

# Dopadová studie rozvoje Letiště Karlovy Vary pro kraj a cestovní ruch

Zpracováno pro Sdružení Karlovarského kraje pro rozvoj leteckých linek, z.s.

---

31. 5. 2024

Kliknutím na barevné nadpisy je možné se prokliknout na příslušnou kapitolu. Z kapitol se prostřednictvím ikony **home** dostanete zpět na tuto stránku.

# Obsah

01	<a href="#">Úvod a metodika zpracování</a>	03
02	<a href="#">Manažerské shrnutí</a>	07
03	<a href="#">Trendy a předpokládaný vývoj v oblasti letecké dopravy a cestovního ruchu</a>	14
04	<a href="#">Analýza lokace a porovnání s vybranými letišti</a>	25
05	<a href="#">Zmapování plánovaného rozvoje letiště a jeho významu pro kraj</a>	44
06	<a href="#">Analýza stávající a scénáře budoucí nabídky a poptávky</a>	50
07	<a href="#">Makroekonomické dopady rozvoje letiště</a>	57
08	<a href="#">Přílohy (seznam zkratk, slovník pojmů, seznam zdrojů)</a>	82

# Seznam zkratek

<b>ACI</b>	Airports Council International
<b>ACTK</b>	Available cargo tonne-kilometers
<b>AI</b>	Umělá inteligence
<b>ATAG</b>	Air Transport Action Group
<b>ATM</b>	Air Traffic Management
<b>BGY</b>	IATA kód letiště Bergamo
<b>BRS</b>	IATA kód letiště Bristol
<b>CDG</b>	Charles de Gaulle Airport
<b>CO2</b>	Oxid uhličitý
<b>CORSIA</b>	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
<b>CR</b>	Cestovní ruch
<b>CRCO</b>	Central Route Charge Office
<b>CZK</b>	Česká Koruna
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSÚ</b>	Český statistický úřad
<b>EASA</b>	European Union Aviation Safety Agency
<b>ECAC</b>	European Civil Aviation Conference
<b>EDSB</b>	ICAO kód letiště Karlsruhe/Baden-Baden
<b>EEA</b>	Evropská agentura pro životní prostředí
<b>EFTA</b>	Evropské sdružení volného obchodu
<b>EGGD</b>	ICAO kód letiště Bristol
<b>EK</b>	Evropská komise
<b>EU ETS</b>	Evropský systém pro obchodování s emisemi
<b>EU</b>	Evropská Unie
<b>EU-27</b>	Členské státy EU
<b>EUR</b>	Euro
<b>FKB</b>	IATA kód letiště Karlsruhe/Baden-Baden
<b>HDP</b>	Hrubý domácí produkt
<b>HPH</b>	Hrubá přidaná hodnota
<b>HUZ</b>	Hromadné ubytovací zařízení
<b>HV</b>	Hospodářský výsledek
<b>IATA</b>	International Air Transport Association
<b>ICAO</b>	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
<b>ICE</b>	Inter City Express
<b>IoT</b>	Internet of Things
<b>IT</b>	Informační Technologie

<b>KLV</b>	IATA kód letiště Karlovy Vary
<b>KVK</b>	Karlovarský Kraj
<b>LCC</b>	Nízkonákladová doprava
<b>LDOS</b>	ICAO kód letiště Osijek
<b>LFOK</b>	ICAO kód letiště Paříž-Vatry
<b>LIME</b>	ICAO kód letiště Bergamo
<b>LKKV</b>	ICAO kód letiště Karlovy Vary
<b>LKV</b>	Letiště Karlovy Vary
<b>LNZ</b>	IATA kód letiště Linec
<b>LOWL</b>	ICAO kód letiště Linec
<b>LVHP</b>	Letiště Václava Havla Praha
<b>MICE tourism</b>	Meetings, incentives, conferences and exhibitions tourism
<b>N/A</b>	Not available
<b>NOx</b>	Oxidy dusíku
<b>NP</b>	Národní park
<b>NvPM</b>	Pevné částice netěkavých látek
<b>OECD</b>	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
<b>OSI</b>	IATA kód letiště Osijek
<b>OTPP</b>	Ontario Teachers' Pension Plan
<b>PAX</b>	Počet pasažérů
<b>PLF</b>	Passenger Load Factor
<b>PM</b>	Pevné prachové částice
<b>RTK</b>	Revenue Tonne Kilometer
<b>RWY</b>	Runway / Vzletová a přistávací dráha
<b>SAE</b>	Spojené arabské emiráty
<b>SAF</b>	Sustainable Aviation Fuel
<b>SESAR</b>	Single European Sky ATM Research
<b>SEVE</b>	Société d'Exploitation Vatry Europort
<b>SIOT</b>	Symetrické input-output tabulky
<b>SRN</b>	Spolková republika Německo
<b>SSSR</b>	Svaz sovětských socialistických republik
<b>TAČR</b>	Technologická agentura ČR
<b>TEN-T</b>	Transevropská dopravní síť
<b>TGV</b>	Train à Grande Vitesse
<b>TTDI</b>	Index rozvoje cestování a cestovního ruchu
<b>UNESCO</b>	United Nations Educational, Scientific and Cultural

<b>UNWTO</b>	Organization
<b>USA</b>	United Nations World Tourism Organization
<b>USD</b>	Spojené státy americké
<b>VRT</b>	Americký dolar
<b>WEF</b>	Vysokorychlostní trať
<b>WTCC</b>	Světové ekonomické fórum
<b>XCR</b>	World Travel & Tourism Council
	IATA kód letiště Paříž-Vatry



01

# Úvod a metodika zpracování



# Úvod a cíle studie

Předmětem projektu bylo zpracování studie obsahující posouzení dopadů rozšíření vzletové/přistávací dráhy a související infrastruktury ve vazbě na rozvoj ekonomiky Karlovarského kraje a jeho dopadů především na cestovní ruch a navazující odvětví. Součástí studie byla analýza trendů v oblasti letecké dopravy a cestovního ruchu, porovnání s vybranými letišti, modelování budoucí nabídky a poptávky a makroekonomický model posuzující dopady rozvoje na ekonomiku letiště, kraje a ČR.

## Studie hledá odpovědi na následující otázky:

1

Jaké jsou trendy a předpokládaný vývoj oblasti letecké dopravy, specificky v kontextu regionálních letišť?

2

Jaké jsou trendy a předpokládaný vývoj v oblasti cestovního ruchu v KVK?

3

Jaká je pozice LKV vůči okolním letištím (především LVHP)?

4

Existují nějaká srovnatelná letiště, která mohou být příkladem dobré praxe? Na čem stojí kritéria jejich (ne)úspěchu a jak se LKV může inspirovat?

5

Jaké jsou scénáře dalšího rozvoje LKV v kontextu nabídky a poptávky?

6

Jaké jsou sociálně-ekonomické argumenty pro a proti rozvoji LKV?

# Metodika zpracování studie



## Stanovení cílů studie

Zakotvení rozsahu studie a jednotlivých bodů zájmu, na které má odpovědět.



## Desk research a statistická analýza

Analýza podkladů LKV, trendů, ekonomické výkonnosti, lokace, relevantních sektorových analýz, strategií a dalších podkladů.



## Případové studie

Analýza vybraných letišť za účelem hledání argumentů pro a proti rozvoji letiště a demonstrování dopadů do ekonomiky.



## Rozhovory

Polostrukturované rozhovory s relevantními aktéry.



## Modelování scénářů rozvoje LKV

v kontextu nabídky a poptávky po službách LKV.



## Výpočet makroekonomických dopadů dle jednotlivých scénářů

S využitím makroekonomické input-output modelu. Bude zkoumán dopad na ekonomiku kraje a cestovní ruch.



## Interpretace a doporučení

Přehledná interpretace zjištění a výsledků studie a příprava argumentačních karet pro vybrané stakeholdery.



02

# Manažerské shrnutí



# Globálně budou v roce 2040 letiště čelit 2x vyšší poptávce, než dnes



Dle odhadů mezinárodních organizací se očekává, že oproti roku 2023 se **osobní i nákladní letecká doprava do roku 2040 zdvojnásobí.**

Rostoucí poptávka po letecké dopravě, klimatické závazky a současná či nadcházející kapacitní krize na evropských letištích (včetně toho pražského) vytváří potenciál pro karlovarské letiště lépe využívat své kapacity a podpořit tak potenciál letecké dopravy v kontextu celorepublikového i regionálního významu. Letecká doprava je nezbytným katalyzátorem pro naplnění ekonomického, sociálního i environmentálního potenciálu plynoucího ze zajištění potřebné konektivity České republiky a Karlovarského kraje, kde podpoří především cestovní ruch a odvětví na něj navázaná.



## Kapacitní krize

- Letecká doprava se dle mezinárodních organizací nachází v kapacitní krizi, což vyvíjí **tlak na životní prostředí a zákaznickou zkušenost** způsobených přetěžováním současných kapacitních možností.
- Dle EUROCONTROL (2018) v roce 2040 **nebude moci být až 8 % poptávky odbaveno** z důvodu nízké kapacity letišť.



## Rostoucí poptávka

- IATA a ACI se shodují, že do roku 2040 poroste letecká osobní doprava o **4,2 – 4,3 % ročně**, což by vedlo ke **zdvojnásobení** osobní dopravy oproti 2023.
- Predikovaný růst do roku **2050** by vedl k **2,5x vyššímu objemu osobní letecké dopravy**, než tomu bylo v roce 2023.



## Ambiciózní cíle

- Cílem EU je **až 90% snížení emisí CO2** v dopravě do roku 2050 oproti roku 1990.
- Klimatickým cílům a snižování hlukové zátěže se přizpůsobuje regulační prostředí, infrastruktura i technologie. Vyšší míru investice do udržitelnosti je dobré pokrýt vyšší poptávkou, která povede k (vyšším) úsporám z rozsahu.



# Hlavní zjištění studie

Předmětem Studie bylo posouzení **makroekonomických dopadů rozšíření vzletové/přistávací dráhy Letiště Karlovy Vary** a související dopravní infrastruktury ve vazbě na rozvoj ekonomiky Karlovarského kraje a jeho dopadů především na cestovní ruch a navazující odvětví.



## 10 let

Návratnost investice pro stát

### Zaměstnanost

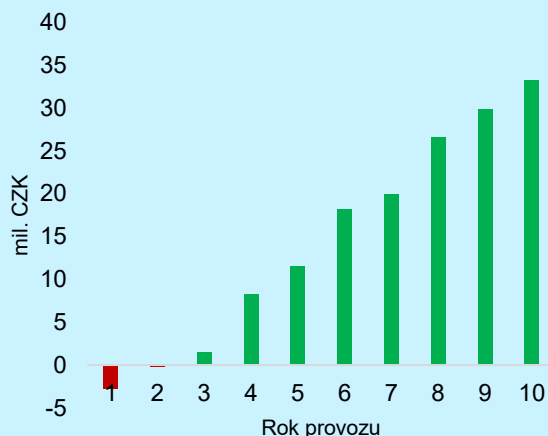
Počet vytvořených ročních pracovních úvazků vyvolaných investicí a počtem PAX



- V návaznosti na investici
- V návaznosti primární a sekundární dopady

### Výnosnost letiště

Letiště Karlovy Vary s.r.o mají potenciál se dostat do zisku již ve **3. roce** od zahájení provozu modernizované letištní dráhy



## 12 111

počet komerčních letových pohybů kumulativně za 10 let

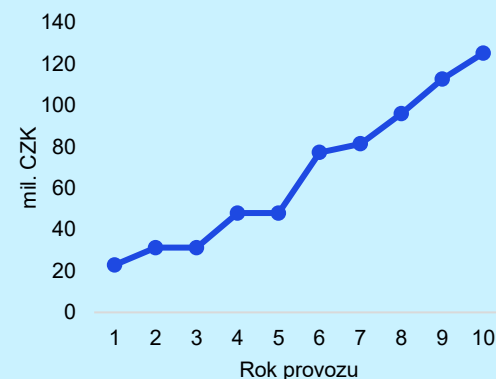


## 1 816 620

PAX kumulativně za 10 let

### Dodatečné zisky

Modernizace stávající letištní dráhy vygeneruje dodatečné zisky ekonomickým subjektům turismu v kumulativní výši **679 mil. CZK** v 10 letech



## 9 377 mil. CZK

nově vyvolaná kumulativní celková spotřeba v multiplikaci v oblasti turismu v 10 letech



## 2 728 mil. CZK

navýšení produkce v multiplikaci na základě investice



## 1 226 mil. CZK

Výše investice

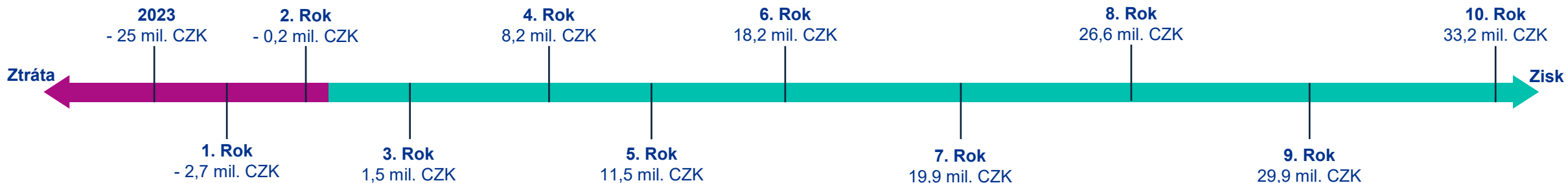


## 1 241 mil. CZK

Přínosy pro stát

# Investice by měla vést k ziskovosti Letiště Karlovy Vary s.r.o.

Časová osa níže ukazuje potenciální rok, ve kterém by se Letiště Karlovy Vary s.r.o. mohlo stát ziskovým. **Základní scénář** vychází z modelování navýšení počtu odbavených cestujících (PAX) a pohybů letadel, které se opírají o předpoklady, že investice do rozšíření/prodloužení dráhy umožní dosažení trhů v delší doletové vzdálenosti, u kterých rezonuje tradiční lázeňství, přilákání nízkonákladových společností a podpoří odletový turismus.



## Dopady na ziskovost letiště v případě změn v počtu PAX a pohybů letadel v mil. CZK

	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok	9. rok	10. rok
Nárůst + 20 %	1,6	4,7	6,7	14,7	18,7	26,7	28,7	36,7	40,7	44,8
Nárůst + 10 %	- 0,5	2,2	4,1	11,4	15,1	22,5	24,3	31,6	35,3	39,0
<b>Základní scénář</b>	<b>- 2,7</b>	<b>- 0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>8,2</b>	<b>11,5</b>	<b>18,2</b>	<b>19,9</b>	<b>26,6</b>	<b>29,9</b>	<b>33,2</b>
Pokles - 10 %	- 4,8	- 2,6	- 1,1	4,9	7,9	14,0	15,5	21,5	24,5	27,5
Pokles - 20 %	- 7,0	- 5,0	- 3,7	1,7	4,4	8,7	11,0	16,4	19,1	21,7

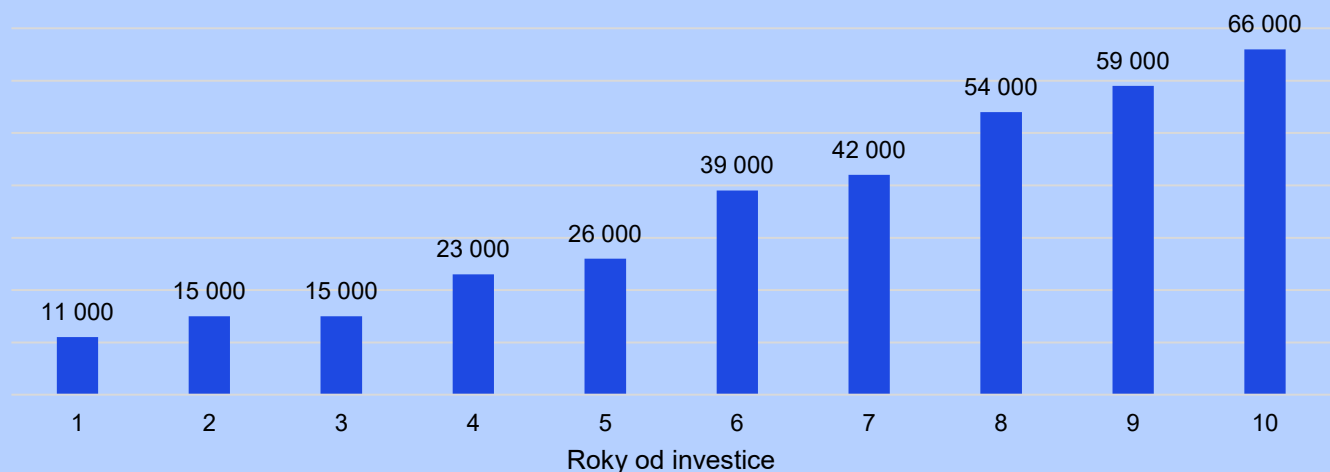
# Přehled přínosů Karlovarský kraj a lokální podnikatele

## PODPORA EKONOMICKÉHO A REGIONÁLNÍ ROZVOJE

Modernizace stávající letištní dráhy umožní:

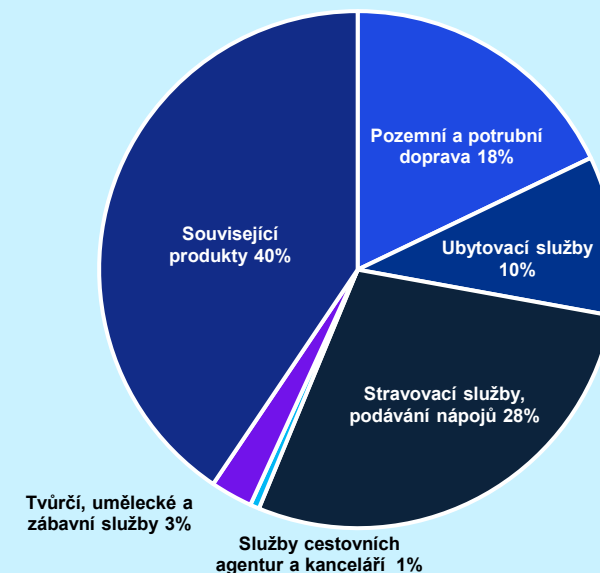
- **efektivnější využití stávajících kapacit** letišť (až 1,8 mil. PAX / 10 let)
- **zvýšení konkurenceschopnosti cestovního ruchu** Karlovarského kraje ke zlepšení a rozšíření nabídky služeb a destinací pro cestující, čímž podpoří odletový i příletový turismus
- **nárůst počtu turistů** a zvýšení jejich výdajů v české ekonomice (kumulativně až 9,4 mil. Kč v 10 letech)
- **navýšení zaměstnanosti** - tento záměr má potenciál kumulativně v průběhu 10 let vygenerovat přes 4 719 ročních pracovních úvazků

### Navýšení počtu příjezdových turistů díky investici do dráhy



**679 mil. Kč**  
jsou přínosy pro  
podnikatelské subjekty  
v cestovním ruchu

Nárůst počtu turistů v Karlovarském kraji bude mít pozitivní dopad na ekonomické subjekty v regionu.



# Návratnost investice z pohledu státu

## POZITIVNÍ DOPADY PRO VEŘEJNÉ ROZPOČTY

- daňové přínosy ze spotřeby (v rámci celkových efektů) více než 1 mld. Kč (včetně sociálního a zdravotního pojištění)
- daňové přínosy z investice jsou ve výši 193 mil. Kč

Kumulativní příjmy do **veřejných rozpočtů za 10 let budou činit 1 241 mil. Kč**. Z těchto příjmů bude celkově plynout do všech krajů 105 mil. Kč (z toho 3,9 mil. Kč do Karlovarského kraje). Příjmy pro všechny obce v ČR budou činit 22,4 mil. Kč.



**10 let**

návratnost



**1 226 mil. Kč**

Investiční náklady na rozšíření a prodloužení letištní dráhy



**1 025 mil. Kč**

Daňové přínosy ze spotřeby



**193 mil. Kč**

Daňové přínosy z investice



**23 mil. Kč**

Úspora na provoz letiště

# Ilustrativní scénáře využití LKV a jejich roční přínosy

Předpoklady scénářů:	Roční přínosy pro veřejný sektor			Z toho pro kraje v ČR	Z toho pro KVK	pro ekonomické subjekty v KVK
<b>Maximální využitelná kapacita LKV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 450 000</li> <li>Délka pobytu: 7 dní</li> <li>Outgoing PAX: 50 %</li> <li>Incoming PAX: 50 %</li> <li>Poměr turistů v KV: 100 %</li> </ul>	<b>710</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>319</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>2 446</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>73</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>2,7</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>470</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků
<b>Pravidelná nízkonákladová letecká linka (City Breaks)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 31 200</li> <li>Délka pobytu: 3,5 dne</li> <li>Frekvence letů: 2x týdně</li> <li>Incoming: 10 920</li> <li>Podíl turistů v KVK: 70 %</li> <li>Podíl turistů ostatní ČR: 30 %</li> </ul>	<b>17,2</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>75</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>59</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>1,8</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>0,05</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>8</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků
<b>Nepřavidelná linka (Lázeňský charter)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 7 800</li> <li>Délka pobytu: 14 dní</li> <li>Frekvence letů: 1x za 14 dnů</li> <li>Incoming: 3 510</li> <li>Podíl turistů v KVK: 100 %</li> </ul>	<b>22</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>78</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>76</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>2,3</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>0,1</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>14,7</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků



03

# Trendy a předpokládaný vývoj v oblasti letecké dopravy a cestovního ruchu

# Jaká je role letecké dopravy v globální ekonomice a jak se bude vyvíjet?

Letecká doprava je považována za nezbytného a důležitého přispěvatele ke globálnímu ekonomickému růstu, jelikož umožňuje tok zboží, služeb, osob, kapitálu, technologií a znalostí, přičemž podporuje globální hospodářský cyklus.

## Více než 4 % ročně

je očekávaný růst globální letecké dopravy do roku 2040

Bude to mít za následek **zdvojnásobení** poptávky po letecké dopravě oproti roku 2019

Regionální letiště (dle definice ACI) jsou klíčovou součástí evropského dopravního systému a odbavují více než polovinu všech cestujících v Evropě a 60 % odletových sedadel. Po pandemii COVID-19 sehrála rozhodující roli v obnově letecké dopravy, kdy se plně obnovilo 27 % letišť, z nichž 90 % bylo regionálních (díky nízkonákladovým aerolinkám a vnitroeurospkým letům). Regionální letiště zajišťují konektivitu evropským městům a generují přínosy okolnímu regionu, i když ne všechna jsou zisková. Většina regionálních letišť v Evropě má průměrně méně než 10 letů denně.

Letecká doprava se globálně i v rámci EU potýká s **kapacitní krizí**. Tato krize bude nabývat na významu v kontextu odhadovaného nárůstu významu letecké dopravy do roku 2040-2050. Zároveň je na leteckou dopravu vyvíjen tlak ze strany evropských politik a cílů v oblasti udržitelnosti, které motivují aktéry v odvětví přizpůsobovat své fungování a infrastrukturu těmto trendům. To vše by mělo být motivací pro evropská letiště plánovat a přizpůsobovat své kapacity a infrastrukturu tak, aby bylo možné zajistit prosperitu a udržitelný rozvoj letiště samotného, podporovat rozvoj lokální ekonomiky a ekonomických aktérů, zajistit potřebnou konektivitu při zachování či zlepšování zákaznické zkušenosti a zajistit konkurenceschopnost nabídky služeb pro aerolinky v kontextu konkurenčních letišť v zemi i v EU.

I přes to, že na menší letiště nejsou kladené takové nároky co do povinných akčních kroků spojených s implementací Green Dealu, by letiště měla směřovat k odbavení vyšší kapacity než doposud a mířit tak na úspory z rozsahu, jelikož mají omezené možnosti jak zvyšovat výnosy. ACI očekává, že kvůli zavedeným environmentálním opatřením se zvednou ceny letů více u menších letišť než u velkých, které jsou schopny úspory z rozsahu generovat. Což může dle odhadů způsobit až o 12 % nižší poptávku oproti větším letištím.

Do budoucna budou rozvojem regionálních letišť hýbat trendy jako jsou politiky EU v oblasti životního prostředí, alokaci slotů, digitalizace agendy v Schengenu, zdanění, napojení na TEN-T/VRT, bezpečnostních prvků apod.

# 434-818

**tisíc** nevytvořených pracovních míst do roku 2035 může být způsobeno nepokrytím zvyšující se poptávky

# 160 mil.

pasažerů v roce 2040 nebude moci být odbaveno z důvodu nedostatečné kapacity letišť (tj. 1,5 mil. letů)

# 16-20

evropských letišť by i přes plánovaný rozvoj v roce 2040 fungovalo na téměř plnou kapacitu (oproti současným 6)

# 90%

pokles do roku 2050 je cíl EU v oblasti snižování emisí CO2 v dopravě (vůči 1990)

# Globální trendy v oblasti osobní letecké dopravy

Globální osobní letecká doprava se chystá na prudký růst. Do roku 2040 se očekává zdvojnásobení počtu cestujících oproti roku 2019 a nejméně zásadnější nárůst se předpokládá v regionech Asie, Tichomoří a Afrika, zatímco v Severní Americe a Evropě bude růst pomalejší. Pandemie způsobila snížení přepravních výkonů a až v roce 2023 se osobní letecká doprava dostává na předpandemické výkony.

Podle barometru cestovního ruchu UNWTO skončil mezinárodní cestovní ruch v roce 2023 na 88 % úrovně před pandemií, s odhadem 1,3 miliardy mezinárodních příjezdů. Evropa skončila v roce 2023 na hodnotě 94 % oproti roku 2019. V průběhu posledních let zažívá letecká doprava po celém světě výrazný vzestup, což je patrné ze statistik počtu přepravených cestujících a objemu přepraveného nákladu. V roce 2000 bylo celosvětově přepraveno 1,68 miliardy cestujících na pravidelných linkách, zatímco v roce 2023 toto číslo stoupl na významných 4,54 miliardy cestujících. Včetně charterových letů je to až 8,5 mld. přepravených cestujících v roce 2023.

