

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut sociologických studií

Katedra veřejné a sociální politiky

Bakalářská práce

2023

Filip Valečka

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut sociologických studií

Katedra veřejné a sociální politiky

**Legitimizace rozvoje krajských regionálních letišť v ČR
– případová studie Letiště Pardubice**

Bakalářská práce

Autor práce: Filip Valečka

Studijní program: Politologie a veřejná politika

Vedoucí práce: PhDr. Petr Witz, Ph.D.

Rok obhajoby: 2023

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 3. 5. 2023

Filip Valečka

Bibliografický záznam

VALEČKA, Filip. *Legitimizace rozvoje krajských regionálních letišť v ČR – případová studie Letiště Pardubice*. Praha, 2023. 56 s. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut sociologických studií, Katedra veřejné a sociální politiky. Vedoucí diplomové práce PhDr. Petr Witz, Ph.D.

Rozsah práce: 118 755 znaků s mezerami

Abstrakt

Tato bakalářská práce se věnuje problematice regionálních letišť na území ČR, detailněji pak případové studii Letiště Pardubice. Nákladnost letecké infrastruktury vyžaduje nemalé výdaje z krajských a městských rozpočtů, přičemž tato letiště nedisponují provozem na úrovni, aby jejich fungování finančně pokrýval. Teoretická část představuje několik konceptů, které se veřejnými infrastrukturními projekty zabývají. Kapitola nastínění problému názorně ukazuje současný stav krajských letišť a zmiňuje také situaci v zahraničí. Samotná případová studie se věnuje legitimitě projektu nového terminálu Jana Kašpara, který byl uveden do provozu v roce 2018. Zkoumá projektové přípravy a schvalování na půdě politických arén za použití obsahové a mediální analýzy. Tři prvky legitimacy, které jsou rozvedené v analytické části pak detailněji hodnotí, zda je možné projekt obhájit. Prvek většiny, která pro terminál hlasovala je obhájen. Avšak rozhodování aktérů stálo na nedostatečně podložených datech. Prvek morality, jež zajišťuje morálku aktérů i projektu jako celku a hlídá jeho správnost, není podpořen, z důvodu skrytého politického nátlaku a rozporuplnosti projektové dokumentace. Třetí prvek důvěry nedostatečně hodnotí předešlé projekty jiných regionálních letišť v ČR a poukazuje na nedostatky infrastrukturních projektů města Pardubice. V závěru práce je shrnuta argumentace, ze které vyplývá přetrvávající rozporuplnost legitimacy projektu terminálu.

Abstract

This thesis focuses on Czech regional airports and its problematics in relations to public finances. Despite the small country which Czech Republic is, regional airports are common in our regional cities. Mostly are these airports operated by regions and managed by their councils. That means financing from public budgets. First part of my thesis confirms that running these big infrastructure projects is very expensive. Moreover, none of them is profitable. And it is not caused by passing Covid pandemic in the last years. Regional airports are long term loss-making projects. The analytical part discusses about one case study of Pardubice Airport located in the east of Bohemia. Research evaluates a new project of Jan Kašpar Terminal in relation to its legitimacy. But the question is, how to observe legitimacy of public projects? This thesis builds the research on three dimensions of legitimacy inspired by analysis of authors Witz et al. These dimensions are majority, morality and thrust. Outputs are based on content and media analysis. The output is undefended legitimacy as a whole and the project remains questionable, especially because of missing strategy of development, hidden political controversies or inaccurate study which was used for public political decision-making.

Klíčová slova

letecká doprava, mezinárodní regionální letiště, cestovní ruch, projektový management, veřejné investice, legitimita projektu

Keywords

air transport, regional airports, tourism, project management, public finance, project legitimacy

Title

Legitimation of regional airports in the Czech Republic – case study of Pardubice Airport

Poděkování

Rád bych zde poděkoval panu PhDr. Petru Witzovi, Ph.D. za jeho cenný čas, který mi věnoval při vedení této práce. Dále upřímně děkuji za jeho pozitivní a milý přístup, věcné rady a skvělé připomínky, jež byly vždy tím, co mou práci posouvalo lepším směrem.

Obsah

Úvod.....	- 2 -
1 Cíle práce a výzkumné otázky	- 4 -
2 Teoretické ukotvení.....	- 5 -
3 Metodologie výzkumu	- 8 -
3.1 Etické aspekty výzkumu	- 9 -
4 Regionální letiště.....	- 10 -
4.1 Problematika mezinárodních regionálních letišť	- 10 -
4.1.1 Definice mezinárodního veřejného letiště, právní ukotvení.....	- 10 -
4.1.2 Regionální letiště v ČR.....	- 12 -
4.1.3 Regionální letiště v Evropě	- 12 -
4.2 Nastínění problému.....	- 14 -
5 Případová studie: Letiště Pardubice.....	- 20 -
5.1 Představení letiště v Pardubicích.....	- 20 -
5.2 Civilní část letiště v Pardubicích, EBA a.s.	- 22 -
5.3 Civilní provoz na LKPD	- 23 -
5.4 Legitimita výstavby terminálu Jana Kašpara.....	- 26 -
5.4.1 Většina.....	- 28 -
5.4.2 Moralita	- 34 -
5.4.3 Důvěra	- 39 -
5.5 Hlavní zjištění.....	- 42 -
Závěr	- 44 -
Summary	- 46 -
Zdroje.....	- 47 -
Seznam grafů a tabulek	- 56 -

Úvod

Letecká doprava je nezastupitelným prvkem dnešní doby, který sjednocuje, propojuje, dává možnosti k novým konexím a vztahům, pomáhá nám objevovat svět, tvořit diplomacii, rozvíjet mezinárodní obchod. Je zkrátka nesporným pomocníkem při globalizaci dnešního světa. Jen málokdo by si dnes dokázal představit život bez letectví a možnosti přemístit se na druhou stranu planety v řádu hodin.

A právě propojením letectví a české regionální politiky se bude zabývat má bakalářská práce, která se zaměří na rozvoj krajských letišť na území České republiky. Komunální politici, kteří se v zápalu politického boje snaží přinést regionu výhodu vlastního letiště, nechávají rozšiřovat bývalá vojenská nebo zastaralá civilní letiště na moderní mezinárodní infrastrukturu, s myšlenkou pozitivního vlivu na region. Proto v posledních dekádách prošla mnohá naše regionální letiště proměnou a vstoupila do boje o nové letecké spoje. Tyto vzdušné přístavy mají zpravidla velké ambice, avšak skutečností je, že zájem o naši regionální vzdušnou infrastrukturu pokulhává. Přesto dochází k výstavbě nových odbavovacích terminálů (Letiště Pardubice, Letiště Karlovy Vary, Letiště Brno, Letiště Ostrava), plánů na rozšíření runwaye (Letiště Karlovy Vary), či výstavbě úplně nové infrastruktury (Letiště České Budějovice).

Má motivace pro výběr tématu vychází z osobního zájmu o leteckou dopravu, ve které jsem současně i zaměstnán. Proto je v mém cílem získat informace, které posunou chápání této problematiky, jež si dle mého názoru zaslouží více pozornosti. Navíc se jedná o zajímavé téma, které je diskutováno nejen v politických arenách, ale i širokou veřejností. Ta je informována ze strany médií často kontroverzními články či reportážemi: *Pardubice pošlou další miliony letišti na splácení nového terminálu* (Zdopravy.cz, 2022), *Chtěli jste ho, tak zaplaťte. Kraj chce, aby Pardubice uhradily dluh za letiště* (iDNES.cz, 2021), či *Zbytečné letiště v Budějovicích? Spolklo už miliardy, nikdo neví, co s ním* (Echo24.cz, 2019). Hlavním důvodem rozporuplnosti jsou veřejné finance, které jsou vynakládány na rozvoj a udržení provozuschopnosti těchto letišť, jelikož jsou vlastněna kraji či městy. Například v covidovém roce 2020 skončilo letiště v Pardubicích se ztrátou přes 41 mil. Kč (Výroční zpráva EBA 2020), letiště v Karlových Varech přes 19 mil. Kč (Zpráva o činnosti společnosti 2020), letiště v Brně dokonce 75 mil. Kč (Brno Airport, 2021).

Vidina rozvoje regionu, města, nebo kraje je pro mnoho komunálních politiků lákavá, avšak realita a skutečný potenciál těchto projektů je to, co aktéry vrací do reality. To se naposledy potvrdilo s příchodem pandemie koronaviru, který leteckou dopravu na pár měsíců doslova paralyzoval (Sun, 2021). Co jednotlivce, kteří jsou v procesu rozhodování klíčoví, vede k daným krokům? To budu zkoumat primárně z hlediska projektového managementu, a jak k němu aktéři přistupovali. V návaznosti na to se budu zajímat o legitimitu projektů, co to legitimita je, jak ji nové projekty získávají, a o co ji opírají? Analytická část přinese hlubší vhled do problematiky a budu rád, pokud nastíním nová témata pro případný další výzkum.

Práce nejprve formuluje cíle výzkumu a výzkumné otázky, které provázejí celý text. V metodologické části představím formu výzkumu, jeho výzkumný design, a s jakými daty budu pracovat. Teoretická část práce uvede rámec, který téma představí z pohledu již existujících výzkumů, ze kterých má práce čerpat a inspirovaly podobu analytické části. V následujících kapitolách představím fenomén českých regionálních letišť, abych uvedl kontext a opodstatnil téma práce a jeho důležitost. Definuji regionální letiště, představím detailněji jejich problematiku a nastíním současný stav. Z důvodu kapacity mých schopností a možností, abych zajistil co nejkvalitnější výzkum v této bakalářské práci, stejně tak i z důvodu předem určeného rozsahu této práce, povedu výzkum na jednopřípadové studii letiště v Pardubicích, se zaměřením na výstavbu nového odbavovacího terminálu. Ten je ukázkovou situací, kdy na regionálním letišti došlo k výrazné inovaci a rozvoji kapacit, přestože dnes je potenciál terminálu nevyužit. Navíc k jeho výstavbě došlo poměrně nedávno, proto doufám v dostatečné množství dat. Následně proběhne vlastní analýza a interpretace výsledků. Na konci bakalářské práce shrnu má dosavadní zjištění, která mi výzkum přinese a zhodnotím legitimitu rozvoje letiště v Pardubicích.

1 Cíle práce a výzkumné otázky

Má bakalářská práce má několik cílů, které bude pokrývat. Jako první obecněji představí česká regionální mezinárodní letiště a dále nastíní jejich problematiku.

V dalším cíli hraje hlavní roli projektový management a prosazování prvků legitimacy. Zaměřím se na jednotlivce i celky, jako jsou rady a zastupitelstva, která se podílejí na rozhodování ve veřejněpolitických arenách. Proto si práce klade úkol porozumět jejich konání a získat co nejvíce argumentů pro podporu nebo naopak zamítání těchto projektů. Spolu s tím se budu zabývat otázkou, zda aktéři sami vidí potenciál fungování těchto letišť a zakládají své úsudky na tvrdých datech, která mají pro svá rozhodování přístupná. Jaká data to jsou a jakou váhu jim přiřkládají? To se dotýká dokumentace, která je potřebná pro schvalování rozvojových plánů.

Z tohoto pak plyne primární cíl, kterým je naplnění prvků legitimacy projektu, v rámci mé případové studie nového terminálu Letiště Pardubice. Popíšu legitimitu jako takovou, což představuje její původ, zdroje i význam. Analytická část by měla ověřit, zda je rozvoj letiště v Pardubicích dostatečně podložený, a zda nebyla legitimita naplněna pouze formálně. To provedu na teoretickém konceptu tří zdrojů legitimacy.

Aby byly tyto cíle dosaženy, pomohou mi následující výzkumné otázky:

- Na jakém základu a jak aktéři (de)legitimizují výstavbu a rozvoj regionálních letišť?
- S jakými zájmy aktéři prosazují rozvoj krajských letišť? Mohou být tyto zájmy osobní?
- Do jaké míry odpovídají regionální letiště charakteristice „bílého slona“?
- Co určuje legitimitu takovýchto projektů?
- Jak odpovídají projektové dokumenty skutečnosti a do jaké míry jim byla přiřkládána váha?
- Jak moc je/není legitimita pouze formální pro schválení projektu?

2 Teoretické ukotvení

Celá má práce bude provázána pojmem „legitimita“. Co však legitimita představuje? To poodhalí následující kapitola.

Legitimita obecně, jak se ostatně můžeme dočíst ve slovnících, představuje oprávněnost na základě jistých zásad (Akademický slovník cizích slov, 2000). Tato definice je ve skutečnosti složitější, než se může na první pohled zdát. Kdo určuje oprávněnost, jak vzniká a co jsou to vůbec „jisté“ zásady?

Jako jeden z klíčových zdrojů pro mou práci uvádím text od autorů Suddaby, Bitektine & Haack (2017). V jejich článku s názvem *Legitimacy* jsou sepsány různé pohledy na legitimitu. Sami autoři pojímají otázku tohoto fenoménu ve třech dimenzích. Tvrdí, že legitimita může být vnímána jako *vlastnictví*, *proces*, nebo jako *percepce*. Avšak u toho jejich pojednání zdaleka nekončí. Zabývají se navíc třemi následujícími otázkami: *Co je to legitimita? Kde se legitimita objevuje? A jak legitimita nastává?*

Dále jsou v práci všechny tyto otázky zodpovězeny na základě jednotlivých přístupů k legitimitě. Legitimita jako vlastnictví odpovídá na první otázku (*Co je to legitimita?*) následovně: Jedná se o skládanku více faktorů, kterými může být disponování výzkumem na dané téma, majetkem, jinými aktivy nebo vlastnictvím věci, případně kapacity. Legitimita jako proces tvrdí, že jde o interaktivní proces sociální konstrukce. Z hlediska percepce je legitimita vykládána sociálními soudy, zhodnoceními apod.

Druhá otázka (*Kde se legitimita objevuje?*) uvádí, že přístup vlastnictví legitimitu pozoruje mezi objekty legitimacy, které představují např. organizace a vnějším prostředím. Proces legitimitu objevuje mezi různými aktéry obou stran proti sobě stojících. A percepce si legitimitu představuje mezi jednotlivci i kolektivními hodnotiteli, kteří přináší soudy na celý proces. To mohou být skupiny, organizace, nebo společnost samotná.

Třetí otázka (*Jak legitimita nastává?*) líčí vlastnictví legitimacy skrze dohodu mezi zmíněnými organizacemi očekáváním vnějšího publika, které tvoří část vnějšího prostředí. Proces legitimacy si vysvětluje objevení legitimacy skrze cílevědomé úsilí jednotlivých aktérů změny a jiných sociálních činitelů. Z hlediska hodnocení nastává legitimita způsobem vnímání soudů a konání jednotlivců pod vlivem institucionalizovaných soudů na kolektivní úrovni.

Práci autorů Suddaby et al. se inspirovali také autoři Witz, Stingl, Wied et al. (2021), kteří vytvořili případovou studii na téma legitimacy megaprojektu tunelu pod Fehmarnskou úžinou. V jejich případě si získanou legitimitu představují působením více vlastností. Megaprojekt získá svou legitimitu na základě tří faktorů, které na sebe navzájem reagují. Těmi faktory jsou: *důvěra*, *většina* a *morální hledisko*. *Důvěra* vzniká na základě minulých zkušeností s institucí, tedy jakou důvěru si vybudovaly na základě předchozích projektů. Mají určitá pravidla, zodpovědnost a zpravidla se někomu zodpovídají,

což zaručuje určitou míru kvality jejich rozhodování. Často má nad sebou každá instituce dohled, což opět důvěru posiluje. Její kroky se navíc dají zmapovat a vyvozovat z nich zodpovědnost. *Většina* zastupuje a soustřeďuje kolektivní zájmy, hodnoty a názory, přičemž sama nabývá legitimacy pro jednání. Zpravidla čím větší zastoupení má, tím více možností se jí otevírá. *Morálka* nebo *morální hledisko* zaručuje dodržování aktéry určitých zásad, principů, nebo třeba norem. Jedná se o dodržení pravidel řádného prověření a úroveň argumentace. Mravnost je něčím, co by měl uznávat každý a její hodnoty musí být ve společnosti vysoce postavené. Je však nutné zmínit, že každá ze složek se může mýlit a propůjčovat legitimitu na nesprávném základu. To celé dává nahlédnout na legitimitu z více úhlů, proto budu z velké části provádět mou analýzu právě na základě tohoto modelu.

Dalším důležitým autorem je František Ochrana. Toho zde zmiňuji zejména pro jeho dílo *Hodnocení veřejných zakázek a veřejných projektů* (2004). V něm je jasně definován pojem veřejných zakázek, jak by měly být zadávány, a především jejich následné hodnocení. Jelikož ve své analytické části budu hodnotit projekt nového terminálu letiště, může tato práce dávat široký prostor k inspiraci, a to přestože se zaměřuje na hodnocení spíše z hlediska ekonomického. I to z části určuje naplnění obhajitelnosti mnou vybraného projektu pro případovou studii.

Jedním z nejzákladnějších děl, alespoň z hlediska využití jinými autory, kteří se zabývali teorií legitimizace, je Weberova *Metodologie, sociologie, politika* (1998). V ní Max Weber popisuje legitimní řád. Pro mou práci je asi nejdůležitější část, kde autor pojednává o legitimní platnosti. Tvrdí, že legitimní platnost může být připisována nějakému z následujících řádů. Zaprvé to může být síla tradice, tzn. něčeho, co vždy platilo a je ověřeno dobou, což je samo o sobě určitou zárukou. Síla afektivní je taková, kdy nám legitimitu obhajuje emocionální rozhodování či víra. Hodnotově racionální víra pak obhajuje řád legitimacy z hlediska nastavených hodnot, které přijímáme jako společnost a jsou nastaveny jako absolutně platné. A jako poslední autor uvádí sílu pozitivního ustanovení, v jehož legalitu se věří. Legalita potom pro aktéry může představovat určité prvky legitimacy.

K teoretickému ukotvení na základech legitimacy se vztahuje i práce autorů Rodríguez-Pose et al. (2018), kteří představují „žízeň“ politických aktérů po prestižní dopravní infrastruktuře. Uvádějí, že osobní motivace aktérů snižuje jejich objektivní rozhodovací procesy a snaží se prosazovat líbivé projekty, které jsou pro voliče viditelné. To může znamenat upuštění od reality a skutečných analýz a zaslepené budování infrastruktury, která nemá jasný cíl ani potenciál. Sami autoři vztahují tento problém nejen k pozemní dopravní infrastruktuře, ale uvádějí, že dochází k nárůstu regionálních letišť po celé Evropě. Na několika příkladech z jejich šetření uvádějí fakt, že se často projektování těchto vlajkových infrastruktur regionů vymklo kontrole. Tato práce potvrzuje, že určitou část ve výstavbě některých megaprojektů může hrát roli i vlastní přesvědčení aktéra a jeho osobní politický záměr.

Pro megaprojekty, které mají negativní sociální přebytek se dokonce ujal název „bílé sloni“. Pojednává o nich také několik prací, jako je například od autorů Robinson & Torvik (2004).

V rozvíjejících se ekonomikách můžeme často objevovat návrhy politiků, kteří se snaží prosazovat nereálné projekty „megalománie“. Teorie autorů se zabývá třemi myšlenkami, které popisují bílé slony. Zaprvé fenomén vysvětlují z hlediska výměnného vztahu politika a voliče, který je nazývaný „klientelismus“. Zadruhé autoři uvádějí, že politici ne vždy dostojí svým závazkům a poskytují politické výhody jednotlivým aktérům subsystému výměnou za hlasy. A zatřetí teorie zmiňuje, že problém nedodržování politických závazků může vést ke zvolení neefektivních forem přerozdělování, což může poškozovat ekonomiku jako celek. I v této práci se objevuje fakt, že politici často upřednostňují osobní zájem před svým, což je patrné i ze zmíněných tří myšlenek teorie bílých slonů. Avšak je nutné zmínit, že tato práce se nedá doslovně převést k mé případové studii, jelikož popisuje situaci ve státech třetího světa, jako jsou Zambie, Keňa, Dominikánská republika apod. Přesto ale popisuje jednotlivé prvky, které jsou patrné i pro aktéry z českého prostředí.

