstnávají přes 50 tisíc zaměstnanců. [69]

## 8. ZÁVĚR

Letecká doprava se bude neustále rozvíjet. Výhled do roku 2040 nám ukazuje i v nejhorších předpokladech nárůst o 12%. Spolu s rostoucími objemy v přepravě bude růst i poptávka po spojení mezi Evropou a Asií. Proto jsem se ve své práci zaměřil na Asii a ne na americký kontinent.

Cílem práce bylo představit čtenáři potenciál asijských linek na Letišti Praha. V úvodu mé práce jsem popsal aktuální situaci v letectví. Z té bylo vidět, že celý obor letectví nyní prochází těžkým obdobím, avšak z předchozích zkušeností se dá usoudit, že v rámci dlouhodobého výhledu se očekává zlepšení situace a návrat letectví do původních hodnot. Dále jsem se zabýval konektivitou Letiště Praha, a to pozemní i vzdušnou. Praha jako srdce Evropy je díky své geografické poloze velmi výhodná pro přestup cestujících z Asie do dalších evropských destinací. Již v roce 2019 nabídlo Letiště Praha přímé spojení do 5 destinací ve východní Asii a další přímé spojení jsou v intenzivním jednání. Protože v ČR nemá žádná velká aerolinka domovské letiště, bude je muset Letiště Praha přilákat intenzivním jednáním, jako v případě linky do Hanoje.

Tradičně nejvíce spojení do asijských destinací nabízí evropské letecké uzly, jako Frankfurt, Amsterdam, Heathrow a Paříž. Tato letiště těží ze své historie a geografické polohy, které již samy o sobě zajišťují atraktivitu pro asijské cestující. Nejvíce jsou tato zavedená letiště nyní ohrožena vznikem tzv. niche hubů, které se zaměřují pouze na jeden či dva kontinenty. Detailněji jsem se zabýval právě letištěm v Helsinkách, které je velmi dobrým příkladem toho, že zaměření se na asijskou klientelu bylo správným krokem vedoucím ke zvýšení počtu cestujících. Jak důležitá je pozemní infrastruktura, je dobře vidět na budoucím novém letišti ve Varšavě, které má ambiciózní plán stát se super letištěm s potenciálem 100 mil. cestujících ročně. V mé práci jsem též považoval za vhodné zmínit strategii letiště v Budapešti, které se do budoucna může stát konkurencí Letiště Praha, a to právě svým zaměřením na asijskou klientelu. Dále jsem podrobněji představil letiště ve Vídni, které dosáhlo v roce 2019 rekordního počtu přepravených cestujících, a to přes 31 milionů.. Podobného čísla by chtělo dosáhnout Letiště Praha v roce 2035, a to díky plánovaným investicím.

Následně jsme se soustředil na výhled letectví v rámci Evropy v roce 2040. Závěrem lze tedy říci, že letectví v Evropě se musí vypořádat s velkou konkurencí. To neplatí jen pro aerolinky, ale také pro letiště. Aby se mohla Praha stát novým asijským hubem, musí nabízet atraktivní spojení a ideálně pokrýt co největší oblast. Je třeba sledovat také okolní letiště, kdy při nadměrné poptávce přijdou okolní letiště o mnoho cestujících a je na letišti Praha, jestli se chytí této příležitosti a tyto cestující dokáže přilákat. Vyššího počtu cestujících by mohlo být dosaženo díky zefektivnění řízení letového



provozu a co nejvíce zjednodušených přestupů pro cestující. Nabídka nových přímých spojení přinese nejen letišti Praha, ale také samotné ČR, mnoho benefitů.

Pokud má Letiště Praha zájem, aby branami letiště do roku 2040 prošlo 30 milionů cestujících, musí se řídit plánem rozvoje, který si nastavilo. Rozvoj by neměl zahrnovat jen letiště, ale také pozemní infrastrukturu.

V práci jsem se také věnoval posouzení přínosů a příležitostí pro Letiště Praha. Jedním z benefitů je podpora cestovního ruchu na celostátní úrovni. Asijští turisté, kteří utrací v Česku nemalé částky, by mohli být zajímavým zdrojem příjmů pro Českou republiku. S dobrým marketingem a zlepšením povědomím o ČR by mohlo dále dojít k podpoře cestovního ruchu v dalších regionech.