## 8,5 mld.

Počet PAX přepravených globálně leteckou dopravou v roce 2023 (vnitrostátní i mezinárodní).



Počet cestujících využívajících leteckou dopravu od roku 2020 opět roste a do roku 2040 by se měl zdvojnásobit oproti roku 2019.



Osobní doprava v roce 2023 dosáhla 93,8 % předpandemické úrovně.

Očekává se, že pro rok 2024 překročí počet letecky přepravených cestujících na pravidelných linkách hranici 4,7 miliardy. Celosvětově se očekává návrat pasažérů na předcovidové hodnoty v roce 2024, v Evropě měl nastat již v roce 2023 (viz tabulka níže). Průměrná roční míra růstu do roku 2040 se pro Evropu očekává na úrovni 2,2 %, což znamená nárůst o více než 701 mil. pasažérů. Globálně se očekává, že se počet cest pasažérů do roku 2040 oproti roku 2019 více než zdvojnásobí. Takováto dlouhodobá prognóza ovšem přináší určitou míru nejistoty. Poptávka cestujících v letecké dopravě by mohla těžit z příznivějších makroekonomických podmínek, jako je normalizace dodavatelských řetězců a nižší míra inflace, což by umožnilo dřívější ukončení zpříšňování měnové politiky. Naopak směrem dolů převažují rizika související se silou hospodářského cyklu a dopadu a rozsahu geopolitických konfliktů.

Zdroj: IATA, Global Outlook for Air Transport

Pandemie způsobila **snížení konektivity** o 28 % (6000 cest). V rámci obnovy po covidu zatím nebylo dosaženo původních frekvencí letů a je možné, že konektivita již nikdy nebude v plné míře obnovena. Dle IATA indexu se mezinárodní konektivita dostala na 89,5 % předpandemických hodnot, vnitrostátní poté na 97,5 % (což u vnitrostátní je o 12 p. b. více, než v roce 2022).

Globální **míra využití kapacity** leteckých společností (PLF) dosáhla během prvních 9 měsíců roku 2023 82,3 %, což je zhruba v souladu s faktorem obsazenosti dosaženým ve stejném období v roce 2019. Reflektuje to balancování leteckých společností mezi poptávkou a kapacitou.

Table 1: Air passenger forecast summary

Region	Recovery year	CAGR (2019 - 2040)	Additional passengers by 2040, millions
Africa	2023	3.6%	169.7
Asia Pacific	2024	4.5%	2,536.8
Europe	2023	2.2%	701.4
Middle East	2023	3.6%	264.1
North America	2023	2.2%	558.5
Latin America & Caribbean	2023	2.8%	304.0
World	2024	3.4%	3,923.0

Sources: IATA Sustainability and Economics, Tourism Economics



# Očekávaný růst letecké dopravy dle typu organizace

IATA a ACI se shodují, že do roku 2040 poroste letecká osobní doprava o 4,2 – 4,3 % ročně se zpomalením do roku 2050, což bude mít za následek zdvojnásobení počtu cest do roku 2040 a v roce 2052 až 2,5x vyšší osobní leteckou dopravu ve srovnání s rokem 2023. Tento trend klade vysoké nároky a tlak na rozvoj letištní infrastruktury tak, aby byla schopná navyšující se poptávku odbavit a aby nedocházelo k nákladům ušlé příležitosti spojené s limitem kapacit.

## 4,2% ročně

IATA

Globálně očekává růst počtu cestujících v letecké dopravě, ale pomalejším tempem než v posledních 3 letech. **Mezi lety 2023 a 2040 se předpokládá, že počet cestujících v letecké dopravě poroste o 4,2 % ročně.** Jednalo by se o radikální zpomalení oproti výjimečnému 36 % ročnímu tempu růstu za poslední tři roky, kdy se trhy vynořily z hlubin krize COVID-19. Po obnovení provozu na úroveň před pandemií však toto zpomalení umožní, aby se **počet cest pasažérů v celém odvětví více než zdvojnásobil oproti úrovni z roku 2019 a do roku 2040 dosáhl 7,8 miliardy.**

## 4,3% ročně

ACI

předpovídá, že celosvětová osobní doprava poroste v letech 2023 až 2042 průměrným ročním tempem 4,3 % a v letech 2042 až 2052 tempem 3,6 %. **Do roku 2052 bude osobní doprava 2,5krát vyšší než dnes.**

Z dlouhodobého hlediska se očekává, že dynamika globálního trhu s cestujícími přejde od vyspělých ekonomik k rozvinutým a rozvíjejícím se ekonomikám. **Odpovědné investování do současné a nové infrastruktury** zůstává klíčem k zajištění toho, aby bylo možné udržitelným způsobem naplňovat růst kapacity a bylo možné maximalizovat sociální a ekonomické výhody letectví.

# Trendy v oblasti udržitelnosti letecké dopravy

Letecký průmysl se nachází na prahu významných změn v oblasti udržitelnosti. Do roku 2050 se EU zavázala významně snížit emise CO<sub>2</sub>. Dalším cílem je snižování dopadů hluku letadel. Hlavními nástroji jsou modernizace technologií a tlak mezinárodních organizací.

# 90%

pokles do roku 2050 je cíl EU v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> v dopravě (v porovnání s 1990)



Očekává se, že emise z mezinárodního letectví vzrostou do roku 2050 2x až 4x úrovně roku 2018, v závislosti na konkrétních látkách (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, nvPM nebo PM).



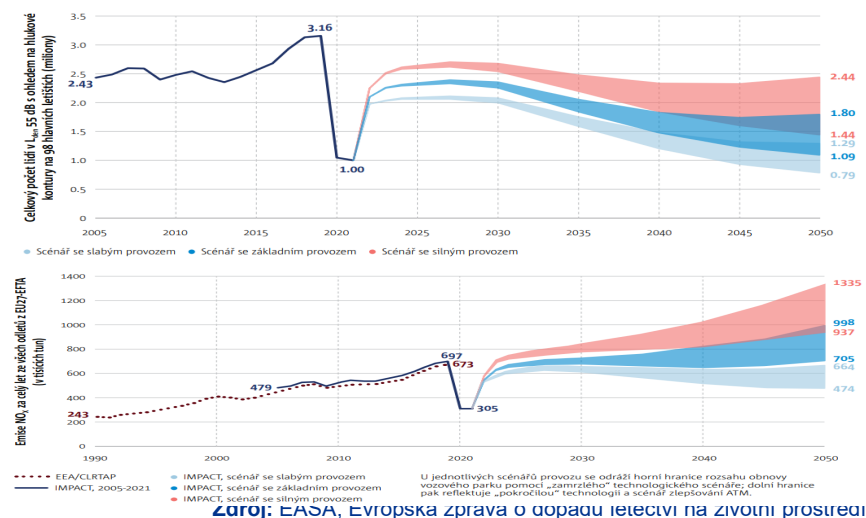
Předpokládá se, že do roku 2050 se spotřeba paliva zvýší 1,9 až 2,6krát oproti hodnotě z roku 2018, zatímco tržby z tunokilometrů (RTK) se podle nejnovějších předpovědí mají zvýšit trojnásobně.

Hlavními tématy dle Evropské zprávy o dopadu letectví na životní prostředí (2022) je **snižování hluku a emisí**. Emise CO<sub>2</sub> u všech letů odlétajících z letišť EU-27+EFTA dosáhly v roce 2019 147 milionů tun, což bylo o 34 % více než v roce 2005. Pro rok 2050 se předpokládá, že opatření v letecké dopravě by mohla snížit emise CO<sub>2</sub> o 69 % až na úroveň 59 milionů tun ve srovnání s běžným scénářem „technology freeze“ (tento 69% pokles je předpokládán následovně: 19 % díky technologiím a designu, 8 % díky řízení letového provozu (ATM), 37 % díky SAF a 5 % díky elektrickým a vodíkovým letadlům).

Obnova letového parku by mohla vést ke snížení celkového vystavení obyvatelstva vůči hluku na evropských letištích v rámci měření pomocí ukazatelů L(den) a L(noc) během příštích dvaceti let. **Na 10 letišť s největší mírou vystavení obyvatel hluku (L(den) 55 dB) v roce 2019 připadala polovina celkového hlukového vystavení obyvatelstva mezi 98 hlavními evropskými letišti.** Za účelem zmírnění nepříznivých účinků hluku z letadel na zdraví občanů EU doporučuje WHO v Evropě snížit hladinu hluku letadel pod 45 dB L(den) a 40 dB L(noc).

## Cíle na podporu Evropské zelené dohody:

- Nejméně 55% snížení čistých emisí skleníkových plynů v celé ekonomice do roku 2030 ve srovnání s úrovněmi v roce 1990 a cíl klimatické neutrality do roku 2050.
- 90% snížení emisí skleníkových plynů souvisejících s dopravou do roku 2050 ve srovnání s úrovněmi v roce 1990.
- 30% snížení podílu osob chronicky obtěžovaných hlukem z dopravy do roku 2030 oproti roku 2017.
- Zlepšení kvality ovzduší za účelem dosažení 55% snížení počtu předčasných úmrtí způsobených znečištěním ovzduší do roku 2030 ve srovnání s rokem 2005, včetně blízkosti letišť, řešením emisí znečišťujících látek z letadel a letištního provozu.



# Vývoj a politiky EU v oblasti udržitelnosti letecké dopravy

## EVROPSKÁ ENVIRONMENTÁLNÍ ZPRÁVA O LETECKÉ DOPRAVĚ 2022 (EASA)

### Emise CO2

Emise CO2 u všech letů odlétajících z letišť EU27+EFTA dosáhly v roce 2019 147 mil. tun, což bylo o 34 % více než v 2005.

Pro rok 2050 se předpokládá, že opatření v leteckém odvětví by mohla snížit emise CO2 o 69 % ve srovnání s běžným scénářem.

### Technologie a design

U konvenčních letadel došlo v poslední době k poklesu certifikačních činností, zatímco v nových segmentech trhu došlo k růstu (Drone a Urban Air Mobility).

EASA vyvíjí zvláštní normy pro certifikaci hluku pro letadla typu Drone a Urban Air Mobility, které zohledňují jejich specifické vlastnosti.

### Udržitelné letecké palivo (SAF)

EK navrhla nařízení ke kombinování zdrojů SAF s palivem dodávaným na letiště EU, přičemž minimální podíl SAF by se měl postupně zvyšovat z 2 % v roce 2025 na 63-70 % v roce 2050.

SAF bude hrát klíčovou úlohu při dekarbonizaci leteckého průmyslu, neboť může být používáno v rámci stávající infrastruktury pro globální letový park a pro dodávky paliva.

### Řízení letového provozu

Počet letů na nebo z letišť EU27+EFTA během roku 2019 činil 9,25 milionu, což vedlo k přetížení dopravy, přesměrování, zpožděním a především k výraznému překročení emisí CO2.

Evropský plán European ATM Master plan obsahuje aspirační cíl do roku 2035 snížit emise průměrné CO2 na let o 5-10 % prostřednictvím posílení spolupráce.

### Letiště

Do roku 2030 je cílem akčního plánu EU Green Deal pro nulové znečišťování redukovat podíl lidí, kteří jsou zatíženi hlukem z dopravy o 30 %, a také zlepšit kvalitu ovzduší a snížit tak počet úmrtí způsobených znečištěním ovzduší o 55 % oproti 2017.

Od 2020 funguje program akreditace letišť v oblasti spotřeby uhlíku pro podporu letišť při dosahování čistých hodnot emisí CO2.

### EU ETS

Letecká doprava je v systému od r. 2012. Aerolinky jsou povinné monitorovat, reportovat a kompenzovat své emise prostřednictvím povolenek. EU od roku 2017 systém zúžila na intra-EEA lety a systém byl revidován zprovozněním programu CORSIA, který si klade za cíl stabilizovat emise CO2 na úrovních roku 2020. Očekává se, že CORSIA umožní kompenzaci 80 % emisí vyprodukovaných nad úrovní hodnot 2020. Program je dobrovolný, ale všechny EU státy jsou zahrnuty.

# EU Mobility Strategy a Fit for 55 – letecká doprava



Konkrétně v oblasti letecké dopravy přináší Strategie opatření související s vyšším než 50% nárůstem emisí v letecké dopravě v EU od roku 1990 a dlouhým technologickým pokrokem.

- › EU toto téma podchycuje v rámci *Flagship 1* iniciativou **ReFuel EU Aviation** a důraz na zlepšování **energetické účinnosti** flotil prostřednictvím výzkumu podporovaného např. Horizon Europe.
- › *Flagship 2* se zaměřuje na budování **bezemisních letišť**, kdy mají letiště jako klíčové body mezinárodní konektivity sehrát důležitou roli ve zpřístupnění udržitelné multimodální dopravy a testování udržitelných řešení. EU chce v této oblasti podněcovat snížení závislosti na fosilních palivech a vývoj ekologičtějších a tišších letadel.
- › *Flagship 5* představuje **zahrnutí letecké dopravy do EU ETS systému**, jakožto nástroje pro stanovování cen uhlíku za účelem internalizace nákladů na emise CO<sub>2</sub>. Dále se zaměřuje na ukončení dotací či pobídek spojených s fosilními palivy.
- › *Flagship 6* v oblasti letectví zahrnuje **zlepšení účinnosti řízení letového provozu, což by mělo vést ke snižování nadměrného spalování paliva a emisí CO<sub>2</sub> způsobených neefektivitou letů a fragmentací vzdušného prostoru**. Dokončení implementace Jednotného evropského nebe by také mělo zlepšit zákaznickou zkušenost, jelikož by mělo dojít ke zpřesnění časů příletů a odletů.
- › *Flagship 8* se věnuje revizi Nařízení o leteckých službách, kdy je cílem při zachování **nejvyšší úrovně bezpečnosti letectví chránit zájmy spotřebitelů, utvářet odolný a konkurenceschopný evropský průmysl leteckých služeb při zachování vysoce kvalitních pracovních míst**. Tuto iniciativu by měla doplnit modernizace pravidel EU upravujících letištní poplatky, letištní časy a počítačové rezervační systémy.

## ReFuel EU - udržitelná letecká paliva

Udržitelná letecká paliva jsou jedním z významných nástrojů, jak snížit emise v letecké dopravě. V důsledku nízké úrovně dodávek a vysokých cen nyní tvoří pouze 0,05 % celkové spotřeby.

Cílem návrhu v rámci balíčku „Fit for 55“ je snížit environmentální stopu letecké dopravy prostřednictvím většího využívání udržitelných leteckých paliv. Návrh byl v říjnu 2023 přijat Radou EU.

### Nařízení mění následující:

- › **Dodavatelé leteckých paliv** na letištích EU mají povinnost postupně zvyšovat v rámci dodávek podíl udržitelných paliv (zejména syntetických), a to až na minimálně 70 % v roce 2050.
- › **Letecké společnosti** s odlety z letišť EU budou mít povinnost doplňovat do letadel pouze palivo nutné pro provedení letu, aby se předešlo vzniku emisí ze zvýšení hmotnosti letadla.
- › **Letištím v EU** ukládá povinnost zaručení nezbytné infrastruktury pro dodávání, skladování a doplňování udržitelného leteckého paliva. Povinnost umožnění doplnění udržitelného leteckého paliva (SAF) se však ukládá jen letištím, která odbavují více než **800.000 PAX/ročně, nebo 100.000 tun carga**.

## Udržitelnost mezinárodních letů

S cílem minimalizovat nepříznivé dopady mezinárodního civilního letectví na klima a podpořit udržitelný růst mezinárodní letecké dopravy pracuje organizace ICAO na řadě opatření, mezi něž patří zdokonalení letadlových technologií, provozní zlepšení, udržitelná letecká paliva a CORSIA (program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví).

V červenci 2021 předložila Komise v souvislosti s balíčkem „Fit for 55“ návrh na revizi EU ETS, který se týká letectví, s cílem zvýšit příspěvek tohoto odvětví k politice EU v oblasti klimatu a zavést program CORSIA v EU. Rada nová pravidla přijala v dubnu 2023.

## Jednotné evropské nebe II+

Členské státy EU pracují na rozvoji společných pravidel a cílů uspořádání evropského vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe. Efektivní uspořádání letového provozu by mělo pomoci snížit emise z tohoto odvětví a zajistit dostatečnou kapacitu a vyšší nákladovou efektivitu.

Komise v září 2020 předložila pozměněný návrh na změnu stávajícího nařízení. V červnu 2021 se Rada dohodla na obecném přístupu k reformě jednotného evropského nebe. Nyní probíhají triology s Evropským parlamentem.

# Globální trendy – letecké společnosti

## 01

### Růst poptávky

- Mezinárodní letecká osobní doprava vzrostla v letech 2013-2023 o 70%.
- V roce 2023 přepravily letecké společnosti 4,4 miliardy cestujících.
- Objem letecké nákladní dopravy vzrostl v letech 2013-2021 o 40%.
- V roce 2023 přepravily letecké společnosti 128 milionů tun nákladu.

## 02

### Obnova flotily

- Ve snaze získat palivově účinnější a tišší zařízení letecké společnosti po celém světě zadávají velké objednávky na nová komerční letadla. Počet nových dodávek letadel dosáhne podle současných harmonogramů 1777 v roce 2024 a 2075 v roce 2025 – rekord v historii komerčního letectví.
- Objednávky jsou orientovány spíše na úzkotrupá letadla.

## 03

### Tržní podíl

- Nízkonákladové aerolinky (LCC) zvýšily svůj tržní podíl na 30%. Toto nevyšší je znatelnější na americkém trhu.
- Tradiční aerolinky čelí silné konkurenci ze strany LCC.
- Dochází ke konsolidaci leteckého průmyslu, fúzím a akvizicím.
- LCC v Evropě využili pandemii ke zvýšení tržního podílu, a to především na regionálních letištích (60 % odletových sedadel v roce 2022).

## 04

### Finance

- V roce 2023 dosáhly letecké společnosti zisku 26 miliard USD, což je téměř 6 USD na pasažéra.
- Předpokladem bylo, že v celém odvětví se celkové příjmy leteckých společností v roce 2023 zotaví na přibližně 107 % úroveň před pandemií.
- Ceny letenek rostou vlivem inflace a regulačních nákladů spojených s dekarbonizací.

## 05

### Technologie

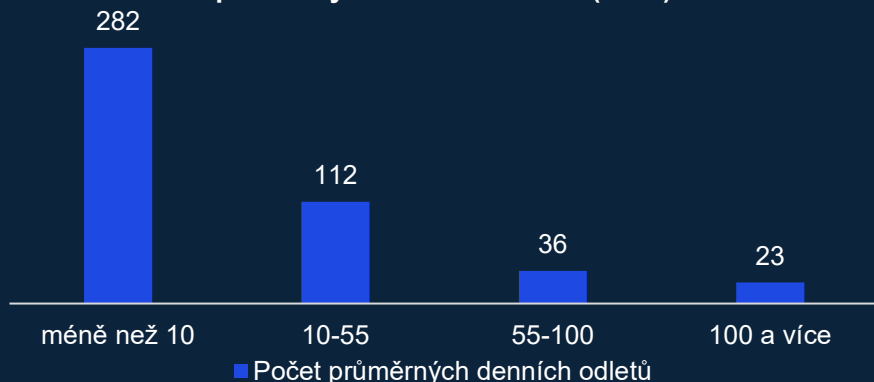
- Letecký průmysl investuje do nových technologií, jako jsou palubní Wi-Fi, biometrické rozpoznávání a autonomní letadla.
- Nové technologie mění způsob, jakým letecké společnosti provozují a poskytují své služby.

# Zhodnocení role regionálních letišť v Evropě

Regionální letiště\* jsou klíčovou součástí evropského dopravního systému a odbavují více než polovinu všech cestujících v Evropě a 60 % odletových sedadel. Po pandemii COVID-19 sehrála regionální letiště rozhodující roli v obnově letecké dopravy, kdy překonávala i větší hubová letiště. V Evropě se plně obnovilo na předpandemické úrovni 27 % letišť, z nichž 90 % tvořila regionální letiště – to bylo způsobené především intra-EU obnovou a vysokým podílem nízkonákladových aerolinek. Konkrétně u 38 % menších letišť s méně než 5 mil. PAX / ročně došlo k plné obnově v roce 2022, přičemž tento efekt byl pozorován více u letišť obsluhujících populární turistické destinace a u letišť s vysokým podílem nízkonákladových aerolinek, které využívají především letadel Boeing 737 a Airbus A320.

Regionální letiště jsou klíčovými facilitátory letecké propojenosti. Bez letecké dopravy a letů by regiony a menší města v Evropě ztratila konektivitu, která umožňuje místním podnikům prosperovat a je klíčová pro zajištění nových investic. Dostupnost letišť zůstává mezi hlavními faktory, které firmy zvažují při výběru své podnikatelské lokality. Jakákoliv oblast s ambicemi rozvíjet cestovní ruch jednoduše nemůže bez letiště fungovat. Odhaduje se, že 10% nárůst přímé konektivity vede k nárůstu HDP/capita o 0,5 %.

Počet regionálních letišť v Evropě podle počtu průměrných denních odletů (2022)



ACI uvádí výčet **trendů**, které v následujících letech **regionální letiště** nejvíce ovlivní:

- EU Fit for 55 balíček a snahy o závazky ke snižování emisí – navýšení ceny letenek
- Regulace o společných pravidlech provozování leteckých služeb – v kontextu environmentálních letů na krátké vzdálenosti a závazky letecké služby
- Regulace o společných pravidlech pro alokaci slotů – limitování slotů u velkých hubových letišť může ovlivnit poptávku po napojení z regionálních letišť
- Směrnice o pozemním handlingu
- Rozvoj TEN-T sítě a povinné napojení letišť na tuto síť
- Regulace Schengenského prostoru – automatizovaný IT systém – dopad na kontroly
- Pokyny ke státní podpoře letišť – letiště pod 200.000 PAX spadají pod blokovou výjimku, po roce 2024 by se měla spíše soustředit na dekarbonizační snahy
- Bezpečnostní pravidla – EDS Standard 3 pro bagáž a nové technologie
- Poplatky za ekonomický dohled, vnější vztahy, EU funding a letecké daně, ...

Menší regionální letiště mohou dle ACI čelit do roku 2050 hrozbám plynoucím z poklesu potenciálního poklesu poptávky po intra-EU letech plynoucím z regulačních iniciativ jako je ReFuelEU, ETS a další, jejichž celkový efekt se odhaduje na pokles až o 12 % oproti velkým letištím. Důvodem bude to, že vyšší náklady spojené s dekarbonizací se projeví především na cenách letů z menších letišť, jelikož budou znatelnější v LCC dopravě. Vzhledem k tomu, že menší letiště nemají vzhledem k vysokým fixním nákladům tolik možností, jak zvýšit výnosy, doporučuje ACI cílit na vyšší počet odbavených cestujících (700.000 a výše), aby dosáhla úspor z rozsahu a zajistila si tak ekonomickou prosperitu.

# Globální trendy s vlivem na fungování a rozvoj letišť

## Digitalizace

Souvisí s optimalizací procesů, inovací obchodního modelu a zlepšováním zákaznické zkušenosti. Posílená konektivita systémů, lidí a věcí (IoT) v oblasti systémů (sběr dat v reálném čase), lidí (řízení zdrojů a zlepšení zákaznické zkušenosti např. formou samoobslužných přepážek) a správu aktiv. Digitalizace přináší zlepšení produktivity, úsporu nákladů, řešení omezení trhu práce, evidence-based plánování, rozvoj neleteckých příjmů nebo segmentaci a správné cílení služeb pro pasažéry a další stakeholdery.

## Bezpečnost (security)

Dle ACI souvisí v průměru 20 % celkových provozních nákladů letiště s bezpečností, přičemž velké procento letištního personálu pracuje na činnostech souvisejících s bezpečností. Letištím i aerolinkám by v budoucnu měly pomáhat nové technologie, které snižují personální náklady a množství času stráveného ověřováním rizika každého cestujícího. Postupně se testují nové technologie, včetně biometrického systému, CT Walkways, pokročilých zobrazovacích technologií, systému detekce podezření, manipulace mimo letiště, umělé inteligence a dalších nových a inovativních technologií.

**Stávající letištní infrastruktura nemůže zvládnout očekávaný růst poptávky po letecké dopravě.** Mnoho letišť se blíží, je na úrovni nebo dokonce překračuje své projektované kapacity, což způsobuje přetížení, nižší úroveň služeb a frustraci cestujících. Pro zlepšení zkušeností cestujících a úrovně služeb IATA a ACI zavedly některé inovativní projekty, např. Smart Security & One ID.



## Inovace letišť a řízení letového provozu

Zvýšená poptávka po osobní letecké dopravě a tlak na snižování vlivu na klima volá po inovacích a přípravě infrastruktury letišť na tyto trendy. Celosvětově žije 51 % populace ve vzdálenosti do 100 km od mezinárodního letiště a 74 % do 100 km od jakéhokoliv letiště. Z tohoto důvodu musí být infrastruktura letišť uzpůsobena tak, aby nedocházelo k přetěžování provozu v rámci peakových časů a aby bylo možné zvýšenou poptávku odbavit efektivně, ekologicky a s menší hlukovou zátěží. Kromě samotného rozvoje je potřeba zvážit využívání technologií jako je AI, Big Data, blockchain, robotizace, IoT, testování alternativních paliv a hybridních či elektrických letadel.