To jsou všechno příklady, kdy legitimita byla určitým způsobem omezena nebo úplně upozaděna. Mým úkolem nyní bude z dostupných dat posoudit, zda lze nalézt podobnosti výše zmíněných a ověřených teorií s mou případovou studií rozvoje letiště v Pardubicích.

3 Metodologie výzkumu

Pro výzkum, který se bude snažit přinést co nejvíce poznatků, nyní vysvětlím výběr případu, stanovím metodologii a představím záměry pro získávání a analýzu dokumentů.

Letiště Pardubice není samozřejmě vybráno náhodou. Jedná se o jedno z regionálních mezinárodních letišť v ČR s vlastnickou strukturou samospráv, čímž splňuje všechny podmínky. Zároveň vykazuje dlouhodobě neuspokojivé výsledky, viz jedna z dalších kapitol *5.2 Nastínění problému*. Jako poslední z našich regionálních letišť podstoupilo podstatné rozšíření v podobě nového terminálu Jana Kašpara. Na tomto projektu se dá vhodně ilustrovat podpora či naopak protiargumentace ve věci rozvoje sítě regionálních letišť u nás. Zároveň díky poměrně nedávnému rozhodovacímu procesu spoléhám na snazší dohledatelnost dokumentace, která je většinou v digitální podobě.

Proto volím jako výzkumný design jednopřípadovou studii regionálního letiště v Pardubicích a výstavby jeho nového terminálu. Pokusím se nahlédnout do projektového managementu, který provázel přípravný i realizační proces. Budu provádět obsahovou analýzu dokumentů, abych zformoval potřebný pohled na problematiku a zároveň pozoroval prvky a znaky, které dokumenty spojují a porovnávat je se skutečným stavem a současnou situací letiště v Pardubicích. Půjde o dokumenty, které by měly být veřejně dostupné při každé realizaci projektu veřejné infrastruktury nebo dokumenty, které mi aktéři poskytnou na základě žádosti. Pro posouzení, zda byla naplněna legitimita a podstata posudků přípravné fáze projektu, budu potřebovat zápisy jednání zastupitelstev jak kraje, tak města Pardubice, což mi pomůže nahlédnout na rozhodovací procesy v arenách a chování aktérů v rámci postojů k výstavbě nového terminálu. To nastíní mimo jiné míru vlivu institucí a samospráv.

Co se týče reálných dat, která hodnotí úspěšnost projektu, a která nastíní, zda mohlo jít pouze o projekt politického zájmu, zaměřím se na detailní analýzu posudků a plánů na rozvoj letiště, ve kterých se nachází přesná čísla, jež jsme mohli očekávat v následných letech po výstavbě. Ta jsou dostupná z výročních zpráv letiště, registrů smluv a databází samospráv. Tak bude patrné, zda k očekávaným výsledkům skutečně došlo, což by opět hovořilo pro či proti legitimitě projektu nového terminálu.

Abych mohl soudit, zda byla legitimita naplněna z pohledu zmíněné percepce, provedu mediální analýzu. Prozkoumám mediální články at' už regionálních deníků či celostátních zpravodajských serverů, které tvoří soudy a hodnotí situaci. Svě může vypovědět i názor veřejnosti, který je ve člancích z určité části také zahrnutý. Dostupná jsou také některá veřejná vyjádření politických aktérů v médiích.

3.1 Etické aspekty výzkumu

Ačkoliv se můj výzkum nezaměřuje na dotazníková šetření či kvalitativní rozhovory s aktéry a zkoumám pouze získanou dokumentaci, přesto jsem vázán k dodržování akademických etických pravidel a jsem si toho plně vědom.

Přestože nepracuji s daty, která jsou citlivá pro jednotlivce a osoby, které se účastní mého sběru dat, využívám v této práci dokumenty, které nejsou veřejně dostupné. To může být citlivé pro některé subjekty. Na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím mi byly poskytnuty dokumenty, které mohou obsahovat informace, jejichž plné zveřejnění ze strany aktérů, kteří mi je poskytl, není vítáno. To ostatně dokládá i korespondence s aktéry např. společností EBA a.s., kdy bylo mé žádosti vyhověno až napodruhé, a navíc tak učinili jen částečně. Proto je nutné být při prezentaci výsledků analýzy obezřetný.

Dokumenty, které ve výzkumu zpracovávám jsou ze strany těch, které rozvoj letiště Pardubice podporují, tak z těch, které jí staví kritické zrcadlo. Díky tomu doufám, že můj závěr bude věcný a nebude podléhat jakémukoliv osobnímu názoru či zkreslení ze strany autora. To může být místy poněkud těžké, zvláště ve chvílích, kdy se výsledky analýzy jeví z pohledu nezávislé osoby poměrně jasně, přitom mohou být zavádějící, jelikož jsem si vědom, že získání všech informací ze všech úhlů pohledu není tak úplně možné. Proto musím uvážlivě argumentovat pouze na základě získaných dat.

Zveřejněním této bakalářské práce se zavazuji k samostatnému psaní a důkladnému citování všech přejatých dat i myšlenek, využitých v této práci. Taktéž potvrzuji, že jsem se nedopustil jakéhokoliv plagiátorství a plně se řídím Etickým kodexem Univerzity Karlovy.

4 Regionální letiště

Následující kapitola se zaměří na definici letišť na území ČR, což mi pomůže přesně určit vzorek, kterým se tato bakalářská práce zabývá. Stručně představím všechna tato letiště a seznámím čtenáře s jejich problematikou, přičemž nahlédneme do současného stavu. Krátce také porovnáám česká regionální letiště s letišti stejného typu v zahraničí.

4.1 Problematika mezinárodních regionálních letišť

4.1.1 Definice mezinárodního veřejného letiště, právní ukotvení

Infrastruktura letecké dopravy je velmi specifická. Každému je jasné, že letiště představují objekty, které má běžný cestující možnost vidět při své cestě. Ve skutečnosti je toho však mnohem více. Spleť velmi specifických zařízení, postupů i zaměstnanců, kteří musejí být certifikováni pro obsluhu. To je jen jedním z předpokladů bezproblémového fungování mezinárodního letiště. Z části i díky této odbornosti je letecká doprava a provoz letecké infrastruktury tak finančně náročný a šplhá do řádů stovek milionů (GAO, 2020).

Než se však pustíme do konkrétního popisu problematiky, je nutné si specifikovat pojmy, které určují zařazení letišť. V České republice máme hned 90 civilních letišť (Ministerstvo dopravy ČR, 2022). To je bezesporu vysoké číslo, pokud zvážíme rozlohu naší země. Je to dáno i historicky, což bude stručně zmíněno v jedné z následujících kapitol. Tato letiště určuje a následně dělí zákon o civilním letectví č.49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Dělení probíhá ve dvou rovinách.

Jako první se uvádí dělení na základě vybavení, provozního určení a provozních podmínek následovně: na letiště vnitrostátní a na letiště mezinárodní.

- Letiště vnitrostátní – představuje letištní infrastrukturu, ze které jsou vypravovány lety pouze v rámci území ČR, tzn. lety nepřekračují státní hranici.
- Letiště mezinárodní – taková letiště umožňují provoz vnitrostátních letů i letů, které překročí státní hranici. Musí být vybavena především celní správou a infrastrukturou pro zajištění pasové kontroly.

(Ministerstvo dopravy ČR, Letiště – právní předpisy, 2022)

Další dělení se uvádí podle charakteru. Toto dělení probíhá pouze u letišť civilních, tedy čistě vojenská bez veřejného provozu jsou vyjmuta, proto se v mé práci nezabývám letišti jako např. Praha – Kbely nebo Čáslav.

- Letiště neveřejná – letiště schopná přijímat všechna letadla na základě provozní způsobilosti a předchozí domluvy provozovatele či velitele letounu s provozovatelem letiště.
- Letiště veřejná – mají provozní způsobilost a kapacitu přijímat všechna letadla (na která mají certifikaci). Tedy letiště, o která se opírá má bakalářská práce.
(Ministerstvo dopravy ČR, Letiště – právní předpisy, 2022)

A právě uváděná provozní způsobilost je klíčová pro certifikaci veřejného mezinárodního letiště. Zákon o stanovení definice veřejného mezinárodního letiště může být sice v každém státě odlišný, přesto jsou zde normy, které jednotnou kvalitu letišť zajistí. Na úrovni Evropské unie zde hovoříme o Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA), která udává certifikační specifikaci pro návrh letišť (EASA, 2017).

Letectví po celém světě je navíc zastřešeno Mezinárodní organizací pro letectví (ICAO). Tato celosvětová organizace se věnuje nejen bezpečností v letecké dopravě, ale i kapacitou a efektivností, ochranou před protiprávními činy, ochranou životního prostředí před vlivy letectví, ekonomickým rozvojem, nebo třeba inovacemi a rozvojem. Proto nepřekvapí, že letiště, které usiluje o mezinárodní certifikaci, musí splňovat nespočet kritérií, které určuje právě tato organizace, což vcelku efektivně unifikuje leteckou strukturu po celém světě, za účelem zajistit bezpečnost a plynulost letecké dopravy. V případě letišť se jedná o dokument č. 9774 z roku 2006. Kromě tohoto spisu ICAO nařizuje i dodržování mnoha dalších nařízení, která jsou v platnosti, proto se může zdát, že certifikace a následný provoz letiště je vskutku náročný proces. Jen například pro provoz přistávací a vzletové dráhy má tato organizace rozsáhlý samostatný program – Global Runway Safety Action Plan (ICAO, 2017).

Nad rámec těchto hlavních mezinárodních organizací, si Česká republika taktéž nárokuje specifické požadavky na certifikaci mezinárodního letiště. Úřad pro civilní letectví ČR (ÚCL) zpracoval pro Ministerstvo dopravy poměrně zásadní dokument. Letecký předpis L-14 – Letiště je hlavním dokumentem, který definuje a specifikuje letiště a jejich infrastrukturu. Ukládá povinnosti, které letiště mají a určuje vlastnosti spolu s požadavky na kontrolu, bezpečnost, provoz i udržitelnost. Ve skutečnosti se jedná o ICAO Annex (L). Jde tak o implementaci minimálních požadavků ICAO do naší státní legislativy, které jsou doplněné nad rámec o další provozní o organizační požadavky.

Všechny uvedené dokumenty a předpisy jsou dostupné na webových stránkách Ministerstva dopravy v sekci „Letiště“.

4.1.2 Regionální letiště v ČR

Z předešlých řádků členění letišť vyplývá, že má práce se zabývá civilními letišti, která jsou mezinárodní a veřejná. V našich podmínkách tyto parametry a všechny potřebné certifikace získalo celkem 7 vzdušných přístavů. Těmi jsou:

- Letiště Praha – Ruzyně
- Letiště Brno – Tuřany
- Letiště Ostrava – Mošnov
- Letiště Pardubice
- Letiště Karlovy Vary – Olšová Vrata
- Letiště České Budějovice
- Letiště Mnichovo Hradiště

(Ministerstvo dopravy ČR, 2022)

Abychom se mohli soustředit na veřejné rozpočtování a aktéry veřejných politik, musí tomu také odpovídat vlastnická struktura. Zaměřím-li se pouze na letiště vlastněná kraji či městy, pak se předešlý výčet zúží. Zároveň je již budu moci označovat slovem regionální, jelikož jsou vlastněna, budována a udržována samosprávou či vyšším územně samosprávným celkem, což je profiluje do infrastruktury, která má sloužit především rozvoji regionu (Hájek & Grebeníček, 2010). Rovnou zde také uvádím jednotlivé vlastníky a případně jejich procentuální zastoupení:

- Letiště Ostrava – vlastník Moravskoslezský kraj (Airport Ostrava, 2022)
- Letiště Brno – vlastník Jihomoravský kraj (Brno Airport, 2022)
- Letiště Karlovy Vary – vlastník Karlovarský kraj (Airport Karlovy Vary, 2022)
- Letiště České Budějovice – vlastník Jihočeský kraj (Airport České Budějovice, 2022)
- Letiště Pardubice (civilní část) – vlastníci město Pardubice (66 %) a Pardubický kraj (34 %) (Pardubice, 2022)

4.1.3 Regionální letiště v Evropě

Téma regionálních letišť je v naší republice palčivé. Objevují se ale podobné případy i jinde v Evropě? Tato otázka je velmi složitá a nedá se na ni jednoznačně odpovědět. Přestože by si zasloužila rozsáhlejší zpracování, pokusím se ji pojmout obecněji.

Regionální letiště se samozřejmě vyskytují i v jiných zemích ať už Evropy, tak zbytku světa. Často jsou však pro infrastrukturu klíčová. Některé státy západní Evropy využívají regionální letiště jako sekundární pro svá velká města (Červinka, 2019). To často z kapacitních důvodů. Jelikož bývá na velkých mezinárodních letištích nedostatek slotů (přidělený čas, kdy může daná aerolinie letiště využít),

bývají velmi drahá a aerolinie si je někdy nemohou dovolit. Koordinace je nezbytná pro pravidelné obchodní využití letiště, aby se nestávalo, že v některých časech bude letiště přetíženo a zároveň, aby zřizování nových linek bylo kontrolováno. Proto se sloty prodávají a aerolinie je „vlastní“. To letišti přináší značný zisk, jelikož např. na největším londýnském letišti Heathrow vyjde pár slotů (přílet a odlet) na 35-60 mil. USD (Quora, 2019). To však regionálním letišťům nehrozí. Jsou mnohem méně vytížená, proto jsou i „levnější“. Téma koordinace slotů se na nich prakticky neřeší, jelikož se nestává, že by překračovala své kapacity. Avšak zároveň poskytují menší zázemí, méně rozsáhlé handlingové aktivity (tzn. zajištění pozemního odbavení, mají certifikaci pouze na nejběžnější typy letadel), nebo třeba omezenou technickou podporu v případě poruch či revizí letounů. To se potom promítá na ceně přistávacích, hlukových a jiných poplatků, které musí aerolinie platit. A nejen aerolinie ušetří, pokud využijí regionální letiště. Každý cestující, který si kupuje letenku, platí zároveň odletovou taxu, kterou si určuje letiště samotné. V té je zahrnuta celá škála služeb, které cestující využívá k průchodu letišťem. A jelikož, jak jsem již zmínil, jsou tato letiště malá, nemá jejich provoz takové náklady. Pro příklad využijí Paříž. Ta má kromě hlavních letišť Charlese de Gaulla a Orly, také letiště Beauvais, které je vzdáleno severně cca 80 km od centra Paříže. Letiště Charlese de Gaulla si účtuje odletovou taxu téměř 4x vyšší, než malé letiště Beauvais (FCC Aviation, 2022). Tyto faktory vedou k obecné oblibě malých letišť u nízkonákladových společností. Proto regionální letiště, která jsou v blízkosti velkých měst, bývají úspěšná (jako další např. London Luton, Rome Ciampino, Milan Bergamo, Brussels Charleroi apod.). Na zaměření sekundárního letiště pro Prahu cílilo i Letiště v Pardubicích, které nabízí o polovinu levnější odletovou taxu (320 Kč/cestující) oproti Praze Ruzyni (649 Kč/cestující) (Letiště Pardubice a Letiště Praha, 2022). V tomto případě to však úspěch nepřineslo.

Dalším faktorem úspěšnosti regionálních letišť v zahraničí je rozloha státu a jejich klíčová role v infrastruktuře země. Ve státech jako je Francie, Německo, Itálie, Polsko, nebo třeba Španělsko je poměrně hojně rozvinutý systém vnitrostátních letů, a to i přes konkurenci např. železniční dopravy. Zvláště se tak děje z ekologických důvodů a tlaku politiků na upřednostnění rychlovlaků (zdopravy.cz, 2019). Velká rozloha státu proto legitimizuje využití letadel pro spojení regionu s velkoměstem.

Dále je tu skupina zemí, která nemá pozemní infrastrukturu natolik rozvinutou, jelikož to ani není možné. Například Velká Británie je nucena provozovat malá regionální letiště v oblastech severního Skotska a ostrovů jako jsou Shetlandy, Orkneje, Jersey, nebo ostrov Man (Humphreys & Francis, 2002). Mezi další evropské státy, kde je potřeba regionálních letišť, se řadí zpravidla severské země, jejichž občané jsou na regionálních letišťích doslova závislí. Letadlem se přepravují nejen osoby, ale také nejrůznější náklad, pošta a zásobování. Ve Finsku je takto využíváno celkem 18 civilních letišť. Většinu z nich provozuje státní podnik Finavia. Komparativní analýzu, která je zaměřená na tato severská regionální letiště, rozvíjí práce autorů Pashkevich, Nömmik & Antov (2017).

Z těchto důvodů je proto využití regionálních letišť předvídatelné, a i v případě finančních ztrát těchto letišť je opodstatněná podpora ze strany států, jelikož letiště mají na region pozitivní a klíčový

vliv. Přesto se v Evropě nachází i letiště, která úspěšná nejsou a jejich projekty vzbuzují řadu otázek. Mezi nejznámější patří např. španělská Ciudad Real a Castellón, nebo třeba polský Lodž (Pashkevich, Nömmik & Antov, 2017).

Rád bych zde krátce zmínil situaci na Slovensku. To řeší problematiku regionálních letišť poměrně obdobně. Je to vcelku logické, vzhledem ke společné historické éře, kdy letiště na území Československa vznikala. Proto i slovenské straně zůstala letiště, která do kategorie mezinárodních regionálních vzdušných přístavů patří. Mezi ty hlavní patří např. Košice, Piešťany, Žilina, nebo třeba Poprad – Tatry. Práce autorů Kazda et al. *Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development* (2017) hezky zpracovává situaci regionálních letišť naší bratrské země. Přehledně analyzuje data z let 2014–2016, přičemž poukazuje na neekonomičnost jejich provozu. Uvádí, že kumulativní ztráty těchto tří let znamenají nutnost velkých dotací z veřejných financí, konkrétně pak 2,46 mil. eur pro letiště v Piešťanech, 2,31 mil. eur pro Žilinu a 3,75 mil. eur pro popradské letiště. Na druhou stranu autoři zmiňují pozitivní přínos pro region. Může se jednat jak o přímé, tak nepřímé ekonomické dopady. Je podporován inomingový turismus, což je však závislé na atraktivnosti regionu. Zmínka je také o katalytickém ekonomickém dopadu, kdy může být širěji ovlivněna ekonomika regionu.

4.2 Nastínění problému

Jelikož jsme si již stručně definovali vzorek letišť a představili situaci v jiných státech Evropy, je na místě, abych definoval problém regionálních letišť na našem území.

Česká republika disponuje rozvíjející se sítí pozemní infrastruktury. Přestože jsme s výstavbou dálnic (deník.cz, 2021) a rozvoji vysokorychlostní železnice pozadu (Aktuálně.cz, 2021), jsou našim občanům poměrně dobře dostupná větší letiště. Ta často nabízí konkurenční prostředí a tím i atraktivnější ceny letenek pro cestovatele. Pro Čechy je to Letiště Václava Havla Praha, sever Moravy má dostupná letiště v polských Katovicích, Krakově, či Vratislavi. Jih Moravy potom hojně využívá letiště Vídeň Schwechat, navíc i díky nově zaváděným vlakovým spojením přímo až na vídeňské letiště z několika českých měst (regiojet.cz, 2022). Jak ve své práci píše Hájek & Grebeníček (2010), pražská Ruzyně zaujímá naprosto dominantní pozici v naší síti mezinárodních letišť a velká část obyvatelstva využívá pro své cesty právě ji.

Podle již citované studie autorů Pashkevich, Nömmik & Antov (2017) si můžeme letiště rozdělit na několik kategorií podle počtu odbavených cestujících za rok. Autoři tvrdí, že letiště s počtem odbavených cestujících méně než 200 000 ročně si na sebe nemohou vydělat v žádném případě. Letiště s 200 až 700 tis. odbavenými cestujícími na sebe stále nevydělají v podstatném rozsahu. Hranice, kde se překlápí červená čísla v černá, je v rozsahu mezi 700 tis. a 1 mil. odbavených cestujících ročně.

Pro porovnání uvedu počty odbavených cestujících na našich regionálních letištích za rok 2019, kdy letecká přeprava byla na vrcholu před covidovou krizí. Následující čísla nezahrnují Letiště České Budějovice, které ještě nezahájilo komerční provoz a data proto nejsou dostupná.