Pokus o vznik asijského přestupního uzlu by mělo benefit pro Letiště Praha ve formě většího příjmu na přestupních poplatcích od dopravců, které v rámci celého letiště tvoří nezanedbatelnou částku. Aby se letiště mohlo stát uzlem, bude třeba, aby aerolinky spolupracovaly v rámci codesharových letů.

Protože je Letiště Praha vstupní branou do Česka, s příchodem nových přímých linek do Asie dojde k přílivu nových investorů. Již nyní můžeme vidět velké projekty, které vznikly na území ČR. Z asijských firem, které zde investovaly nemalé částky a vytvořily tisíce nových pracovních míst, můžeme zmínit Japonsko či Taiwan.

Přímá dálková spojení většinou vznikají spoluprací dvou států. Kromě přílivu zahraničního kapitálu do Česka umožní také Českým firmám vstup na asijský trh, který je velice dynamický. Nabízí příležitosti jak v rozvojových trzích jako je Vietnam či Indie, tak i ve vyspělých trzích jako je Japonsko, Taiwan či Singapur.

Celá bakalářská práce by měla sloužit jako doporučení jak směřovat Letiště Praha do roku 2040.

Na základě veřejně dostupných informací jsem zpracoval komplexní analýzu. Z práce je zřejmé, že zaměření Letiště Praha na asijskou klientelu má z pohledu rozvoje letiště smysl.

Věřím, že veškeré poznatky získané při tvorbě bakalářské práce využiji i v budoucnosti ve své další práci.

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Dopad minulých pandemií na letectví

Obrázek 2: Výhled mezinárodní a vnitrostátní RPK do roku 2024

Obrázek 3: Mapa dojezdové vzdálenosti Letiště Praha

Obrázek 4: Mapa destinací Letiště Praha k 20. 3. 2020

Obrázek 5: Přímá dálkové spojení z Helsinek

Obrázek 6: Objem cestujících na letišti Helsinky

Obrázek 7: Plán investic na Letišti Helsinky

Obrázek 8: Procentuální podíl přestupujících pasažérů od roku 2010 do roku 2019

Obrázek 9: Mapa destinací Letiště Varšava k 20. 3. 2020

Obrázek 10: Mapa meziroročního vzrůstu letecké dopravy v jednotlivých státech EU do r.2040

Obrázek 11: Scénáře očekávaného vývoje IFR pohybů po Evropě do roku 2040

Obrázek 12: Scénář průměrného meziročního růstu na letech z Evropy do roku 2040

Obrázek 13: Mapa neuskutečněných letů v rámci Evropy v jednotlivých státech do roku 2040

Obrázek 14: Mapa destinací u kterých Letiště Praha usiluje o spojení nebo celoroční provoz

Obrázek 15: Dlouhodobá prognóza poptávky a kapacity Letiště Praha

Obrázek 16: Mapa návštěvnosti Číňanů v krajích

Obrázek 17: Graf preferovaných aktivit Číňanů v ČR

Obrázek 18: Mapa návštěvnosti Korejců v krajích

Obrázek 19: Mapa návštěvnosti indických turistů v krajích

Obrázek 20: Dynamika a struktura vývozu služeb z ČR do Singapur

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Celoroční obsazenost za rok 2019 na dálkových linkách do Severní Ameriky a východní Asie

Tabulka č. 2: Procentuální rozložení mimoevropských destinací z evropských leteckých uzlů

Tabulka č.3: Procentuální rozložení mimoevropských destinací z evropských leteckých niche uzlů

Tabulka 4: Počet odbavených a přestupujících cestujících na mezinárodních letech mezi lety 2014 a 2019

Tabulka 5: Nejvíce žádané destinace neobsluhované přímými linkami z/do Varšavy v roce 2018  
Tabulka 6: Nejvíce žádané destinace neobsluhované přímými linkami z/do Prahy v roce 2019