## Konkrétní trendy

- **Automatizace a robotizace:** očekává se růst trhu s letištními roboty o 15 % do roku 2025
- **Digitalizace zákaznických kanálů:** chatboti apod.
- **Udržitelné letectví**
- **Autonomní systémy v provozu letišť:** např. AI-based rozeznávání objektů apod.
- **Pokročilá datová analytika**
- **Virtuální a augmentovaná realita:** využití například ve školení lidí, opravách apod.
- **IoT, 5G, Cloud:** příprava terminálů na zvýšenou poptávku po letecké dopravě

# Trendy v oblasti cestovního ruchu



Cestovní ruch je celosvětově jedním z nejvýznamnějších ekonomických odvětví s významnými dopady na ekonomickou výkonnost a zaměstnanost. Význam turismu roste zejména na lokální úrovni, kdy je na mnoha místech jediným ekonomickým nástrojem rozvoje s významnými regionálními dopady.“



## Globální trendy v cestovním ruchu

Níže jsou uvedeny trendy a výzvy CR tak, jak je vnímá OECD, WTCC a UNWTO:

**Evidence-based strategické řízení CR s důrazem na udržitelnost** – zahrnuje zelenou a sociální obnovu turismu, plánování a řízení postavené na datech, řízení rizik, spolupráce, podpora a důvěra, posílení kapacit pro udržitelné řízení a zaměření investic na podporu udržitelného rozvoje CR.

### Klíčové poptávkové trendy turismu:

- Staycation – blízké destinace a lokální komunity
- Udržitelné cestování – environmentálně a sociálně odpovědné zážitky
- Úniky a zážitkové cestování provázaně s přírodou
- Důraz na zdraví
- Práce na dálku odkudkoliv
- Flexibilita – v rušení pobytů, rezervace na poslední chvíli apod.
- Autenticita – spíše méně navštěvovaná místa
- Business a MICE turismus – WTCC očekává meziroční růst v 2022-32 o 5,5 %



## Pohled mezinárodních organizací na vývoj turismu

- Před vypuknutím pandemie COVID-19 turismus v OECD zemích přímo přispíval k 4,4 % HDP; 6,9 % zaměstnanosti a tvořil 20,5 % vývozu služeb.
- Meziroční podíl turismu na HDP (2019-20) poklesl o více než 50 %, zatímco tempo růstu globální ekonomiky pouze o 3,3 %.
- Světová rada pro cestování a turismus (WTCC) však pro turismus předpovídá pozitivní vyhlídky a pro období 2022–2030 odhaduje roční růst o 5,8 %, čímž by výrazně předehnal růst globální ekonomiky.
- Během následující dekády se v turismu předpokládá vznik 126 mil. nových pracovních míst. WTCC to podmiňuje kooperací vlád a posílení opatření, které připraví turismus na potenciální budoucí šoky.
- Konkrétně pro Evropu odhaduje Evropská rada pro cestování (ETC) meziroční růst příjezdů návštěvníků pro období 2023–2025 mezi 10-13 %, pro střední a východní Evropu pak růst jednou takový na úrovni 20–24 %.





04

# Analýza lokace a porovnání s vybranými letišti

# Analýza lokace

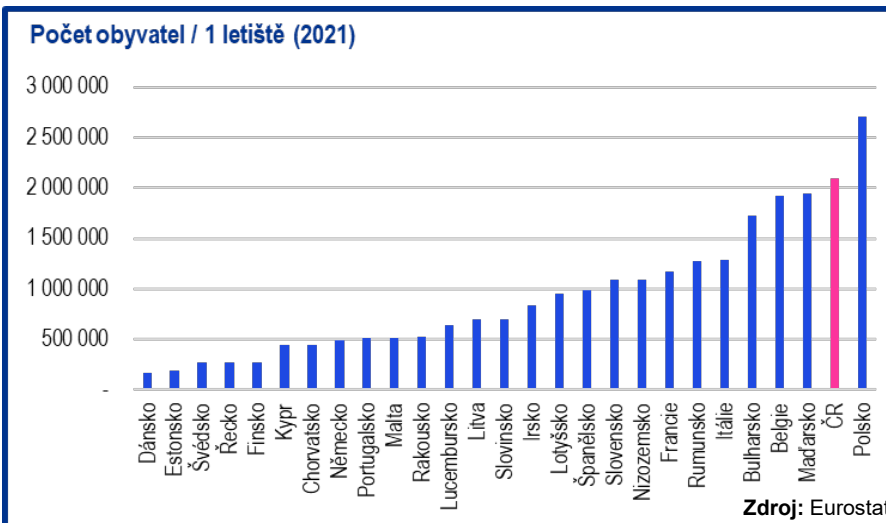
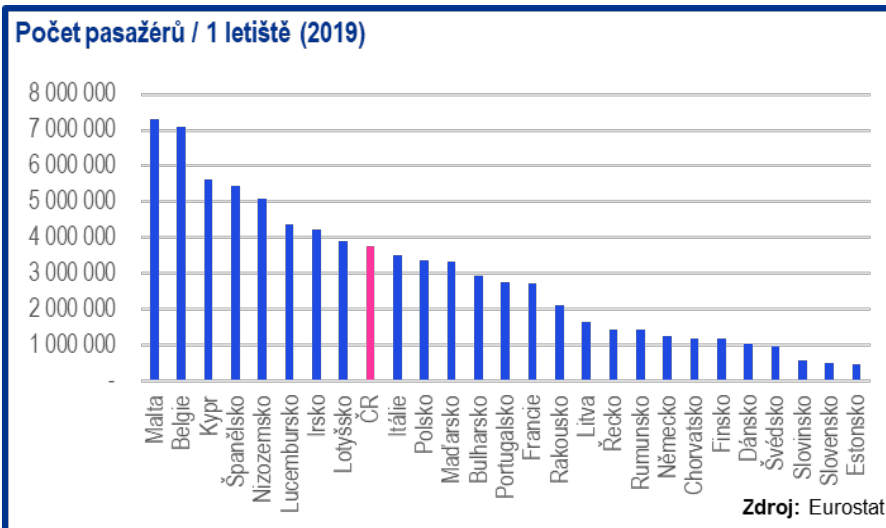
# Východiska pozice ČR – letiště

Z hlediska **počtu letišť** zaujímala ČR z EU27 v roce 2019 18. místo s celkem 5 letišti, z toho 3 velkými (tj. nad 150 tis. pasažérských jednotek dle metodiky Eurostat). Mezi velká letiště se tedy z dlouhodobého pohledu řadí v ČR LVHP, Brno/Tuřany a Ostrava/Mošnov, další 2 letiště představují Pardubice a Karlovy Vary a od roku 2023 také České Budějovice. Co se týče růstu počtu letišť v dané zemi, zůstává stav v ČR oproti trendům v jiných zemích neměnný, ale následuje trend v poklesu hlavních letišť.

V kontextu počtu obyvatel dané země byla ČR v roce 2021 zemí s **2. nejvyšším počtem obyvatel na 1 letiště** (téměř 2,1 mil.).

V kontextu **počtu odbavených pasažérů** (v před-covidovém roce 2019) ČR **zaujala 9. příčku**, tj. na 1 letiště připadlo téměř 3,8 mil. PAX.

Co se týče **počtu letišť na km<sup>2</sup>**, zaujímá ČR 7. místo s hodnotou 1 letiště na 15 442 km<sup>2</sup>. Zemí s nejvyšší hodnotou je Lotyšsko (31 645 km<sup>2</sup>) a zemí s nejnižší hodnotou Malta (313 km<sup>2</sup>).



Počet všech a hlavních (>150k PAX) komerčních letišť v roce 2021 a změna oproti 2013

Země / Rok	Všechna letiště		Z toho hlavní letiště	
	2021	Změna 13-21	2021	Změna 13-21
Německo	171	338 %	18	-31 %
Francie	58	-6 %	30	-32 %
Španělsko	48	23 %	32	-3 %
Itálie	46	24 %	26	-21 %
Řecko	39	18 %	19	0 %
Švédsko	39	22 %	8	-58 %
Dánsko	34	325 %	4	-20 %
Finsko	20	5 %	4	-50 %
Portugalsko	20	54 %	7	0 %
Rakousko	17	183 %	4	-33 %
Nizozemsko	16	220 %	4	-20 %
Rumunsko	15	25 %	8	14 %
Polsko	14	40 %	9	-10 %
Chorvatsko	9	50 %	6	20 %
Estono	7	600 %	1	0 %
Belgie	6	20 %	5	25 %
Irsko	6	-33 %	4	-20 %
CR	5	0 %	3	-25 %
Maďarsko	5	67 %	1	0 %
Slovensko	5	-17 %	2	0 %
Bulharsko	4	0 %	3	0 %
Litva	4	0 %	2	0 %
Slovinsko	3	0 %	1	0 %
Kypr	2	0 %	2	0 %
Lotyšsko	2	100 %	1	0 %
Lucembursko	1	0 %	1	0 %
Malta	1	0 %	1	0 %

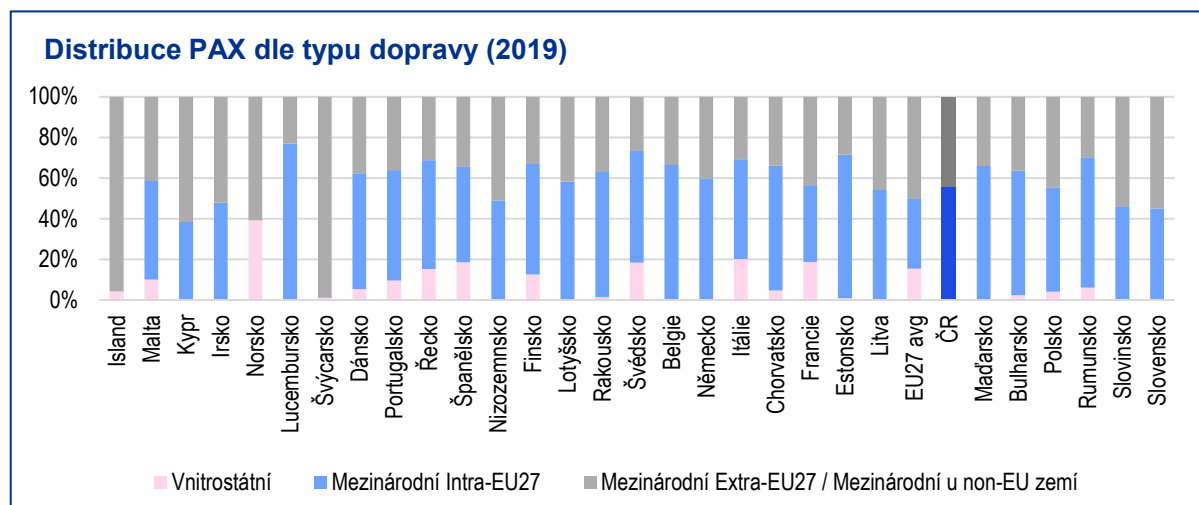
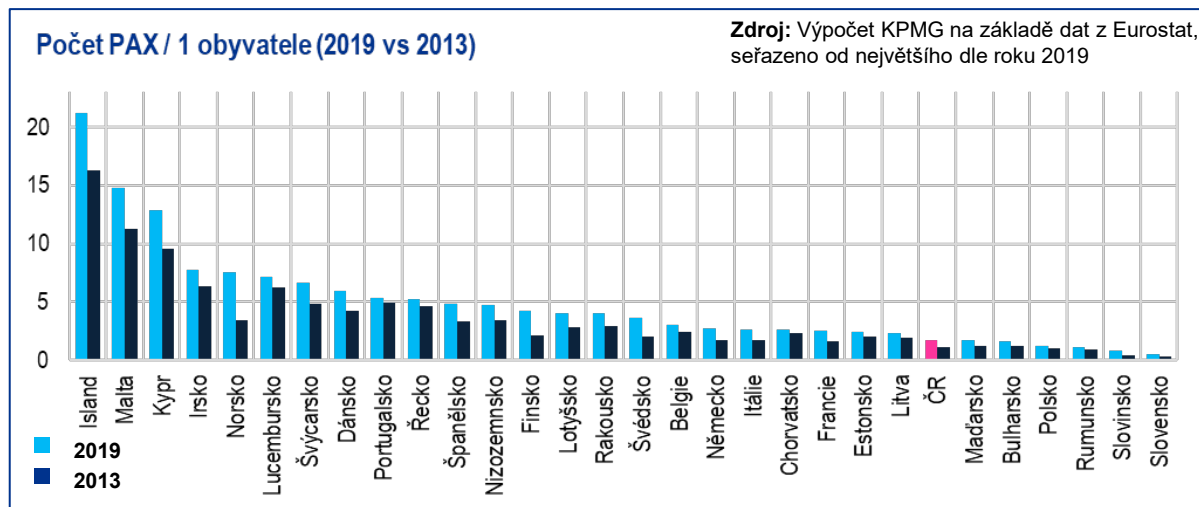
Zdroj: Eurostat

# Východiska pozice ČR – intenzita osobní dopravy

Počet cestujících v letecké dopravě přepravených na letech do a z každého členského státu EU lze porovnávat s rezidenčním obyvatelstvem, což umožňuje ukázat **měřitko intenzity osobní letecké dopravy**.

Několik států, které v **roce 2019** byly hlavními turistickými destinacemi, mělo vysoký poměr cestujících v letecké dopravě na obyvatele, zejména Island (21,2 PAX/obyv.), Malta (14,8) a Kypr (12,9). Dále země Irsko (7,7), Norsko (7,6) a Lucembursko (7,1) měly také vysoký podíl, odrážející vysokou poptávku obchodních cestujících po letecké dopravě. Nejnižší poměry vykazují členské státy z východní Evropy, přičemž ČR zaujímala 7. pozici od konce s poměrem 1,8 PAX / obyvatele. V **roce 2022** se ČR propadla dokonce na 5. příčku od konce s 1,09 PAX / obyvatele, přičemž ji předehnilo Bulharsko (1,28) a Maďarsko (1,27). Předběžná data za rok 2023 tento trend potvrzují.

Z hlediska distribuce pasažérů v ČR převládá zahraniční doprava v rámci EU, která v roce 2019 tvořila 56 % z celkového počtu přepravených pasažérů. ČR to staví do 12. pozice zemí s nejvyšším podílem zahraniční dopravy v rámci EU. Zahraniční doprava mimo EU27 činila v roce 2019 celkem 44 % všech pasažérů, což je 9. nejvyšší podíl ze sledovaných zemí. Vnitrostátní lety v ČR význam nemají, na rozdíl třeba od Itálie, Francie a dalších států.



Zdroj: Eurostat

# Východiska pozice ČR – úroveň leteckých služeb a modal split

WEF – Travel and Tourism Development Index 2021 (Evropa)  
seřazeno podle pořadí ve vybraném pilíři

Země	TTDI 2021 - Pořadí	Změna příčky oproti 2019	Pilíř Infrastruktura letecké dopravy 2021 - Pořadí	Změna příčky oproti 2019
Spojené království	8	-5	7	-2
Španělsko	3	2	8	-1
Německo	5	-1	9	2
Francie	4	2	10	2
Nizozemsko	14	0	11	-1
Turecko	45	4	14	5
Švýcarsko	6	1	16	-12
Itálie	10	2	19	-2
Řecko	28	0	22	-4
Island	23	-1	25	6
Portugalsko	16	-3	26	-11
Rakousko	11	0	28	5
Dánsko	17	-1	29	-13
Kypr	31	-1	30	-8
Irsko	24	-4	33	-12
Švédsko	20	1	36	-9
Belgie	22	3	37	-2
Malta	35	-3	38	-4
Finsko	18	-1	39	-11
Polsko	30	3	46	4
<b>ČR</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>-4</b>
Maďarsko	37	0	49	7
Bulharsko	41	-2	54	0
Lucembursko	21	2	56	-3
Rumunsko	53	-3	58	3
Srbsko	70	0	60	9
Chorvatsko	46	-4	62	-14
Lotyšsko	48	0	64	-6
Litva	42	3	75	0
Albánie	72	-1	79	6
Černá hora	67	-3	85	-12
Estonsko	29	2	89	-11
Moldávie	77	4	90	0
Severní Makedonie	87	-3	93	-2
Bosna a Hercegovina	95	-3	104	-4
Slovensko	56	-3	105	-8
Slovinsko	39	-3	106	-23

Zdroj: WEF, TTDI 2021

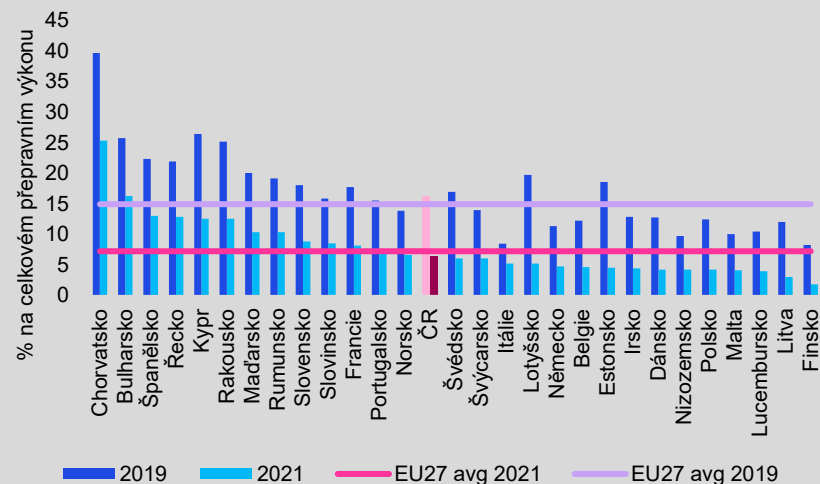
## WEF – Index rozvoje cestování a cestovního ruchu (TTDI) 2021

V tabulce vlevo je zobrazena pozice ČR v **Indexu rozvoje cestovního ruchu (TTDI)** zveřejňovaném Světovým ekonomickým fórem (WEF) každé 2 roky již 15 let. Index měří soubor faktorů a politik, které umožňují udržitelný a odolný rozvoj sektoru cestování a cestovního ruchu.

Jedním z hodnocených pilířů je **Infrastruktura letecké dopravy**, v rámci kterého se zkoumá kapacita a kvalita mezinárodních a vnitrostátních leteckých linek pomocí ukazatelů jako jsou dostupné sedadlové kilometry (available seat kilometres), počet leteckých společností (operating airlines), efektivita služeb letecké dopravy a rozsah, v jakém jsou letiště dané země integrována do celosvětové sítě letecké dopravy. Na nastavení systému hodnocení a poskytování dat se podílela mimo jiné i IATA.

Zatímco se v rámci celosvětového měřítka průměrné skóre v tomto pilíři oproti roku 2019 zlepšilo o 16 %, **ČR si pohoršila o 4 příčky, což v hodnocení znamená relativní pokles o více než 13 %.**

Podíl letecké dopravy na modal splitu osobní přepravy (seřazeno od největšího po nejmenší dle roku 2021)



Zdroj: Eurostat

### ROLE V MODAL SPLITU

Letecká doprava v ČR hraje poměrně silnou roli v modal splitu přepravených osob. Zatímco v předcovidovém roce 2019 byla zodpovědná za více než 16 % přepravy osob, v roce 2021 tento podíl tvořil 6,5 %. Podíl letecké dopravy na přepravě osob se pohybuje okolo průměru EU27, který v roce 2021 činil 15 %, v roce 2021 pak 7,3 %.

V rámci carga je díky charakteru obchodních vztahů v EU minimální, letecká doprava průměrně v EU27 dlouhodobě tvoří jen 0,2 % přepravních výkonů, v ČR to v roce 2019 bylo 0,8 %.

# LKV v kontextu lokace

Zkoumané území se zaměřuje především na Karlovarský kraj, který je nejvíce a přímo ovlivněn efekty fungování Letiště KV. V souvislosti s tím jsou určité oblasti zkoumány na makroekonomické úrovni České republiky, aby bylo možné lépe porozumět důsledkům a dopadům letecké dopravy.

## Sociodemografické údaje KVK

Kraj tvoří 3 okresy – chebský, karlovarský a sokolovský a celkem se zde nachází **134 obcí**. V roce 2023 v něm žilo **295 077 obyvatel** a řadí se tak mezi nejmenší kraje v ČR na rozlohu i počet obyvatel. Kraj sousedí s kraji Ústeckým a Plzeňským a s Německými spolkovými zeměmi Sasko a Bavorsko. Kraj se potýká s vysokou mírou nezaměstnanosti (**4,3 %**) a relativně nízkou průměrnou hrubou měsíční mzdou (**37 470 CZK**). Kraj se také potýká s odlivem obyvatelstva, což se projevuje na ekonomických výkonech regionu. Karlovy Vary jsou jedním ze **7 měst** v ČR s veřejným mezinárodním letištěm. Karlovarský kraj je vyhlášenou turistickou destinací, což hraje důležitou roli v ekonomice regionu. Podíl cestovního ruchu na HPH kraje je **3 %** a je tak nejvyšší v celé ČR.

Podle Ministerstva dopravy v ČR v současnosti funguje 90 civilních letišť. Rozdělují se na veřejná, přijímající všechna letadla, a neveřejná, přijímající letadla po dohodě.



# LKV v kontextu lokace

Letiště Karlovy Vary je napojeno na denní autobusovou linku číslo 8, kterou se dá pohodlně dostat do centra. Chybí však napojení na železniční síť a není zavedena žádná linka, která by umožňovala přímé spojení s dalšími obcemi v regionu. Na příklad přímé spojení s Prahou je možné jen z centra KV.

## Napojení na dopravní infrastrukturu

Optimální integrace dopravní infrastruktury s letišti přispívá k významnému zlepšení dostupnosti jak pro cestující, tak nákladní dopravu, což představuje klíčový faktor podporující ekonomický rozvoj regionů. V Evropě probíhá propojování v rámci TEN-T sítě prostřednictvím vysokorychlostních tratí (VRT), jejichž myšlenka je pohodlné a ekologické propojení evropských sídel. Myšlenkou je napojení prioritně uzlových letišť. V ČR není zatím napojeno ani LVHP, kdy zaostává za ostatními letišti v EU. Karlovy Vary se nenachází na žádné hlavní transevropské dopravní síti, ale poblíž se nachází koridory Scandinavian-Mediterranean a Rhine-Danube. Letiště KV částečně nahradí dostupnost dálnic D6, která by měla být v roce 2028 dostavena a měla by zajistit dopravní dostupnost do Prahy okolo 1 hod autem. Nedostatečné napojení na železniční síť však může způsobit oslabení konkurenceschopnosti do budoucna vyplývající z nezajištění udržitelné mobility (například Pardubice jsou v dojezdové vzdálenosti 1 hod vlakem).



# Ekonomika cestovního ruchu

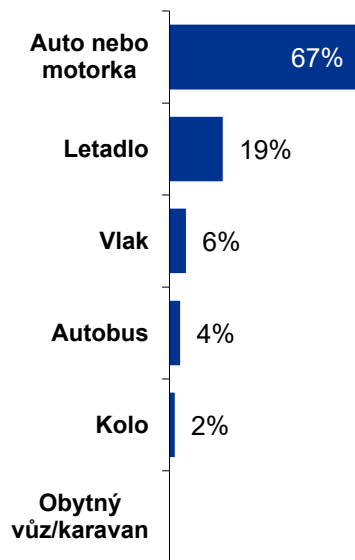
Po období pandemie koronaviru, které vážně zasáhlo cestovní ruch jako jeden z nejvíce postižených sektorů, se tento sektor postupně zotavuje z hlediska makroekonomických ukazatelů. Jeho podíl na hrubém domácím produktu Česka vzrostl v roce 2022 na 2,22 %, což představovalo více než 150 miliard korun. K roku 2022 v oblasti cestovního ruchu pracoval každý 24. Čech, přičemž podíl zaměstnanosti v cestovním ruchu na celkové zaměstnanosti činil 4,15 %.