Letiště Brno – 543 tis. (Brno Airport, 2022), Letiště Ostrava – 323 tis. (Airport Ostrava, 2020), Letiště Karlovy Vary – 62 tis. (Airport Karlovy Vary, 2020) a Letiště Pardubice – 102 tis. (EBA, 2020). Tato data potvrzují, že žádné z letišť nepřekročilo metu 700 tis. cestujících pro ziskový provoz, alespoň podle analýzy zmíněných autorů. Jak ale ve skutečnosti dopadlo finanční hospodaření těchto letišť v roce 2019? Letiště Ostrava vykázalo provozní ztrátu 6,3 mil. Kč, Letiště Karlovy Vary skončilo ve ztrátě 17,8 mil. Kč a letiště v Pardubicích vykázalo ztrátu dokonce 34,3 mil. Kč. Všechna data byla získána přímo z výročních zpráv letišť.

Analýza trojice autorů Pashkevich et al. a jejich práce dokazují, že malá letiště skutečně nemohou bez vnější pomoci dlouhodobě fungovat. Alespoň to můžeme tvrdit o mezinárodních letištích na našem území. Text navíc nepojednává o faktu, který naopak výroční zprávy zmiňují. Tím je cargo přeprava, tedy odbavený letecký náklad. Především letiště Ostrava ve své výroční zprávě za rok 2019 uvádí, že nákladní doprava tvořila podstatnou část zisku. Ostatně i jiná z našich regionálních letišť ve svých statistikách uváděla kromě odbavených cestujících i odbavené tuny zboží (Ostrava 8 392 tun, Brno 3 529 tun a Pardubice 187 tun). Bez tohoto druhu příjmů by ztráty byly jistě ještě větší. Do celkových nákladů na pokrytí ztrát musí letiště navíc započítat investice krajů nebo města na rozvoj těchto letišť. Všechna z našich regionálních letišť podstoupila drahou modernizaci a o dalších plánech se jedná. Letiště Karlovy Vary získalo v roce 2009 nový terminál a nyní se jedná o prodloužení a rozšíření vzletové a přistávací dráhy, aby mohlo přijímat větší typy letadel a lépe vyhovovalo požadavkům leteckých společností. Tento projekt je plánován k realizaci kolem roku 2025, přestože nyní nemá letiště žádnou pravidelnou linku v provozu. Celková investice má překročit jednu miliardu korun (aeroweb.cz, 2022). Letiště Brno má od roku 2006 nový terminál, podobně jako letiště v Ostravě. Letiště Pardubice otevřelo nový terminál na přelomu let 2017 a 2018. A jako poslední se do seznamu přidala nová odbavovací hala v Českých Budějovicích, která pravidelný provoz zatím nezahájila.

Co tvoří provoz našich regionálních letišť? To je velmi důležitá otázka, jelikož dokresluje celou situaci. Ovšem musíme vzít v potaz, že koronavirová pandemie má stále určitý vliv na letectví. Níže v tabulce uvádím pravidelný civilní provoz našich regionálních letišť v minulém letním letovém řádu (březen až říjen 2022) a posledním zimním (říjen 2022 až březen 2023).

Tabulka 1: Pravidelný provoz na českých regionálních letištích, období březen 2022 až březen 2023

Letiště	Letní letový řád pasažérské linky	Zimní letový řád pasažérské linky	Letní letový řád nákladní linky	Zimní letový řád nákladní linky
Brno	Londýn – Stansted Miláno – Bergamo	Londýn – Stansted	Paříž Lipsko	Paříž Lipsko
Karlovy Vary	---	---	---	---
Pardubice	Alicante	---	---	---
Ostrava	Londýn – Stansted Varšava	Londýn – Stansted Varšava	Kolín nad Rýnem	Kolín nad Rýnem Taškent

(Flightradar24, 2022)

Také je nutné zmínit provoz charterových letů. V letním letovém řádu výše zmíněných letišť byly přidány charterové linky povětšinou do dovolenkových destinací. Mezi ně patřila např. Antalya, Rhodos, Heraklion, Burgas, Varna a další. Provoz těchto linek přetrvával zpravidla pouze během letních prázdnin a ve větší míře byl udržován pouze v Brně, kde společnost Smartwings měla umístěna tři letadla (Flightradar24, 2022).

Pokud jsou tato letiště dlouhodobě ztrátová, jaké argumenty se nejčastěji objevují na jejich podporu? Co podporuje jejich legitimitu? Samostatně se na to zaměřím v mé případové studii, avšak některé argumenty se objevují napříč všemi příklady. Proto mi přijde podstatné zmínit je z části již zde.

Jistý důvod může hrát historie. V době socialismu existovala velmi hustá síť vnitrostátních letů. Prakticky každé větší město bylo spojeno s Prahou. Pozemní infrastruktura nebyla tak rozvinutá a oba konce území tehdejšího Československa nebylo jednoduché spojit v rozumném čase jiným dopravním prostředkem než letadlem. V té době nastavený systém státního vlastnictví nebral ohledy na náklady a letiště rozvíjel. Lety provozovaly státní ČSA, přičemž hrálo roli i Aerotaxi a národní podnik Slov-air (Keller & Koverdinský, 2012). Své slovo měla i armáda, kdy bylo letectvo dalším pádným důvodem pro rozvoj letišť, jakožto strategických vojenských základen. Díky tomu byla porevoluční společnosti odkázána takto hustá síť regionálních vzdušných přístavů.

Nejčastějším současným důvodem, proč jsou regionální letiště obhajována, je rozvoj kraje a snaha přivést nové investory. Zajištění spojů pro pracovní cesty, které často bývají v rádech hodin (tzn. obchodní cestující přilétá pouze na jeden den), si žádá blízkost letišť, bez dalších přesunů pozemní dopravou. Incomingový turismus hraje také svou roli. Některá letiště vsází na zajímavá místa pro turisty cizích zemí. Jako příklad uvedu Karlovy Vary, které nabízí svou lázeňskou infrastrukturu (to ostatně v minulosti přilákalo několik charterových letů do Baku nebo Taškentu) nebo třeba Letiště České Budějovice spoléhá na blízkost Českého Krumlova a zájem asijských turistů. Pouze pro zajímavost, i

proto se marketingová manažerka nechala v minulosti slyšet, že je v jednání linka České Budějovice – Dubaj. Detailnější informace už však nepodala (Zdopravy.cz, 2019).

Dalším důvodem k rozvoji těchto letišť je podpora místního obyvatelstva a usnadnění jejich cest do světa. Ve vztahu k charterovým letům do dovolenkových destinací se cestovním kancelářím daří plnit letadla do několika destinací. Stejně tak se ale letiště snaží zavádět pravidelné dotované linky, které budou region spojit alespoň s jedním velkým evropským letišťem, přes které by mohli obyvatelé krajů přestupovat takřka do celého světa. O takovéto linky se snažilo například letiště v Brně. To po několika neúspěšných pokusech vyjednalo dotovanou linku Brno – Mnichov operovanou společností BMI, která však roku 2019 vyhlásila bankrot, a tak linka byla v provozu pouze tři roky (iDNES.cz, 2019). Letiště v Ostravě se podařilo v roce 2020 zavést spoj Varšava – Ostrava – Varšava operovaný polským LOTem. Jde taktéž o dotovanou linku a kraj ročně platí aeroliniím za provoz 400 tis. eur. To v přepočtu vychází na cca 42 tis. Kč za jeden pár letů (Zdopravy.cz, 2020). Aerolinie tak mají díky dotacím zajištěný zdroj příjmů. Na druhou stranu je patrné, že bez dotací by dopravci neměli motivaci nové linky zavádět. V případě Karlových Varů byl kraj nucen v roce 2022 dotovat dokonce i svou jedinou letní charterovou linku do Antalye. Za každý jeden let platil Karlovarský kraj aeroliniím Smartwings a CK Čedok dokonce 100 tis. korun (ČRo Karlovy Vary, 2022).

Je zřejmé, že v případech našich regionálních letišť je zavádění leteckých spojení spíše nouzí a zástupci letišť vedou mnoho neúspěšných jednání. Navíc podnikají kroky, aby přilákali dopravce za cenu drahých dotací. I přesto zpravidla nebyvají dlouhodoběji v provozu. Často jsou předčasně ukončovány, jako kupříkladu linka Brno – Berlín, která byla zastavena v dubnu roku 2020, přestože byl již prodej letenek na léto 2020 dříve zahájen (Zdopravy.cz, 2019).

Výzkumů, které se zabývají regionální letecké dopravě, je poměrně mnoho. Některé popisují regionální letiště jednotlivých států, jiné se věnují problematice ve vztahu k širšímu regionu. Stejně tak každá práce je zaměřená na trochu jiný fenomén, který se k problematice váže. Co se týče regionálních letišť oblasti ČR a blízkého okolí, musím zmínit práci N. Szotkowski & T. Remencové *Ownership structures of regional airports* (2022). Přestože má tato práce za úkol zmapovat a porovnat vlastnickou strukturu letišť v ČR a Rakousku, přikládá také zajímavá data, která dokreslují situaci u nás v porovnání se zahraničím. Porovnává nejen vlastnictví, ale také profitabilitu a přínos majiteli. Ačkoliv je velká většina všech těchto letišť ve vlastnictví veřejných institucí, vykazují naprosto rozdílné hospodářské výsledky. Autoři zmiňují, že rakouská vláda a samosprávy podporují regionální letiště více efektivně oproti podpoře našich regionálních letišť ze strany krajů a měst. Zároveň v práci také uvádějí, že vstup soukromého aktéra do vlastnické struktury letiště může jeho situaci podstatně vylepšit. Jako příklady uvádějí letiště Graz a letiště Brno. Graz je díky kombinaci státní a soukromé vlastnické struktury (společnosti MCG Graz) schopno více odolávat trendům a dlouhodobě vykazuje dobré výsledky v porovnání s ostatními regionálními rakouskými letišti. Letiště Brno, díky minulému pronájmu soukromé společnosti Accolade, bylo jako jediné z českých regionálních letišť schopno vygenerovat

zisk, a to hned dvakrát za sebou, v uváděných letech 2017 a 2018. Jiné z našich regionálních letišť zisku v porovnávaném období nedosáhlo.

Nicméně, jak dokládá následující tabulka, všechna rakouská letiště dosahovala černých čísel. Pouze poslední měřený rok 2020, kdy letectví ovlivnila pandemie covidu, se výsledky vcelku logicky mění. Naopak naše letiště, kromě zmíněného Brna, jsou pravidelně v číslech červených.

Tabulka 2: Ekonomické výsledky zkoumaných letišť v Rakousku a Česku v letech 2016–2020.

Airport	2016	2017	2018	2019	2020
Innsbruck	Profit	Profit	Profit	Profit	Profit
Salzburg	Profit	Profit	Profit	Profit	Loss
Graz	Profit	Profit	Profit	Profit	Loss
Linz	Profit	Profit	Profit	-	-
Ostrava	Loss	Loss	Loss	Loss	Loss
Brno	Loss	Profit	Profit	Loss	-
Pardubice	Loss	Loss	Loss	Loss	Loss
Karlovy Vary	Loss	Loss	Loss	Loss	Loss

(Szotkowski & Remencová, 2022)

To vcelku jasně ukazuje neschopnost našich regionálních letišť na udržitelný výdělečný provoz za podmínek, které současně panují. Tedy vlastnická struktura a forma podpory, kterou tato letiště dostávají.

Mezi další důležité práce, které bych rád ve svém textu zmínil, je analýza M. Červinky *Is a regional airports business a way to make a profit?* (2019). Ten potvrzuje práci zmíněných autorů Pashkevich, Nömmik & Antov. Říká, že profitabilní regionální letiště mohou být pouze ta, která svými branami propustí ročně více jak 3 mil. cestujících. Ta, kterým se to nedaří, jsou zpravidla ztrátová, a to především díky současné evropské organizaci leteckých úřadů (Airports Council International). Tato letiště mají příjem z velké části pouze od nízkonákladových dopravců. Dáno je to zejména nezájmem klasických dopravců o tato letiště, kteří jsou jako jediní ochotni na letištích platit vyšší ceny za využití služby a vyžadovat další nadstandardní servis. Klasičtí dopravci mají svou strategii založenou spíše na síťovém modelu, kdy přes jednu či málo hlavních základen propojují jiná města s hlavními uzlovými letišti. Regionální letiště tak v jejich byznysovém modelu nenalézají uplatnění.

Tento fakt platí i přesto, že některá letiště nabízejí ve svém areálu i jiné než klasické služby pasažérské přepravy. Může se jednat o dílny údržby letadel, provoz cargo terminálu pro účel odbavení leteckého nákladu (Červinka, 2022), provoz letecké školy, nebo třeba odstavné plochy pro letouny, které

jsou uzemněné (Zdopravy.cz, 2022). Například letiště Ostrava nabízí kromě zmíněného cargo terminálu také opravárenské dílny a lakovnu. Společnost sídlící na ostravském mošnovském letišti Job Air Technic a. s. provádí lehkou i těžkou údržbu pro různé typy letadel (např. Boeing 737 nebo Airbus A320), které využívají letecké i leasingové společnosti téměř z celého světa. Zde jsou také servisovány české vládní letouny Airbus A319 (jobair.eu, 2022). Tato společnost je však ve vlastnictví Czechoslovak Group a. s., tudíž z jejího profitabilního hospodaření má letiště samotné příjem pouze z pronájmu ploch, případně poplatků, které zákazníci opravárenských dílen při využití letištní infrastruktury platí (lidovky.cz, 2018). Avšak i přes tyto vedlejší příjmy není Letiště Ostrava schopno prolomit hranici, kde se zisk překlápí v profitabilní hospodaření.

Projekt úspěšného regionálního letiště je možný, jak již doložily popsané studie. U těch českých to však neplatí. Z argumentů uvedených v této kapitole je jasné, že přestože se kraje (a města) snaží regionální letiště držet nad vodou v černých číslech, většinou se jim to nedaří. I proto je pro mě důležité nalézt důvod, který legitimizuje podporu těchto letišť. Má tato regionální letecká infrastruktura takovou skrytou hodnotu, aby bylo obhájeno jejich udržování? To rozebírám v další části této práce, na konkrétním příkladu výstavby nového terminálu letiště v Pardubicích.

5 Případová studie: Letiště Pardubice

5.1 Představení letiště v Pardubicích

Abychom se mohli plně věnovat případové studii, která se zaměřuje na výstavbu nového terminálu Jana Kašpara na pardubickém letišti, považuji za nutné stručně představit letiště samotné.

Letiště v Pardubicích se pyšní dlouhou historií, kterou započal Ing. Jan Kašpar, když roku 1911 uskutečnil svůj tehdy dálkový let z Pardubic do Velké Chuchle u Prahy (Letiště Pardubice, 2021). V roce 1929 zde byl založen Východočeský aeroklub. Letiště jako takové bylo oficiálně založeno roku 1932, přičemž sloužilo jak armádnímu, tak civilnímu provozu. V následujících letech se však jeho historie začala psát spíše a jenom ve vojenském duchu. Letiště bylo plně dokončeno (vybavením a pozemním zabezpečením) v roce 1938, ale hned v následujícím roce 1939 bylo obsazeno německou Luftwaffe. Německá armáda následně z Pardubic podnikala letecké nálety na nedaleká polská města (Klub přátel Pardubicka, 2018).

Po 2. sv. v. bylo letiště udržováno československým letectvem, které jej využívalo pro svá cvičná a bitevní letadla. Tak tomu je dodnes. Dříve se dokonce spekulovalo nad využitím Pardubic jako základny NATO. K tomu nakonec nedošlo, avšak jeho infrastrukturu NATO využívá. V minulosti zde piloti NATO také podstupovali výcvik (ČRo Pardubice, 2012).

Letiště v Pardubicích se rozprostírá 4 km jihozápadně od středu města. Disponuje betonovou vzletovou a přistávací dráhou dlouhou přesně 2500 m a širokou 75 m (Správa letiště Pardubice, 2023). Jeho označení organizací ICAO je LKPD. Mezinárodní asociace leteckých dopravců IATA mu pak udělila označení PED. Jsou to zkratky běžně používané, především v provozu.

Na letišti působí několik subjektů. Letiště samotné se dělí na vojenskou a civilní část. Proto má oficiálně statut: Vojenské mezinárodní veřejné letiště s povoleným provozem civilních letadel. Patří také mezi letiště „OPEN SKIES“ (Otevřeného nebe) pro ČR, díky čemuž vypravuje pozorovací mise ve spolupráci s Ministerstvem obrany ČR (Správa letiště Pardubice, 2023). Majitelem letištní infrastruktury je Armáda ČR. Vojenský provoz zabezpečuje od roku 2003 Správa letiště Pardubice, která patří pod Armádu ČR. Na armádní části letiště sídlí Centrum leteckého výcviku s.p. Pardubice., 34. základna KIS a 14. pluk logistické podpory (Správa letiště Pardubice, 2023). Sklady armády ČR v blízkosti letiště umožnily v minulosti např. během pandemie covid při dovozu roušek z Číny roku 2020 zahrnout pardubické letiště do hlavní infrastruktury naší země. Nejvýraznější byl medializovaný případ z 22. 3. 2020, kdy velkokapacitní nákladní letoun Antonov An-124 dosedl na dráhu pardubického letiště, naložený 106 tunami roušek a respirátorů (deník.cz, 2020).

Letiště tak plní z hlediska jeho vojenské části důležitý bod naší armádní infrastruktury. Je udržováno jako náhradní letiště pro letecké základny AČR a leteckou techniku NATO. O jeho potřebnosti svědčí i občasné přemístění letounů JAS-39 Gripen a L-159 ALCA z 21. základny

taktického letectva Čáslav, především v době, kdy je v Čáslavi potřeba provádět jak údržbu provozních ploch, tak technickou údržbu některých letounů, přičemž není možné dočasně zachovat plný provoz. Naposledy se české stíhací letouny stěhovaly do Pardubic z kraje roku 2023 (deník.cz, 2023).

Armáda ČR na letišti zabezpečuje záchrannou a požární službu, meteorologický servis, letištní technické a radionavigační služby a také službu řízení letového provozu (Správa letiště Pardubice, 2023), což je na našem území unikát, jelikož většina naší mezinárodní letištní infrastruktury využívá služeb Řízení letového provozu ČR (ŘLP ČR, 2023). Armáda ČR v Pardubicích zabezpečuje také údržbu vzletové a přistávací dráhy, světelných a radiotechnických zařízení apod. (Správa letiště Pardubice, 2023). To přináší civilní části letiště nespornou výhodu, jelikož nákladné opravy a údržby sofistikované infrastruktury jsou zajištěny ze strany armády.

Část letiště, kterou provozuje AČR jsem zde uvedl čistě z informačních důvodů, aby si čtenář mohl lépe představit fungování pardubického letiště a byl uveden do problematiky z obecnějšího hlediska, přestože se má práce armádními letišti nezabývá. Více než vojenská část letiště nás však bude v analýze zajímat ta civilní. Ačkoliv se může zdát, že výběr případové studie není úplně opodstatněný, vzhledem ke kombinovanému provozu vojenských i civilních letadel, což je na našem území unikát, analýza samotná se bude zaměřovat pouze na rozvoj civilní části letiště, a to zmíněnou výstavbou nového terminálu. Na zjišťování legitimacy tohoto projektu nemá armádní část letiště žádný vliv, proto je z hlediska analýzy výběr případu naprosto opodstatněný, a to i z důvodů, které zmiňuji v kapitole 3 *Metodologie výzkumu*.

Jak je vztah Armády ČR a společností East Bohemian Airport a.s., která provozuje civilní část letiště, rámcován? I když nejde o společné financování, jelikož letiště je celé v majetku AČR, přesto jsou tyto dva subjekty smluvně vázány na základě dlouhodobé spolupráce (Hornychová, 2012). V roce 2007 byla mezi Ministerstvem obrany ČR a společností East Bohemian Airport a.s. podepsána *Smlouva o společném užívání nemovitostí dle § 51 Občanského zákoníku*. Ta je veřejně dostupná v online databázi registru smluv. Zprvu byla uzavřena na pět let, poté docházelo k jejímu prodlužování a několika úpravám. Zavazuje společnost EBA platit Ministerstvu obrany předem sjednanou roční cenu, kterou splácí čtvrtletně. Předmětem spoluužívání jsou definovány odbavovací plochy západ – stojánka o výměře 17 949 m² a odbavovací plocha západ o výměře 623 m², dále vzletová a přistávací dráha v plném rozsahu a pojízďecí dráhy TWY D, TWY T a TWY C. Pro užívání vzletové a přistávací dráhy ministerstvo určilo (podle původní smlouvy) dobu nezbytně nutnou pro vzlet a přistání jednoho letadla na 10 minut, podle čehož si účtuje poplatek 10x 147 Kč, tedy za vzlet a přistání jednoho civilního letadla (bez ohledu na jeho hmotnost) si ministerstvo účtuje 1 470 Kč. To jsou však jen vedlejší poplatky (Smlouva o společném užívání nemovitostí, 2007).