Tabulka 7: Seznam měst, odkud nejvíce Číňanů cestuje do Evropy

Tabulka 8: Příjezdový cestovní ruch - počet přenocování Korejců v ČR

Tabulka 9: Příjezdový cestovní ruch - počet přenocování Korejců v ČR

## Seznam použitých zdrojů

1. PRŮŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. 2nd ed. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2016. 647. ISBN: 978-80-260-8309-2
2. *COVID-19 Impact on Asia-Pacific Aviation Worsens* [online]. International Air Transport Association (IATA), 2020. [cit. 01. 07.2020] Dostupné z: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-24-01/>
3. *IATA Economics' Chart of the Week* [online]. International Air Transport Association (IATA), 2020. [cit. 01. 07.2020] Dostupné z: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/what-can-we-learn-from-past-pandemic-episodes/>
4. *4. April passenger traffic at HKIA hard hit by SARS. Airport Authority Hong Kong* [online]. Hong Kong, 2003. [cit. 03.07.2020]. Dostupné z: [https://www.hongkongairport.com/en/media-centre/press-release/2003/ex\\_420](https://www.hongkongairport.com/en/media-centre/press-release/2003/ex_420)
5. *Global Financial Crisis: Aviation Industry Impact. UKEssays* [online]. 2017. [cit. 03. 07.2020] Dostupné z: <https://www.ukessays.com/essays/economics/impact-of-global-financial-crisis-on-the-aviation-industry-economics-essay.php?vref=1>
6. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/covid-19-outlook-for-air-travel-in-the-next-5-years/>
7. *Výroční zpráva společnosti Letiště Praha, a. s., za rok 2019. Letiště Praha, a. s.* [online]. Praha, 2020. [cit. 21.07.2020] Dostupné z: <https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/O-letisti/O%20spolecnosti/soubory/Vyrocnizpravy/Vyrocní%20zpráva%20Letiště%20Praha%2C%20a.%20s.%2C%202019.pdf>
8. *Letiště Václava Havla Praha odbavilo za rok 2019 rekordních 17,8 milionů cestujících. Letiště Praha, a. s.* [online]. Praha, 2020. [cit. 08.07.2020] Dostupné z: <https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-odbavilo-za-rok-2019-rekordnich-178-milionu-cestujících>
9. *Kulatý stůl Hospodářské komory ČR* [video]. *Oficiální facebook profil Letiště Václava Havla Praha* [online]. Letiště Praha, a. s., 2019. [cit. 04.08.2020]. Dostupné z: <https://www.facebook.com/prague.airport.letiste.praha/videos/1020572814961023/>
10. *Letové trasy a řád* [online]. Letiště Praha, a. s. [online]. Praha, 2020. [cit. 09.08.2020] Dostupné z: <https://www.prg.aero/letove-trasy-rad>
11. HOLLOWAY, Stephen. *Straight and level: Practical airline economics*. 3rd ed. Burlington, VT: Ashgate Publishing Limited, c2008. ISBN 978-0-7546-7258-6.
12. PILTZ, Christopher, Augusto VOLTES-DORTA, Pere SUAU-SANCHEZ. A comparative analysis of hub connections of European and Asian airports against Middle Eastern hubs in intercontinental markets. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2018, 66, 1-12 [cit. 13.07.2020]. ISSN 09696997. DOI:

- 10.1016/j.jairtraman.2017.09.006. Dostupné z:  
<https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0969699716302587>
13. *Air Europa Part 2: European hub airports' connectivity - how do they compare with Dubai?* [online]. CAPA – Centre for aviation, 2017. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z:  
<https://centreforaviation.com/analysis/reports/air-europa-part-2-european-hub-airports-connectivity---how-do-they-compare-with-dubai-365103>
  14. MATSUMOTO, Hidenobu, Koji DOMAE. Assessment of competitive hub status of cities in Europe and Asia from an international air traffic perspective. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2019, **78**, 88-95 [cit. 13.07.2020]. ISSN 09696997. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2019.01.006. Dostupné z:  
<https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S0969699719300092>
  15. Airport Industry Connectivity Report 2019. *ACI EUROPE* [online], 2019. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://haminfo-terminal.com/assets/child/layout/ACI EUROPE Airport Industry Connectivity Report 2019.pdf>
  16. *Diversity* [online]. Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.fraport.com/en/our-group/goals-and-values/diversity.html>
  17. Annual report 2019. *Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide* [online]. [cit. 12.07.2020]. Dostupné z: <https://www.fraport.com/en/investors.html>
  18. Sustainability Report 2019. *Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide* [online]. [cit. 12.07.2020]. Dostupné z: <https://www.fraport.com/en/investors.html>
  19. Annual report 2019. *Royal Schiphol Group* [online], 2020. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://view.publitas.com/cfreport/schiphol-annual-report-2019/page/1>
  20. GRUPKOVIC, Andrej. Why is Amsterdam Schiphol airport so busy? *Quora* [online]. [cit. 14.07.2020]. Dostupné z: <https://www.quora.com/Why-is-Amsterdam-Schiphol-airport-so-busy-Unlike-Heathrow-CDG-or-Frankfurt-Schiphol-does-not-serve-a-very-big-city?fbclid=IwAR213JkE0QaQDfE2ijEOwQ7leK6iojqazlZrP5VROyNi2MfPlu2WhE8aamM>
  21. *New Destinations* [online]. Heathrow Expansion: Building for the future. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://www.heathrowexpansion.com/passengers/new-destinations/>
  22. *Heathrow Strategic Brief* [online]. Heathrow Airport. [cit. 13.07.2020]. Dostupné z: <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/about/Heathrow Strategic Brief.pdf>
  23. MOINET, Françoise. *Report on activity and sustainable development* [online]. Tremblay-en-France: Abmo – Groupe ADP, 2019. [cit. 12.07.2020]. Dostupné z: [https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/rerelations-investisseurs/information-financiere/rapports-annuels/report-on-activity-and-sustainable-development-2019.pdf?sfvrsn=6a15c8bd\\_4](https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/rerelations-investisseurs/information-financiere/rapports-annuels/report-on-activity-and-sustainable-development-2019.pdf?sfvrsn=6a15c8bd_4)