## 2 151 CZK

Průměrná útrata na den na osobu příletového turistů v Karlovarském kraji

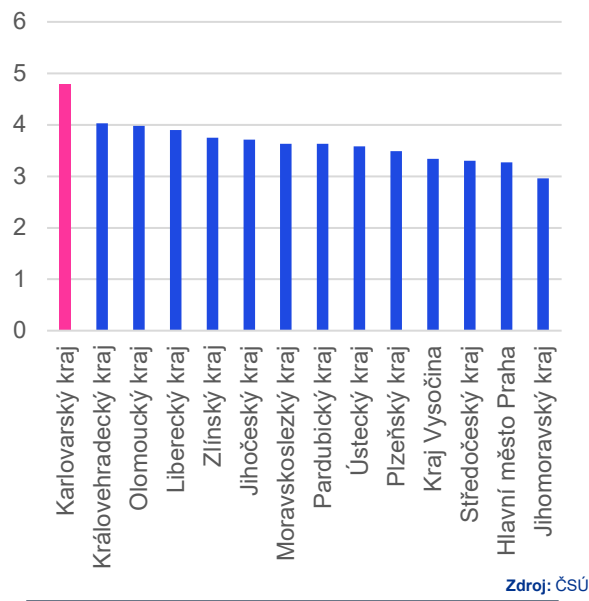
Zdroj: CzechTourism, přepočítáno KPMG

Způsob dopravy do země



Zdroj: CzechTourism

Průměrná délka pobytu ve dnech



Zdroj: ČSÚ

## 2,68 mld.

Hrubá přidaná hodnota Karlovarského kraje v roce 2021 v cestovním ruchu

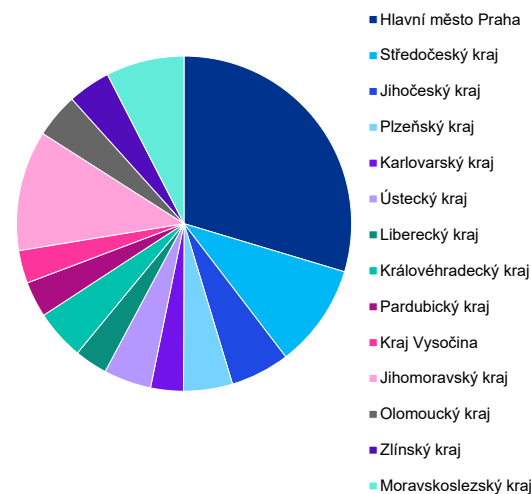
Zdroj: ČSÚ

## 5,1 mil.

Počet přenocování v HUZ v Karlovarském kraji v roce 2023 (celkem)

Zdroj: ČSÚ

Hrubá přidaná hodnota cestovního ruchu podle regionů v ČR 2021 (Podíl na celkové HPH ČR)



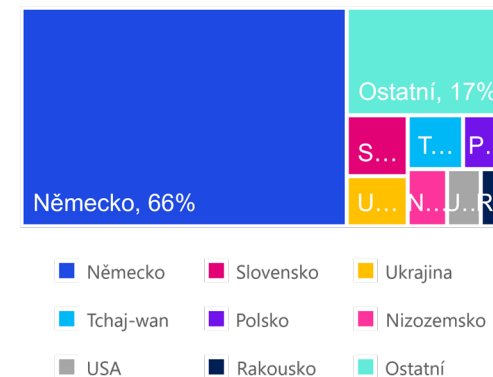
Zdroj: ČSÚ

Distribuce příjezdů do kraje



Zdroj: ČSÚ

Země původu zahraničních návštěvníků KVK 2023



Zdroj: ČSÚ



# LKV: Základní údaje o letišti a současná technická omezení



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- **IATA:** KLV / **ICAO:** LKKV
- **Rozloha:** neuvedena
- **Zahájení provozu:** 1931
- **Operátor:** Letiště Karlovy Vary s.r.o.
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runwayí:** 1 (2 150x30m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 12 861 (2023)
- **Hmotnost odbaveného carga:** N/A
- **Pohyby letadel:** 14 337 (2023)
- **Počet zaměstnanců:** 40
- **Počet destinací:** 1 + 6 (2024)
- **Nejbližší větší letiště:** Praha, Drážďany, Lipsko

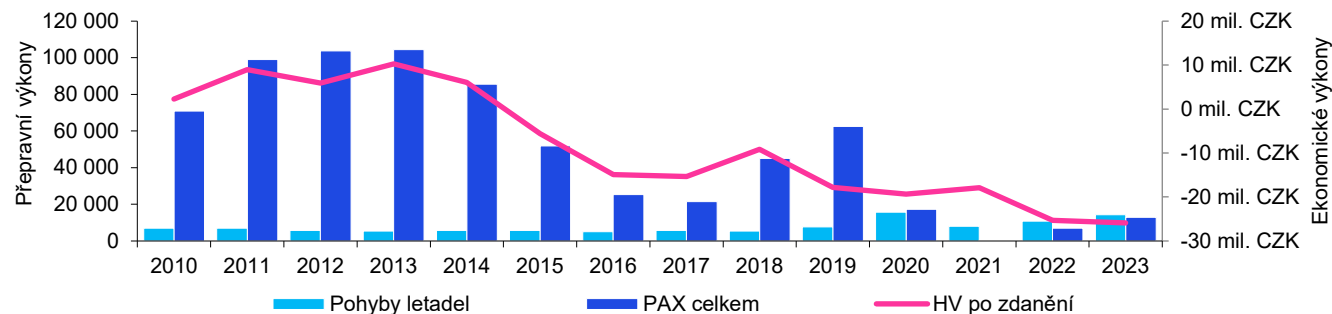


## Současná technická omezení

- **Terminálová kapacita:** 450 000 PAX ročně
- **Limity RWY:** Letadla do kategorie 3C (Boeing 737-800, Airbus A320) s omezenou kapacitou
- **Geografické limity:** Silnější boční vítr, viditelnost, nebo horší brzděné podmínky v zimě znemožňují přistávání letadel
- **Doletová vzdálenost:** do cca 3 hodin letu
- **Dopravní dostupnost do Prahy:** D6/E48 do Prahy (Letiště Václava Havla – 1:26h)

Letiště Karlovy Vary funguje od roku 1931, kdy začínalo jako vnitrostátní letiště. Postupně si vybudovalo pozici mezinárodního letiště s orientací na trhy v Ruské federaci a dalších Postsovětských republikách, kterým mohlo nabídnout lázeňství a kulturní hodnoty regionu jako vhodnou cílovou destinaci. Ve 21. století jeho přepravní výkony postupně rostly a v roce 2012 se historicky poprvé podařilo překonat hranici 100 000 přepravených PAX ročně. Postupné zavírání linek do Ruska vedlo od 2013/2014 k velkému poklesu cestujících. Situace se začala stabilizovat v letech 2017 – 2019, ale nadcházející pandemie znamenala další útlum ve výkonech letiště. V současné době probíhá otevírání nových trhů, aby se snížila závislost letiště na geopolitické situaci a letiště mohlo stabilně růst.

## Výkony Letiště Karlovy Vary



## SOUČASNÁ OMEZENÍ SPOJENÁ SE STÁVAJÍCÍ DRÁHOU

- **Nedostatečná šířka RWY:** Letadla středně dlouhých doletů standardně využívají RWY o šířce 45m. Provoz na užší dráze je možný s omezeními. Je potřeba mít speciální výcvik posádky, dodatečnou certifikaci letadel a plná obsazenost letadel je možná pro kratší lety (cca 3 hodiny letu). Limitní hodnoty např. síly bočního větru či brzděných účinků na RWY jsou na užší RWY mnohem přísnější a toto pak vede k významně vyšší pravděpodobnosti přesunu na jiné letiště, což se například LCC snaží eliminovat.
- **Nedostatečná délka RWY:** Stávající délka RWY neumožňuje letadlům středně dlouhých doletů (např. kategorie 3C) vzlet s maximální vzletovou hmotností (pro lety nad 3,5 hodiny letu – Egypt, Kanárské ostrovy, Postsovětské republiky), což přináší omezení buď v množství přepravovaných cestujících, nebo množství natankovaného paliva. Obojí znamená výrazně zhoršenou ekonomiku letu a možnosti letiště otevírat nové linky.

# Porovnání s vybranými letišti

# Výběr porovnávaných letišť

LKV je vstupní branou k turistickým aktivitám Karlovarského kraje (především vstup do lázeňské oblasti, památkám UNESCO a přírodě) a zároveň se nachází v blízkosti velkého mezinárodního letiště (LVHP). V tomto kontextu byla k porovnání vybrána letiště, která buď mají podobný charakter z pohledu lokace blízko lázeňského území, případně se jim daří i přes blízkost velkého letiště.

## Bergamo

Letiště patří mezi větší ze srovnávaných letišť, zejména díky velké urbanizaci v okolí a blízkosti Milána, které je oblíbenou turistickou destinací. To je dobře vidět i na poměru cestujících a turistů v Bergamu. Většina cestujících letiště využívá jako přestupové, nebo jako levný vstupní bod do Milána.

## Baden-Baden

Letiště Baden-Baden představuje, díky své výhodné poloze na hranicích Německa a Francie, výhodný dopravní uzel, díky kterému je možné navštívit oba zmíněné státy. Jeho obliba mezi nízkonákladovými společnostmi postupně roste i díky dobrému dopravnímu spojení do okolních měst.

## Bristol

Letiště Bristol je další z těch, které mají výhodnou polohu a díky silné urbanizaci západní Anglie mají velkou spádovou oblast. Díky dobré dopravní infrastruktuře je vhodným místem pro nízkonákladové společnosti, které létají do Anglie a chtějí se vyhnout rušným letištím.



## Linec

Linecké letiště spolupracuje s místními organizacemi a aktivně podporuje turismus města. Dobrá turistická nabídka a runway, která zvládne i větší letadla z něj dělají významné Rakouské letiště.

## Osijek

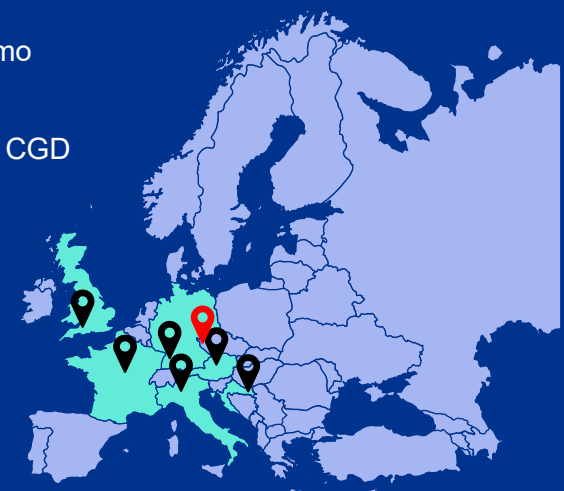
Bývalé cargo letiště, které postupně probíhá modernizaci a zatím funguje zejména pro vnitrostátní lety, má velký potenciál do budoucna, nejen pro návštěvu lázní, ale díky blízkosti hranic i jako vstupní brána na Balkán. Význam letiště je v současnosti pro mezinárodní lety nízký. Tomu odpovídá i nízká urbanizace v jeho okolí.

## Paříž - Vatry

Letiště se transformovalo z původně vojenského letiště na veřejné mezinárodní. Jeho největší výhodou je délka jeho runwaye a relativní vzdálenost od větších sídel, která mu, na rozdíl od dalších Pařížských letišť umožňuje provoz i v noci. Dlouhá runway s nižším provozem je navíc vhodná i pro testování nových letounů.

# Statistiky za vybraná letiště

IATA kód	FKB	BGY	BRS	KLV	LNZ	OSI	XCR
<b>Město</b>	Baden-Baden	Bergamo	Bristol	Karlovy Vary	Linec	Osijek	Paříž
<b>Počet obyvatel města</b>	<b>57 000</b> (2022)	<b>121 000</b> (2023)	<b>479 000</b> (2023)	<b>49 000</b> (2023)	<b>213 000</b> (2024)	<b>96 000</b> (2021)	<b>180 000 *</b> <b>2,2 mio **</b>
<b>Počet turistů (města)</b>	<b>386 000</b> (2023)	<b>498 000</b> (2023)	<b>455 000</b> (2022)	<b>524 000</b> (2022)	<b>540 000</b> (2023)	<b>124 000</b> (2023)	<b>762 000 *</b> <b>9 mio **</b>
<b>Přepravení cestující</b>	<b>1,7 mio</b> (2023)	<b>13,1 mio</b> (2022)	<b>9 mio</b> (2019)	<b>12 861</b> (2023)	<b>232 580</b> (2023)	<b>36 791</b> (2023)	<b>80 564</b> (2019)
<b>Počet terminálů</b>	1	1	1	1	1	1	1
<b>Počet runwayí</b>	1	2	1	1	1	1	1
<b>Pohyby letadel</b>	<b>37 477</b> (2022)	<b>88 615</b> (2022)	<b>68 793</b> (2019)	<b>14 337</b> (2023)	<b>3 746</b> (2023)	<b>1 944</b> (2023)	<b>1 503</b> (2023)
<b>Napojení na železnici</b>	Ano	Ne přímo	Ne přímo	Ne přímo	Ano	Ne přímo	Ne přímo
<b>Spojení s nejbližším velkým letištěm</b>	Frankfurt / Stuttgart	Milan–Linate / Milan-Malpensa	Gatwick / Heathrow	Pouze KV – Letiště Václava Havla	Vídeň / Mnichov	Budapešť / Záhřeb	Paříž - CGD
<b>Lázeňská oblast</b>	Baden-Baden	N/A	Bath	Karlovy Vary	Bad Schallerbach	Bizovačke Toplice	N/A



# Baden-Baden – Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden

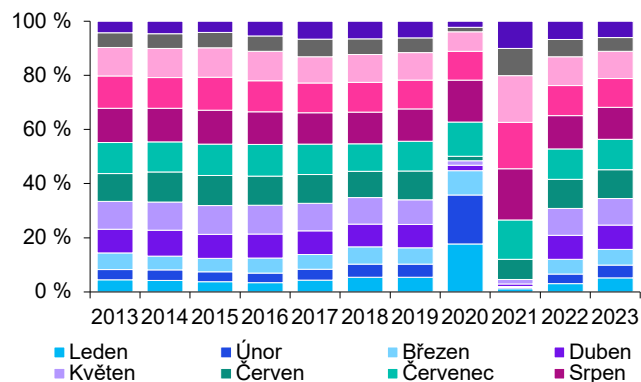


## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

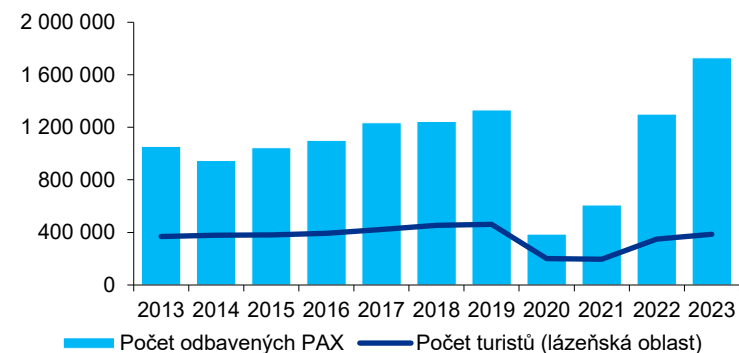
- **IATA:** FKB / **ICAO:** EDSB
- **Rozloha:** 270 hektarů
- **Zahájení civilního provozu:** 2001
- **Operátor:** Baden-Airpark GmbH
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runwayí:** 1 (3 120x45m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 1 730 840 PAX (2023)
- **Hmotnost odbaveného carga:** 1 827,7t (2023)
- **Pohyby letadel:** 37 477 (2022)
- **Počet zaměstnanců:** <250
- **Počet destinací:** 35
- **Nejbližší větší letiště:** Stuttgart (80km), Frankfurt (140km)

Letiště Karlsruhe/Baden-Baden díky své výhodné pozici blízko hranic s Francií a lázeňských center představuje výhodný uzel pro nízkonákladové linky. To dokazuje i rychlost jejich obnovy po období pandemie. Zatímco návštěvnost lázeňských center v roce 2023 ještě nedosáhla hodnot z roku 2019, tak výkony letiště v přepravě cestujících se téměř plně obnovily už v roce 2019 a v roce 2023 letiště dosáhlo rekordních hodnot v přepravě cestujících, téměř o 30 % překonalo rok 2019.

## Sezónnost letiště Baden-Baden



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

- **Silniční:** Napojeno na dálnici A5 a A35 (z Francie)
- **Spojení autobusy:** Autobusové linky 215, 234 a X34
- **Nejbližší železniční zastávky:** Vlaková zastávka Baden-Baden (ICE, TGV), pro regionální linky zastávky Bühl a Rastatt
- **Vlakové linky:** ICE (Inter City Express), TGV, regionální vlakové linky
- **Parkování:** 3 000 míst

- V okolí letiště se nachází několik rekreačních středisek a lázní (některá přímo v Baden-Baden a Karlsruhe), navíc se nachází u NP Černý les, takže se návštěvníkům nabízí velmi blízko i možnosti turistiky v přírodě
- Letiště leží v těsné blízkosti s francouzskými hranicemi a je napojeno také na francouzskou dálniční síť, letiště tak mohou využít cestující mířící do/z Francie
- Letiště funguje celoročně, ale je u něj vidět sezónní nárůst letů v období letních měsíců (oproti zimním je to až trojnásobek), což ukazuje na silící orientaci letiště na odletový turismus. Po pandemii letiště dokázalo posílit linky, zejména v zimním období
- Nejvýznamnějšími partnerskými leteckými společnostmi, jsou WizzAir, která se zaměřovala zejména na příjezdovou turistiku a jejich hlavní cílový trh byla oblast Balkánu, a Ryanair, který obsluhuje tradiční dovolenkové destinace, ať už jde o destinace pro městskou turistiku, nebo letní přímořská střediska
- Úspěch letiště je zejména v tom, že se dokázalo rychle přeorientovat z příjezdové destinace na výchozí dovolenkový bod, který využívá své strategické pozice
- Letiště neobsluhuje žádné linky do Německých, Rakouských, Švýcarských, nebo Francouzských měst, takže se nedá považovat za přestupní letiště

# Bergamo – Aeroporto Internazionale Il Caravaggio



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- **IATA:** BGY / **ICAO:** LIME
- **Rozloha:** 350 hektarů
- **Zahájení civilního provozu:** 1972
- **Operátor:** SACBO
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runway:** 2 (3 120x45m; 778x18m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 13 154 408 PAX (2022)
- **Hmotnost odbaveného carga:** 20 786t (2022)
- **Pohyby letadel:** 88 615 (2022)
- **Počet zaměstnanců:** <500
- **Počet destinací:** >130
- **Nejbližší větší letiště:** Milan Linate (40km), Milan Malpensa (80km)

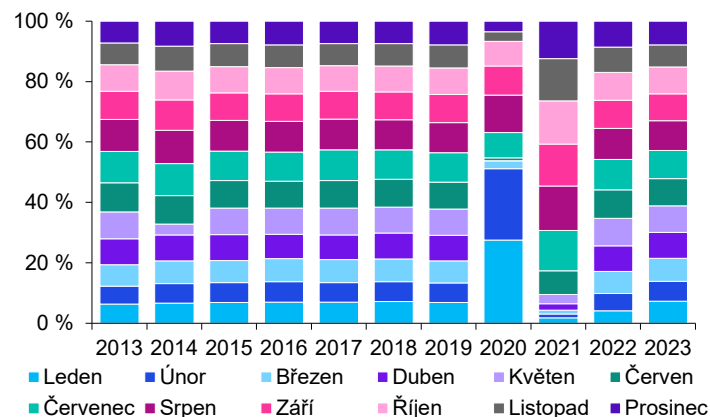


## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

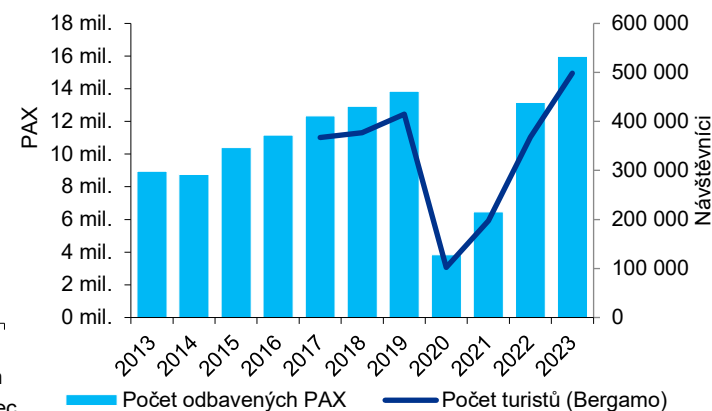
- **Silniční:** Napojeno na silnici SS671, ta se následně pojí na dálnici A4
- **Spojení autobusy:** Autobusové linky jedoucí na hlavní nádraží do Milána, napojení i na letiště Malpensa. dálkové spoje (Flixbus, itabus)
- **Nejbližší železniční zastávka:** Bergamo
- **Vlakové linky:** N/A
- **Parkování:** 12 000 míst

I přes relativně vyšší vzdálenost od Milána je letiště s městem dobře spojeno, jak silniční, tak i železniční sítí, což letišti pomáhá s příjezdovou turistikou. Letiště nabízí výhodné podmínky pro nízkonákladové letecké společnosti, které se tu koncentrují. Dříve letiště sloužilo jako významný cargo HUB pro DHL, ale díky stále narůstajícímu počtu pasažérů byl tento HUB v roce 2022 přesunut na letiště Milan Malpensa. Volných kapacit letiště může využít v přepravě cestujících, což se projevilo už v roce 2023, který byl na přepravu cestujících rekordní.

## Sezónnost letiště Bergamo



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



- Kromě lázeňských míst se v nejbližším okolí nachází množství dalších turistických atraktivit, jako jsou hory, jezera, nebo Národní park
- V křivkách výkonů letiště a počtu návštěvníků Bergama je korelace, ale je tam vidět rozdíl jednotek, takže se nedá předpokládat, že letiště slouží hlavně pro příjezdovou turistiku
- Kvalitní dopravní infrastruktura na další Milánská letiště z letiště dělá výhodné místo pro přestupy do/z celé Evropy
- Hlavní partnerskou leteckou společností je Ryanair, který z letiště obsluhuje několik desítek linek krátkých a středních vzdáleností, zejména v rámci Evropy a zároveň má na letišti jednu ze svých tří hlavních základen
- Letiště Bergamo zároveň slouží pro domácí lety, zejména na jih Itálie, Sicílii a Korsiku

# Bristol – Bristol Airport



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- **IATA:** BRS / **ICAO:** EGGD
- **Rozloha:** 196 ha
- **Zahájení civilního provozu:** 1930
- **Operátor:** Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP)
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runway:** 1 (2011x46m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 8 953 866 PAX (2019)
- **Hmotnost odbaveného carga:** 11t (2019)
- **Pohyby letadel:** 68 793 (2019)
- **Počet zaměstnanců:** 2 500
- **Počet destinací:** >100
- **Nejbližší větší letiště:** Londýn-Heathrow (160km), Londýn-Gatwick (180km)

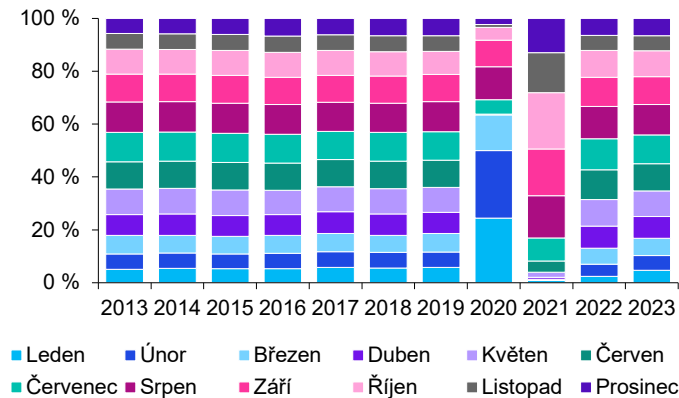


## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

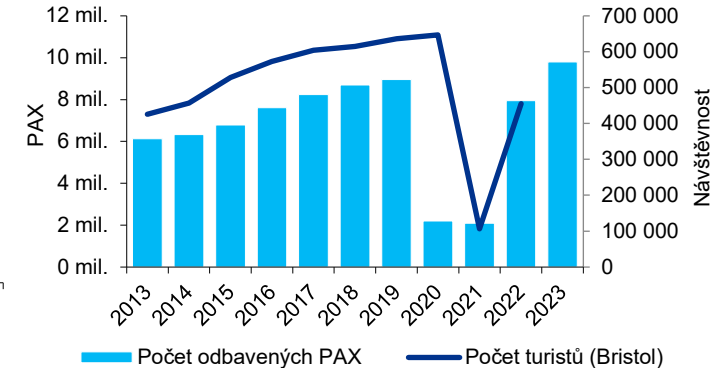
- **Silniční:** Napojeno na dálnice M5 a M4 silnicemi A4, A38 a A370
- **Spojení autobusy:** linka A1 do Bristolu, linka A3 na stanici Weston, linka A4 do Bathem a linka 216 na nádraží Cardiff. Dálkové spoje (Flixbus, National Express)
- **Nejbližší železniční zastávka:** Bristol Temple Meads
- **Vlakové linky:** N/A
- **Parkování:** >22 000 míst

Letiště Bristol se nachází v jihozápadní Anglii, v blízkosti velkých měst, jako je Bristol, Exeter a významného lázeňského sídla Bath, což mu umožňuje oslovovat velký počet potenciálních cestujících. Zároveň je domovem mnoha nízkonákladových leteckých společností, jako je easyJet a Ryanair. To umožňuje cestujícím cestovat za nízké ceny, což z něj činí atraktivní volbu pro turisty i obchodní cestující. Letiště v posledních letech investovalo značné prostředky do zlepšení své infrastruktury.