Hlavní cena je určena za pronájem zmíněných odbavovacích ploch. Ta se zvyšuje o míru inflace. Pro představu, jako poslední je dohledatelný *Dodatek č. 4 ke smlouvě o společném užívání nemovitostí*

(2018), který určuje cenu za užívání těchto ploch na rok 2018. V tomto roce byla EBA povinna zaplatit 365 998 Kč ve čtvrtletních splátkách po 91 499,50 Kč.

5.2 Civilní část letiště v Pardubicích, EBA a.s.

Provozovatel civilní části pardubického letiště společnost East Bohemian Airport, a.s. byla založena 29. 1. 1993. Do té doby sloužilo letiště výhradně vojenským účelům. Po vyjednávání s Ministerstvem obrany bylo roku 1995 letišti povoleno sloužit také civilnímu letectví. To zahrnuje nejen masovou přepravu cestujících, ale také cargo přepravu a General Aviation (všeobecné letectví), tedy lety provozované malými letadly, kluzáky a business jety přepravující VIP klientelu (Hornychová, 2012).

18. 5. 1995 byl na LKPD zahájen civilní provoz. Zatím však pouze pro provoz VFR, tedy za viditelnosti země, přičemž není pro let nutné využívat přístroje. Letiště totiž nemělo ještě certifikované navigační a přibližovací systémy pro provoz za snížené viditelnosti a v nočních hodinách. Této další mety dosáhlo letiště v roce 1996, kdy začalo provozovat také IFR lety (za pomoci přístrojů). V roce 2008 byla dokončena rekonstrukce objektu bývalé vojenské jídelny na odletovou a příletovou halu, která provozu sloužila do roku 2018, kdy byl otevřen nový terminál. Tím byly splněny podmínky nutné pro provoz letů v rámci Schengenu, které nařizovala EU. Ve stejném roce bylo také dokončené kompletní oplocení letiště, což je poměrně pozoruhodné, že letiště doposud tuto stránku nemělo dořešenou, jelikož je areál letiště považován za zónu SRA (Security Restricted Area), tedy bezpečnostně vyhrazené prostory stanovené mezinárodním právem.

Za zmínku také stojí, že až v roce 2014 letiště získalo certifikaci dle kategorie I. v intervencích standardů Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO, což letišti umožňuje provoz i za zhoršených meteorologických podmínek. Následně v prosinci 2016 byl úspěšně dokončen proces certifikace, kdy Úřad civilního letectví ČR vydal osvědčení na základě standardů Evropské agentury pro bezpečnost v letectví EASA. Proces certifikace tedy trval téměř 20 let od zahájení provozu veřejné části letiště (Výroční zpráva EBA 2017).

Co se týče vlastnické struktury společnosti East Bohemian Airport, dříve bylo jejím 100% vlastníkem Statutární město Pardubice. Dnes město vlastní 66 % akcií a do vlastnické struktury se přidal také Pardubický kraj, který drží ve společnosti 34 % (Výroční zpráva EBA 2017, 2018). V roce 2021 byl základní kapitál společnosti 332 360 000 Kč (Výroční zpráva EBA 2021, 2022).

Společnost EBA poskytuje na letišti služby civilním letům jako jsou: odbavení cestujících a jejich zavazadel, odbavení cargo nákladu, služby posádkám letadel (celní a pasové odbavení, poskytování předletových a meteorologických informací, příprava letové dokumentace, přeprava po letišti, zajištění hotelových rezervací), plnění letadel pohonnými hmotami, poskytování elektrické energie letounům z pozemního zdroje po dobu odbavení, catering, úklid letadel a vyprazdňování toalet

letadel, plnění pitnou vodou, odmrazování letadel a další (Hornychová, 2012). Vidíme, že naprostou většinu handlingových aktivit spojených s pozemním odbavením letadla, je společnost EBA schopna nabídnout na úrovni adekvátní mezinárodnímu letišti. Za to samozřejmě účtuje odpovídající poplatky, které jsou jejím hlavním zdrojem příjmů. Jejich plný seznam je dostupný online na stránkách letiště v dokumentu *Ceník služeb*. Jen pro představu uvedu cenu odbavení jednoho osobního letounu běžné velikosti – Boeingu 737. Za plné handlingové služby letecká společnost letišti zaplatí 27 tis. Kč. Dále letiště poskytuje služby na vyžádání a za speciální sazbu, jako je: poskytnutí pozemního zdroje elektřiny (GPU), odmrazení letounu v zimních měsících apod. (EBA, 2021).

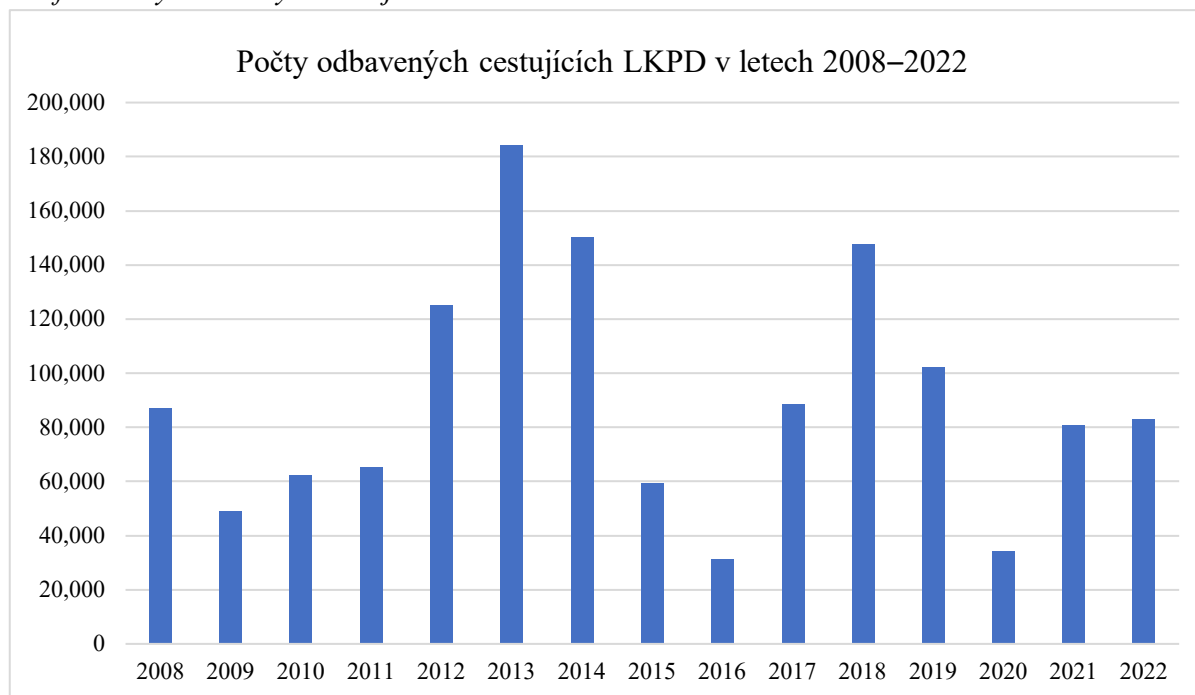
Do této částky se nepočítá přistávací a přiblížovací poplatek, který je účtován zvlášť a také odletové poplatky cestujících, které jsou pasažérům účtovány již v ceně letenky. Na jednoho cestujícího si pardubické letiště účtuje poplatek 320 korun (EBA, 2021).

5.3 Civilní provoz na LKPD

Abychom si mohli promítnout všechny předem získané informace do reálných čísel, uvedu zde krátce, jak moc je letiště v Pardubicích v posledních letech využíváno. Zároveň uvádím, že všechna čísla a zmínky pardubickém letišti cílím pouze na jeho civilní část. Stejně tak všechna data jsou vztahována pouze na civilní provoz.

V následujícím grafu jsem shrnul počty odbavených cestujících v letech 2008 až 2022. Za zmínku stojí, že absolutního maxima bylo dosaženo v roce 2013, kdy bylo v Pardubicích odbaveno celkem 184 140 pasažérů. Naopak historicky nejméně osob prošlo jeho branami v roce 2001, tedy v prvních letech řádného provozu, pouze 1 814 cestujících (Hornychová, 2012).

Graf 1: Počty odbavených cestujících LKPD v letech 2008–2022.



(zdroj: výroční zprávy EBA; iDNES.cz, 2023, vlastní zpracování)

Dovolím si krátce čísla také okomentovat. Je patrné, že hodnoty velmi kolísají. Letiště nikdy nezažilo postupnější a stálý růst. V letech „nejlepších“ čísel do Pardubic pravidelně létaly ruské společnosti, které zajišťovaly spojení Pardubic s Moskvou a Petrohradem, v čele s ruskou společností Transaero. Velká tendence specializovat se čistě na ruský trh Pardubicím moc neprospěla. Po uvalení sankcí Evropskou unií a poklesu cen těžby ropy, začali ruští dopravci své linky redukovat a např. Transaero se omezilo pouze na provoz linek do Prahy (iDNES.cz, 2016). Následné kolísání je příčinou provozování pouze jednotek pravidelných linek. Pokud některá z linek z letového plánu zmizí, počty cestujících se výrazně promítnou v celoročních výsledcích. Charterová letecká doprava v letních měsících pak není provozována v takovém objemu, aby výpadek pravidelné linky, která je v provozu vícekrát za týden, suplovala.

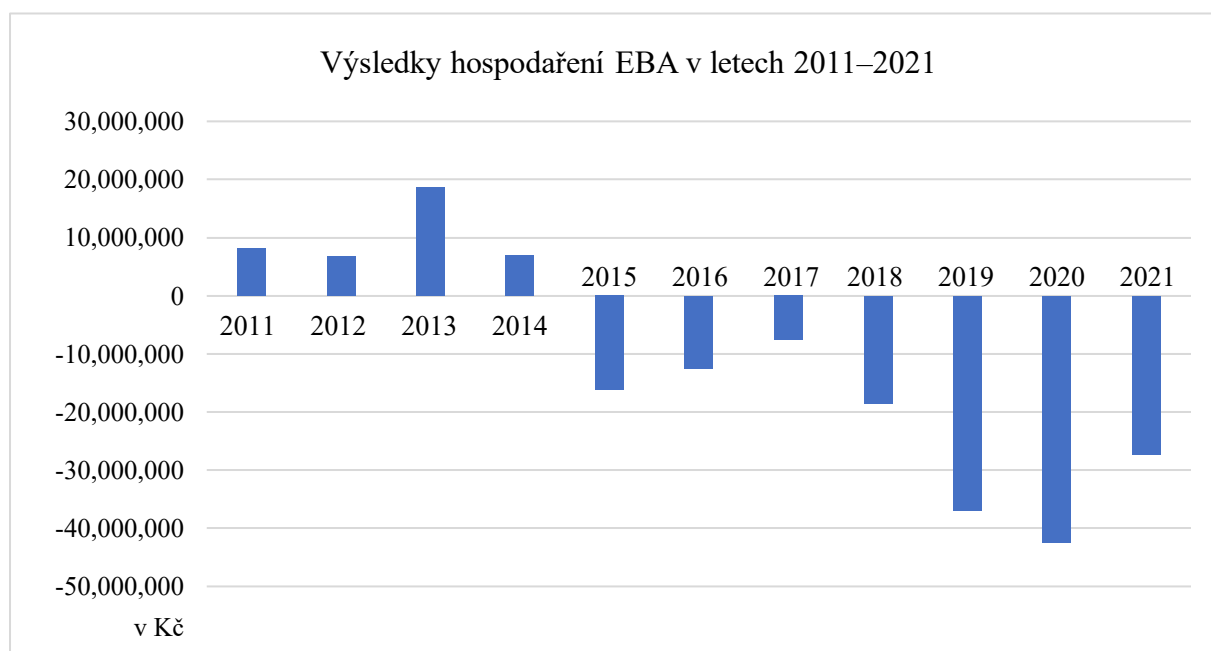
V roce 2020 je pak jasně patrný pokles poptávky po létání díky celosvětové pandemii covidu. V následujících letech se počet cestujících již z této krize nevzpamatoval a dodnes se čísla nevrátila na hodnoty před pandemií. To značí velkou křehkost letecké dopravy, a co více, křehkost regionálních letišť, která nemají zajištěnou stálou poptávku i za podmínek, kdy se letectví daří, viz rok 2019, kdy celosvětově letectví dosáhlo svého prozatímního maxima. V tomto roce např. Letiště Václava Havla Praha odbavilo rekordních téměř 18 mil. cestujících (Letiště Praha, 2020). Avšak u Pardubic jsme tento trend pozorovat nemohli.

Navíc platí, že velkou část všech pohybů (vzletů a přistání) v Pardubicích tvoří zmíněné General Aviation, tedy malá letadla, private jety apod. Např. v roce 2017 se na LKPD uskutečnilo 215 pohybů pravidelných letů, 334 pohybů charterových letů a 1 138 pohybů General Aviation. Ačkoliv je GA

nejpočetnějším uživatelem LKPD, v přepočtu na odbavené pasažéry se jedná o nejslabší článek ze zmíněných tří sekcí osobní dopravy. Zatímco se na pravidelných linkách odbavilo 33 060 cestujících, General Aviation přineslo Pardubicím jen 674 pasažérů (Výroční zpráva EBA 2017, 2018). Letiště tak neputují tolik potřebné odletové poplatky za každého odbaveného cestujícího, stejně tak lehčí letouny platí výrazně menší poplatky za handling. Proto nejsou počty pohybů plně relevantním ukazatelem ve vztahu k měření ekonomické úspěšnosti letiště.

Dalším důležitým ukazatelem civilní části LKPD jsou výsledky hospodaření společnosti EBA. V grafu níže jsou dle úhledných sloupců jasně viditelné rozdíly hospodaření v rozmezí let 2011 až 2021.

Graf 2: Výsledky hospodaření EBA a.s. v letech 2011–2021, před zdaněním.



(zdroj: Výroční zprávy EBA dle jednotlivých let, vlastní zpracování)

Mám-li krátce tento graf shrnout, pak je jasně zřetelné, že převažují roky, kdy East Bohemian Airport hospodařilo se ztrátou. V letech kolem nejúspěšnějšího období, tedy roku 2013, se roční výsledek dostával do černých čísel. Nejúspěšnější byl právě rok 2013, kdy letiště do výroční zprávy uvedlo zisk před zdaněním 18 723 000 Kč.

Mohlo by se tedy zdát, že letiště bylo několik sezón po sobě výdělečné a kraji i městu přinášelo značné zisky. To však nelze jednoznačně tvrdit, jelikož první dekáda nového tisíciletí byla o poznání slabší, proto letiště mělo neuhrazené ztráty z minulých let a výdělečné období kolem roku 2013 pokrývalo ztráty let předešlých. V roce 2012 byl dluh společnosti ve výši 39 813 000 Kč, v roce 2013 33 827 000 Kč a v roce 2014 něco málo přes 16 mil. korun (Výroční zprávy EBA 2012-2014). V následujícím roce 2015 se celkové hospodaření propadlo opět do záporných hodnot.

Zarážející jsou roky 2018 a 2019, kdy letectví, jak jsem již zmiňoval, ve světě dosahovalo nejlepších výsledků. Nutno zmínit, že v roce 2018 bylo letiště od 1. 10. do 30. 11. uzavřené z důvodu

provádění oprav vzletové a přistávací dráhy. Pardubice ale byly přesto pozadu, ačkoli byl již v provozu nový terminál. I tak rok 2019, který se nesl v duchu plného provozu, přinesl druhý nejhorší výsledek v celkové historii společnosti.

Nejvíce prodělečný byl rok 2020, kdy letectví postihla pandemická krize. Tehdy se hospodaření silně propadlo. Čistý výsledek před zdaněním činil minus 42,45 mil. korun. To byl nejhorší výsledek za dobu fungování civilní části letiště vůbec. Ovlivňující faktor zde však byl jasný.

I z tohoto důvodu je společnost East Bohemian Airport nucena pobírat příplatky a dotace na provoz od vlastníků, tedy města či kraje. Jako jedna z posledních smluv byla přijata *Smlouva o poskytnutí peněžitého příplatku mimo základní kapitál*, podepsaná 4. 1. 2023, která je dohledatelná v online databázi registru smluv. Ta zavazuje město Pardubice k poskytnutí financí pro bezproblémový chod společnosti ve výši přes 17 430 000 korun. Tento příplatek má být vyplácen ve třech termínech, a to 30. 1., 23. 5. a 21. 11. 2023

Také v roce 2022 byl nutný zásah z veřejného rozpočtu. Šlo o kombinaci peněžitého a nepeněžitého vkladu. Peněžitý vklad představoval 4,08 mil. Kč od Pardubického kraje, téměř 8 mil. pak přispělo město Pardubice. Nepeněžitý vklad měl hodnotu 347,4 milionu korun, kdy byly přesunuty některé pozemky přiléhající letišti do vlastnictví společnosti EBA. To mělo zjednodušit nakládání s pozemky a flexibilní reakce na potencionální změny v rozvoji, což usnadní případnou další výstavbu na LKPD (*Smlouva o upsání akcií – peněžitý a nepeněžitý vklad, 2022*). V první polovině roku 2022 však Pardubice letišti již poslaly téměř 9,4 mil. korun. Tento příplatek mimo základní kapitál byl účelně směřován na uhrazení splátky za nový terminál Jana Kašpara (*Smlouva o poskytnutí peněžitého příplatku mimo základní kapitál – úhrada úroků směnečné jistiny, 2022*). Smlouvy o poskytnutí peněžitých příplatků nebo smlouvy o upsání akcií jsou poměrně časté, přičemž se pohybují v řádech milionů (*Registr smluv ČR, 2023*).

Z výše sepsaných řádků je jasné, že letiště potřebuje vnější podporu dlouhodobě a samo není schopno hospodařit, natož kraji sloužit jako finanční zdroj. Proč je udržování civilního provozu na LKPD stále na stole a proč je dokonce uvažováno o jeho dalším rozvoji? Na to se již zaměří následující analýza.