24. *Finnair flies the most direct route to Asia* [online]. Finnair, 2020. [cit. 04.08.2020].  
Dostupné z: <https://www.finnair.com/hu/gb/home/rakastevagen#offers>
25. *Statistics for Helsinki Airport* [online]. Helsinki Airport, 2020. [cit. 19.07.2020].  
Dostupné z: <https://helsinkiairport.org/statistics/>
26. Helsinki Airport Development Programme. *Finavia* [online]. [cit. 19.07.2020].  
Dostupné z: <https://www.finavia.fi/en/about-finavia/development-airports/helsinki-airport-development-programme>
27. Finavia invests in developing Helsinki Airport. *Finavia* [online]. [cit. 09.08.2020].  
Dostupné z: <https://www.finavia.fi/en/about-finavia/development-airports/invests-in-helsinki>
28. A record-breaking year in 2018 — Helsinki Airport hit the 20 million mark and passenger volumes at Finavia's airports increased by 10 per cent. In: *Finavia Newsroom* [online]. Finavia, 2019. [cit. 19.07.2020]. Dostupné z: <https://www.finavia.fi/en/newsroom/2019/record-breaking-year-2018-helsinki-airport-hit-20-million-mark-and-passenger-volumes>
29. Reports of Finavia. Five reasons behind the record-breaking passenger volumes at Finnish airports. In: *Finavia* [online]. Finavia airports, 2018. [cit. 04.08.2020].  
Dostupné z: <https://www.finavia.fi/en/newsroom/2018/five-reasons-behind-record-breaking-passenger-volumes-finnish-airports>
30. HELSINKI AIRPORT PASSENGERS 1998-2019 [online]. Finavia Helsinki airport, 2019. [cit. 04.08.2020]. Dostupné z: <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/Helsinki%20Airport%20passengers%201998-2019-fi-fi.pdf>
31. Jiří Liebreich. Pražské letiště přestává být přestupní stanicí. Mění se v cíl. In: Zpravodajský ekonomický deník E15 [online]. Czech News Center a.s., 2019. [cit. 04.08.2020]. Dostupné z: <https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prazske-letiste-prestava-byt-prestupni-panici-meni-se-v-cil-1363775>
32. Latest Announcements: Strong Passenger Growth. In: *Vienna Airport* [online]. Vienna Airport 2019. [cit. 20.07.2020]. Dostupné z: [https://www.viennaairport.com/en/company/investor\\_relations/news?news Beitrag\\_id=1578990620436](https://www.viennaairport.com/en/company/investor_relations/news?news Beitrag_id=1578990620436)
33. *Scheduled and Charter Route Network* [online]. Warsaw Chopin Airport, 2020. [cit. 22.07.2020]. Dostupné z: <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/route-network.html>
34. *Warsaw Chopin Airport* [online]. Warsaw Chopin Airport, 2020. [cit. 09.08.2020].  
Dostupné z: <https://www.warsaw-airport.com/>
35. ROSMANOWSKA, Monika. Centralny Port Komunikacyjny. Rozwiewamy mity wokół CPK. In: Wiadomość [online]. Grupa WP, 2019. [cit. 09.08.2020]. Dostupné z: <https://wiadomosci.wp.pl/centralny-port-komunikacyjny-rozwiewamy-mity-wokol-cpk-6457691483215489a?c=336&src01=f1e45>