## Sezónnost letiště Bristol



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



- Letiště je důležitým ekonomickým motorem pro region a podporuje tisíce pracovních míst, zaměstnaných buď přímo letištěm, nebo jako zaměstnanci v dodavatelském řetězci letiště
- Jedná se o časově výhodnější alternativu pro obyvatele západní Anglie a části Walesu (alternativa i pro letiště v Cardiffu)
- V roce 2006 letiště připravilo plán rozvoje (Master Plan) do roku 2030, který se začal naplňovat od roku 2009. Od té doby se letiště postupně modernizuje a rozšiřuje své kapacity. To umožňuje rozšiřování spolupráce s novými nízkonákladovými leteckými společnostmi a dnes už z letiště vedou linky nejen do Evropy, ale i do dalších středně vzdálených destinací.
- Letiště spolupracuje s lázeňskými městy a podniky na propagaci regionu jako lázeňské destinace. To zahrnuje marketingové kampaně, účast na veletrzích cestovního ruchu a vývoj webových stránek a propagačních materiálů.
- V září 2023 oznámilo letiště Bristol zahájení svých plánů expanze, počínaje výstavbou dopravního uzlu a parkoviště za 60 milionů liber. Tento projekt zahrnuje vytvoření jednoho z největších autobusových přestupních uzlů v regionu na nejvyšší úrovni nového parkoviště s rozšířením, které více než zdvojnásobí počet autobusových zastávek

# Linec - Flughafen Linz

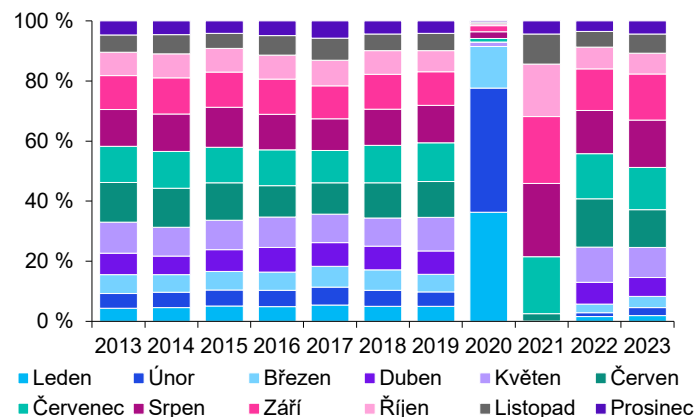


## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

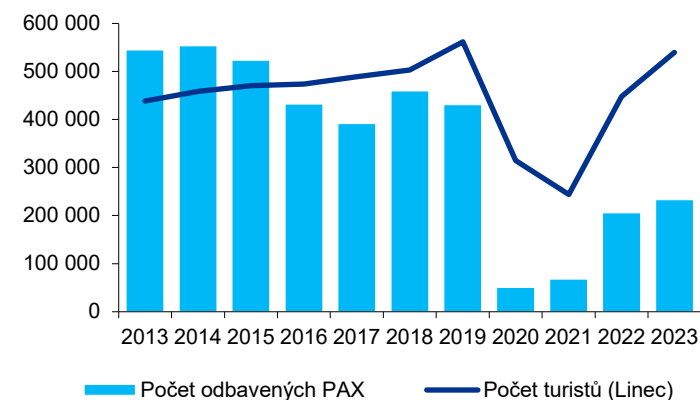
- **IATA:** LNZ / **ICAO:** LOWL
- **Rozloha:** 383 hektarů
- **Zahájení civilního provozu:** 1938
- **Operátor:** Flughafen Linz GesmbH
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runway:** 1 (3 000x60m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 232 580 PAX (2023)
- **Hmotnost odbaveného carga:** 12 167 t (2023)
- **Pohyby letadel:** 3 746 (2023)
- **Počet zaměstnanců:** <200
- **Počet destinací:** 19 (4 z toho jen cargo)
- **Nejbližší větší letiště:** Letiště Vídeň (200km)

Letiště slouží jako křižovatka mezi vzduchem, železnicí a silniční dopravou v Rakousku. Jedná se o nejnvýhodnější letiště pro pasažéry z Horních Rakous (nemusí platit výdaje spojené s cestou až do Vídně). V blízkosti letiště (do 1h autem) se nachází několik rekreačních středisek a lázní (Bad Schallerbach, Kurhotel Galatea, Solebad Gmunden). Letiště se zaměřuje na nízkonákladové společnosti a charterové lety. Linec spolu s Klagenfurtem patří mezi menší Rakouská letiště. V Rakousku je v současnosti 6 letišť, které ročně přepraví více než 100 tis. PAX.

## Sezónnost letiště Linec



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

- **Silniční:** Napojeno na dálnici A5 a hlavní silnici B1
- **Spojení autobusy:** Autobusová linka 601
- **Nejbližší železniční zastávky:** Hörsching
- **Vlakové linky:** Rex, Rex2 a S2
- **Parkování:** 526 míst

- Linecké letiště se nachází v blízkosti Lince, hlavního města Horního Rakouska, a dalších důležitých průmyslových a obchodních center v regionu. To z něj dělá pohodlnou volbu pro cestující dojíždějící do práce i turisty.
- Linecké letiště úzce spolupracuje s místními podniky a obchodními organizacemi na propagaci regionu a podpoře obchodu a investic.
- V roce 2015 došlo k omezení vnitrostátních linek s letištěm ve Vídni, což vedlo k poklesu přepravených cestujících. Letecké linky byly nahrazeny železniční dopravou.
- Mezi lety 2016 – 2018 docházelo z důvodu geopolitické krize k úbytku leteckých spojení s arabskými státy, které byly později nahrazovány směrem k Baltskému moři a letiště se tak stalo jediným federálním letištěm v Rakousku, které tuto destinaci nabízí.
- Z důvodu uzamčení celé přístávací dráhy salcburského letiště od konce dubna do konce května 2019 se denní lety Salzburg-Istanbul od Turkish Airlines přesunuly do Lince. Cílem je vytvořit pravidelné letecké spojení mezi Lincem a Istanbulem, které by bylo udržitelné i do budoucna.



# Osijek – Zračna luka Osijek



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- **IATA: OSI / ICAO: LDOS**
- **Rozloha:** neuvedena
- **Zahájení civilního provozu:** 1980
- **Operátor:** Osijek Aiport Ltd.
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runway:** 1 (2500x45m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 36 791 PAX (2023)
- **Hmotnost odbaveného carga:** N/A
- **Pohyby letadel:** 1 944 (2023)
- **Počet zaměstnanců:** <50
- **Počet destinací:** 8
- **Nejbližší větší letiště:** Záhřeb (220km), Budapešť (220km)

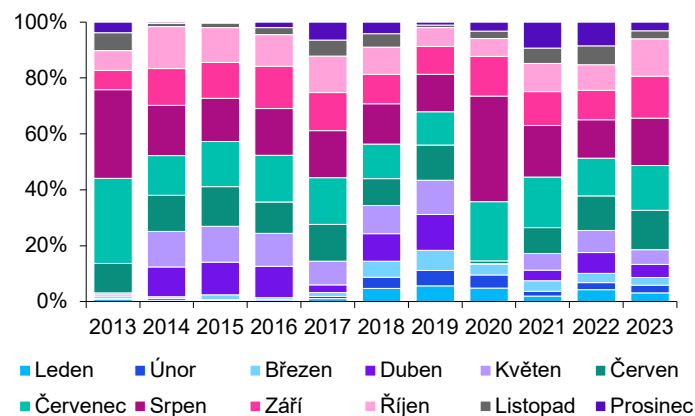


## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

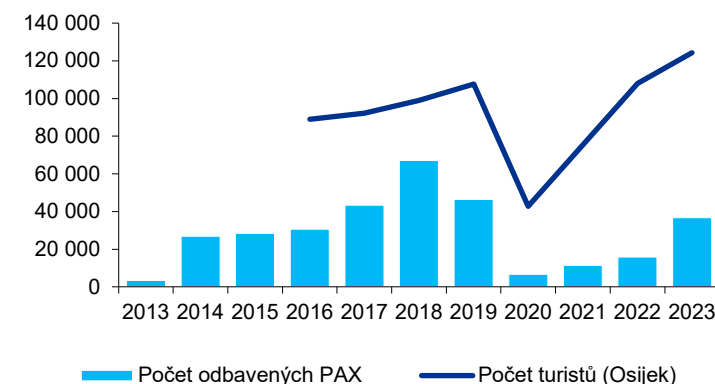
- **Silniční:** Ze Záhřebu napojeno dálnicí A5 silnicí D7, z města Virovicitá lze využít silnice D34 a následně D7
- **Spojení autobusy:** spoje z autobusových terminálů Osijek a Vukovar
- **Nejbližší železniční zastávky:** Vlakové zastávky Osijek a Vinkovci
- **Vlakové linky:** N/A
- **Parkování:** 297 míst

Letiště Zračna luka Osijek se zaměřovalo hlavně na vnitrostátní dopravu, případně dopravu do okolních států. Nachází se asi 20 km od města Osijek a představuje tak vstupní bránu do celého regionu. V rámci Chorvatska patří letiště mezi méně významné, čemuž odpovídá i množství odbavených cestujících. Díky své výhodné pozici bylo letiště původně zřízeno jako cargo letiště. Zboží dále pokračovalo přes přístav na řece Drávě. Postupně se ale transformovalo a v dnešní době je jeho význam pro přepravu zboží malý.

## Sezónnost letiště Osijek



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



- V okolí se nachází významné turistické regiony (Slavonie, Baranja), ty mohou mimo lázeňské služby nabídnout i turisticky zajímavá města a přírodní památky vhodné pro pěší turistiku
- Osijek se zaměřuje hlavně na domácí lety do větších měst, zejména na pobřeží Jaderského moře, které jsou operované chorvatskou společností TRADE AIR
- Mezi mezinárodní linky v současnosti patří pouze Mnichov a Londýn, které jsou operovány společnostmi Ryanair a Croatian Airlines
- Počet odbavených cestujících mezi lety 2018 – 2020 postupně klesal a až s obnovou po pandemii začalo docházet k pozvolné obnově leteckého provozu. Ani v roce 2023 se letišti však nepodařilo obnovit počet cestujících alespoň na úroveň roku 2019, kdy minulý rok letiště přepravilo necelých 37 000, proti 46 000 v roce 2019 a 67 000 v roce 2018

# Paříž – Châlons Vatry Airport

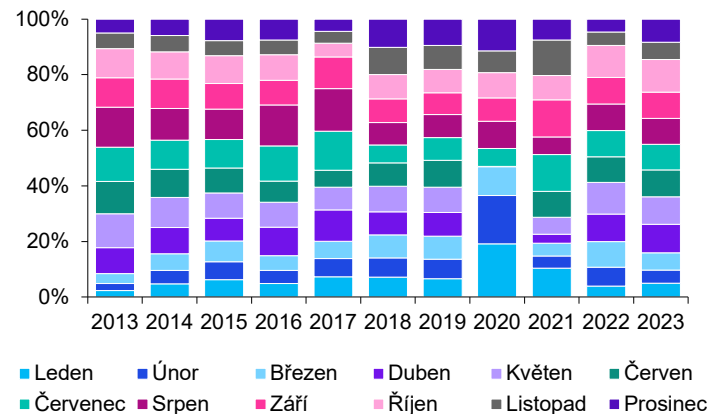


## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

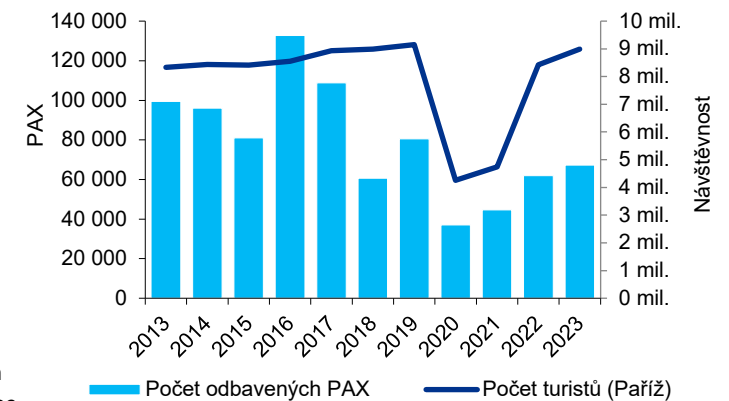
- **IATA:** XCR/ **ICAO:** LFOK
- **Rozloha:** neuvedena
- **Zahájení civilního provozu:** 2000
- **Operátor:** Société d'Exploitation Vatry Europort (SEVE)
- **Počet funkčních terminálů:** 1
- **Počet runway:** 1 (3 860x45m)
- **Počet odbavených pasažérů:** 80 564 PAX (2019)
- **Hmotnost odbaveného carga:** 2 813,3t (2019)
- **Pohyby letadel:** 1 503 (2023)
- **Počet zaměstnanců:** <100
- **Počet destinací:** 5
- **Nejbližší větší letiště:** CDG Paříž (120km)

Letiště Châlons-Vatry, oficiálně známé jako Aéroport Paris-Vatry, je menší mezinárodní letiště ve Francii, které slouží regionu Champagne-Ardenne. I přes svou menší velikost si letiště získalo pověst úspěšného regionálního letiště. Letiště se zaměřuje na nízkonákladové lety a charterové lety, čímž si oslovuje specifický segment trhu, který není tak dobře obsluhován většími letišti v regionu. Letiště se nachází v blízkosti několika velkých měst, včetně Châlons-en-Champagne, Remeše a Troyes. To mu umožňuje oslovovat značný počet potenciálních cestujících, aniž by muselo konkurovat přímo větším letišťům v Paříži a Lyonu.

## Sezónnost letiště Paříž- Vatry



## Vývoj návštěvníků a odbavených cestujících



## DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

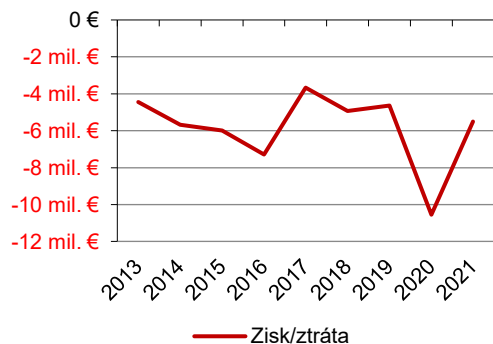
- **Silniční:** Přímé napojení na dálnice A24 a A6
- **Spojení autobusy:** Jen formou shuttle z vlakových stanic Remeš a Châlons-Champagne
- **Nejbližší železniční zastávky:** Vlakové stanice Remeš a Châlons-Champagne
- **Vlakové linky:** N/A
- **Parkování:** 1752 míst

- Letiště Châlons-Vatry bylo do roku 2000 používáno jako vojenské cvičné letiště, kdy bylo prodáno civilním zájmům a dnes je využíváno jako mezinárodní letiště pro těžký náklad a komerční cestující.
- Letiště má jednu z nejdelších runway v Evropě, díky čemuž má do budoucna potenciál navázat spolupráci s dopravci obsluhující zaoceánské linky.
- Díky parametrům jeho runway slouží letiště také jako cvičné pro velké modely letadel (A380), nebo nové modely letadel
- Hlavní výhodou tohoto letiště je jeho relativní izolace, která mu umožňuje provozovat i noční aktivity a obsluhovat hlučnější letadla, jako jsou staré modely z bývalého SSSR, jejichž použití je na letišťích blízko velkých měst obtížnější
- Hlavní leteckou společností obsluhující letiště je Ryanair, které dostalo dotaci, aby pomohla nastartovat ekonomiku letiště po období pandemie. Na následující sezónu jsou naplánované 2 pravidelné linky a 3 nepravidelné

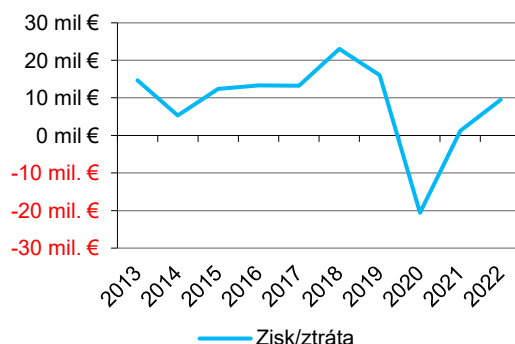
# Ekonomika srovnávaných letišť

Níže jsou uvedena pouze 4 letiště z důvodu nedostupných ekonomických dat o zbylých letištích.

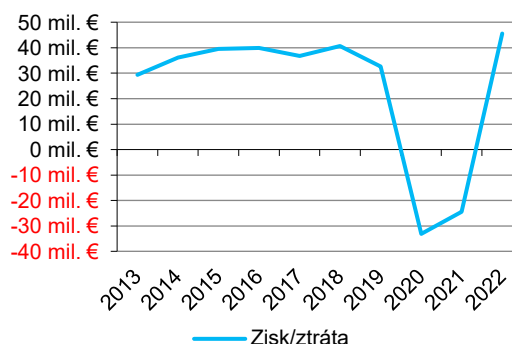
**Ekonomické výkony letiště Baden-Baden**



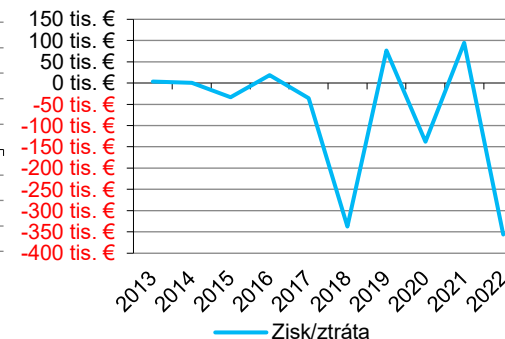
**Ekonomické výkony letiště Bergamo**



**Ekonomické výkony letiště Bristol**



**Ekonomické výkony letiště Osijek**



## Baden-Baden

Letiště Baden-Baden je dlouhodobě ve ztrátě z důvodu stále vysokých odpisů z počátečních investic do letiště. I přes své ztráty je důležitým ekonomickým motorem pro rozvoj regionu, ať už z pohledu zaměstnavatele, nebo i tím, že vytváří velkou komerční oblast, kde působí stovky společností, které generují další vstupy do ekonomiky regionu.



## Bergamo

Letiště Bergamo si ve sledovaném období udržovalo stabilní úroveň zisku. Výjimkou byl rok 2020, kdy letiště bylo ve ztrátě. V roce 2021 opět vykázalo zisk. Letiště za rok 2021 dokázalo přepravit o 2,6 mil. pasažérů více, než v roce 2020. V letech 2022 a 2023 se letiště postupně dostávalo na úroveň zisků z dob před pandemií.



## Bristol

Letiště Bristol obdobně jako Bergamo vykazovalo stabilní úroveň zisků a i pandemický propad byl obdobný. Z důvodů vládních opatření a turistické orientaci regionu bylo letiště ve ztrátě i v roce 2021. V roce 2021 počet turistů Bristolu oproti roku 2020 klesl. Naopak v Bergamu počet turistů v roce 2021 oproti roku 2020 vzrostl o téměř 100 %. Rok 2022 byl pro letiště rekordní z pohledu zisků.



## Osijek

Letiště Osijek v poslední dekádě balancuje na hranici zisku/ztráty. V roce 2018 zaznamenalo letiště výrazný propad a ztrátu i přes nejvyšší počet odbavených pasažérů za poslených 10 let. Díky silné orientaci letiště na přepravu CARGO zvládlo letiště pandemii bez výrazných ztrát. Do ztrát se letiště dostalo opět v roce 2022, kdy vláda omezila lety Trade Air.





05

# Popis záměru rozvoje LKV a jeho význam pro kraj

# Stávající strategie LKV



Schválena v 01/23 - popisuje misi, vizi, cíle, hodnoty LKV a strategii obchodních příležitostí. Je v něm obsažen návrh slevového programu pro letecký provoz LKV, návrh incentivního programu pro rozvoj leteckých linek a strategie rozvoje linek LKV pro období 2023-2030.



## MISE

Jsme letiště, které zajišťuje lepší dopravní obslužnost regionu a svými aktivitami přispívá k jeho rozvoji.

## VYBRANÉ STRATEGICKÉ CÍLE (upraveno)

1. LKV ve spolupráci s vedením KVK usiluje o realizaci projektu rozšíření a prodloužení dráhy.
2. LKV prostřednictvím platformy *Sdružení KVK pro rozvoj leteckých linek*, z.s. aktivně vyhledává nové obchodní příležitosti při rozvoji leteckých linek. Klíčovým nástrojem je **incentivní program** (poskytující finanční příspěvky na provoz) a podpurným nástrojem je **slevový program LKV** (např. sleva na sazbu za odlétajícího cestujícího). Obchodní aktivity se soustředí na rozvoj pravidelných a nepravidelných linek, business aviation, letů všeobecného letectví a provozu leteckých škol a akrobacie. Dále primárně formou pronájmu pozemků zajišťuje **údržbu a hangárování letadel**.
3. LKV usiluje o **optimalizaci zdrojů a provozních kapacit infrastruktury** k dosažení vyrovnaného hospodaření společnosti.
4. LKV je provozováno **v souladu s předpisy** a chová se **transparentně a zodpovědně**.

## STRATEGIE ROZVOJE LINEK 2023-2030

### Předpoklady pro naplnění cílů:

- Schválení návrhu incentivního programu a pravidelné poskytování mimořádných příspěvků
- Součinnost zainteresovaných stran v oblasti CR
- Realizace projektu modernizace letiště (odstranění limitů pro využití letadel kategorie B737/A320)

### DESTINACE 2023-2030

#### 1. Pravidelné linky

- 04/26 - Londýn (Amsterdam)
- 04/27 - Birmingham (Dublin)
- 04/28 - Manchester (Madrid), Kodaň (Milán)

#### 2. Nepravidelné linky – odletová turistika

- 06/23 – Antalya, Heraklion, Varna
- 05/24 – Rhodos
- 05/26 – Hurgada\*

#### 3. Nepravidelné linky – příletová turistika

- 05/24 – Tel Aviv
- 05/26 – Tbilisi
- 05/28 – Taškent\*
- 05/29 – Almaty\*
- 05/30 – Astana\*

\*lety lze bez významného snížení počtu cestujících realizovat pouze za předpokladu prodloužení dráhy

# Investiční záměr Letiště Karlovy Vary



Společnost Letiště Karlovy Vary s.r.o., plánuje modernizaci areálu o rozšíření a prodloužení dráhy pro využití stávající kapacity letiště a zajištění plného využití potenciálu běžných středně-traťových letadel při letech na větší vzdálenosti, přesahujících 3 hodiny letu.

Investiční záměr podporovaný Karlovarským krajem má za cíl rozšíření a prodloužení stávající letové dráhy. Celková investice dosáhne výše **1 225 mil. Kč** a bude rozdělena do tří let. Hlavní část investice bude směřována do architektonicko-stavebních prací, avšak náklady budou zahrnovat i projektovou dokumentaci a technologické vybavení. Tento projekt má za cíl zvýšit kapacitu letiště a umožnit zvýšení provozu, čímž se zlepší dostupnost regionu a podpoří se rozvoj cestovního ruchu a ekonomiky.



Plánovaná investice zahrnuje **rozšíření** stávající letištní dráhy o **30 metrů**, čímž se celková šířka dráhy **zvýší z 30 metrů na 60 metrů**. Z této šířky bude **45 metrů tvořit únosná plocha** a po obou stranách dráhy bude vybudován bezpečnostní neúnosný pás o šířce 7,5 metru. Celkové investiční náklady na rozšíření dráhy se odhadují na necelých **764 mil. Kč**. Investice budou primárně vynaloženy na architektonické a stavební práce, ale zahrnují také náklady na technologické vybavení.



Investice zahrnuje **prodloužení** stávající letištní dráhy o **360 metrů**, čímž se celková délka dráhy **zvýší z 2150 metrů na 2510 metrů**. Celkové investiční náklady na prodloužení dráhy se odhadují na necelých **462 mil. Kč**. Investice budou primárně vynaloženy na architektonické a stavební práce, ale zahrnují také náklady na technologické vybavení. Toto prodloužení umožní provoz letadel s větší kapacitou a delším doletem, čímž se otevrou možnosti pro lety do vzdálenějších destinací, které jsou v současnosti kvůli krátké dráze vyloučeny.

Rozšíření letiště Karlovy Vary přinese celkovou investici, která umožní **lépe využít stávající kapacitu LKV**. To povede k **nárůstu pracovních míst v ekonomice a celkovému zvýšení cestovního ruchu a konkurenceschopnosti regionu**. Konkurenceschopnost letiště má zásadní vliv na jeho využitelnost a vytíženost s přímým dopadem na ekonomiku letiště. Jediným zdrojem výnosů pro Letiště Karlovy Vary a potažmo i pro Karlovarský kraj v rámci zvýšení inomingového turistického ruchu, je civilní letectví – přeprava osob, která se efektivně bez pravidelných linek dělat nedá.

Vzhledem k poloze letiště u dokončované dálnice D6 (předpoklad 2027) jeho potenciál roste a nabízí se jako komplementární letiště pro evropské linky k letišti Václava Havla v Praze. Letiště Karlovy Vary se současně **ukazuje jako vhodné letiště pro obyvatele celého Podkrušnohoří až po Chomutov, resp. Most**.

Prodloužení dráhy povede k **navýšení doletových vzdáleností**, čímž se otevrou možnosti pro lety do vzdálenějších destinací, které jsou v současnosti kvůli krátké dráze vyloučeny. Rozšíření dráhy povede k **větší bezpečnosti a přilákání nízkonákladových společností**, jelikož současná šířka způsobuje velké provozní omezení.

# Vymezení možných variant – varianta 0

Varianta 0 spočívá v nerealizaci zamýšleného plánu Letiště Karlovy Vary do modernizace stávající letištní dráhy tj. její rozšíření a prodloužení. Níže jsou popsány možné efekty tohoto rozhodnutí, jejich pravděpodobnost a míra dopadu pro ekonomiku a celou společnost.

## Budoucí stav při využití varianty 0

Pravděpodobnost výskytu

Míra dopadu

### Omezený rozvoj cestovního ruchu

Bez možnosti přímých letů do vzdálenějších destinací a provoznímu omezení z důvodu šířky letové dráhy bude omezen rozvoj cestovního ruchu v regionu, což povede k nižším příjmům a ztrátě pracovních míst.

VYSOKÁ

STŘEDNÍ

### Omezená dostupnost a atraktivita regionu

Bez modernizace a rozšíření letiště bude region Karlovy Vary méně dostupný pro turisty a investory, což povede k omezenému ekonomickému růstu a rozvoji.

STŘEDNÍ

VYSOKÁ

### Ztráta konkurenceschopnosti:

Letiště Karlovy Vary bude ztrácet konkurenceschopnost vůči jiným letištím v regionu, což povede k poklesu počtu cestujících a leteckých společností

NÍZKÁ

STŘEDNÍ

### Investice do regionu

Nerealizování investice může způsobit odliv investorů a firem do jiných zemí s rozvinutější infrastrukturou, což by přivedilo další cyklus odlivu talentů a pracovních míst v regionu.

NÍZKÁ

NÍZKÁ

### Ztráta potenciálu pro rozvoj regionu

Nerealizování investice sníží celkový potenciál regionu a omezí příležitosti dalších návazných kapitálových investic a omezení cestovního ruchu s důsledkem na snížení potenciálu kvality života obyvatel.

NÍZKÁ

STŘEDNÍ

# Vymezení možných variant – varianta 1

Varianta 1 spočívá v realizování zamýšlené investice Letiště Karlovy Vary do modernizace současné letištní dráhy. Níže jsou popsány možné efekty tohoto rozhodnutí, jejich pravděpodobnost a míra dopadu pro ekonomiku a celou společnost.

## Budoucí stav při využití varianty 1

### Vytvoření pracovních míst

Investice povede k vytvoření nových pracovních míst v oblastech napříč celou Českou Republikou. Nová pracovní místa budou vytvořena přímo v letištním provozu, dodavatelském řetězci letiště, při výstavbě a dalších odvětvích turismu a služeb.