5.4 Legitimita výstavby terminálu Jana Kašpara

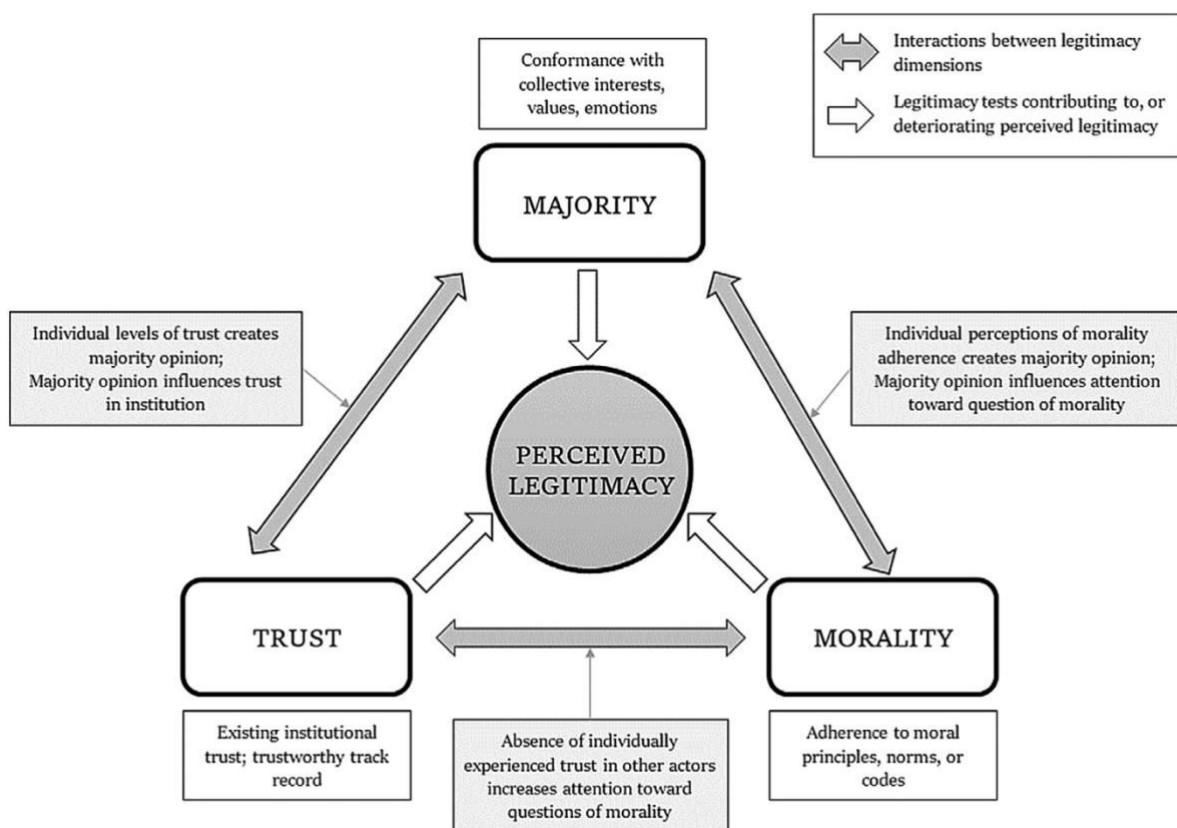
Další stránky mé práce se zaměří na prvky legitimacy, která se pojí s prosazováním projektu nového terminálu pardubického letiště, jenž byl otevřen veřejnosti v lednu roku 2018. Co legitimitu ovlivňovalo, a co ji propůjčovalo dostatečnou váhu, bude nyní mým úkolem přehledně shrnout.

V předešlé části práce jsem již zmínil autory, kteří se legitimitou veřejných projektů zabývají. Nejvíce však budu stavět na společné práci čtyř autorů: Witz P., Wied M., Stingl V. & Oehmen J. Jejich

práce *Asymmetric legitimacy perception across megaproject stakeholders: The case of the Fehmarnbelt Fixed Link* (2021) lze využít jako předlohu pro téma mé práce, především pak jejich model legitimacy, která vychází ze tří zdrojů.

Tři prvky ovlivňující nabývání dostatečné hodnoty pro získání legitimacy jsou **většina**, **moralita** a **důvěra**. Trojí zdroj získávání legitimacy je silně provázán a všechny tři vstupy na sebe reagují, jak jsem již ostatně zmínil v kapitole 2 – *Teoretické ukotvení*. Do těchto tří částí rozčlením i mou analýzu na podkapitoly. To je nutné především kvůli původu zdrojů, které byly potřebné pro získání dat. Každý ze tří zdrojů využívá data mírně odlišná.

Schéma 1: Dynamický model legitimacy podle práce autorů Witz P., Wied M. et al., publikováno v International Journal of Project Management 39 (2021), s. 386.



(Zdroj: Witz P. et al., 2021)

Jak je přehledně zakresleno v tomto schématu, získaná legitimita projektu je tvořena souhrou tří zmíněných faktorů. Šipky představují také reakci jednotlivých dimenzí mezi sebou a jak se navzájem ovlivňují. A právě takovýto náhled na projekt nového terminálu Jana Kašpara v Pardubicích mi, doufejme, přináší dostatečně kvalitní půdu pro závěry práce. Analýza věcnosti a důležitosti projektu nového terminálu na letišti v Pardubicích představuje zobecnění a jakýsi symbol, který zastupuje více takových rozvojových plánů našich regionálních letišť, zvláště pokud vezmeme v úvahu fakt, že některá z nich jsou na tom po finanční stránce i po stránce úrovně provozu velmi podobně. (viz kapitola 4.2 – *Nastínění problému*).

Celý projekt výstavby nové odbavovací haly na pardubickém letišti byl nazýván: *Přemístění odbavení cestujících do nového terminálu Jana Kašpara II.* Zakázka byla uveřejněna dne 10. 12. 2015, čímž celý proces začal (Zadávací dokumentace, 2015). Samotná stavba byla zahájena ve druhé čtvrtině roku 2016 a slavnostní předání terminálu proběhlo na konci roku 2017. První cestující byli v nové hale odbaveni 30. 1. 2018 (ČRo, 2018). Faktory hovořící pro i proti podpoře výstavby zahrnují do následujících tří kapitol formovaných dle zmíněné koncepce.

5.4.1 Většina

Jako první ze tří zdrojů popíší dimenzi většiny, která hrála roli při schvalování tohoto projektu.

Většina, která hovoří pro nový terminál, může být brána z více úhlů. Mohli bychom namítat, že jde např. o sociální většinu. To bezesporu ano a hlas lidu, který v Pardubickém kraji žije, by byl skvělým ukazatelem, zda měl nový terminál podporu z řad veřejnosti. Vyloučily by se pak vlivy politické zaslepenosti aktérů, kteří o terminál usilovali. Jak to ostatně popisují autoři Rodríguez-Pose et al. v práci *Institutions and the Thirst for 'Prestige' Transport Infrastructure* (2018), zmiňující zájem z řad politiků o velkolepou infrastrukturu, která má sloužit lidem, avšak její potenciál je mnohem nižší, než si vůbec političtí aktéři připouští. Pátrání po sociální většině by ale bylo velmi náročné a pro bakalářskou práci takřka nemožné zajistit, pokud bychom očekávali validní data. Vyžadovalo by to ideálně široké kvantitativní dotazníkové šetření, nejlépe uspořádat referendum. Jelikož zmíněné referendum neproběhlo a nejsou k dispozici ani žádné relevantní průzkumy veřejného mínění, musíme se spokojit s formou, která zajišťuje sběr názorů lidí v mnohem širší míře, kterou jsou volby a výběr zástupců lidu, kteří v městském i krajském zastupitelstvu jednájí za své voliče a v jejich prospěch. Tím se však částečně stírá omezení faktoru politické „žízně“ po veřejných projektech. Cesta k novému terminálu trvala více jak pět let. Jak se k ní stavila jednotlivá zastupitelstva i rady samospráv?

První vážnější dokumentace a plány byly zadány v první polovině roku 2013, tedy roce, kdy bylo letiště v Pardubicích v maximech odbavených cestujících. I to mělo za následek optimistické vyhlídky politických aktérů. Co se týče zastupitelstva města Pardubice, budu zde hovořit o dvou volebních obdobích, tedy 2010–2014 a 2014–2018. Zastupitelstvo kraje, které bylo nejvíce zainteresované do projektového řízení bylo to, jenž zasedalo v letech 2012–2016, jelikož v roce 2016, kdy se konaly krajské volby, byla stavba nového terminálu již v plném proudu.

Ve volebních obdobích městského zastupitelstva Pardubic v letech 2010 až 2018, bylo voleno celkem 39 zastupitelů. V krajském zastupitelstvu v letech 2012 až 2016 zasedalo celkem 45 členů. Tito aktéři tvoří naše zástupce lidu a také ty, kteří jsou mediátory mezi veřejností a veřejnými zájmy regionu. Avšak musím uvést, že např. krajské volby roku 2012 měly volební účast pouhých 39,47 %, tedy zastupovaly pouze minoritní část obyvatelstva. Stejně tak tomu bylo v komunálních volbách při volbě zastupitelů Pardubic, kdy roku 2010 představovala volební účast 41,54 % a v roce 2014 jen 35,20 %

(ČSÚ, 2023). K tomuto navíc musíme počítat s hlasy, které volily kandidáty, jenž nebyli zvoleni, tudíž propadly. Přestože se tedy nejedná o dokonalé promítnutí společnosti do povolebního uspořádání vedení města a kraje, vypovídající hodnotu to dozajista má, jelikož, jak uvedu níže, výsledky hlasování k problematice civilní části letiště v Pardubicích, provází až pozoruhodná shoda napříč politickým spektrem.

Jako jedním z prvních milníků výstavby terminálu Jana Kašpara uvádím *68. schůzi Rady města Pardubic společně se schůzí Rady Pardubického kraje* ze dne 5. 6. 2013. Na tomto jednání se sešli, kromě obou rad, také členové představenstva a dozorčí rady EBA a.s. a zástupci ČSOB Advisory. Podle zápisu schůze byl v rozpravě nadnesen dotaz: „Jaký by byl vývoj společnosti z ekonomického hlediska v případě, že by k výstavbě nového terminálu nedošlo?“ Zástupce ČSOB Advisory tehdy odpověděl: „*Pardubické letiště by přišlo o možnost stát se záložním letišťem. Jednalo by se o syndrom nevyužité investice. Pokud k realizaci investice dojde, zcela jistě dojde i k nárůstu cestujících.*“ Dále se zde řešily formy úvěru a jeho ručení. Připadaly varianty ručení oběma akcionáři EBA a.s., tedy krajem i městem nebo ručení přímo majetkem společnosti EBA, čímž by se však navýšil úrok o cca 40 mil. Kč. Jednání došlo k závěru nutnosti zpracování detailní analýzy, která byla zadána společností KPMG ČR s.r.o. a zazněl i apel na urychlení dokončení posudku EIA (Posudek vlivu na životní prostředí), který byl směřován na MŽP ČR.

A skutečně se podařilo získat analýzu od KPMG do září stejného roku, posudek EIA byl pak vydán dne 15. 8. 2013. Ten označil projekt a záměr výstavby nové odbavovací haly jako „*přijatelný*“ pro životní prostředí i veřejné zdraví. Stavba neměla nijak ovlivnit klima ani ekosystémy blízkého okolí (MŽP, 2013).

Avšak analýza od společnosti KPMG, která byla prezentována oběma radám v listopadu stejného roku, je více než sporná. Díky zákonu o svobodném přístupu k informacím č. 106/1999 Sb., se podařilo dokument získat a provést na ní obsahovou analýzu pro mou práci. Podle regionálních médií, která o procesu přijímání projektu informovala, se měla právě tato analýza společnosti KPMG stát rozhodujícím dokumentem, díky němuž následně členové rad hlasovali kladně (iDNES.cz, 2013; Krajské listy, 2013).

Její celý název zní *Strategie rozvoje Letiště Pardubice – Zhodnocení výstavby nové odbavovací haly Jana Kašpara, přínosy provozu letiště*. Obsahuje 31 stran a vyobrazuje svá data v přehledných grafech a schématech. První část seznamuje s letišťem obecně, uvádí jeho historii i provoz. Dále popisuje konkurenční pozice v rámci ČR. Kupříkladu uvádí, že největší míra konkurence se objevuje ve vztahu k leteckým společnostem, které o Pardubice mají jevit zájem. V dnešní době je tomu spíše naopak a kraj letecké přepravce do Pardubic láká. Konkurenci, kterou představují jiná letiště, jako např. Praha, Brno, Ostrava, považuje analýza pouze za středně ovlivňující.

Dále dokument porovnává vliv nových odbavovacích hal, které byly otevřeny nejen na českých letištích, ale i jinde v Evropě, přičemž si analýza z neznámých důvodů vybrala např. Eindhoven, Brusel Charleroi, Katowice apod. Zde je nutné zmínit, že všechny tyto oblasti disponují hustou mírou zalidnění. Eindhoven je velmi dobře napojen vlakem na Amsterdam, proto tomuto velkému letišti může poskytovat zálohu. Brusel Charleroi je v blízkosti belgické metropole a tvoří tak druhé letiště po hlavním Zaventemu. Katowice představují vzdušný přístav po početné polské regiony Horního Slezska. V Polsku je navíc rozvinuta také vnitrostátní letecká doprava, z důvodu větší rozlohy státu, proto je zde udržována klíčová linka Katowice – Varšava. I proto mi v analýze chybí opodstatnění výběru zmíněných letišť, na nichž byla data porovnávána.

Další část studie ukazuje predikci vývoje počtu cestujících na LKPD v situacích s novým terminálem, i bez něj. V případě, pokud by nový terminál nebyl vybudován, ustálila by se hodnota odbavených cestujících na přesném počtu 163 553. Studie ukazuje, že toto číslo by již bylo neměnné, jelikož se dosáhlo stropu, jež by byl atakován rok, co rok. Naopak graf vývoje poptávky, v případě nové odbavovací haly, naznačuje stálý růst, který je téměř neměnný a již patnáct let po otevření nové haly má letiště odbavovat bezmála půl milionu cestujících ročně. Největší část z tohoto počtu mají představovat linky mimosezónní, což by znamenalo nalákání velkého počtu dopravců provozujících pravidelné linky. Analýza tedy počítala s menším počtem charterových letů a napojením Pardubic na síťové letiště, které by umožnilo dopravit cestující do desítek destinací pouze s jedním přestupem. To by nevyužívali pouze občané a turisté pardubického regionu, ale také obchodní cestující. V této části je z grafů naprosto zřejmé, že společnost KPMG při zpracování dat nebrala v potaz faktory, které letectví ovlivňují. Křehkost této dopravy k vnějším vlivům, jako jsou ekonomické krize, měnící se ceny paliv apod., je patrná, což si analýza mohla ověřit z minulých let, zvláště u krize po roce 2008. Místo toho vyobrazovala nepřestávající a velmi silný růst.

V další části je vyhotovena SWOT analýza, která jasně hovoří pro schválení projektu, přičemž poukazuje na rozvoj ostatních letišť v ČR, které by mohly Pardubicím vzít status „páteřního“ letiště. Mezi přínosy staví dopravně-geografickou polohu Pardubic, zkušený a kvalitní management letiště (přičemž analýza již nehodnotí jeho kvality detailněji) a poptávku ruské klientely, která opět značí orientaci letiště na jednu skupinu cestujících, což se, jak jsem již uvedl v předchozí kapitole, letišti nevyplatilo, a z roku na rok prakticky přišlo o většinu svých příjmu. Naopak mezi nedostatky uvádí práce omezenou kapacitu starého terminálu, nesplňování požadovaných bezpečnostních norem apod.

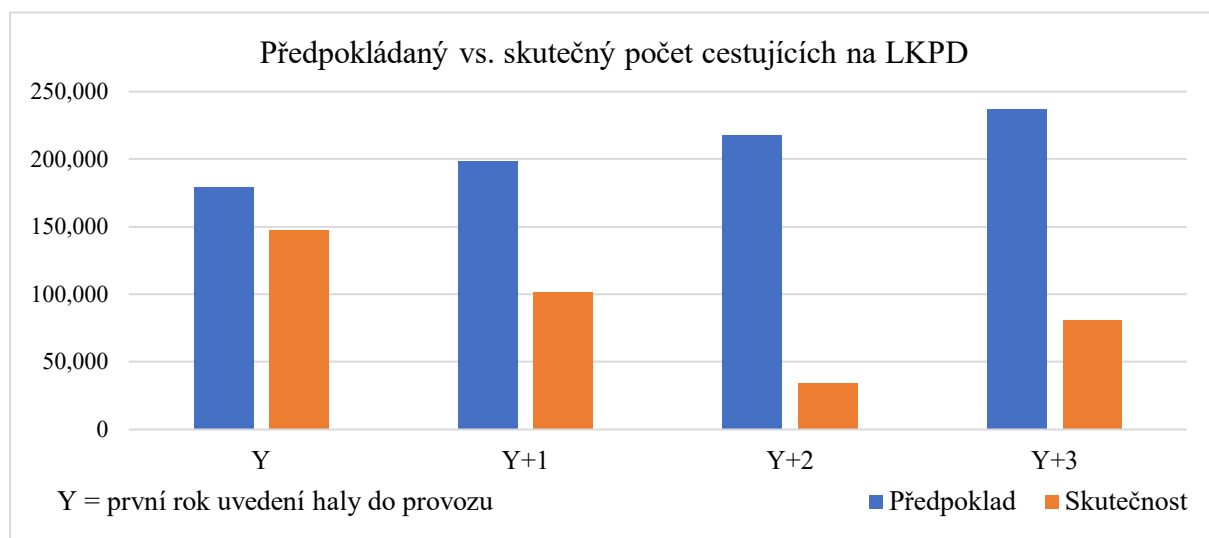
Následující kapitoly dokumentu hodnotí vliv nové haly na kvalitu odbavení cestujících, návazné funkce letiště a služby v jeho okolí i regionu, provozní finanční model i investiční náročnost. Studie uvádí celkovou cenu projektu 250 mil. korun, přičemž pozemní objekty odhaduje na 190 mil. Kč a infrastrukturu, tzn. komunikace a zpevněné plochy, kanalizace, plynovod apod., naceňuje na 60 mil. Kč. Poslední kapitola je věnována přínosům letiště pro město Pardubice, Pardubický kraj i celou ČR. Pro představu analýza uvádí, že v letech 2015–2024 má z dividend společnosti EBA putovat 58,95 mil.

korun Pardubickému kraji a dokonce 111,94 mil. Kč pro město Pardubice, tedy v případě, že bude nový terminál vystavěn. Celkově pak za toto devítileté období má letiště veřejným rozpočtům přinést 651,9 milionů korun. To je z dnešního pohledu poměrně zcestný údaj, pokud přihlédneme ke ztrátám, které EBA ve skutečnosti generuje, viz předchozí kapitola.

Analýza samotná zmiňuje i následující: „Koncept výstavby budoucí odbavovací haly je podporován představiteli přilehlých obcí i veřejností.“ Avšak neuvádí, jak názor veřejnosti zjišťovala a o co toto tvrzení opírá. Takovýchto sporných argumentů je v analýze více.

Všechny výdělky jsou samozřejmě odvislé od výkonů pasažérské letecké dopravy a počtů odbavených cestujících. Abych zde názorně ukázal optimistickou předpověď analýzy KPMG, v následujícím grafu uvádím předpokládané a reálné počty odbavených cestujících, spolu s předpokládaným a skutečným ziskem společnosti před zdaněním. Ačkoliv byla analýza zpracována pro uvedení terminálu do provozu již v roce 2015, ve skutečnosti byl terminál zprovozněn až v lednu roku 2018. Proto je v grafu místo konkrétních let uvedena pouze doba od otevření haly. Díky tomu můžu jednotlivé roky srovnávat, ba dokonce data analýzy posunutá o tři roky vpřed by měla být o něco vyšší tak, jak analýza předpokládá míru inflace, což by rozdíl ještě zvětšilo (v případě grafu č.4). Tento faktor však v grafu pro přesnější data nezahrnuji, jelikož nevím, jaký koeficient pro inflaci KPMG použilo. Hodnoty bych tak mohl nechtěně zkreslit.

Graf 3: Porovnání předpokládaného a skutečného počtu odbavených cestujících s novým terminálem.