36. *Route Potential* [online]. Warsaw Chopin Airport, 2020. [cit. 22.07.2020]. Dostupné z: <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/airport-market-potential.html#tab116>
37. *Unserviced Routes* [online]. Letiště Praha, a. s. [online]. Praha, 2020. [cit. 09.08.2020] Dostupné z: <https://www.prg.aero/unserved-routes>
38. Ferenc Liszt International Airport Development, Budapest. In: *Airport Technology* [online]. Kable Intelligence Limited., 2020. [cit. 22.07.2020]. Dostupné z: <https://www.airport-technology.com/projects/ferenc-liszt-international-airport-development-budapest/>
39. SŮRA, Jan. Praha přijde o linku do Pekingu, čínští dopravci posilují naopak v Budapešti. In: *Zdopravy* [online]. Avizer Z, s.r.o., 2020. [cit. 09.08.2020] Dostupné z: <https://zdopravy.cz/praha-prijde-o-linku-do-pekingu-cinsti-dopravci-posiluji-naopak-v-budapesti-40692/>
40. European Aviation in 2040. In: *Challenges of Growth* [online]. EUROCONTROL, 2018. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: [https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/challenges-of-growth-2018-annex1\\_0.pdf](https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/challenges-of-growth-2018-annex1_0.pdf)
41. DE PORET, M., J.F. O'CONNELL a D. WARNOCK-SMITH. The economic viability of long-haul low cost operations: Evidence from the transatlantic market. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2015, **42**, 272-281 [cit. 2020-07-10]. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2014.11.007. ISSN 09696997. Dostupné z: <https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/S096969971400146X>
42. Mapa destinace. In: *FuturePrgAero* [online]. Letiště Praha, a. s., 2020. [cit. 17.07.2020]. Dostupné z: <https://future.prg.aero/>
43. Letiště Ruzyně: paralelní dráha na obzoru [video]. *Česká televize* [online]. Česká televize, 2020. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/1095913550-nedej-se/219562248410036-letiste-ruzyne-paralelni-draha-na-obzoru>
44. SŮRA, Jan. Letiště Praha koupí od státního podniku 42,5 hektarů pozemků na Ruzyni za 1,59 miliardy korun. In: *Zdopravy* [online]. Avizer Z, s.r.o., 2020. <https://zdopravy.cz/letiste-praha-koupi-od-statniho-podniku-425-hektaru-pozemku-na-ruzyne-za-159-miliardy-korun-42701/>
45. *Velký Country Report: Čína* [online]. Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://www.czechtourism.cz/institut-turismu/marketingovy-vyzkum/country-reporty/velky-country-report-cina/>
46. *Návštěvnost HUZ v roce 2018* [online]. Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: <https://www.czechtourism.cz/institut-turismu/marketingovy-vyzkum/statistiky-huz/navstevnost-huz-v-roce-2018/>