### Ekonomický růst

Investice přispěje k ekonomickému růstu regionu prostřednictvím zvýšení HDP, navýšení příjmů do veřejného rozpočtu a vytvoření nových pracovních míst. Tímto způsobem posílí celkovou ekonomickou stabilitu a dlouhodobou konkurenceschopnost regionu.

### Zvýšení konkurenceschopnosti

Zlepšení infrastruktury a dostupnosti lokality může přilákat nové talenty a také rozvoj dodavatelského řetězce v oblasti technologií může být akcelerátorem nových inovací.

### Daňové příjmy do státního rozpočtu

Investice zvýší daňové příjmy do veřejných rozpočtů z nově vytvořených pracovních míst, což umožní financování veřejných služeb a také přínosy z turismu zajistí růst celé ekonomiky, což se propíše v přímých daňových odvodech.

### Rozvoj turismu

Vznik nových doletových destinací umožní přilákat nové turisty, což povede k navýšení konkurenceschopnosti a rozvoji turismu v regionu. Karlovy Vary a jejich okolí se navíc pyšní bohatou historií a kulturou, včetně památek UNESCO.

Pravděpodobnost výskytu\*

Míra dopadu\*

VYSOKÁ

STŘEDNÍ

VYSOKÁ

STŘEDNÍ

NÍZKÁ

STŘEDNÍ

VYSOKÁ

NÍZKÁ

STŘEDNÍ

STŘEDNÍ



# Vnímání rozvoje LKV – vyhodnocení rozhovorů

Dle metodiky zpracování studie byly provedeny polostrukturované rozhovory se zainteresovanými stranami z Karlovarského kraje, především ze zástupců podnikatelských aktérů v oblasti cestovního ruchu a institucionálních zástupců města Karlovy Vary a Karlovarského kraje. Celkem bylo provedeno 6 rozhovorů, kdy každý trval 30-45 minut. Níže jsou uvedeno vyhodnocení odpovědí na zkoumané otázky.

## Význam letiště pro Karlovarský kraj v kontextu jeho ekonomiky

Respondenti vnímají hodnotu LKV pro město a kraj jakožto území se silným mezinárodním přesahem a vysokým podílem cestovního ruchu na HDP a HPH kraje. Otevření nových destinací vnímají jako příležitosti pro lázeňství, víkendové wellness pobyty, zážitkový a poznávací turismus i MICE turismus. Letiště je vnímáno jako konkurenční výhoda oproti jiným krajům. Potenciál vidí i v odletovém turismu, kdy LKV poskytuje pohodlnou volbu pro odlet na dovolenou (lepší customer experience) pro lokální obyvatele či obyvatele Německa, kteří jsou zvyklí cestovat s cestovními kanceláři a ocení výhody menšího letiště.

## Vnímání opodstatněnosti vynaložené investice do rozvoje LKV

Investici většina respondentů podporuje za předpokladu, že LKV bude sloužit jako katalyzátor ekonomické prosperity kraje, ze které budou moci lokální ekonomické subjekty, kraj, i celá ČR profitovat. Zároveň respondenti vnímají za důležité jak ekonomickou prosperitu letiště samotného, tak jeho přínosy pro kraj a podnikatele v něm, kde efekty rozvoje mohou nastat dříve.

## Cílové trhy

Respondenti se shodují v cílení na trhy, které již tradiční lázeňství znají a u kterých má Karlovarský kraj jméno (Izrael, postsovětské republiky, arabský svět, do budoucna obnova rusky mluvících zemí). Dále se shodují, že potenciál vidí v propojení se západními městy nad rámec dojezdu 3h autem (Německo, Francie, Španělsko, Spojené království) v kontextu víkendových pobytů spojených s relaxem a poznáváním (potenciál UNESCO památek). Zároveň někteří respondenti věří, že po modernizaci dráhy rozvoj linek podlehne neviditelné ruce trhu a poptávka přijde automaticky.

## Role LKV vůči Praze

Respondenti vidí potenciál v LKV jako v sekundárním letišti k Praze, které by mohlo pomoci s odbavením navyšující se poptávky a nedostatkem kapacit. Potenciál respondenti vidí v odbavení poptávky nízkonákladových společností, kterým může LKV nabídnout více slotů a lepší podmínky, než LVHP. Podmínkou/driverem pro toto fungování je dokončení dálnice D6, kdy toto spojení poskytuje LKV vůči Praze výhodu oproti ostatním regionálním letišťům v ČR (vyjma Pardubic).

## Doprovodné investice

Mezi doprovodnými investicemi podporujícími rozvoj LKV bylo zmiňování posílení parkovacích míst, autopůjčovna, případná modernizace / obchvat v rámci příjezdové infrastruktury. Shodují se však, že investice do doprovodné infrastruktury mohou nastat až poté, co výstavba bude v realizaci a doprovodné služby částečně nastanou jako přirozený efekt zvýšeného počtu odbavených cestujících.



06

# Analýza stávající a scénáře budoucí nabídky a poptávky

# Stavební kameny navyšování budoucí poptávky

Rozšíření/prodloužení dráhy a investice do doprovodné infrastruktury umožní eliminaci současných bariér, které brání navázání spolupráce například s nízkonákladovými společnostmi a také omezení spojených s obsazeností letadel, množstvím paliva, certifikacemi letadel nebo speciálním proškolením pilotů.

## Rozšíření doletových vzdáleností

01

LKV, kraj i ekonomické subjekty v cestovním ruchu mohou cílit na nové destinace, které doposud byly mimo perimetr možného doletu s využitím plných kapacit letadel. Investice do rozšíření a prodloužení dráhy tedy umožní cílit na nové trhy v oblasti příjezdového turismu, což bude generovat přínosy jak pro letiště samotné, tak především pro kraj, hotely, stravovací zařízení a přeneseně na celou ekonomiku ČR. Nové destinace představují alternativu za linky do Ruska, o které LKV přišlo.

## Zvýšení atraktivity pro LCC

02

Investice do rozšíření/prodloužení dráhy zlepší podmínky pro nízkonákladové společnosti, které vzhledem ke stylu jejich fungování nemohou (např. z důvodu povětrnostních podmínek) riskovat odklonění na jiné letiště.

Navázání spolupráce s nízkonákladovými aerolinkami umožní posílení konektivity především v rámci EU, podpoří kratkodobější pobyty spojené s wellness a poznáváním.

## Odbavení části výkonů LVHP

03

Vzhledem ke zlepšené dopravní dostupnosti, kterou zajistí dostavby dálnice D6 může Letiště Karlovy Vary sloužit jako záložní letiště pro Letiště Václava Havla v Praze a po vzoru mnohých letišť v Evropě být přirozenou volbou pro odklonění části pražských výkonů. Tomu mohou napomoci i výhodnější podmínky a nabídka lepších slotů, než tomu je v současné době na LVHP, které bez paralelní dráhy a rozšíření terminálu naráží na kapacitní limity.

## Posílení outgoingu

04

Trendem poslední doby je oblíbenost menších letišť, která nabízejí vyšší míru zákaznické spokojenosti než velká letiště. Souvisí to s rychlejším a klidnějším odbavením, levnějším parkováním a dalšími výhodami plynoucí z velikosti letiště.

Zároveň je v okolí poměrně silný trh, který je zvyklý cestovat na dovolenou s cestovními kanceláři, což může podpořit především ekonomiku letiště jako takového.

# Rozšíření doletových vzdáleností

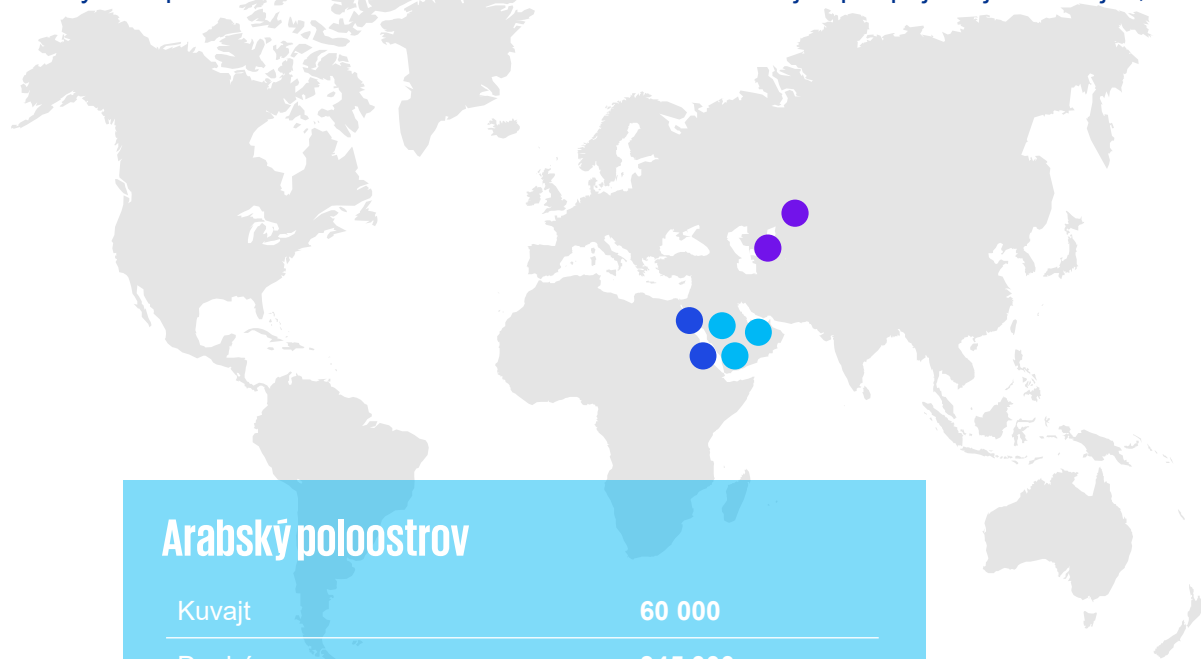
Díky prodloužení a rozšíření RWY se letiště budou otevírat nové trhy, kam v současnosti není možné dolétnout bez mezipřistání, nebo to lze s omezenou kapacitou letadel. Nová RWY by tak umožnila otevření trhů na arabském poloostrově, přístavy u Rudého moře a Postsovětské republiky. V současné době už probíhá otevírání trasy do Taškentu, která je možná jen s omezenými kapacitami. Rozšířením RWY se otevřou možnosti jak pro příjíždějící cestující, tak i možnosti nových dovolenkových destinací.

## Oblast Rudého moře (Outgoing)

Hurghada	30+
Luxor	0
Sharam el-Shiekh	0
Marsa Alam	25+
Medína	0
Džidda	0
Mekka	0
Abhá	0

## 55+

Týdenní počet pravidelných letů do oblasti Rudého moře z letišť v ČR v letní sezóně 2024



## Arabský poloostrov

Kuvajt	60 000
Dauhá	345 000
Abú Dhabí	600 000
Dubaj	1 140 000
Maskat	800 000
Rijád	4 200 000
Dammán	770 000

## 5 225 000

Populace ve vybraných městech v oblasti Postsovětských republik dostupným díky rozšíření RWY

## Postsovětský prostor

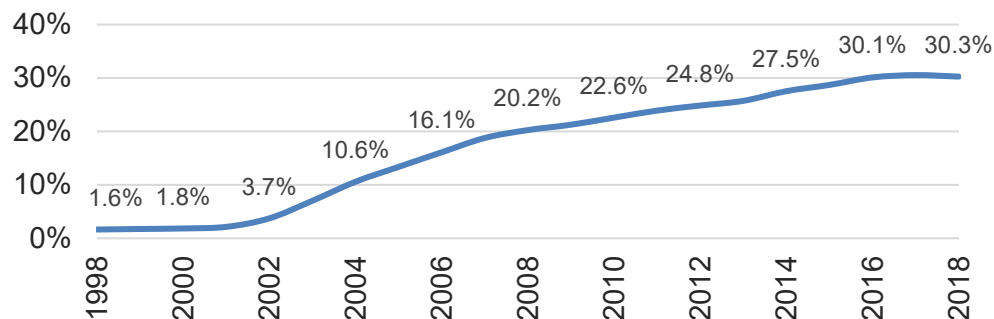
Astana	345 000
Almaty	2 000 000
Biškek	900 000
Taškent	1 980 000

## 7 915 000

Populace ve vybraných městech v oblasti Arabského poloostrova dostupným díky rozšíření RWY

# Zvýšení atraktivity pro nízkonákladové aerolinky

Podíl letů nízkonákladových leteckých společností v Evropě



Pořadí nízkonákladových leteckých dopravců v Evropě, dle podílu letů

Letecká společnost / Skupina	Průměr denních letů (2022)	% všech letů v Evropě (2022)
1 Ryanair Group	2 584	10,1 %
2 easyJet Group	1 367	5,3 %
...		
7 Wizz Air Group	660	2,6 %
...		
9 Vueling	547	2,1 %
...		
11 Eurowings Group	430	1,7 %
12 Pegasus	423	1,7 %
13 TUI Group	383	1,5 %
14 Norwegian Group	341	1,3 %

LCC přinesli revoluci do leteckého průmyslu tím, že umožňují cestování za dostupné ceny. Díky efektivním provozním modelům a minimalizaci nákladů mohou nabízet levné letenky, čímž otevírají dveře cestování mnoha lidem. Spolupráce letišť s těmito společnostmi je vzájemně prospěšná; letiště získávají vyšší provoz a zisky z poplatků za služby, zatímco LCC získávají přístup k infrastruktuře a službám letiště za konkurenceschopné ceny, což jim umožňuje udržet své nízké ceny a konkurovat tradičním leteckým společnostem. Často však preferují letiště, kde mohou využít plný potenciál bez omezení. Mezi lety 2000 – 2017 vzrostl v centrální Evropě počet zahraničních turistů o 91,5 % - primárně díky rozvoji LCC. LCC v současné době mají 31% podíl na trhu všech letů a 37% podíl na počtu přepravených cestujících v Evropě.

Potenciální nové letecké společnosti



# 03 Odbavení části výkonů LVHP

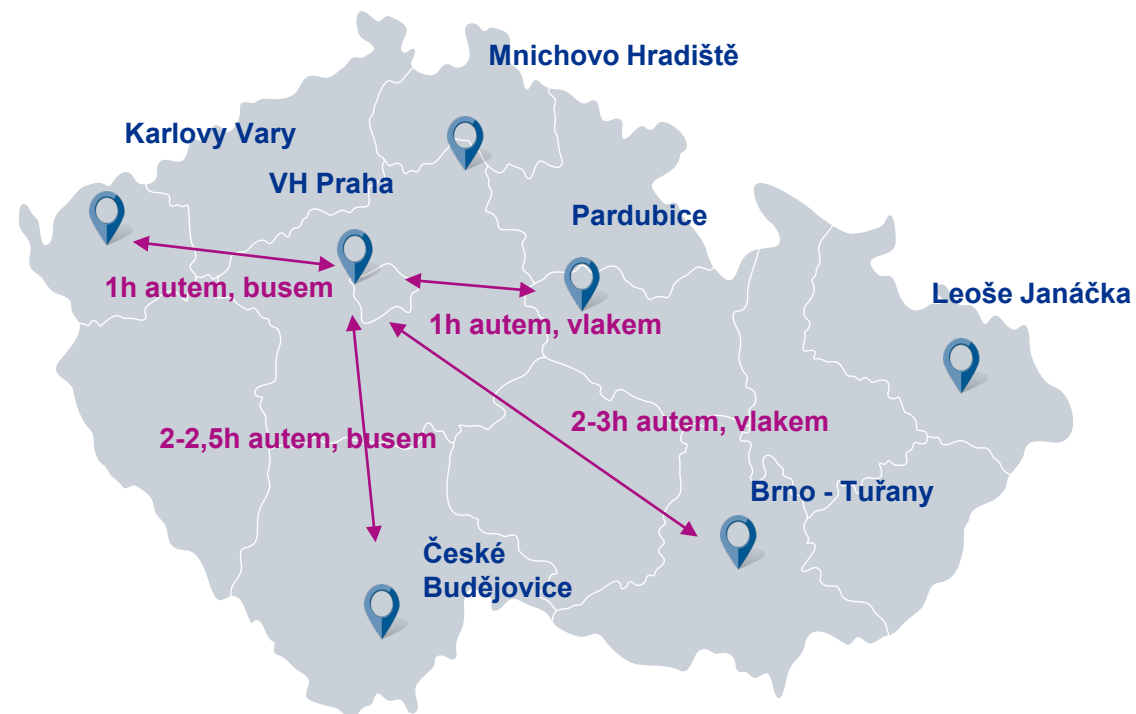
Vzhledem ke zlepšené dopravní dostupnosti, kterou zajistí dostavby dálnice D6, může Letiště Karlovy Vary sloužit jako záložní letiště pro Letiště Václava Havla v Praze a po vzoru mnohých letišť v Evropě být přirozenou volbou pro odklonění části pražských výkonů, především těch nízkonákladových. Tomu mohou napomoci i výhodnější podmínky a nabídka požadovaných slotů, než tomu je v současné době na LVHP, které bez paralelní dráhy a rozšíření terminálu naráží na kapacitní limity zejména v peakových časech.

Letiště Václava Havla v Praze odbavilo v roce 2019 téměř 18 mil. cestujících, přičemž v tomto roce muselo přibližně 10 % poptávky během léta odmítat z důvodu nedostatku kapacit (v rámci vzletů za hodinu je jedním z nejvytíženějších v Evropě). Pokud LVHP realizuje projekt výstavby paralelní dráhy a terminálových kapacit, zvedne svou kapacitu až na 21,2 mil. odbavených cestujících tak, jak je schváleno i v EIA.

LVHP by v roce 2024 mělo odbavit téměř 16 mil. cestujících. Pokud na toto číslo bude aplikován odhadovaný růst poptávky po osobní letecké dopravě ve výši 4 % do roku 2040, muselo by LVHP v roce odbavit téměř 30 mil. PAX, na což nebude stačit ani navýšení kapacita po investici do paralelní dráhy. Do roku 2050 by to bylo až 37 mil. PAX.

Část z této poptávky by si mohla podělit právě regionální letiště, kdy LKV bude po dostavbě D6 jednou s přirozených voleb. Karlovarské letiště může nabídnout současnou kapacitu až 450 tis. pasažérů, Letiště Pardubice až 250 tis. PAX, České Budějovice až 160 tis. PAX, Brno až 4 mil. PAX, Ostrava až 4 mil. PAX\*.

Tato predikce je příležitostí pro LKV využít jeho současnou kapacitu a v návaznosti na úspěch realizace projektu výstavby paralelní dráhy na LVHP i tuto kapacitu navýšit (samozřejmě v kontextu hlukových a environmentálních limitů bezprostředního okolí).



\* U letišť, kde nebyla maximální kapacita uvedena došlo k odhadu na základě dostupných zdrojů

# Spádová oblast Letiště Karlovy Vary

Spádová oblast je rozdělena do  
rádiusu 50 a 100 km vzdušnou  
čarou od Letiště Karlovy Vary



## 544 402

Počet obyvatel na české  
straně 50 km vzdušnou čarou  
od KLV



## 1 948 810

Počet obyvatel na české  
straně 100 km vzdušnou  
čarou od KLV



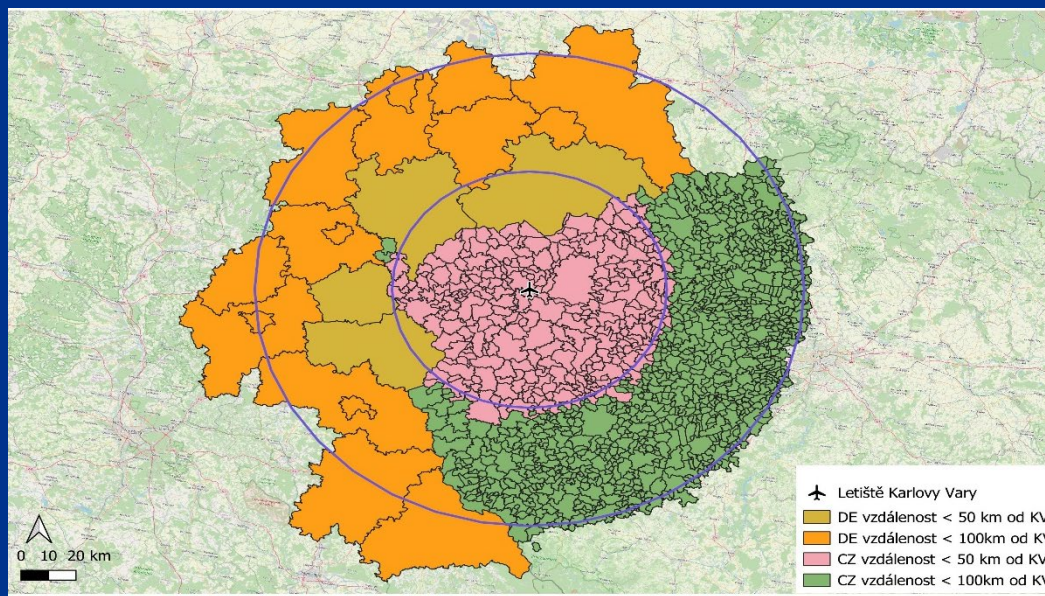
## 695 694

Počet obyvatel na německé  
straně 50 km vzdušnou čarou  
od KLV



## 2 826 352

Počet obyvatel na německé  
straně 100 km vzdušnou  
čarou od KLV



## 6 015 258



Celkový počet obyvatel v  
rádiusech 50 a 100 km  
vzdušnou čarou od Letiště  
Karlovy Vary



## Konkurenční letiště

Jedná se o seznam letišť, které  
svojí blízkostí a potenciálem  
rozvoje představují přímou  
konkurenci Letišti Karlovy Vary.

Jejich spádová oblast se z určité  
míry překrývá se spádovou oblastí  
Letiště Karlovy Vary a cestující z  
dané oblasti tak může volit mezi  
těmito letišti.

## Konkurenční letiště

**Letiště Václava Havla** (117 km)

- 167 destinací
- Doba jízdy < 1h30m

**Flughafen Dresden** (180 km)

- 15 destinací
- Doba jízdy < 2h30m

**Flughafen Leipzig/Halle** (200 km)

- 29 destinací
- Doba jízdy < 2h45m

**Flughafen Nürnberg „Albrecht Dürer“** (200 km)

- 99 destinací
- Doba jízdy < 2h45m

**Flughafen Erfurt-Weimar** (200 km)

- 14 destinací
- Doba jízdy < 3h

**Letiště České Budějovice** (200 km)

- 6 destinací
- Doba jízdy < 3h

**Mezinárodní letiště Pardubice** (200 km)

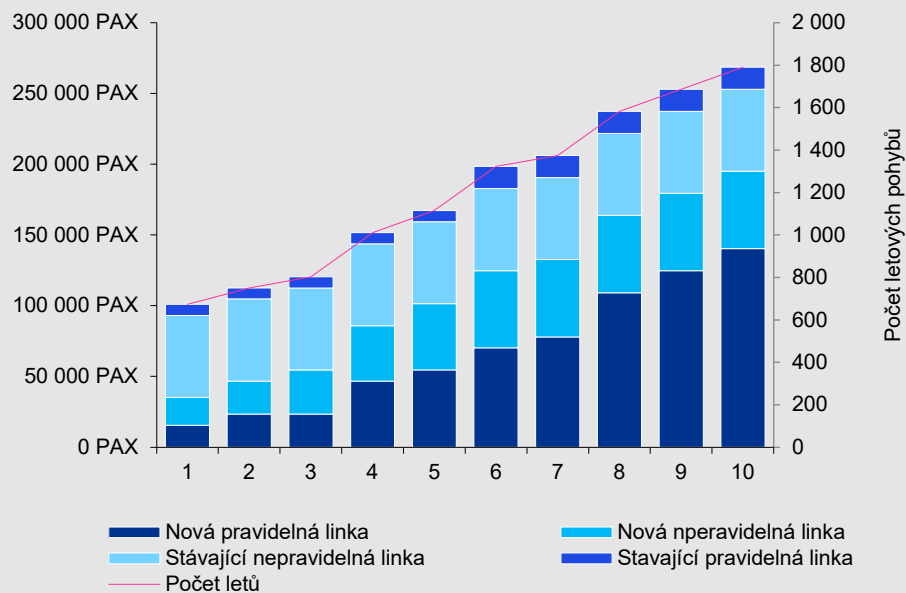
- 17 destinací
- Doba jízdy < 3h

# Analýza nabídky a poptávky – východiska pro model

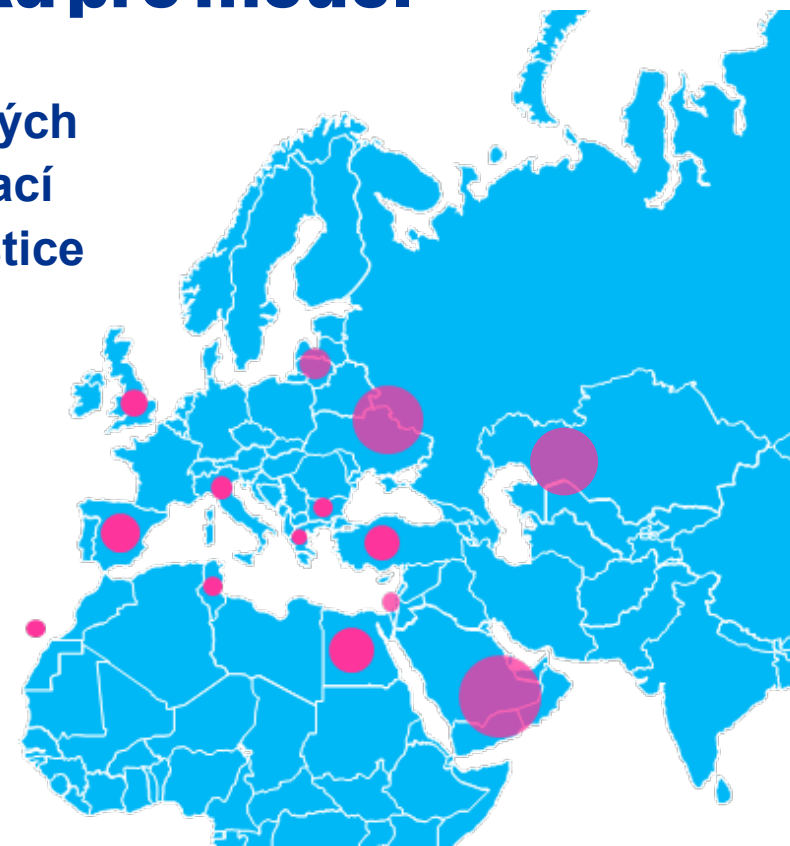
## Fungování Letiště Karlovy Vary po realizaci investice

Prodloužení a rozšíření dráhy letiště otvírá dveře novým destinacím, což povede k nárůstu počtu cestujících (PAX) a letových pohybů. Současně se očekává posun od odletového turismu k příletovému, což má pozitivní dopad na ekonomiku ČR. Kromě nových dálkových destinací se uvažuje i o zavedení sezónních linek, které by rozšířily nabídku letiště a přilákaly turisty v různých obdobích roku. Současně se plánuje navázání silného partnerství s leteckými společnostmi, které by zajistilo pravidelné a časté lety do vybraných destinací. Tímto způsobem se letiště stane atraktivnějším pro cestující a posílí svou pozici na trhu.