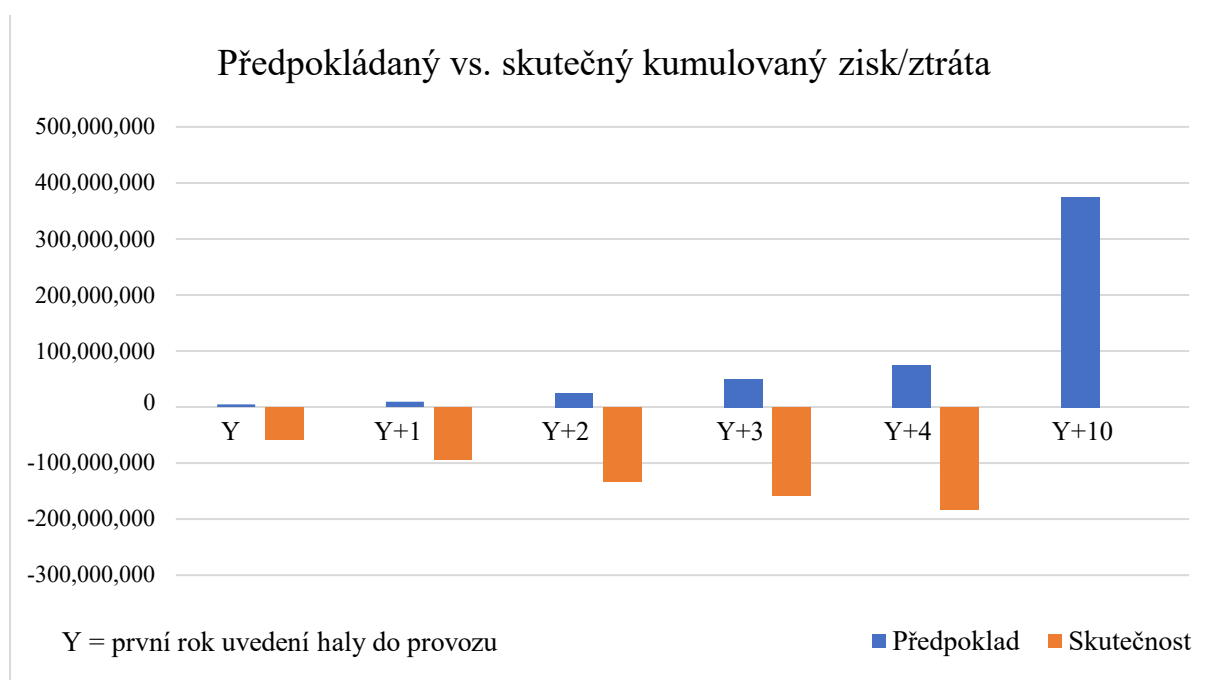
(Zdroj: KPMG ČR, 2013; Výroční zprávy EBA 2018-2021, vlastní zpracování)

Na grafu jsou zobrazeny čtyři po sobě jdoucí roky od otevření terminálu Jana Kašpara. Zatímco modré sloupce, tedy data analýzy KPMG zobrazují výpočet vývoje cestujících, oranžové sloupce představují skutečné hodnoty, kterých letiště dosahovalo. Opět nutno zmínit, že oranžové sloupce let Y+2 a Y+3, jsou roky 2020 a 2021, tedy období pandemie covidu, které postihlo letectví velmi výrazně. Nicméně roky Y a Y+1, v oranžových sloupcích představují 2018 a 2019, kdy bylo letectví naprosto

bez omezení, a přesto jsou reálná čísla o mnoho nižší. Letiště to částečně vysvětluje omezením provozu na dva podzimní měsíce v roce 2018, z důvodu oprav vzletové a přistávací dráhy. Vliv mělo mít i omezení provozu dopravce Smartwings, který využíval stroje Boeing 737 MAX, jež byly v těchto letech trvale uzemněny po dvou fatálních nehodách (Aktuálně.cz, 2019). Pokud se však podíváme na omezení provozu Letiště Ostrava, které řešilo s Boeingy 737 MAX stejný problém, dokázalo situaci zvládnout s poklesem provozu pouze v jednotkách procent (90° ČT24, 2019).

Analýza k predikovanému vývoji uvedla i graf předpokládaného průměrného počtu cestujících na jedno odlétající letadlo. Tento ukazatel je přitom zcela nemožné předpovědět. Zjistě lze předpokládat, že se počty cestujících budou zvyšovat, avšak nelze předpovídat obsazenost letadel, ani jejich kapacitu, jelikož na typ letounů, které do Pardubic budou létat a na míru atraktivitu destinace, nemá odletová hala ani v nejmenším vliv. To závisí čistě na poptávce, která se v Pardubicích objeví a na leteckých společnostech, které mají zájem o využívání zdejšího letiště. Ty pak rozhodují, jak často a s jakými typy letounů zde budou přistávat. Obchodní modely leteckých společností se velmi liší, jelikož některé podporují vysokou frekvenci letů s menšími letouny, jiné zase méně rotací s kapacitnějšími letadly.

Graf 4: Porovnání předpokládaného a skutečného kumulovaného zisku společnosti EBA po otevření nové odbavovací haly.



(Zdroj: KPMG ČR, 2013; Výroční zprávy EBA 2018-2021; iDNES, 2023)

Analýza uvedla také konkrétní predikovaná čísla vývoje hospodaření EBA. Graf č. 4 vyobrazuje hodnoty kumulovaného zisku, který zveřejnilo KPMG (modré sloupce) a skutečné hodnoty kumulovaného výsledku hospodaření společnosti EBA v prvních pěti letech provozu terminálu, tedy

2018 až 2022 (oranžové). Trend je zde poměrně jasný, jelikož se hodnoty čím dál více rozcházejí. V nejlepším roce pro letectví Y+1, kterým byl 2019, kumulovaný zisk a skutečný výsledek hospodaření EBA spolu se ztrátou z minulých let tvoří rozdíl téměř přesně 100 milionů korun. A opět díky pandemii a následnému omezení provozu je tento rozdíl v roce 2022 již přes 258 milionů. KPMG samozřejmě nemohla předurčit pandemii, která zasáhla, avšak nebrala v potaz žádné ovlivňující faktory, které mohly do vývoje z vnějšku zasáhnout a čísla představují maxima, která skutečnému vývoji ani z daleka neodpovídají, opět viditelné na „zdravých“ letech 2018 až 2019 (Y a Y+1).

Pro porovnání jsem do grafu také zanesl předpokládanou hodnotu kumulovaného zisku po deseti letech provozu nové odbavovací haly. Ten má dle poradenské společnosti dosáhnout 380 mil. korun. Po patnácti letech provozu dokonce přes 800 milionů korun. To jsou čísla skutečně vysoká a opět evokují otázku, jak KPMG analýzu zpracovávalo, případně z jakých zdrojů čerpalo. Doposud se může zdát, že analýza byla zpracována za účelem podpoření terminálu, jelikož v celém dokumentu není více rozveden žádný argument, který by stál proti projektu.

Nedlouho po vydání studie se 14. 11. 2013 na 23. jednání Rady Pardubického kraje projednával bod výstavby nové odbavovací haly. A právě na základě žádaného dokumentu společnosti KPMG se rada rozhodla tuto stavbu podpořit a také předložit předběžný návrh způsobu financování, kterým měl být směnečný program s ručením akcionářů (města a kraje) dle výše jejich akciových podílů. V zápise přímo stojí: *„(Rada) ukládá předložit předběžný návrh na způsob financování výstavby nového terminálu Letiště Pardubice (...) vyplývající ze studie Strategie rozvoje Letiště Pardubice zpracované společností KPMG Česká republika, s.r.o. ze září roku 2013, dle přílohy č. 1 zprávy.“* To dokazuje důležitost sporné studie pro schvalování projektu. Hlasování poté dopadlo následovně: pro – 7, proti – 0, zdržel se – 0. Většina v Radě Pardubického kraje byla tedy zajištěna (Zápis z 23. schůze RPK).

Rada města Pardubice doporučila přijmout zastupitelstvu města směnečný program dne 3. 12. 2013. Pro hlasovalo 8 radních, 1 nehlasoval. Poté se schvalováním zabývala zastupitelstva (Zápis ze 79. schůze RmP).

Zastupitelstvo Pardubického kraje o tomto bodě jednalo 19. 6. 2014. Tehdy přijalo způsob financování a schválilo ručitelský závazek u úvěru do výše 250 milionů korun. Pro hlasovalo 37 zastupitelů z přítomných 38 (Zápis z 10. schůze ZPK).

Zastupitelstvo města Pardubice schválilo ručitelský závazek dle rozsahu akciového podílu dne 24. 6. 2014 v poměru hlasů pro – 24, proti – 0. Tehdy se zdržel jeden zastupitel a nehlasovalo 14 členů (Zápis ze 36. schůze ZmP).

To byl poslední krok pro zahájení poptávkového řízení společnosti EBA a následné získání finančních zdrojů pro započítání stavby. Dle hlasování rad i zastupitelstev je jasně patrné, že podpora v řadách politiků byla značná. V hlasováních se neobjevil ani jednou hlas proti, někteří zastupitelé či radní pouze nehlasovali. Legitimita projektu byla, co se týče většiny, podpořena. Nutno zmínit, že však

i za podmínek, které nastavila např. kontroverzní studie společnosti KPMG ČR. Tu brali politici prokazatelně jako zdroj pro podpoření stavby nového terminálu. Tento fakt se již váže k následujícím dvěma prvkům legitimacy.

5.4.2 Moralita

Moralita či morálka, se kterou přijímání projektu souvisí, vychází z etických a morálních principů naší společnosti, norem, svědomí aktérů apod. Zaručuje dodržení pravidel a úroveň argumentace, o kterou se přípravy opírají. V případě mé práce se zaměřím na moralitu ze dvou úhlů pohledu. Nejprve na procesní stránku, tedy na způsob, jakým byla příprava projektu vedena, alespoň z dokumentů mi dostupných. A za druhé na stránku účelnosti nové odbavovací haly. To znamená přesvědčení aktérů, jejich názory na přínos regionu a službě všem občanům města i kraje.

V tomto případě nebylo úplně lehké nahlédnout na procesní moralitu hodnotit, jelikož mi nebylo umožněno nahlédnout např. do samotné projektové dokumentace. Tu mi společnost EBA a.s. odmítla poskytnout, jelikož dle §11 odst. 2 písm. c) zákona č. 106/1999 Sb. Zákona o svobodném přístupu k informacím, by se mohla projektová dokumentace považovat za autorské dílo, a proto se společnost EBA, s odvoláním na autorský zákon, rozhodla mou žádost zamítnout. Odůvodnila to potom především ochranou práv třetích osob, tj. autora. Nicméně pro mou analýzu mi, alespoň ze strany kraje, bylo vyhověno poskytnutím oponentního posudku. *Odborný názor na zadávací dokumentaci*, který byl zpracován Fakultou architektury Vysokého učení technického v Brně roku 2016, mi však přinesl více informací, než jsem předpokládal. Ačkoliv se z prvního pohledu jedná o pouhou argumentaci v architektonické problematice a technických detailech stavby, po analýze celé zprávy musím zmínit, že se jedná o nejvíce kritický dokument, který jsem měl k této práci k dispozici. Oponent totiž nereagoval pouze na detaily zkoumané dokumentace, ale vyjádřil názor na projekt jako celek.

Celý dokument vypadá následovně: původním textem je samotné posouzení oponentem, dále je zde zanesena reakce a připomínky projektanta k oponentnímu vyjádření a jako poslední je připojen komentář posuzovatele na připomínky projektanta. Naskytuje se nám zde proto sbírka reakcí projektanta na akademického odborníka, který byl pro oponenturu vybrán.

Myslím, že v mé práci není místo na zmínění konkrétních chyb, které oponent v dokumentaci našel, ostatně to ani tato práce nemá za úkol. Nicméně zde musím citovat některé výroky, které oba architekti v tomto dokumentu píší. S postupující oponentní prací se totiž zdá, že projektant je čím dál více nespokojen s prací a možná přílišnou kritičností oponenta. Často zmiňuje neodbornost oponentního architekta, přičemž oponent opětovně reaguje obhajobou své osoby za doprovodu upřesnění své kvalifikace, dlouholeté praxe a vypracovávání soudních posudků pro znalecký ústav FA VUT. Strhává se tak poměrně ostrý argumentační boj. V několika případech si aktéři dávají za pravdu, jindy ostře kontrují např. slovy: „*Tuto pasáž oceňujeme jako zjevný pokus o odlehčení atmosféry a pobavení všech*

zúčastněných.“, dále: *„Nejedná se o konkrétní oponentní názor projektanta ale pouze kritiku jiného názoru posuzovatele – nelze reagovat.“*, ostře reagují: *„...projektant konstatuje, že posuzovatel je diletant a nemá potřebné projekční zkušenosti.“* nebo vůbec nedocházejí k závěrům: *„Rozsouzení necháváme na čtenáři.“*

Avšak nutno dát za pravdu oponentnímu architektovi, který naráží na některé skutečnosti. Těmi je například výstavba druhého nadzemního podlaží či plánovaná kapacita letiště. V posuzované projektové dokumentaci projektant připravuje halu na výstavbu druhého podlaží, které se však nemá dokončit v rámci této stavby s tím, že 2. NP bude vystavěno později. Přitom není schopen určit, kdy přesněji k tomu má dojít. Pouze pro zajímavost, ani v současném roce 2023 není 2. patro terminálu dostavěno. Na počátku roku 2023 se pouze oznámil záměr nadzemní patro v rámci strategie rozvoje EBA (iDNES, 2023). Oponent ve zprávě píše, že z jeho pohledu je patro zbytečné, nenavyšuje dostatečně kapacitu terminálu a stavbu pouze prodražuje. Uvádí, že nepotřebné patro terminálu má v budoucnu stát dalších minimálně 70 milionů korun.

Dále oponentní posudek zjišťuje nižší kapacitní nároky, než bylo původně zmiňováno. Terminál pak označuje za „plošně předimenzovaný koncept“ a uvádí, že přepočtem kapacitních požadavků na užitý potenciál terminálu, by se stavba zlevnila o téměř 90 mil. korun. Uvádí také, že provozní náklady by se snížily o celých 30 % procent. Na to projektant pouze reaguje slovy: *„Posuzovatel střílí od boku. Svá "atraktivní čísla" nemá zdokladovaná. Vyjadřovat se k provozním nákladům je odvážné.“*, přičemž nijak více svá původní čísla nepodkládá.

Ještě zajímavější je potom fakt, kdy projektant uvádí, že maximální roční počet přepravených cestujících nového terminálu, je maximálně 250 tis. Pokud to však porovnáme se zmiňovanou analýzou společnosti KPMG, ta uvádí, že tuto hodnotu má terminál překonat již čtyři roky po uvedení do provozu a po patnácti letech fungování má terminál odbavovat ročně dokonce přes 483 tis. cestujících (KPMG ČR, 2013). Z toho může vyčíst, že analýza, jež byla zpracována pro obhajobu projektu, nebyla správná nejen v porovnání se skutečným vývojem, ale ani s projektovou dokumentací, která kapacitu haly plánovala výrazně níže, téměř na polovičních hodnotách.

V závěru posudku se projektant ohrazuje a znovu zmiňuje neodbornost oponentního architekta a apeluje na nevhodné vybírání odborníků. Na to samotný oponent reaguje slovy: *„Text závěrečného odstavce chápeme a vnímáme jako jasně čitelnou snahu odvádět pozornost od popsanych problémů návrhu stavby jiným směrem, nejlépe atakem na důvěryhodnost a kompetentnost posuzovatele a oponenta. Je to praxe v dnešní době – bohužel – poměrně častá a vypovídá o době, stavu společnosti a také o tom, kdo se k této taktice obrací. (...) Následné fáze realizace mohou naopak odhalit skutečný stav věcí, ovšem za cenu neúměrného navyšování finančních prostředků, které musí sanovat problémy a nedostatky původní projektové dokumentace.“* Tímto oponent vcelku významně znehodnotil legitimitu projektové dokumentace a aktérů samotných, kteří se přípravné fáze účastnili. To podporují i zmíněné

kapacitní a finanční nesrovnalosti. Přestože mohlo skutečně místy jít o neznalost problematiky oponentního architekta, na rozsouzení nemám dostatečné odborné znalosti, i tak je procesní moralita přípravy projektu sporná.

Co se týče morálky aktérů, jejich přesvědčení a zmiňování účelu stavby, odpověď je jednoduchá. Na toto téma jsem již hovořil výše. Bezproblémové přijímání návrhů a hlasování v zastupitelstvech i radách, podporuje tvrzení, že pro rozvoj společnosti EBA nepanují žádné spory mezi politickými zástupci samospráv. Často se tito aktéři odvolávají na přínosy letiště regionu. O tom ostatně hovořila i samotná analýza KPMG, která zmiňuje šest oblastí benefitů. Mezi nejdůležitější patří hospodářské přínosy, jež mají zvýšit konkurenceschopnost regionu a zajistit rozvoj investic zahraničních společností. To má mít dopad na zaměstnanost v regionu a posílení města jako dopravního uzlu. V rámci podnikatelských přínosů analýza uvádí přímo: „*Růst tržních hodnot firem v regionu, díky sídlu firmy v blízkosti moderního a respektovaného letiště.*“ To, zda se tvrzení naplnilo, nemůže má bakalářská práce plně posoudit, avšak dle zmíněných výkonů letiště je jasné, že slova „moderní“ a „respektované“, jsou vcelku ambiciózní. Dále jsou zde uvedeny přínosy pro veřejné rozpočty, což opět dle reálných čísel je spíše přítěží. Avšak marketingové přínosy a přínosy sociální, mohou mít skutečný vliv na občany kraje, jelikož se zlepšila, alespoň mírně, dostupnost do vybraných destinací, zvláště pak na charterových letech vybraných cestovních kanceláří. To, zda byl naplněn incomingový turismus nemohu soudit, jelikož nemám k dispozici data o národnostním složení cestujících na palubách letadel přistávajících na LKPD. Ovšem je možné, že se trend jednotlivých oblastí přínosů ještě změní do budoucna, zvláště pokud se obnoví některé trhy, především ty, které byly zasaženy pandemií či ty, kde je provoz z bezpečnostních a politických důvodů omezen (Ukrajina, Rusko).

To, že se přesvědčení politických aktérů shoduje se společností KPMG ČR, dokládají i mnohé mediální výstupy. Mezi hlavní argumenty patří např. poloha Pardubic a blízko položená Praha, tudíž potenciál záložního letiště pro Prahu. Tak se nechala slyšet např. bývalá ředitelka společnosti EBA Hana Šmejkalová (iRozhlas.cz, 2016). Z dnešního pohledu je však otázka, zda Praha má vůbec potřebu náhradního letiště, jelikož se velikostí řadí spíše do střední kategorie letišť. Ředitelka společnosti uvedla, že díky blízkosti Pardubic a hlavního města, předpokládá potenciální využití Pardubic občany Prahy (90' ČT24, 2019). Tehdejší náměstek primátora Jan Řehounek uvedl, že klíčová je business klientela, která využije potenciálu místních firem, přičemž je opět důležitá blízkost Prahy, která může být také cílem jejich cest (deník.cz, 2015). Podle těchto zdrojů má samozřejmě také těžit místní obyvatelstvo „dostupnější“ dovolenou, aniž by museli využívat vzdálenější letiště. Opět vidíme, že se zde opakují potenciální přínosy ze zmíněné analýzy KPMG.

Ovšem ještě jeden zásadní argument zde stál pro výstavbu nového terminálu. Společností EBA poskytnutý dokument *Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky*, uvádí, že původní terminál letišti nedostačuje nejen kapacitně, ale také bezpečnostně a dle stanovených norem pro fungování veřejného civilního letiště s fungujícím prostorem SRA a provozem, který kombinuje lety v rámci Schengenského

prostoru i mimo něj. To naráželo především na absenci dvou oddělených odletových bran, přičemž musí být jedna vybavena pasovou kontrolou a druhá nikoliv. Letiště v Pardubicích tak nebylo vůbec schopné odbavovat dva letouny zároveň, které své cíle nacházely vně i uvnitř Schengenu. Zmiňovaný dokument mimo jiné hovoří o nutnosti nastavení nového komfortu pro cestující a rozšíření zákaznických služeb. Nastiňuje také potenciální možnosti dalšího rozvoje, kdy by k novému terminálu mohla přibýt další letištní infrastruktura, jako jsou hangáry a CARGO terminál (Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky – EBA, 2015).

Mohlo by se zdát, že v letech vyjednávání nového terminálu panovala obecná shoda na jeho výstavbě. Z morálního hlediska aktérů šlo o všeobecně prospěšnou infrastrukturu regionu. Dle analýz mělo jít o profitabilní projekt. V letech 2012 a 2013 jevíly letecké společnosti zájem a počet cestujících rostl. Z tohoto hlediska je tedy také morální hledisko a přesvědčení aktérů podpořeno. Zlom však přišel až po dokončení terminálu a „vystřízlivění“ některých politiků, kdy začalo být patrné, jaké ztráty bude terminál skutečně generovat.