47. Country Report: Čína [online]. Česká centrála cestovního ruchu - Czech Tourism, 2018. [cit. 22.07.2020]. Dostupné z: [https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Cina-2017/country-report\\_cina\\_2017.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Cina-2017/country-report_cina_2017.pdf.aspx?ext=.pdf)
48. Country Report: Jižní Korea [online]. Česká centrála cestovního ruchu - Czech Tourism, 2018. [cit. 22.07.2020]. Dostupné z: [https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Jizni-Korea-\(1\)/CR\\_KR.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Jizni-Korea-(1)/CR_KR.pdf.aspx?ext=.pdf)
49. *Jak nás vidí turisté z Izraele a Japonska?* [online]. Česká centrála cestovního ruchu - Czech Tourism, 2019. [cit. 17.07.2020]. Dostupné z: [https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Vzdelavani/USP-USA,-Rusko,-Izrael,-Japonsko,-Evropa/02\\_Izrael\\_a\\_Japonsko.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Vzdelavani/USP-USA,-Rusko,-Izrael,-Japonsko,-Evropa/02_Izrael_a_Japonsko.pdf.aspx?ext=.pdf)
50. *Country Report: Indie* [online]. Česká centrála cestovního ruchu - Czech Tourism, 2018. [cit. 11.07.2020]. Dostupné z: [https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Indie-2017/country-report\\_indie\\_2017.pdf.aspx?ext=.pdf](https://www.czechtourism.cz/getattachment/Institut-turismu/Marketingovy-vyzkum/Country-Reporty/Country-Report-Indie-2017/country-report_indie_2017.pdf.aspx?ext=.pdf)
51. Téma: preference asijské klientely v ČR a EU  
Informace poskytl Huy NGUYEN, fotograf ve firmě Prague Photographers s.r.o. Praha 03.08.2020
52. *MICE Industry Guide to the Czech Republic* [online]. 1. Distribuční společnost s. r. o., 2018. [cit. 03.08.2020]. Dostupné z: <https://www.ttg.cz/wp-content/uploads/MICE-2018-150-dpi.pdf>
53. Bamboo Airways' Wide-body Boeing 787 Dreamliner Will be Operated on Direct Route to Czech Republic. *Bamboo Airways* [online]. Hanoj, 2019. [cit. 21. 07.2020] Dostupné z: <https://www.bamboairways.com/global-en/company/press-and-news/press-release/bamboo-airways-wide-body-boeing-787-dreamliner-will-be-operated-on-direct-route-to-czech-republic/>
54. Na jaře má začít létat první přímá linka z Prahy do Vietnamu. In: *Novinky.cz* [online]. Seznam.cz a.s., 2020. [cit. 23. 07.2020] Dostupné z: <https://www.novinky.cz/ekonomika/clanek/na-jare-ma-zacit-letat-prvni-prima-linka-z-prahy-do-vietnamu-40310009>
55. KULOVANÝ, Petr. Mezivládní dohody pomáhají obchodu Česka se zeměmi jihovýchodní Asie. In: *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2017. [cit. 23. 07.2020] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/clanky/mezivladni-dohody-pomahaji-obchodu-ceska-se-zememi-jihovychodni-asie/>



56. JARKULISCH, David. Dohoda o volném obchodu mezi EU a Vietnamem nabízí nové příležitosti i českým exportérům. *MFA CR* [online]. Hanoj, 2019. [cit. 31. 07.2020] Dostupné z: [https://www.mzv.cz/hanoi/cz/obchod\\_a\\_ekonomika/aktuality/dohoda\\_o\\_volnem\\_obchodu\\_mezi\\_eu\\_a\\_2.html](https://www.mzv.cz/hanoi/cz/obchod_a_ekonomika/aktuality/dohoda_o_volnem_obchodu_mezi_eu_a_2.html)
57. *Country Rankings* [online]. The Heritage Foundation, 2020. [cit. 03. 08.2020] Dostupné z: <https://www.heritage.org/index/ranking>
58. Best Countries for Business 2018, Singapore. *Forbes* [online]. 2018. [cit. 31. 07.2020] Dostupné z: <https://www.forbes.com/places/singapore/#73c2fdd2c959>
59. KOCOUREK, Aleš, Jana ŠIMANOVÁ. *Studie dopadů uzavření dohody o volném obchodu mezi EU a Vietnamem a EU a Singaporem na ekonomiku ČR*. Technická Univerzita v Liberci. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/zahranicni-obchod/spolecna-obchodni-politika-eu/dohody-o-volnem-obchodu/2018/1/Dopadova-studie-EUSFTA---EVFTA.pdf>
60. Indonésie: Obchodní a ekonomická spolupráce s ČR. In: *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2019. [cit. 23. 07.2020] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/indonesie-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/>
61. PETŘÍK, Jaromír. *INDONÉSIE – Cílová destinace pro turisty ČR*. Olomouc, 2014. Diplomová práce. Univerzita Palackého v Olomouci, Fakulta tělesné kultury, Katedra rekreologie.
62. MILLINGTON, Alison. The 19 most visited cities around the world in 2019. In: *Business Insider* [online]. Insider Inc., 2019. [cit. 31. 07.2020] Dostupné z: <https://www.businessinsider.com/most-visited-cities-around-the-world-ranked-2019-9>
63. Přímý spoj mezi Prahou a Bangkokem by mohl začít létat do Vánoc. *ČT24* [online]. Bankok, 2019. [cit. 31. 07.2020] Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2708123-primy-spoj-mezi-prahou-a-bangkokem-mohl-zacit-letat-do-vanoc>
64. MENZELOVÁ, Kateřina. Češi chtějí leteckou linku na Tchaj-wan. Ten u nás patří mezi významné investory. In: *Lidovky.cz* [online]. MAFRA, a.s., 2018. ISSN 1213-1385. [cit. 02. 08.2020] Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/cesi-chteji-leteckou-linku-na-tchaj-wan-ten-u-nas-patri-mezi-vyznamne-investory.A181012\\_140230\\_In-doprava\\_pkk](https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/cesi-chteji-leteckou-linku-na-tchaj-wan-ten-u-nas-patri-mezi-vyznamne-investory.A181012_140230_In-doprava_pkk)
65. Tchaj-wan: Zahraniční obchod a investice. In: *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2020. [cit. 02. 08.2020] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/tchaj-wan-zahranicni-obchod-a-investice/>