Počet PAX a letů v jednotlivých letech po zahájení provozu



## Přehled současných i nových destinací po realizaci investice



Rok provozu	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
<b>Počet destinací</b>	11	13	14	15	15	16	16	17	17	17
<b>Podíl odletového turismu</b>	79%	73%	75%	69%	69%	60%	59%	55%	53%	51%
<b>Podíl příletového turismu</b>	21%	27%	25%	31%	31%	40%	41%	45%	47%	49%





07

# Kalkulace dopadů rozvoje LKV na ekonomiku a podnikání

# Východiska makroekonomického modelu

# Metodika zpracování

Pro dopadovou studii rozvoje letištní dráhy, která se zaměřuje na dopady na trh podnikání, trh práce, dopravní infrastrukturu a sociálně-občanskou infrastrukturu se vycházelo z interních dat společnosti Letiště Karlovy Vary s.r.o., volně dostupných dat v uveřejněných statistikách a metodiky Ministerstva průmyslu a obchodu.

## Multiplikační model investice

Vzhledem ke komplexnosti a propojenosti leteckého průmyslu a turismu s dalšími odvětvími národního hospodářství bylo nutné pro analýzu přínosů využít multiplikační model založený na SIOT vydávaném ČSÚ, který zohledňuje změny v ekonomice způsobené produkcí subdodavatelů v důsledku dalších kol návazné ekonomické aktivity dopad prvotních nákladů. Pro posouzení se vycházelo ze zpracovaných ekonomických dat, ze kterých byly identifikovány a kvantifikovány přínosy a pozitivní vlivy určující význam výstavby nové paralelní dráhy

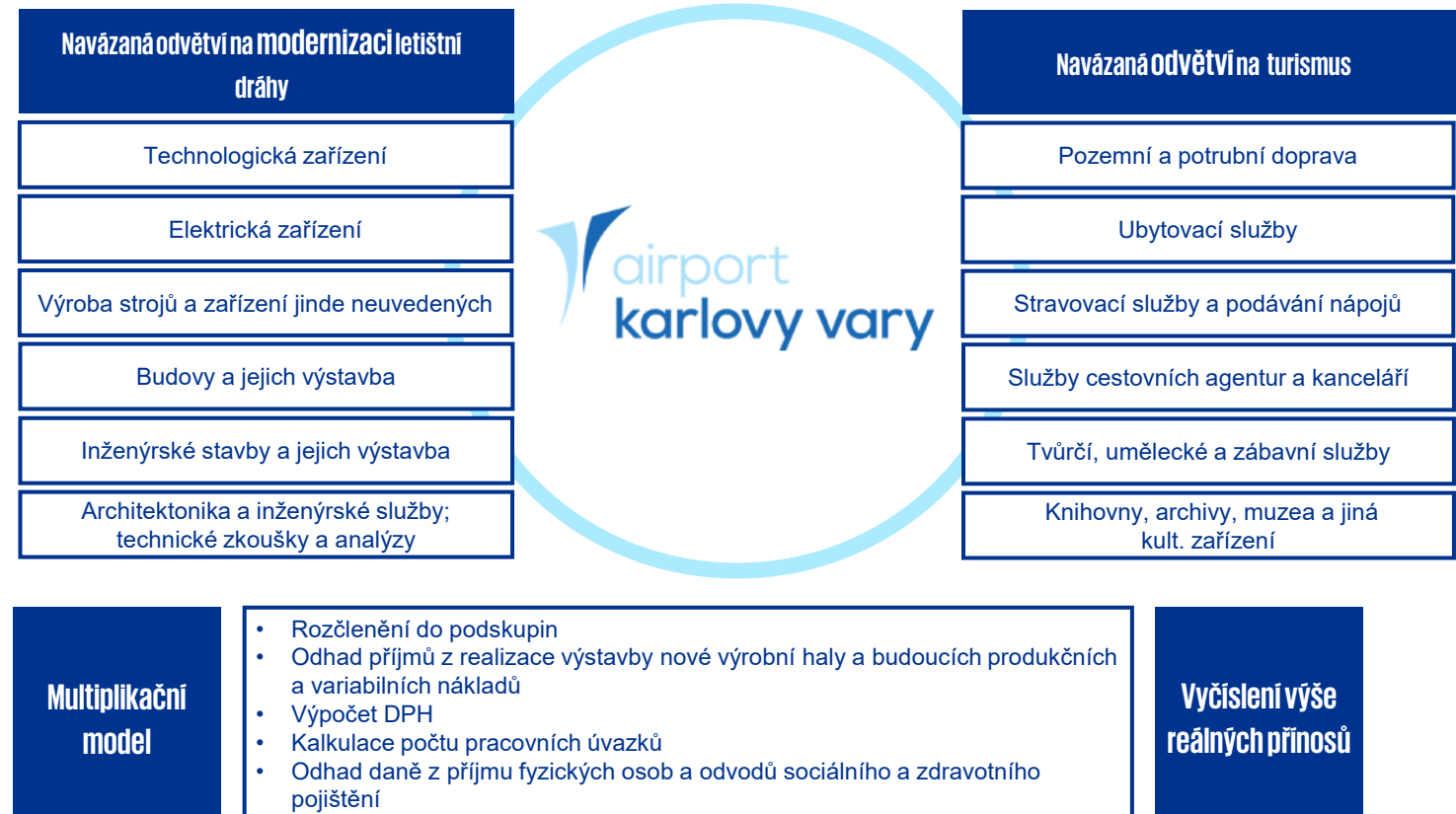
### Vyčíslení ekonomického dopadu z hlediska investice do modernizace letištní dráhy:

Ekonomický dopad z investice do modernizace stávající letištní dráhy se projeví v celé řadě odvětví národního hospodářství. Význam tohoto dopadu pro veřejné rozpočty je možné kalkulovat pomocí analýzy odběratelsko-dodavatelských vztahů neboli multiplikačního modelu. Jedná se o kalkulaci povinných daňových odvodů a poplatků do státního rozpočtu dle daňové a poplatkové soustavy ČR.

Analýza odběratelsko-dodavatelských vztahů zohledňuje co největší počet faktorů, které mohou mít přímý či nepřímý dopad na konečnou bilanci přínosů plynoucích z investice do modernizace letištní dráhy a zvýšeného turismu.

Kromě přímého významu ve formě daňových přínosů má realizace investice do modernizace letištní dráhy a zvýšený turismus význam i svými přínosy pro podnikatelské subjekty a zaměstnanost. Ceny produktů a služeb i daňové sazby odpovídají roku 2022.

V analýze odběratelsko-dodavatelských vztahů je základním zdrojem celková spotřeba plynoucí z modernizace letištní dráhy a turismu. Tyto výdaje se následně rozdělují mezi subdodavatele kupovaných výrobků a služeb. Do modelu vstupují i externí aktéři jako dodavatelé dopravy, energií či surovin.



# Struktura Metodiky – primární a sekundární dopady

## Primární a sekundární dopady rozvoje letiště a letištních kapacit

### Primární dopady

dopady dodavatelského řetězce

#### Přímé dopady

Letecká doprava a přímá infrastruktura

#### Nepřímé dopady

Zboží a služby pro leteckou dopravu a přímou infrastrukturu

#### Indukované dopady

Výdaje zaměstnanců

### Sekundární dopady

Katalytické dopady

Produktivita

Kapitálové investice

Rozvoj trhu práce

Rozvoj trhu komodit

Mezinárodní obchod a turismus

**Studie přistupuje k analýze dopadů** podle rozdělení účinků dle Zhangové a Grahama. Takové rozdělení je také v souladu s metodikou ATAG.

Pro potřeby Metodiky dodavatelský řetězec představuje primární dopady a katalytické dopady představují sekundární dopady. Primární dopady jsou dále popsány přímými, nepřímými a indukovanými dopady.

**Přímé dopady** vychází z aktivit přímo spojených s provozem letecké dopravy. Přímé dopady vytváří firmy, které vlastní letadla a leteckou infrastrukturu a na letecké dopravě podílí přímo.

**Nepřímé dopady** vychází z aktivit firem, které dodávají zboží a služby pro firmy vytvářející přímé dopady. Jedná se například o dodavatele leteckých komponent, leteckého paliva atd.

**Indukované dopady** jsou spojeny s výdaji zaměstnanců zaměstnaných společnostmi spadajícími do dodavatelského řetězce

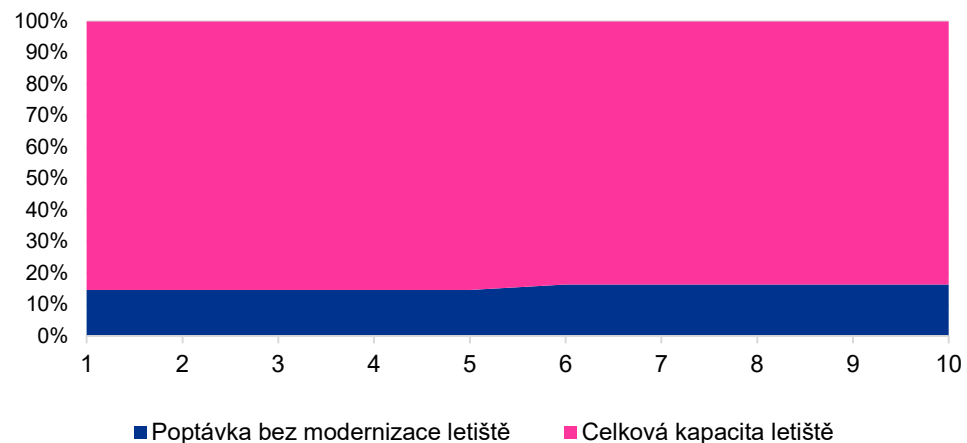
**Sekundární dopady** je možné sledovat u ekonomických aktivit kde k sekundárnímu působení dochází díky tomu, že letecká doprava působí jako aktivátor nebo katalyzátor pro další oblasti ekonomických činností.

Studie se bude zaměřovat primárně na **primární dopady** a ze sekundárních účinků na **Rozvoj trhu práce** a **mezinárodní obchod a turismus**.

Toto rozdělení účinků je využíváno i ve studiích: *Výzkumný projekt TAČR (2021), InterVISTAS (2015) nebo Sedláček, Zahradník, Jedlička (2009) - Výstavba paralelní RWY*

# Příležitosti a potřeby rozvoje Letiště Karlovy Vary

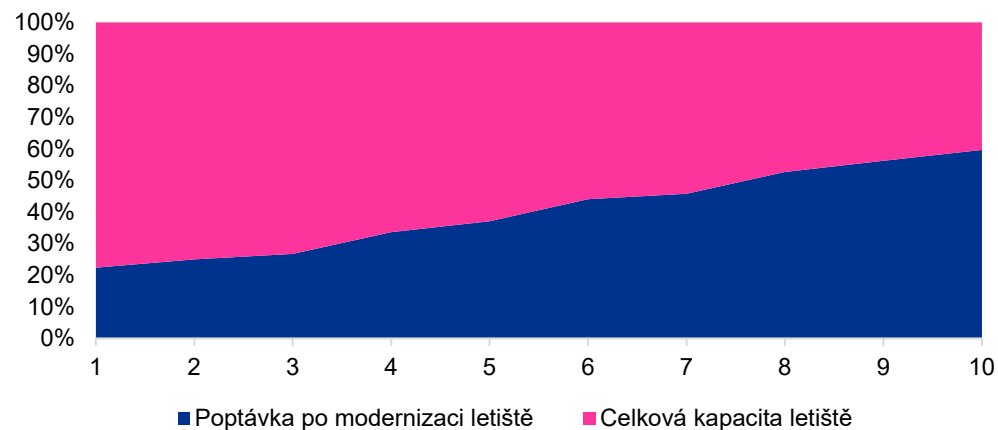
## Odhad budoucího vývoje poptávky – Zachování stávajícího stavu



### Zachování stávajícího stavu

- Nízké využití kapacit letiště
- Ekonomická ztráta
- Nevyužitý potenciál
- Zhoršená pozice při vyjednávání s potenciálními dopravci
- Odsun turistů na jiné letiště
- Omezený možnost výběru destinací

## Odhad budoucího vývoje poptávky – Modernizace stávající letištní dráhy



### Modernizace stávající letištní dráhy

- Výrazné zlepšení a širší nabídka služeb a destinací pro cestující
- Lépe využitý potenciál letiště
- Navýšení počtu cestujících
- Zvýšení počtu odbavených letadel.
- Lepší pozice při vyjednávání s potenciálními dopravci
- Zvýšení ziskovosti Letiště Karlovy Vary

# 07.1

# Primární dopady dodavatelského řetězce

## Přímé a indukované dopady

# Kalkulace dopadů z hlediska investice – produkce, zaměstnanost a příjmy do veřejných rozpočtů

## Rozšíření a prodloužení dráhy celkem

	1. ROK INVESTICE	2. ROK INVESTICE	CELKEM
Přímé náklady vynaložené na výstavbu (v mil. CZK)	184	1042	1 226

## Efekty rozpočtového omezení na zaměstnanost a produkci

	1. ROK INVESTICE	2. ROK INVESTICE	CELKEM
Indukovaný vliv na zaměstnanost v ČR	87	490	577
Indukovaný vliv na zvýšení produkce ČR (v mil. CZK)	409	2 319	2 728

## Příjmy do veřejných rozpočtů

	1. ROK INVESTICE	2. ROK INVESTICE	CELKEM
Daně (v mil. CZK)	32	129	161
HDP %	0,0056	0,032	-
Příjmy do veřejných rozpočtů včetně daní	38	155	193

Celková výše investice  
**1 226 mil. CZK**

**577**  
ročních pracovních úvazků

Se započtením multiplikačního efektu investice zvýší produkci návazných odvětví celkově o:  
**2 728 mil. CZK**  
v průběhu investice

Hrubá přidaná hodnota se ročně zvýší v průměru o:  
**69,5 mil. CZK**

Multiplikátor investice je roven  
**2,22**

Investice do modernizace dráhy, která zahrnuje rozšíření a prodloužení, může přinést ekonomický růst pro kraj i celou Českou republiku. Lepší využívání kapacity letiště povede k růstu zaměstnanosti, zvýšení produkce a zvýšení příjmů do veřejných rozpočtů. Investiční náklady jsou primárně alokovány do projektové dokumentace, stavebně architektonických prací a potřebného technologického vybavení pro letištní provoz.

# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy - Přímé dopady celkem

Oblast celého letiště (včetně Letiště Karlovy Vary)

Tabulka znázorňuje očekávané přímé dopady v rámci oblasti letiště Karlovy Vary.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
<b>Celkové přínosy pro veřejné rozpočty v ČR v mil. CZK</b>								
z toho: Státní rozpočet – daňové příjmy přímé	1,3	2,6	3,4	4,0	5,3	6,6	7,9	10,0
z toho: Sociální a zdravotní pojištění	1,2	2,5	3,2	3,7	4,9	6,2	7,4	9,4
z toho: odhad daně z příjmů fyzických osob	0,7	1,3	1,7	2,0	2,7	3,3	4,0	5,1
z toho: kraje (všech 14 krajů)	0,3	0,7	0,8	1,0	1,3	1,6	2,0	2,5
z toho: obce (veškeré obce v ČR)	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5
<b>Přínosy pro Karlovarský kraj</b>								
Přínosy pro zbylé kraje	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
	0,3	0,6	0,8	1,0	1,3	1,6	1,9	2,4
<b>Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)</b>								
Počet plných ročních pracovních úvazků za rok	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%
Hrubá přidaná hodnota za rok (mil. CZK)	37	74	92	110	148	185	223	280
Zvýšení HDP (mil. CZK)	10	20	25	30	39	49	59	75
	11	22	29	33	45	56	67	84

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ



# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy - Indukované dopady celkem

Dopady vyvolané spotřebou přímých a nepřímých dopadů mimo modernizaci stávající letištní dráhy.

Tabulka znázorňuje očekávané indukované dopady v rámci spotřeby přímých zaměstnanců oblasti letiště Karlovy Vary a nepřímých zaměstnanců v dodavatelských řetězcích.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
<b>Celkové přínosy pro veřejné rozpočty v ČR v mil. CZK</b>								
z toho: Státní rozpočet – daňové příjmy přímé	0,5	0,9	1,2	1,4	1,8	2,3	2,8	3,5
z toho: Sociální a zdravotní pojištění	0,4	0,9	1,1	1,3	1,7	2,1	2,6	3,3
z toho: odhad daně z příjmů fyzických osob	0,2	0,5	0,6	0,7	0,9	1,2	1,4	1,8
z toho: kraje (všech 14 krajů)	0,1	0,2	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	0,9
z toho: obce (veškeré obce v ČR)	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
<b>Přínosy pro Karlovarský kraj</b>								
Přínosy pro zbylé kraje	0,1	0,2	0,3	0,3	0,4	0,6	0,7	0,8
<b>Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)</b>								
Počet plných ročních pracovních úvazků za rok	13	26	32	38	52	64	78	98
Hrubá přidaná hodnota za rok (mil. CZK)	3	7	9	10	14	17	21	26
Zvýšení HDP (mil. CZK)	4	8	10	12	15	19	23	29

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ



# 07.2

# Primární dopady dodavatelského řetězce

## Nepřímé dopady

# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy – Nepřímé dopady celkem

Dopady vyvolané spotřebou přímých a nepřímých dopadů mimo modernizaci stávající letištní dráhy.

Tabulka znázorňuje očekávané nepřímé dopady v rámci dodavatelského řetězce letiště Karlovy Vary.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
<b>Celkové přínosy pro veřejné rozpočty v ČR v mil. CZK</b>								
z toho: Státní rozpočet – daňové příjmy přímé	0,8	1,5	1,9	2,3	3,0	3,8	4,5	5,7
z toho: Sociální a zdravotní pojištění	0,7	1,4	1,8	2,1	2,8	3,5	4,2	5,4
z toho: odhad daně z příjmů fyzických osob	0,4	0,8	1,0	1,2	1,5	1,9	2,3	2,9
z toho: kraje (všech 14 krajů)	0,2	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,1	1,4
z toho: obce (veškeré obce v ČR)	0,0	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3
<b>Přínosy pro Karlovarský kraj</b>								
Přínosy pro Karlovarský kraj	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Přínosy pro zbylé kraje	0,2	0,4	0,5	0,5	0,7	0,9	1,1	1,4
<b>Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)</b>								
Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%
Počet plných ročních pracovních úvazků za rok	21	42	53	63	85	106	128	161
Hrubá přidaná hodnota za rok (mil. CZK)	6	11	15	17	23	28	34	43
Zvýšení HDP (mil. CZK)	6	13	16	19	26	32	38	48

# Vyvolané investice na straně Letiště Karlovy Vary

Investice do modernizace stávající letištní dráhy vyvolá návazné potřebné investice na straně Letiště Karlovy Vary pro zlepšení dostupnosti a komfortu cestujících



Zvýšení kapacity prostoru  
neveřejné části terminálu  
pro cestující



Rozšíření parkoviště



Pořízení výkonného  
zásahového vozidla pro  
letištní hasičskou jednotku



Technika pro pozemní  
odbavení letadel

**~ 55 mil. Kč**  
Vyvolané investice

# 07.3

# Sekundární / katalytické dopady

## Rozvoj trhu práce, mezinárodní obchod a turismus

# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy - Katalytické dopady celkem

Tabulka znázorňuje souhrnné makroekonomické dopady způsobené spotřebou zahraničních turistů v rámci ekonomiky ČR podle množství PAX.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
<b>Celkové přínosy pro veřejné rozpočty v ČR v mil. CZK</b>								
z toho: Státní rozpočet – daňové příjmy přímé	5,9	11,7	15,1	17,6	23,4	29,3	35,2	44,4
z toho: Sociální a zdravotní pojištění	5,5	10,9	14,1	16,4	21,9	27,4	32,8	41,4
z toho: odhad daně z příjmů fyzických osob	3,0	5,9	7,6	8,9	11,9	14,8	17,8	22,4
z toho: kraje (všech 14 krajů)	1,5	2,9	3,8	4,4	5,8	7,3	8,8	11,1
z toho: obce (veškeré obce v ČR)	0,3	0,6	0,8	0,9	1,2	1,6	1,9	2,4
<b>Přínosy pro Karlovarský kraj</b>								
Přínosy pro ostatní kraje	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
	1,4	2,8	3,6	4,2	5,6	7,0	8,4	10,6
<b>Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)</b>								
Počet plných ročních pracovních úvazků za rok	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%
Hrubá přidaná hodnota za rok (mil. CZK)	163	326	407	487	657	817	988	1 242
Zvýšení HDP (mil. CZK)	44	87	112	131	175	218	262	331
	49	99	127	148	197	246	296	373



# 07.4

# Primární a sekundární dopady

## Souhrnný přehled

# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy - spotřeba a zaměstnanost v turismu

Tabulka znázorňuje indukovanou spotřebu způsobenou zvýšením PAX na letišti Karlovy Vary a celkovou zaměstnanost jak v oblasti přímých, nepřímých, indukovaných a katalytických dopadů.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
Spotřeba (hodnoty za 2023) v mil. CZK								
Pozemní a potrubní doprava	41	82	105	123	164	205	246	310
Ubytovací služby	34	67	86	101	134	168	202	254
Stravovací služby, podávání nápojů	38	76	98	114	152	190	228	288
Služby cestovních agentur a kancelářů	1	3	4	4	5	7	8	10
Tvůrčí, umělecké a zábavní služby	4	9	11	13	17	22	26	33
Knihovny, archivy, muzea a jiná kulturních zařízení	1	2	3	4	5	6	7	9
Související produkty	68	136	175	204	272	340	408	515
<b>Celkem spotřeba v mil. CZK</b>	<b>188</b>	<b>375</b>	<b>482</b>	<b>563</b>	<b>750</b>	<b>938</b>	<b>1 125</b>	<b>1 420</b>
<b>Celkem zaměstnanost</b>	<b>79</b>	<b>158</b>	<b>203</b>	<b>237</b>	<b>316</b>	<b>394</b>	<b>473</b>	<b>597</b>

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ



# Citlivost na změnu počtu PAX a turistů vyvolaných modernizací letištní dráhy – Přínosy do veřejných rozpočtů

Tabulka znázorňuje celkové makroekonomické dopady způsobené rozvojem Letiště Karlovy Vary dle množství PAX.

PAX celkem	40 000	80 000	100 000	120 000	160 000	200 000	240 000	300 000
Počet zahraničních turistů	~ 7 000	~ 14 000	~ 18 000	~ 21 000	~ 28 000	~ 35 000	~ 42 000	~ 53 000
<b>Celkové přínosy pro veřejné rozpočty v ČR v mil. CZK</b>								
z toho: Státní rozpočet – daňové příjmy přímé	8,4	16,8	21,6	25,2	33,6	42,0	50,4	63,6
z toho: Sociální a zdravotní pojištění	7,8	15,7	20,2	23,5	31,4	39,2	47,1	59,4
z toho: odhad daně z příjmů fyzických osob	4,2	8,5	10,9	12,7	17,0	21,2	25,5	32,2
z toho: kraje (všech 14 krajů)	2,1	4,2	5,4	6,3	8,4	10,5	12,6	15,9
z toho: obce (veškeré obce v ČR)	0,4	0,9	1,2	1,3	1,8	2,2	2,7	3,4
<b>Přínosy pro Karlovarský kraj</b>								
Přínosy pro Karlovarský kraj	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6
Přínosy pro zbylé kraje	2,0	4,0	5,2	6,0	8,1	10,1	12,1	15,3
<b>Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)</b>								
Podíl veřejných přínosů k primární spotřebě (%)	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%	20,9%
Počet plných ročních pracovních úvazků za rok	234	467	584	698	942	1 172	1 416	1 781
Hrubá přidaná hodnota za rok (mil. CZK)	63	125	161	188	250	313	376	474
Zvýšení HDP (mil. CZK)	71	141	182	212	283	353	424	535

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ

# Matice makroekonomických dopadů – spotřeba v multiplikaci a zaměstnanost v jednotlivých letech provozu

Tabulka znázorňuje indukovanou spotřebu způsobenou zvýšením PAX na letišti Karlovy Vary a celkovou zaměstnanost v průběhu jednotlivých let provozu po modernizaci letištní dráhy jak v oblasti přímých, nepřímých, indukovaných a katalytických dopadů.