Proto se již 11. 4. 2019 nechal slyšet hejtman Pardubického kraje – Martin Netolický. Nutno dodat, že to bylo ještě před nástupem pandemie a enormním zhoršením výsledků hospodaření. Pan Netolický tehdy vydal na webových stránkách kraje oficiální prohlášení, které situaci nového terminálu označovalo jako „katastrofu“ (Pardubický kraj, 2019). Ve zprávě naznačuje, že letiště může v blízké době klesnout na „úplné dno“. Zmiňuje, že jednání o výstavbě terminálu provázely citové nátlaky a nedostatečná příprava strategického rozvoje. Píše přímo toto: *„Namísto toho, aby se podařilo vést pragmatickou diskusi a podpořit investici v hodnotě 300 milionů korun potřebnou strategií, došlo spíše k politickým útokům a osočování, že chci bránit pardubickému letišti v rozvoji a dokonale vykreslené růžové budoucnosti. Opak se však stává pravdou.“* Uvádí, že jedinou možností pro přežití civilní části pardubického letiště je spolupráce s Letištěm Václava Havla, přičemž uvádí již naplánovanou schůzku s vedením pražského letiště a doufá v zájem pražské strany o jednání. Z dnešního pohledu se nejspíše žádná větší dohoda nepodařilo vyjednat, jelikož výraznější spolupráce nebyla zaznamenána. Pan hejtman svou zprávu končí slovy: *„Mrzí mne, že nastává scénář, na který jsem upozorňoval, tedy že hrozí krásný nový terminál bez cestujících. Je to něco podobného jako dálnice bez aut, škola bez žáků nebo nemocnice bez pacientů.“* V téže zprávě se navíc objevuje názor bývalého generálního ředitele Letiště Praha, pana Václava Řehoře. Ten měl údajně podpořit obavy hejtmána Netolického, když označil situaci budoucího civilního provozu v Pardubicích za problematickou, přičemž doporučil letišti věnovat se jiným druhům letectví, především pak soukromým letům nebo přepravě leteckého nákladu. Hejtman uvádí, že nešlo o výrok z důvodu konkurenčního soupeření a strachu z úbytku cestujících v Praze, ale pouze o názor odborníka. (Pardubický kraj, 2019). Tím skutečně ředitel největšího letiště u nás tehdy byl, jelikož Řehoř v té době vedl úspěšně Letiště Praha již přes pět let a v roce 2019 s ním dosáhl čistého zisku přes 3 miliardy korun (Výroční zpráva LP 2019).

Tuto zprávu potvrzuje i rozhovor, který hejtman Netolický podával ve stejném roce 2019. V tom komentoval stav nejen Pardubic, ale i jiných českých letišť: „*Za úspěšné nemohu považovat ani jedno z regionálních letišť, protože bez prostředků veřejného sektoru se neobejdou. Nemyslím si, že bychom byli kritičtí, jsme realisté. Byli jsme jimi před výstavbou terminálu, zůstali jsme po výstavbě. Terminál stojí a nastala situace, na kterou jsem upozorňoval.*“ Dodává, že kraj je tím, kdo kritické zrcadlo nastavuje a problém vzniká na úrovni města a managementu společnosti EBA. Dále zmiňuje jednání s různými aktéry z oblasti letecké dopravy, což značí hejtmanův vhlad do problematiky a minimálně základní znalost jejího fungování. „*Před čtyřmi lety jsem hovořil s představiteli tehdejšího Českého aeroholdingu, následně Letiště Praha, hovořil jsem s řadou kolegů, s managementem mnoha letišť u nás i v zahraničí. Udělal jsem si obrázek o fungování letecké dopravy a upozorňoval na to, že to nebude jednoduché.*“, uvádí Netolický, což opět potvrzuje zprávu vydanou krajem. Ovšem pro nás nejkřičovější je v rozhovoru výrok: „*Pokud jako příklad vezmu třeba Mošnov, rozhodně si nemyslím, že by mohl být řazený mezi úspěšná letiště. Byl jsem v debatě s tamním náměstkem pro dopravu a přitom se potkal podle mého zdravý selský rozum se zaslepenou vidinou nějakého úspěchu, který se nedostaví.*“ (Krajské noviny, 2019) Podezření na nesplnění legitimacy projektů, v rámci našich regionálních letišť (v tomto případě Ostravy), tak dal veřejně najevo i nejvyšší politický představitel v Pardubickém kraji. Překvapivý je fakt, že hejtman Netolický byl členem krajské rady i za doby, kdy byl projekt schvalován (Pardubický kraj, 2023). Tudiž stál již u prvotních jednáních o nové odbavovací hale. Jeho oponentní názor však nebyl výrazněji zaznamenán. Bohužel není ani ze zápisu 23. jednání a hlasování rady jmenovitě jasné, zda Netolický hlasoval pro či byl jedním ze dvou radních, kteří 14. 11. 2013 nehlasovali.

Jistě nešlo předpovídat, co nastane po dokončení terminálu Jana Kašpara a ochránit se před všemi negativními vlivy, které přišly a silně ovlivnily výsledek hospodaření EBA. Ale z předešlé zprávy je dosti patrné, že docházelo k zákulisním sporům a nejednoznačnosti ve vedení města a především kraje. Ne všichni aktéři byli zastánci, což z proběhlých hlasování není vůbec patrné. Nejen, že se vyslovovali proti rozvoji LKPD, ale byli dokonce atakováni svými kolegy, jak uvádí hejtman ve svém vyjádření. To už však, bohužel, přišlo poměrně pozdě a situace zůstává stejná do dnešních dní. Nehledě na to, že hejtman sám zmínil absenci strategie letiště, což samo o sobě opět znehodnocuje procesní přípravu projektu.

Shrnu-li dimenzi morální legitimacy projektu, nemohu přehlédnout spory odborníků, kteří se k projektu vyjadřovali. Ať už se jedná o architekty a projektanty, kteří se v oponentuře nedokázali shodnout, tak zmínění aktéři na politické scéně. Především pak tvrzení hejtmana Pardubického kraje, který naznačuje tvrdou a nátlakovou podporu nového terminálu v řadách komunálních politiků. Z jeho rozhovoru je také patrné, že protiargumenty byly do rozhodovacího procesu zapojeny už během jeho schvalování a nepřicházely pouze ex-post. Ovšem z mediálních článků se o nich málo dočteme. Většina zpráv o sporech ve vedení samospráv vůbec nereportuje.

Po morální stránce jde jistě o čistou podporu regionu. Objevovaly se názory a argumenty pro rozvoj kraje. Na druhou stranu se chvílemi zdá, že jsou tyto dobré úmysly skryty pod „záclonou“ účelného a slepého prosazování politických cílů a odborné názory byly popírány. Díky tomu označuji morální faktor legitimacy projektu za přinejmenším diskutabilní.

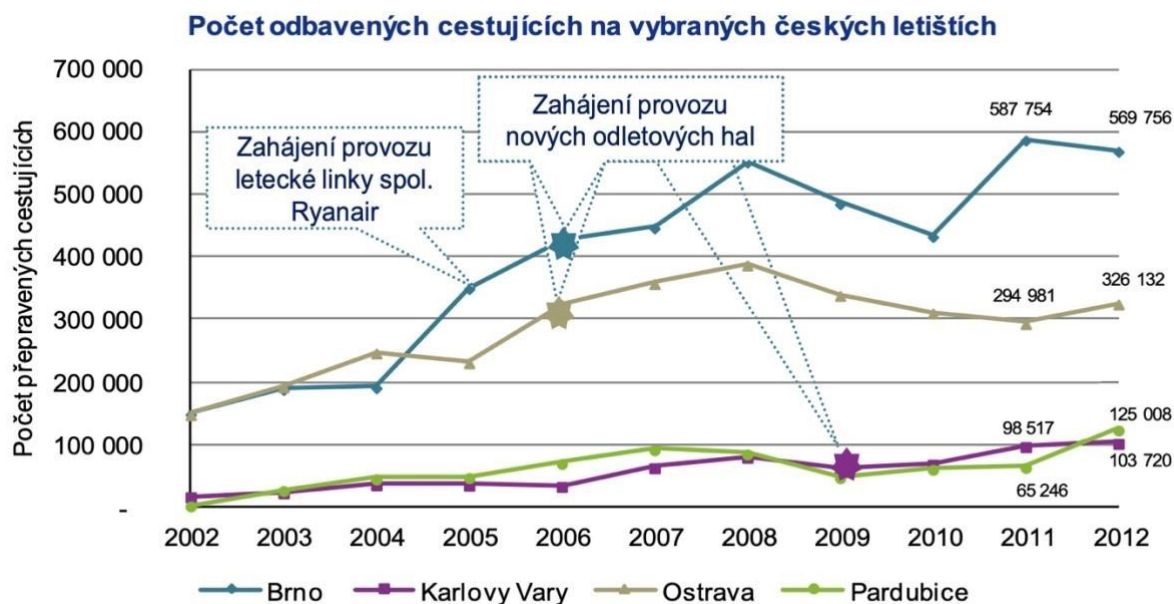
5.4.3 Důvěra

Dimenze důvěry je třetím a posledním pilířem, na kterém legitimita projektu stojí. V tomto případě se jedná o důvěru vzniklou na základě historické zkušenosti. Tím, jak vznikají podobné projekty, lze následně jejich úspěšnost a legitimitu hodnotit. To nám dává možnost předpovídat, jak projekt v našem případě může dopadnout, jestliže vzorek, který porovnáváme, má alespoň částečně podobné prvky a ovlivňují ho stejné faktory. Jelikož se však jedná o velmi specifickou dopravní infrastrukturu letišť, je celkem logické, že nebylo mnoho možností z čeho vycházet.

A jak to ve skutečnosti může vypadat? Práce *Ex-post evaluation of major infrastructure projects* od autorů Gerard de Jong et al. (2018) uvádí, že nejběžněji takové hodnocení probíhá na pozorování tří oblastí. Prvním z nich je *technické zaměření*. To vysvětluje, zda byly použity vhodné techniky výstavby, zda nedošlo k chybám při realizaci apod. Také hodnotí, zda byla všechna data projektové dokumentace odpovídající následné skutečnosti. Jako druhé je bráno *kritérium psychologické*, tedy názory aktérů podílejících se na přípravě a uskutečňování. To zahrnuje například i zda nebyli aktéři ovlivněni přílišnou pozitivní emocí a přeceňováním projektu, přičemž byl omezen jejich kritický pohled na cenu a rizikovost projektu. Jako třetí je zmíněn *politicko-ekonomický vliv*. Tento pohled má určit, zda nabytí uměle politicky zveličován potenciál projektu. Spolu s tím také fakt, jestli projekt nebyl podhodnocen, co se týče finální ceny. Tedy jaký vznikl rozdíl mezi plánovanou a konečnou cenou. Na základě těchto tří dimenzí mohli aktéři pardubického regionu hodnotit úspěšnost jiných českých regionálních letišť, která renovovala své odbavovací haly v minulosti. Pokud by všechna tři kritéria byla vyhodnocena bez chyb, získala by i naše důvěra pro další podobný projekt svou legitimitu.

Projekt terminálu Jana Kašpara se mohl inspirovat například v nových terminálech našich ostatních regionálních letišť – Ostravy, Brna a Karlových Varů. A přesně to také již zmiňovaná studie společnosti KPMG z roku 2013 udělala. Pro názornější ukázkou jsem se rozhodl přiložit graf, který byl v dokumentu použit.

Graf 5: Vývoj počtu cestujících na vybraných českých letištích před a po dostavbě nových odletových hal.



(Zdroj: KPMG ČR, 2013)

Studie vyobrazuje vývoj počtu odbavených cestujících na regionálních letištích s novou odbavovací halou. K tomu příkládá vývoj na letišti v Pardubicích. Pro názornější informaci jsou zde hvězdičkou vyznačeny roky, kdy byl nový terminál v jednotlivých případech zprovozněn. Dokument tento graf komentuje slovy: „Na základě reálné zkušenosti jiných letišť lze předpokládat, že efekt výstavby nové odbavovací haly se projeví nárůstem cestujících a zároveň umožní pardubickému letišti stát se konkurenceschopným ostatním páteřním letišťům v ČR v rozsahu a kvalitě služeb nabízených cestujícím.“ (KPMG, 2013) Zda skutečně došlo k nárůstu počtu cestujících, tak aby byla nová hala obhájena, jak uvádí KPMG, je postřehnutelné pouze u letiště v Brně. Přínejmenším je to ale důkazem, že alespoň základnější zhodnocení podobných projektů z minulosti proběhlo. Avšak další údaje, a především ty o dopadu na hospodaření letišť, zde už chybí. Všechna tato letiště jsou v dnešní době ve ztrátě, viz předchozí kapitola 4.2 *Nastínění problému*, přestože disponují novými odbavovacími halami. Proto je pohled analýzy KPMG neúplný. Navíc to, zda byl u ostatních letišť v rámci rešerše pro Pardubické letiště hodnocen i technický a psychologický vliv, se mi nepodařilo dohledat.

Důvěra se týká také svěřením samotné studie nového terminálu do rukou společnosti KPMG. Přestože se jedná o velkou auditorskou a poradenskou společnost patřící do tzv. Velké čtyřky, tedy mezi čtyři celosvětově největší auditorské firmy, historické zkušenosti přinesly také řadu podezření ve vztahu k těmto společnostem. Např. KPMG nechala v roce 2003 společnost Xerox zveřejňovat falšované finanční výsledky za účelem udržení hlavního klienta (iDNES.cz, 2003) nebo když EU dala v roce 2011 částečnou vinu těmto společnostem za kolapsy finančních ústavů, když auditorské firmy včas neupozornily na špatnou kondici bank (euro.cz, 2012). Ve stejném roce byl vydán pracovní dokument útvaru Komise EU *Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zvláštních požadavcích týkajících*

se povinného auditu subjektů veřejného zájmu. Tento text měl upravovat správné nastavení auditů, tak aby byla obnovena důvěra trhu. To se přímo a jmenovitě dotýkalo Velké čtyřky (EUR-lex, SEK(2011) 1384 v konečném znění). O problematice skandálů KPMG také pojednává několik odborných textů, např. práce autorů Friedrich Ch. & Quick R. *Do non-audit service failures impair auditor reputation? An analysis of KPMG advisory service scandals in Germany (2022)* nebo *Does Auditor Reputation Matter? The Case of KPMG Germany and ComROAD AG* od autorů Weber J. et al. (2008). To dokládá povědomí o ne vždy ideální službě společností Velké čtyřky, ačkoliv by se mohlo zdát, že jména těchto společností zaručují kvalitní a přesné výstupy.

Důvěra se dá hodnotit také na základě úspěšnosti samospráv ve vedení předchozích veřejných projektů. Jelikož není ve specifickém prostředí letecké infrastruktury hodnocení na základě minulých staveb tak jednoduché, cestou důvěry v řízení veřejných projektů ze strany města a kraje by mohlo být ohlédnutí se za předešlými infrastrukturními stavbami, které se v pardubickém regionu realizovaly. Předlohou může být Strategický plán 2007–2014 zveřejněný na stránkách města Pardubice. Ten v oblasti dopravy na prvním místě uvádí rozvoj letiště Pardubice. Dále vybudovat říční přístav za možnosti splavit Labe až do Pardubic a jeho napojení na logistické centrum. Ačkoliv to bylo medializováno poprvé již v roce 2012 (deník.cz, 2012), projekt zatím není aktuální. Mezi další plány patřil jihovýchodní obchvat města pro odklonění dopravy z centra Pardubic. Ten teprve v roce 2023 získal stavební povolení (ČRo Pardubice, 2023). Další projekty jsou spíše dílčí a patří mezi ně zkapacitnění existujících komunikací, rozvoj parkovacích míst, ekologizace MHD apod. Z tohoto úhlu pohledu se tedy zdá, že realizace nového terminálu letiště byla poměrně úspěšná, jelikož jako jedna z mála byla uskutečněna. Za zmínku však stojí severovýchodní obchvat Pardubic, který byl v akčním plánu let 2007–2014 taktéž zmíněn, avšak v provozu zatím také není. Krajský úřad roku 2022 zrušil rozhodnutí o prodloužení stavebního povolení, jelikož se v rozhodnutí magistrátu vyskytly technické chyby týkající se např. nedostatečností protihlukových stěn nebo špatně řešenými sjezdy. Krajský úřad jej tak magistrátu vrátil k dalšímu projednání, čímž se zajistilo další zdržení (iDNES.cz, 2022). Zdá se tedy, že nedostatky v projektovém řízení se netýkají pouze terminálu letiště.

Důvěru politiků Letiště Pardubice naplňuje i přes aktuální neuspokojivou situaci. Dokonce plánují další výstavbu, jelikož věří, že čas letiště může teprve nastat. Stále hledají nové možnosti rozvoje. Nejbližší se zdá být dostavba zmíněného prvního nadzemního patra terminálu. To má umožnit zvýšit komfort cestujících a opět o něco navýšit kapacitu terminálu, který je pro současný provoz více než dostačující. V patře se má nacházet restaurační zařízení a již třetí odletová brána pro dalších 155 cestujících. Nadzemní podlaží má vyjít na 80 milionů korun (Zdopravy.cz, 2023). Tento krok již dříve kritizoval sám hejtman Netolický (iDNES, 2023) a ke zbytečnému prodražení se vyjádřil i zmiňovaný architekt v oponentní zprávě, viz kapitola 5.4.2 *Moralita*. Stavba by měla být financována z prodeje zatím nespecifikovaných pozemků společnosti EBA (Město Pardubice, 2023), tedy lze potenciálně uvažovat i ty, které EBA získala v rámci loňského nepeněžitého vkladu od vlastníků.

Jak uvádí *Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky*, jenž bylo zpracováno pro zahájení výběru generálního dodavatele stavby pro samotný terminál Jana Kašpara, již v roce 2015 bylo plánováno rozšíření letiště o malý CARGO terminál a hangár pro letadla General Aviation. A skutečně se o tomto plánu mluví i v roce 2023, kdy společnost EBA začala hledat soukromého investora, který by zde postavil hangár pro údržbu letounů. Investice má dosahovat částky 500 milionů korun (Zdopravy.cz, 2023; Město Pardubice, 2023). Důvěra některých aktérů v pardubické letiště neustále přetrvává a rozvoj civilní části LKPD je stále aktuální. Střídmost a zdravé uznání menšího potenciálu letiště, než si někteří představují, zřejmě není na místě ani v době, kdy samosprávy posílají letišti k přežití miliony korun ročně. Avšak podle posledních jednání zastupitelstva Pardubického kraje je jasné, že regionální politici uznávají neschopnost užití pravidelných linek na LKPD. Proto byla budoucnost letiště projednávána na 14. řádném zasedání zastupitelstva kraje 18. dubna 2023, kde byl navržen strategický plán, jež má letišti zajistit ziskové hospodaření. Do něho se řadí zmíněný soukromý investor pro výstavbu hangáru a upřednostňování charterových letů do dovolenkových destinací, které mají být hlavním zdroje zisku společnosti EBA (Zápis ze 14. schůze ZPk).

Pro letiště mluví i současný náměstek hejtmána pro oblast dopravy Pardubického kraje Michal Kortyš. Ten na společném jednání Rady města Pardubice a Rady Pardubického kraje v únoru roku 2023 hovořil o nutnosti přípravy na opětovný příchod vyšších počtů cestujících. To podle jeho slov zahrnuje i nutné další investice do dopravní infrastruktury celé oblasti a její adekvátní dopravní napojení (Město Pardubice, 2023). Dle těchto výroků je zřejmé očekávání oživení poptávky na pardubickém regionálním letišti.

5.5 Hlavní zjištění

Analýza na základě přístupu k legitimitě stojící na třech pilířích – většině, morálce a důvěře (Witz et al., 2021), umožnila posoudit, zda byl projekt dostatečně legitimizován. Co se týče *většiny*, ta byla sice nesporně dokázána, avšak když jsme nahlédli více pod povrch, bylo zjištěno, že její získání bylo podpořeno studií poradenské firmy KPMG, která byla sporná, a to hlavně po porovnání se skutečnými čísly po zahájení provozu terminálu. Proto může být i samotná legitimita většiny, která pro terminál hlasovala, zpochybněna.

Moralita nám přinesla pohled do sporů ohledně projektové dokumentace, které gradovaly do té míry, že oponentní architekt vyjádřil podezření k důvěryhodnosti projektu a jeho finanční zátěži. Při čtení posudku bylo také poukázáno na to, že celkový projekt počítá s jinými čísly, než na která byla vytvořena analýza od poradenské společnosti KPMG. Ve druhé části morality jsem hodnotil důvody výstavby terminálu, jež byly pro rozvoj regionu rozhodující. Ty byly vesměs pozitivní a podobné. Figurovala také formálně sepsána v dokumentech provázejících přípravnou fázi stavby. Avšak po vydání prohlášení hejtmána Netolického, které naznačilo politické nátlaky během přijímání projektu, je

možné, že moralita rozhodovacího procesu byla ovlivněna. Spolu s tím hejtman znevážil proces přípravy, kdy označil terminál za infrastrukturní dílo bez potřebné strategie. To zpětně ovlivňuje projekt samotný i podporu většiny, která projekt prosazovala, jelikož nemusela být ve skutečnosti tak jednoznačná. Navíc se dle některých zmíněných teoretických koncepcí skutečně mohlo jednat o „žiznivost“ po prestižní dopravní infrastruktuře (např. podle práce Rodríguez-Pose et al., 2018), kdy politický zájem zamlžil vnímání protiargumentů, které se v rámci procesu objevily. Proto můžeme tušit, že po morální stránce legitimita podpořena nebyla.