66. DOSTÁL, Milan. Česko a Indie podporují přímé letecké spojení. *MFA CR* [online]. Dillí, 2019. [cit. 02. 08.2020] Dostupné z: [https://www.mzv.cz/newdelhi/cz/udalosti/cesko\\_a\\_indie\\_podporuji\\_prime\\_letecke.html](https://www.mzv.cz/newdelhi/cz/udalosti/cesko_a_indie_podporuji_prime_letecke.html)
67. Indie: Obchodní a ekonomická spolupráce s ČR. In: *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2020. [cit. 03. 08.2020] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/indie-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/#section-20>
68. Praha lobbuje za přímou leteckou linku do Japonska. Chce ji do tří let. In: *Lidovky.cz* [online]. MAFRA, a.s., 2018. ISSN 1213-1385. [cit. 03. 08.2020] Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/praha-lobbuje-za-primou-leteckou-linku-do-japonska-chce-ji-do-tri-let.A170809\\_103819\\_In-doprava\\_pave](https://www.lidovky.cz/byznys/doprava/praha-lobbuje-za-primou-leteckou-linku-do-japonska-chce-ji-do-tri-let.A170809_103819_In-doprava_pave)
69. Japonsko: Obchodní a ekonomická spolupráce s ČR. In: *BusinessInfo.cz* [online]. CzechTrade, 2020. [cit. 03. 08.2020] Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/navody/japonsko-obchodni-a-ekonomicka-spoluprace-s-cr/>
70. Air Canada Rouge nabízí tři lety týdně mezi Prahou a Torontem. In: *Letuška.cz* [online]. ASIANA, spol. s r.o., 2019. [cit. 10.08.2020]. Dostupné z: <https://www.letuska.cz/magazin/aktuality/air-canada-rouge-nabizi-tri-lety-tydne-mezi-prahou-a-torontem>
71. SŮRA, Jan. Air Transat má první A321LR pro dálkové lety, objevit se má i v Praze. In: *Zdopravy* [online]. Avizer Z, s.r.o., 2020. [cit. 10.08.2020] Dostupné z: <https://zdopravy.cz/air-transat-ma-prvni-a321lr-pro-dalkove-lety-objevit-se-ma-i-v-praze-27686/>
72. Delta zavádí nové palubní služby u sezónních letů z Prahy do New Yorku. In: *TTG* [online]. TTG – vše o cestovním ruchu, 2018. [cit. 10.08.2020] Dostupné z: <https://www.ttg.cz/delta-zavadi-nove-palubni-sluzby-u-sezonnich-letu-z-prahy-do-new-yorku/>
73. Z Prahy do Filadelfie už můžete létat přímo. Linka American Airlines AA52 přiletěla do Prahy poprvé v sobotu. In: *Flying Review* [online]. Galileo Training, s.r.o., 2018. [cit. 10.08.2020] Dostupné z: <https://www.flying-revue.cz/z-prahy-do-filadelfie-uz-muzete-letat-primo-linka-american-airlines-aa52-priletela-do-prahy-poprve-dnes>  
Na trase Praha-Soul bude nasazen větší, modernější boeing. In: *Novinky.cz* [online]. Seznam.cz a.s., 2020. [cit. 10.08.2020] Dostupné z: <https://www.novinky.cz/cestovani/clanek/na-trase-praha-soul-bude-nasazen-vetsi-modernejsi-boeing-o-linku-je-zajem-40070559>