Rok provozu	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Počet zahraničních turistů	~ 11 000	~ 15 000	~ 15 000	~ 23 000	~ 26 000	~ 39 000	~ 42 000	~ 54 000	~ 59 000	~ 66 000
Spotřeba (hodnoty za 2023) v mil. CZK										
Pozemní a potrubní doprava	64	88	88	135	152	228	246	316	345	386
Ubytovací služby	53	72	72	110	125	187	202	259	283	317
Stravovací služby, podávání nápojů	60	82	82	125	141	212	228	293	321	359
Služby cestovních agentur a kancelářů	2	3	3	4	5	8	8	11	12	13
Tvůrčí, umělecké a zábavní služby	7	9	9	14	16	24	26	33	36	41
Knihovny, archivy, muzea a jiná kulturních zařízení	2	3	3	4	4	7	7	9	10	11
Související produkty	107	146	146	224	253	379	408	525	574	642
<b>Celkem spotřeba v mil. CZK</b>	<b>295</b>	<b>402</b>	<b>402</b>	<b>616</b>	<b>697</b>	<b>1 045</b>	<b>1 125</b>	<b>1 447</b>	<b>1 581</b>	<b>1 768</b>
<b>Celkem zaměstnanost</b>	<b>130</b>	<b>178</b>	<b>178</b>	<b>272</b>	<b>308</b>	<b>462</b>	<b>497</b>	<b>639</b>	<b>698</b>	<b>781</b>

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ

# Matice makroekonomických dopadů – nové zisky dle ekonomických subjektů v turismu v jednotlivých letech provozu

Tabulka znázorňuje nové zisky ekonomických subjektů způsobenou zvýšením PAX na Letišti Karlovy Vary v jednotlivých letech provozu po modernizaci letištní dráhy.

Rok provozu	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	Celkem
Počet zahraničních turistů	~ 11 000	~ 15 000	~ 15 000	~ 23 000	~ 26 000	~ 39 000	~ 39 000	~ 48 000	~ 59 000	~ 66 000	
Spotřeba (hodnoty za 2023) v mil. CZK											
Pozemní a potrubní doprava	4	5	5	8	9	14	15	19	21	23	122
Ubytovací služby	2	3	3	4	5	8	8	10	11	13	68
Stravovací služby, podávání nápojů	6	8	8	13	14	22	23	30	33	36	193
Služby cestovních agentur a kanceláří	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4
Tvůrčí, umělecké a zábavní služby	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	18
Knihovny, archivy, muzea a jiná kulturních zařízení	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-3
Související produkty	9	12	12	18	21	31	33	43	47	52	276
<b>Celkem spotřeba v mil. CZK</b>	<b>21</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>45</b>	<b>50</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>105</b>	<b>114</b>	<b>128</b>	<b>679</b>

Zdroj: Analýza KPMG, ČSÚ

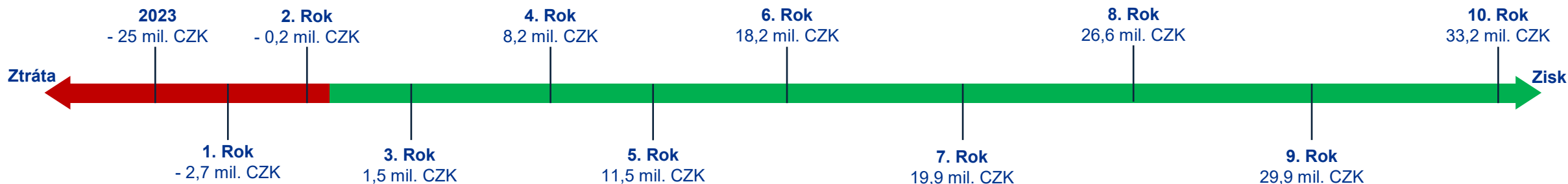


# 07.5

# Zhodnocení návratnosti a dopadů na ČR, kraj a lokální ekonomické subjekty

# Výnosnost investice z pohledu Letiště Karlovy Vary s.r.o.

Tato časová osa ukazuje potenciální rok, ve kterém by se Letiště Karlovy Vary s.r.o. mohlo stát ziskovým. **Základní scénář** vychází z počtu cestujících (PAX) a pohybů letadel, které byly prezentovány na slidu 51 analýzy nabídky a poptávky.



## Dopady na ziskovost letiště v případě změn v počtu PAX a pohybů letadel v mil. CZK

	1. rok	2. rok	3. rok	4. rok	5. rok	6. rok	7. rok	8. rok	9. rok	10. rok
Nárůst + 20 %	1,6	4,7	6,7	14,7	18,7	26,7	28,7	36,7	40,7	44,8
Nárůst + 10 %	- 0,5	2,2	4,1	11,4	15,1	22,5	24,3	31,6	35,3	39,0
<b>Základní scénář</b>	<b>- 2,7</b>	<b>- 0,2</b>	<b>1,5</b>	<b>8,2</b>	<b>11,5</b>	<b>18,2</b>	<b>19,9</b>	<b>26,6</b>	<b>29,9</b>	<b>33,2</b>
Pokles - 10 %	- 4,8	- 2,6	- 1,1	4,9	7,9	14,0	15,5	21,5	24,5	27,5
Pokles - 20 %	- 7,0	- 5,0	- 3,7	1,7	4,4	8,7	11,0	16,4	19,1	21,7

# Návratnost investice z pohledu státu



**10 let**

návratnost



**1 226 mil. CZK**

Investiční náklady na rozšíření a  
prodloužení letištní dráhy



**1 025 mil. CZK**

Daňové přínosy ze spotřeby



**193 mil. CZK**

Daňové přínosy z investice



**23 mil. CZK**

Úspora na provoz letiště

# Parametry vstupů pro výpočty ekonomických dopadů

Následující údaje představují klíčové proměnné ovlivňující výpočet ekonomických dopadů, jak na úrovni makroekonomických aspektů, tak i ve výnosnosti letiště.

Rok provozu	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
<b>PAX</b>	100 932	112 632	120 432	151 632	167 232	198 432	206 232	237 432	253 032	268 632
<b>Počet letů</b>	673	751	803	1 011	1 115	1 323	1 375	1 583	1 687	1 791
<b>Odletový turismus</b>	79%	73%	75%	69%	69%	60%	59%	55%	53%	51%
<b>Příletový turismus</b>	21%	27%	25%	31%	31%	40%	41%	45%	47%	49%

## Vstupy pro výpočet makroekonomických dopadů

- **2 151 CZK** průměrná denní útrata na osobu
- **6,5 dní** průměrná délka pobytu (5,5 nocí)
- **3,77 %** podíl připadající Karlovarskému kraji z výnosů z daní

### Vstupy - výnosy

- Příjmy z leteckých výnosů přepočtené na 1 PAX
- Příjmy z neleteckých výnosů přepočtené na 1 PAX (Duty free)
- Neletecké příjmy
  - Energie, vodné, teplo, odpad
  - Nájemné z nebytových prostor, ploch, pozemků
  - Pronájem strojů, rekl. zařízení
  - Hangárování
  - Manipulace s LPH
  - Ostatní výnosy

## Vstupy pro výpočet výnosnosti letiště

- **519 CZK** příjmy z leteckých výnosů přepočtené na 1 PAX
- **42 CZK** příjmy z neleteckých výnosů přepočtené na 1 PAX
- **150 cestujících** průměrná obsazenost letadla
- **72** průměrný roční počet zaměstnanců v 10 letém časovém horizontu
- **69 412 CZK** průměrné měsíční náklady na zaměstnance

### Vstupy- náklady

- Materiál a energie
- Vybrané služby
- Osobní náklady
- Odpisy
- Ostatní náklady

# Vybrané scénáře využití LKV a jejich roční přínosy

Předpoklady scénářů:	Roční přínosy pro veřejný sektor			z toho pro kraje v ČR	z toho pro KVK	pro ekonomické subjekty v KVK
<b>Maximální využitelná kapacita LKV</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 450 000</li> <li>Délka pobytu: 7 dní</li> <li>Outgoing PAX: 50 %</li> <li>Incoming PAX: 50 %</li> <li>Poměr turistů v KV: 100 %</li> </ul>	<b>710</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>319</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>2 446</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>73</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>2,7</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>470</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků
<b>Pravidelná nízkonákladová letecká linka (City Breaks)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 31 200</li> <li>Délka pobytu: 3,5 dne</li> <li>Frekvence letů: 2x týdně</li> <li>Incoming: 10 920</li> <li>Podíl turistů v KVK: 70 %</li> <li>Podíl turistů ostatní ČR: 30 %</li> </ul>	<b>17,2</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>75</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>59</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>1,8</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>0,05</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>8</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků
<b>Nepřavidelná linka (Lázeňský charter)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>PAX ročně: 7 800</li> <li>Délka pobytu: 14 dní</li> <li>Frekvence letů: 1x za 14 dnů</li> <li>Incoming: 3 510</li> <li>Podíl turistů v KVK: 100 %</li> </ul>	<b>22</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>78</b> Vytvořených nových ročních úvazků	<b>76</b> <b>mil. CZK</b> Navýšení HDP	<b>2,3</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>0,1</b> <b>mil. CZK</b> Příjmy do veřejných rozpočtů	<b>14,7</b> <b>mil. CZK</b> Vytvoření nových dodatečných zisků



# Přehled přínosů rozvoje LKV pro veřejný sektor a byznys

**9 377 mil. CZK.**  
je kumulativní  
spotřeba v  
multiplikaci  
v turismu za 10 let

**1 241 mil. CZK**  
Jsou příjmy do  
veřejných rozpočtů  
za 10 let

**3,9 mil. CZK**  
Je příjem do rozpočtu  
Karlovarského kraje  
za 10 let

**4 719**  
ročních pracovních  
úvazků za 10 let

## Podpora ekonomického a regionálního rozvoje

Modernizace stávající letištní dráhy umožní efektivnější využití stávajících kapacit letišť, což povede ke zvýšení konkurenceschopnosti cestovního ruchu Karlovarského kraje. V případě realizace investice dojde k výraznému zlepšení a širší nabídce služeb a destinací pro cestující. Mimo jiné toto povede k nárůstu počtu turistů a zvýšení jejich výdajů v české ekonomice. Modernizace letištní dráhy vyvolá navýšení **produkce** na **2 728 mil. CZK**. Celkové navýšení počtu PAX, konkrétně zahraničních turistů povede k navýšení **spotřeby** v ekonomice v oblasti turismu, která bude kumulativně činit v 10 letech **9 377 mil. CZK**.

## Příjmy do veřejných rozpočtů

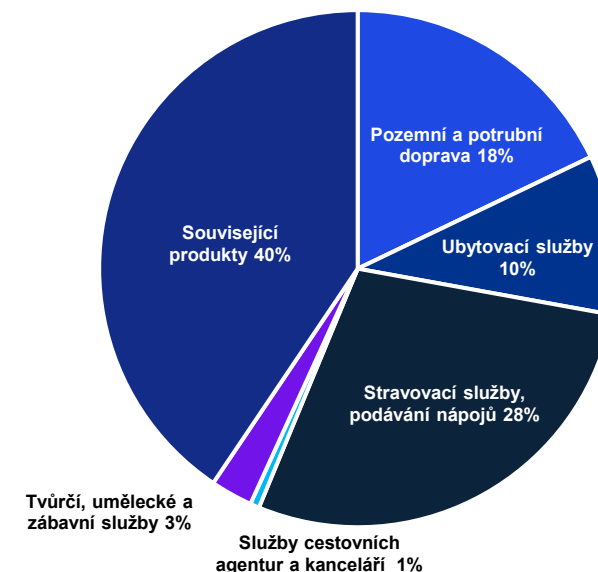
Investice do modernizace letištní dráhy mimo jiné i s cílem navýšit počet turistů přináší státu pozitivní dopady v oblasti příjmů do veřejných rozpočtů. Tyto dopady se projevují primárně ve dvou oblastech a to konkrétně na daňových příjmech a příjmech ze sociálního a zdravotního pojištění. Kumulativní příjmy do veřejných rozpočtů za 10 let budou činit 1 241 mil. CZK. Z těchto příjmů bude celkově plynout do všech krajů 105 mil. CZK, přičemž pro Karlovarský kraj bude vyhrazeno 3,9 mil. CZK. Příjmy pro všechny obce v ČR budou činit 22,4 mil. CZK.

## Navýšení zaměstnanosti

Realizace investice do rozvoje letiště má pozitivní vliv na vytvoření pracovních míst. Tento záměr má potenciál kumulativně v průběhu 10 let vygenerovat přes 4 719 ročních pracovních úvazků.

**679 mil. CZK.**  
jsou přínosy pro  
podnikatelské subjekty  
v cestovním ruchu

Nárůst počtu turistů v Karlovarském kraji bude mít pozitivní dopad na ekonomické subjekty v regionu.





08

# Přílohy



# Příloha č. 1 – Scénář pro polostrukturované rozhovory

**1. Jak vnímáte význam letiště pro Karlovarský kraj v kontextu jeho ekonomiky?**

**2. Považujete investici do rozšíření vzletové/přistávací dráhy a související infrastruktury za smysluplně vynaložené veřejné prostředky? Pomohla by investice rozvoji Vašeho podnikání / sektoru, který zastupujete? Jaký vliv na Vašeho podnikání / sektor mělo úplné zavření LKV?**

- Pokud ano, vysvětlete důvody, proč by měla být investice zrealizována
- Pokud ne, vysvětlete důvody, proč by neměla být investice zrealizována

**3. Pokud bude investice do letiště realizována, na jaké trhy by se letiště mělo zaměřovat?**

- Jaký typ klientely?
- Jaké trhy (destinace)?

**4. Jak vnímáte roli Letiště Karlovy Vary v kontextu Letiště Praha?**

- Jakou by strategii by mělo Letiště Karlovy Vary zvolit?

**5. Jaké další předpoklady jsou pro Vás podstatné, aby byla investice co nejpřínosnější např. dopravní spojení s městem, parkování, půjčovna automobilů, kvalitní zázemí, jiné.**

**6. Je něco dalšího, co byste rádi k záměru rozšíření vzletové/přistávací dráhy a související infrastruktury doplnili?**

# Seznam zdrojů

Příloha č. 2



# Seznam zdrojů

Kapitola	Název slidu	Zdroje dat pro zpracování slidu
3. Trendy a předpokládaný vývoj v oblasti letecké dopravy a cestovního ruchu	Globální trendy v oblasti osobní letecké dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/">iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/</a></li> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-benefits-aviation-statistics/">iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-benefits-aviation-statistics/</a></li> <li><a href="https://www.icao.int/Pages/passenger-traffic-surpasses-pre-pandemic-levels.aspx">Passenger air traffic surpasses pre-pandemic levels (icao.int)</a></li> <li><a href="https://www.icao.int/pressroom/fact-sheets/fact-sheet-annual-report-2023.aspx">ACI   Annual Report 2023</a></li> </ul>
	Očekávaný růst letecké dopravy dle typu organizace	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/">iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/</a></li> <li><a href="https://www.airportxnews.com/2023/02/23/0223-02230217_easa_eaer_2022.pdf">Passenger Traffic To Double By 2042, ACI-World Projects - Airport X (airportxnews.com)</a></li> <li><a href="https://www.eurocontrol.eu/en/About/pressroom/press-releases/Pages/EUROCONTROL-European-Aviation-Overview.aspx">EUROCONTROL European Aviation Overview   EUROCONTROL</a></li> </ul>
	Trendy v oblasti udržitelnosti letecké dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2023-02/230217_EASA_EAER_2022.pdf">easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2023-02/230217_EASA_EAER_2022.pdf</a></li> </ul>
	Vývoj a politiky EU v oblasti udržitelnosti letecké dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://ec.europa.eu/transport/modes/air/air-transport-reports-research/air-transport-reports-research-reducing-emissions-from-aviation_en">Reducing emissions from aviation - European Commission (europa.eu)</a></li> </ul>
	EU Mobility Strategy a Fit for 55 – letecká doprava	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/02/23-02230217_easa_eaer_2022/">„Fit for 55“: zvýšené využívání ekologičtějších paliv v odvětví letecké a námořní dopravy - Consilium (europa.eu)</a></li> <li><a href="https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/02/23-02230217_easa_eaer_2022/">Čistá a udržitelná mobilita pro klimaticky neutrální EU - Consilium (europa.eu)</a></li> <li><a href="https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/02/23-02230217_easa_eaer_2022/">XXX (europa.eu)</a></li> <li><a href="https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/02/23-02230217_easa_eaer_2022/">be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069_en (europa.eu)</a></li> </ul>
	Globální trendy – letecké společnosti	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/">https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/</a></li> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---december-2023---report/">IATA - Airlines Set to Earn 2.7% Net Profit Margin on Record Revenues in 2024</a></li> <li><a href="https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-cost-performance/">iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-cost-performance/</a></li> <li><a href="https://www.icao.int/Pages/future-of-aviation.aspx">Future of Aviation (icao.int)</a></li> </ul>
	Uzpůsobení kapacit letišť globálním trendům	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.aci-europe.org/~/media/aci-europe/position-paper-on-airport-capacity-2023.pdf">ACI EUROPE Position Paper on Airport Capacity.pdf (aci-europe.org)</a></li> </ul>
	Zhodnocení role regionálních letišť v Evropě	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.aci-europe.org/~/media/aci-europe/european-regional-airports-2023.pdf">EUROPEAN REGIONAL AIRPORTS 2023.pdf (aci-europe.org)</a></li> </ul>
	Globální trendy s vlivem na fungování a rozvoj letišť	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-you-need-to-know-about-aviation-security/">https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-you-need-to-know-about-aviation-security/</a></li> <li><a href="https://www.icao.int/Pages/future-of-aviation.aspx">Future of Aviation (icao.int)</a></li> <li><a href="https://www.mapsted.com/2023/02/23/02230217_easa_eaer_2022.pdf">Airport Technology Trends: Innovations in Travel in 2024 (mapsted.com)</a></li> <li><a href="https://www.weforum.org/agenda/2023/02/23-02230217_easa_eaer_2022/">See the 5 trends shaping the next generation of airports   World Economic Forum (weforum.org)</a></li> </ul>

# Kapitola 4.1 – Analýza lokace

Kapitola	Název slidu	Zdroje dat pro zpracování slidu
4.1 Analýza lokace	Východiska pozice ČR - letiště	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&amp;init=1&amp;language=en&amp;plugin=1">Database - Transport - Eurostat (europa.eu)</a></li> </ul>
	Východiska pozice ČR – intenzita osobní dopravy	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&amp;init=1&amp;language=en&amp;plugin=1">Database - Transport - Eurostat (europa.eu)</a></li> </ul>
	Východiska pozice ČR – úroveň leteckých služeb a modal split	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&amp;init=1&amp;language=en&amp;plugin=1">Database - Transport - Eurostat (europa.eu)</a></li> <li><a href="https://www.weforum.org/publications/2021/01/about-the-travel-tourism-development-index-2021-rebuilding-for-a-sustainable-and-resilient-future/">WEF Travel Tourism Development 2021.pdf (weforum.org)</a></li> <li><a href="https://www.weforum.org/publications/2021/01/about-the-travel-tourism-development-index-2021-rebuilding-for-a-sustainable-and-resilient-future/">1. About the Travel &amp; Tourism Development Index - Travel &amp; Tourism Development Index 2021: Rebuilding for a Sustainable and Resilient Future   World Economic Forum (weforum.org)</a></li> </ul>
	Ekonomika cestovního ruchu	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.czso.cz/csu/czso/satelitni_ucet_cestovniho_ruchu">https://www.czso.cz/csu/czso/satelitni_ucet_cestovniho_ruchu</a></li> <li><a href="https://tourdata.cz/data/tracking-domaciho-a-prijezdoveho-cestovniho-ruchu/">https://tourdata.cz/data/tracking-domaciho-a-prijezdoveho-cestovniho-ruchu/</a></li> <li><a href="https://www.czso.cz/csu/czso/rtsa_cr">https://www.czso.cz/csu/czso/rtsa_cr</a></li> </ul>
	LKV v kontextu lokace	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.czso.cz/csu/czso/kraj-ceska-republika">Kraj   ČSÚ v Karlových Varech (czso.cz)</a></li> <li><a href="https://www.kvkarlovarsky.cz/">Karlovarský kraj   KV Kraj (kr-karlovarsky.cz)</a></li> <li><a href="https://www.mdcr.cz/">Ministerstvo dopravy ČR - Letiště (mdcr.cz)</a></li> </ul>
	Ekonomika cestovního ruchu	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.czso.cz/csu/czso/satelitni_ucet_cestovniho_ruchu">Satelitní účet cestovního ruchu   ČSÚ (czso.cz)</a></li> <li><a href="https://www.czso.cz/csu/czso/vyběr_vdb">Vlastní výběr VDB (czso.cz)</a></li> <li><a href="https://tourdata.cz/">Data – Tourdata</a></li> </ul>
	LKV: Základní údaje o letišti a současná technická omezení	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.airport-k-vary.cz/">Úvodní stránka   Letiště Karlovy Vary (airport-k-vary.cz)</a></li> </ul>

# Kapitola 4.2 – Porovnání s vybranými letišti

Kapitola	Název slidu	Zdroje dat pro zpracování slidu
4.2 Porovnání s vybranými letišti	Baden-Baden – Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.baden-airpark.de/en/">https://www.baden-airpark.de/en/</a></li> <li><a href="https://www.baden-airpark.de/en/directions-and-parking/arrival-by-car/">https://www.baden-airpark.de/en/directions-and-parking/arrival-by-car/</a></li> <li><a href="https://www.baden-airpark.de/en/passengers-and-visitors/tourism-in-the-region/">https://www.baden-airpark.de/en/passengers-and-visitors/tourism-in-the-region/</a></li> <li><a href="https://www.baden-airpark.de/en/directions-and-parking/arrival-by-rail-and-bus/">https://www.baden-airpark.de/en/directions-and-parking/arrival-by-rail-and-bus/</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175091/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175091/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175104/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175104/default/table?lang=en</a></li> </ul>
	Bergamo – Aeroporto Internazionale Il Caravaggio	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.milanbergamoairport.it/en/">https://www.milanbergamoairport.it/en/</a></li> <li><a href="https://www.milanbergamoairport.it/en/car/">https://www.milanbergamoairport.it/en/car/</a></li> <li><a href="https://www.milanbergamoairport.it/en/parking/">https://www.milanbergamoairport.it/en/parking/</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175033/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175033/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175037/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175037/default/table?lang=en</a></li> </ul>
	Bristol – Bristol Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.bristolairport.co.uk/">https://www.bristolairport.co.uk/</a></li> <li><a href="https://www.bristolairport.co.uk/to-and-from-the-airport/">https://www.bristolairport.co.uk/to-and-from-the-airport/</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11174939/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11174939/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174935/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174935/default/table?lang=en</a></li> </ul>
	Linec – Flughafen Linz	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.linz-airport.com/en">https://www.linz-airport.com/en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175114/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11175114/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175121/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11175121/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://www.linz-airport.com/en/Passengers-Visitors/To-and-from-Linz">https://www.linz-airport.com/en/Passengers-Visitors/To-and-from-Linz</a></li> <li><a href="https://www.linz-airport.com/en/The-Company">https://www.linz-airport.com/en/The-Company</a></li> </ul>
	Osijek – Zračna luka Osijek	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174981/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174981/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://www.flightconnections.com/flights-from-osijek-osi">https://www.flightconnections.com/flights-from-osijek-osi</a></li> <li><a href="https://osijek-airport.hr/en/airport/technical-specifications/">https://osijek-airport.hr/en/airport/technical-specifications/</a></li> <li><a href="https://osijek-airport.hr/en/">https://osijek-airport.hr/en/</a></li> </ul>
	Paříž – Châlons Vatry Airport	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.parisvatry.com/en/getting-to-the-airport/">https://www.parisvatry.com/en/getting-to-the-airport/</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174901/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_tf_apal_custom_11174901/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11174655/default/table?lang=en">https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/avia_gooa_custom_11174655/default/table?lang=en</a></li> <li><a href="https://www.parisvatry.com/en/">https://www.parisvatry.com/en/</a></li> </ul>

# Kapitola 5 a Kapitola 6

Kapitola	Název slidu	Zdroje dat pro zpracování slidu
5. Popis záměru rozvoje LKV a jeho význam pro kraj	Investiční záměr Letiště Karlovy Vary	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://www.radicestujeme.eu">Letiště Karlovy Vary (KLV)   Rádi cestujeme   nejen levné letenky, ubytování, zimní pobyty (radicestujeme.eu)</a></li> </ul>
	Odbavení části výkonů LVHP	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://prg.aero">Uplynulý rok Letiště Praha v číslech: nárůst cestujících o 29 procent a více než 160 destinací   Letiště Václava Havla Praha, Ruzyně (prg.aero)</a></li> <li><a href="https://aktualne.cz">Letiště Václava Havla chce téměř zdvojnásobit kapacitu. Až na 30 milionů cestujících - Aktuálně.cz (aktualne.cz)</a></li> </ul>
6. Analýza stávající a scénáře budoucí nabídky a poptávky	Rozšíření doletových vzdáleností	<ul style="list-style-type: none"> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Egypt 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Saudi Arabia 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Kuwait 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Qatar 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in United Arab Emirates 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Oman 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Kazakhstan 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Kyrgyzstan 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> <li><a href="https://worldpopulationreview.com">Population of Cities in Uzbekistan 2024 (worldpopulationreview.com)</a></li> </ul>





**Eva Bláhová**  
*Partner KPMG Česká republika*  
*Partner zakázky*

*M +420 222 123 632*  
*eblahova@kpmg.cz*



**Radek Chaloupka**  
*Senior Manager*  
*Manažer zakázky*

*M +420 731 628 383*  
*rchaloupka@kpmg.cz*



**Tereza Maixnerová**  
*Associate Manager*  
*Project and delivery expert*

*tmaixnerova@kpmg.cz*



**kpmg.cz**

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

The KPMG name and logo are trademarks used under license by the independent member firms of the KPMG global organization.

© 2024 KPMG Česká republika, s.r.o., a Czech limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

**Document Classification: KPMG Confidential**