Jako třetí jsem popisoval vliv *důvěry* na celkovou legitimitu. Jelikož zde bylo pohlíženo na projekty jiných odbavovacích hal pouze jako na nástroj pozitivní podpory analýzy KPMG, nenalezl jsem zde prvky, které by důvěru podkládaly. Rozsáhlejší rešerše předešlých staveb pro projekt odbavovací haly zde chybí, nebo mi alespoň nebyla poskytnuta. Důvěra v samotnou společnost KPMG může být taktéž zpochybněna několika argumenty. Stručný výčet jiných infrastrukturních projektů, které jsou v Pardubicích realizovány, nepotvrzuje bezchybné vedení veřejných projektů. K tomu se přidává neutuchající zájem o další rozvoj letiště a absence zhodnocení reálných výsledků provozu terminálu. Díky tomu je možné, že neobhájená důvěra v projekt terminálu Jana Kašpara může chybět i v budoucích plánech rozvoje na LKPD a problém se bude opakovat.

Z analýzy jsem získal výstupy, které sice potvrzují legitimitu ze strany většiny, avšak ta se váže na dimenzi neobhájené důvěry. Po stránce morality je legitimita taktéž částečně negativně ovlivněna. Tento fakt dostatečně poukazuje na mnohé chyby, které se v rámci realizace naskytly. Nový terminál, z pohledu tohoto výzkumu, neobhájil legitimitu jako celek. Ta proto zůstává přinejmenším diskutabilní.

Jsem si vědom, že více informací by bylo stále možné získat. V tomto případě by se dalo vytěžit mnohé z procesní stránky projektu nového terminálu na půdě politických arén. To nebylo možné detailněji provést v rámci mediální analýzy, ani z rozboru zápisů jednání zastupitelstev a rad, jelikož jen málokdy obsahují doslovné přepisy a jména aktérů. Jedinou možností, jak tato data získat, jsou kvalitativní rozhovory s aktéry. Věřím, že by mohly přinést více opory pro další výzkum a navázat na závěry této bakalářské práce.

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zajímal o téma regionálních letišť na území ČR. Nákladné projekty na nové odbavovací haly, rozvoj infrastruktury a udržování jejich životaschopnosti stojí kraje i města nemalé peníze. Mým cílem bylo zjistit, zda je obhajitelné konání aktérů, kteří prosazují stále trvajících rozvoj těchto letišť, a to především na případu Letiště Pardubice.

Uvedl jsem definici regionálních letišť, detailněji představil jejich problematiku a znaky, které je spojují. Snažil jsem se co nejobektivněji představit jejich skutečný stav, což z části obhajovalo důležitost tématu, jež jsem zvolil pro mou bakalářskou práci. Provedené nastínění problému bylo jedním z cílů práce. Mezi závěry patřilo zjištění, že na finanční hospodaření letišť má vliv vlastnická struktura a případná forma poskytované pomoci ze strany vlastníků. Obecně se prokázalo, že letiště v soukromých rukách jsou více schopná reagovat na trh a přizpůsobovat se aktuální situaci. Důležitým faktorem je také počet odbavených cestujících za jeden rok. Letiště, která odbavují méně než 700 tisíc cestujících, nemají možnost pokrýt svůj provoz ze svých prostředků a jsou odkázána na jiné formy financování (Pashkevich, Nõmmik & Antov, 2017). To umocňuje fakt, že regionální letiště jsou více využívána nízkonákladovými dopravci, kteří v rámci svého spořivého provozu letišť nepřinášejí takový zisk, jaký by byl potřeba (Červinka, 2019).

V rámci úvodu do případové studie jsem popsal aktuální stav Letiště Pardubice i jeho historický vývoj. V rámci rozboru výročních zpráv bylo možné zanést do grafu výsledky hospodaření společnosti EBA a.s., která civilní část pardubického letiště provozuje. Z nich vyšlo najevo, že letiště je dlouhodobě ve ztrátě a potřebuje pomoc ze strany města Pardubice či Pardubického kraje. Pravidelně tak samosprávy posílají letišti finanční příspěvky či nepeněžité vklady.

Analytická část byla založena na testování legitimacy projektu. Teoretické koncepty mi umožnily určit formu analýzy, již jsem vedl. Texty zaměřující se na podobné případy infrastrukturních projektů nejen u nás, ale i ve světě mi ukázaly prvky a znaky, na které se bylo potřeba zaměřit. Analýza autorů Witz et al. (2021) pak pomohla zformovat výzkumný design a celkovou koncepci výzkumu. Ten jsem vedl na základě tří dimenzí legitimacy veřejných projektů.

Detailnější zkoumání bylo provedeno na případové studii letiště v Pardubicích a jeho novém terminálu Jana Kašpara, který byl zprovozněn na přelomu let 2017 a 2018. Tento projekt mi poskytl možnost nahlédnout do přípravného řízení a přijímací fáze v politických arénách, přičemž jsem hodnotil právě tři dimenze legitimacy – *většinu, morálitu a důvěru*. Každý z těchto pilířů, na kterých legitimita stojí, vyžadoval jinou formu dat a různé přístupy jejich vyhodnocení. Někdy šlo o obsahovou analýzu získaných projektových dokumentů či zápisů z jednání rad a zastupitelstev. Jindy byla využita mediální analýza, která poskytovala spíše názory komunálních politiků a veřejné mínění skrze zpravodajské servery.

Samotná analytická část přinesla několik zjištění. Mezi ta hlavní řadím studii KPMG, která byla vytvořena za účelem zjištění potenciálu nové odbavovací haly a udávala možnosti financování. Při detailnějším zkoumání bylo objeveno, že studie své výstupy nedostatečně podkládá a hovoří o novém terminálu v nepřiměřeně kladných číslech. Po porovnání dat této studie a skutečných výkonů, které terminál po svém otevření generuje, vyšlo najevo, že počty cestujících a celkový výdělek letiště je ve skutečnosti mnohem nižší, než studie KPMG předpokládala.

Dalším překvapivým dokumentem byla oponentní zpráva na projektovou dokumentaci, kterou vypracoval znalec Fakulty architektury Vysokého učení technického v Brně. V něm si poměrně nečekaným způsobem vyměňovali své názory projektant s oponentem. Oponent nakonec projekt nového terminálu zpochybnil a kritizoval i jeho cenu, jež byla údajně zbytečně vysoká. Projektová dokumentace navíc počítala pouze se skoro poloviční kapacitou terminálu oproti studii KPMG, která plánovala vývoj odbavovací haly na podstatně vyšších číslech. Tudíž i celkově generované provozní výsledky byly nastaveny mnohem níže, přestože cena haly v projektové dokumentaci byla stejná jako ve studii KPMG.

Zajímavý fakt přineslo také několik mediálních prohlášení hejtmana Netolického, který zpětně označil novou odbavovací halu za „katastrofu“. Přitom naznačil politické tlaky, které provázely schvalování projektu a chybějící detailní strategii rozvoje letiště, což opět nenahrává bezvýhradné důvěře v tento projekt.

Výzkum jako celek přinesl závěry v podobě posouzení legitimacy projektu dle trojdimenzionálního modelu a tzv. testů legitimacy (Witz et al., 2021). Jako první jsem hodnotil *většinu*, která byla v zastupitelstvech a radách plně podpořena. Avšak bylo tomu tak na základě nesprávných dokumentů, které aktéři k rozhodování měli, a to především nepřesná studie KPMG. *Moralita* své opodstatnění nenašla především díky špatně nastavené nebo dokonce zcela absentující strategii rozvoje letiště. Nedostatečnou přípravu projektu komentuje i oponent projektové dokumentace. To celé následně vedlo k negativním výrokům hejtmana. *Důvěru* nebylo možné jednoznačně vyvrátit, jelikož by bylo potřeba získat více dat. Přesto je opět ovlivněna na základě společnosti KPMG, která hrála v procesu svou roli, dále z důvodu opakujících se chyb v infrastrukturních projektech města Pardubice a chybějícího kritického zhodnocení jiných předcházejících letištních projektů na území ČR.

Z analytické části práce tedy vyplývá, že legitimita projektu nové odbavovací haly Jana Kašpara nebyla dostatečně obhájena. Analýza přinesla několik dalších zajímavých zjištění, která by mohla být předmětem dalšího zkoumání.

Summary

This thesis was directed along the path of two primary goals. First of them was to focus on explanation of problematics connected with regional airport development, especially in the Czech Republic. Description of regional airports characteristics and trends that are set by the political actors. That is concluded in the first part of my thesis. The main task here was to present all the negative influences on the public budgets including grants, subsidized flights, and loans for the new infrastructure projects.

The main goal was focused on the project legitimacy evaluation. Pardubice Airport was selected for my analysis as the most suitable sample because of its new terminal opened in 2018. Project which was priced at more than 250 mil. CZK is still unused. During the last winter season 2022/2023 there was no regular passenger flight planned and the new terminal remains empty. How could it happen to build a new terminal without any business strategy and certainties of normal operation figures?

This question is analysed in my case study which is guided and inspired by the work of authors Witz et al. who observe project legitimacy based on three main pillars. Use of content analysis helped to carry out important findings in the project documentation as well as in the supporting literature provided to the political actors. Media analysis than helped to find statements of some politicians and the bullet points of the project implementation.

The first of dimensions which supports project legitimacy is a majority. Factor which determines the power of actors who decided about the new project preparations and who supported its process of construction. The second dimension is a morality. This stands for project legality, in the sense of correctness which is necessary for all public projects. If this part is not defended, project could be more expensive, may be delays caused etc. The last dimension is a factor of trust. This means evaluations of historical projects which were carried out, learning from previous mistakes, and if any similar problems were observed in the projects of the specific one public institution.

As an output is stated that only one of the three pillars of project legitimacy is validly defended (majority). The other two (morality and trust) were not. And it is so for many reasons. Mainly because of missing strategy of development, hidden political controversies or inaccurate study used for public political decision-making, especially the KPMG analysis. That was my primary goal to test project legitimacy, which was fully covered in my analytic part of this thesis. Moreover, this analysis established new questions for more future studies.

Zdroje

Odborná literatura

Akademický slovník cizích slov. 1. vydání, Academia. Praha, 2000. ISBN 80-200-0982-5

Antov D., Nommik A., Pashkevich A. *Competitiveness Analysis of Regional Airports Based on Location Planning Models: the Case Study of Finland*. *Proceedings of 21st International Scientific Conference*. Transport Means, 2017. Dostupné z:

https://www.researchgate.net/publication/335825548_Competitiveness_analysis_of_regional_airports_based_on_location_planning_models_The_case_study_of_Finland

Červinka M. *Is a regional airports business a way to make a profit?* 8th International Conference on Air Transport – INAIR 2019 GLOBAL TRENDS IN AVIATION, Transportation Research Procedia 43 (2019) 84–92. Dostupné z:

https://www.researchgate.net/publication/338525536_Is_a_regional_airports_business_a_way_to_make_a_profit

Francis G., Humphreys I. *Policy issues and planning of UK regional airports*. *Journal of Transport Geography*, Vol. 10, Issue 4, 2002, s. 249-258. Dostupné z: [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00040-6](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00040-6)

Friedrich Ch., Quick R. *Do non-audit service failures impair auditor reputation? An analysis of KPMG advisory service scandals in Germany* (online v PDF). Darmstadt University of Technology, Germany, 2022.

Greco M., Locatelli G., Mariani G., Sainati T. *Corruption in public projects and megaprojects: There is an elephant in the room!* *Int. J. Proj. Manag.* 2016. (online v PDF). Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.09.010>

Hájek, O., Grebeníček O. *Regionální letiště v České republice: zaostřeno na geografickou efektivitu*. *Perner's Contacts*, roč. 5, č. 4, 2010, s. 68-77. Dostupné z:

<https://pernerscontacts.upce.cz/index.php/perner/article/view/1044>

Hornychová D. *Finanční řízení letiště* (online PDF). Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice, 2012. Dostupné z:

https://dk.upce.cz/bitstream/handle/10195/45821/HornychovaD_FinancniRizeni_AH_2010.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Jong G., Vignetti S., Pancotti Ch. *Ex-post evaluation of major infrastructure projects*. *Transportation Research Procedia* 42 (2020) 75–84. Dostupné z:

https://www.researchgate.net/publication/338525287_Ex-post_evaluation_of_major_infrastructure_projects

Kazda A., Hromádka M., Mrekaj B. *Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development*. Transport Research Procedia, IN AIR 2017, 2017. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/322914274_Small_regional_airports_operation_unnecessary_burdens_or_key_to_regional_development

Keller L., Koverdinský B. *Únosy dopravních letadel v Československu 1945-1992*. Cheb: Svět křidel, 2012. ISBN 978-80-87567-11-1.

Ochrana F. *Hodnocení veřejných zakázek a veřejných projektů*. Praha: ASPI Publishing, 2004. ISBN 80-7357-033-5

Robinson J. A., Torvik R. *White elephants*. Journal of Public Economics 89 (2005) str. 197-210. (online v PDF). Dostupné z: www.elsevier.com/locate/econbase

Suddaby R. et al. *Legitimacy*. Academy of Management Annals 2017, Vol. 11, No. 1, 451–478. Dostupné z: <https://doi.org/10.5465/annals.2015.0101>

Sun X. et al. *Covid-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane* (online), 2021. Cit. 2. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699721000454>

Szotkowski N., Remencová T. *Ownership structures of regional airports*. Air Transport Department, University of Žilina, 2022. Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/364661177_Ownership_structures_of_regional_airports

Weber J. et al. *Does Auditor Reputation Matter? The Case of KPMG Germany and ComROAD AG* (online v PDF). Journal of Accounting Research Vol. 46 No. 4 September 2008.

Weber M. *Metodologie, sociologie, politika*. Praha: Oikoymenh, 1998.

Witz P. et al. *Asymmetric legitimacy perception across megaproject stakeholders: The case of the Fehmarnbelt Fixed Link*. International Journal of Project Management, Vol. 39, 2021, s. 377-392.

Dostupné z: https://www.researchgate.net/publication/349625964_Asymmetric_legitimacy_perception_across_megaproject_stakeholders_The_case_of_the_Fehmarnbelt_Fixed_Link

Dokumenty

EBA a.s. *Odůvodnění účelnosti veřejné zakázky, Letiště Pardubice – Terminál Jana Kašpara – výběr generálního dodavatele stavby*, 2015.

EBA a.s. *Zadávací dokumentace, Přemístění odbavení cestujících do nového terminálu Jana Kašpara II – výběr generálního dodavatele stavby*, 2015.

EUR-lex, Evropská komise. *Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zvláštních požadavcích týkajících se povinného auditu subjektů veřejného zájmu, SEK(2011) 1384 v konečném znění.*

Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011SC1385&from=RO>

KPMG ČR s.r.o. *Strategie rozvoje Letiště Pardubice. Zhodnocení výstavby nové odbavovací haly Jana Kašpara Přínosy z provozu letiště*, 2013.

Ministerstvo životního prostředí. *Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí* (online PDF), 2013. Dostupné z:

https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX01aUDQwN196YXZlcnlTdGFuRE9DXzQ0NjcxNDQ2OTEzODU2NzcyNjYucGRm/MZP407_zaveryStan.pdf

Registr smluv. *Dodatek č. 4 ke smlouvě o společném užívání nemovitostí č. 210/9-05-109-27 ze dne 31. 5. 2007*. ID smlouvy 6669779.

Registr smluv. *Smlouva o poskytnutí peněžitého příplatku mimo základní kapitál*, 2023. ID smlouvy 21402461

Registr smluv. *Smlouva o upsání akcií – úpis akcií – peněžitý a nepeněžitý vklad*, 2022. ID smlouvy 20037227

VUT v Brně, Fakulta architektury. *Odborný názor na zadávací dokumentaci*, 2016.

Internetové zdroje

Aeroweb.cz. *Letiště Karlovy Vary chystá prodloužení a rozšíření dráhy 11/29* (online), 2022. Cit. 12. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.aeroweb.cz/clanky/7684-letiste-karlovy-vary-chysta-prodlouzeni-a-rozsireni-drahy-11-29>

Aéroport Paris-Beauvais. *Passenger fees* (online), 2019. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.aeropotparisbeauvais.com/typo3temp/pdf/fees.pdf>

Airport České Budějovice. *Základní údaje* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.airport-cb.cz/o-letisti/o-spolecnosti/zakladni-udaje/>

Airport Karlovy Vary. *O společnosti* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.airport-k-vary.cz/cs/spolecnost/>

Aktuálně.cz. *Den na letišti, kam nic nelétá. Mělo být pýchou Pardubic, teď se hledá viník průšvihů* (online), 2019. Cit. 22. 3. 2023. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/dnes-jeden-let-terminal-letiste-pardubice-kvuli-problemum-s/r~8d528e2e667111e9ad610cc47ab5f122/>

Aktuálně.cz. *První rychlovlaky vyjedou za sedm let, věří plánovači. Stavba vyjde na stovky miliard* (online), 2021. Cit. 3. 12. 2022. Dostupné z:

<https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/rychlodrahy-v-cesku/r~8aab7d4a990d11ebb234ac1f6b220ee8/>

Brno Airport. *Základní informace* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.brno-airport.cz/letiste/zakladni-informace/>

Brno Airport. *Statistiky* (online), 2022. Cit. 12. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/>

Česká televize. *Pořad 90⁶ ČT24 25. 6. 2019* (online záznam). Dostupné z:

<https://www.ceskatelevize.cz/porady/11412378947-90-ct24/219411058130625/cast/704969/>

ČRo Karlovy Vary. *Z Karlových Varů se od příštího týdne začne létat do turecké Antalye* (online), 2022. Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z: <https://vary.rozhlas.cz/z-karlovych-varu-se-od-pristiho-tydne-zacne-letat-do-turecke-antalye-8764792>

ČRo Pardubice. *Jihovýchodní obchvat Pardubic má stavební povolení* (online), 2023. Cit. 24. 4. 2023. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/jihovychodni-obchvat-pardubic-ma-stavebni-povoleni-8961369>

ČRo Pardubice. *Nový ředitel pardubického letiště chce nový terminál i více cestujících* (online), 2014. Cit. 10. 3. 2023. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/novy-reditel-pardubickeho-letiste-chce-novy-terminal-i-vice-cestujicich-7653270>

ČRo Pardubice. *Pardubice nadále jedná o výcviku pilotů NATO na vojenském letišti* (online), 2012. Cit. 6. 3. 2023. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/pardubice-nadale-jednaji-o-vycviku-pilotu-nato-na-vojenskem-letisti-6068201>

ČRo Pardubice. *Pardubické letiště otevřelo nový terminál. První cestující odbaví zřejmě na konci ledna* (online), 2018. Cit. 10. 3. 2023. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/pardubicke-letiste-otevrela-novy-terminal-prvni-cestujici-odbavi-zrejme-na-konci-6674931>

ČRo Pardubice. *Pardubické letiště skoro trumfne Ruzyni. Ale až s novým terminálem* (online), 2016. Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/pardubicke-letiste-skoro-trumfne-ruzyni-ale-az-s-novym-terminalem-7662348>

ČSÚ. *Statistiky voleb – volební výsledky* (online). Dostupné z:

https://www.czso.cz/csu/czso/volby_lide

Deník.cz. *A zase ty gripeny. Do Pardubic se nastěhují až do konce ledna* (online), 2023. Cit. 15. 3. 2023. Dostupné z: https://pardubicky.denik.cz/zpravy_region/a-zase-ty-gripeny-do-pardubic-se-nastehuji-az-do-konce-ledna-20230111.html

Deník.cz. *Obří Ruslan s miliony roušek a respirátorů dosedl v Pardubicích* (online), 2020. Cit. 6. 3. 2023. Dostupné z: https://www.denik.cz/z_domova/koronavirus-obri-ruslan-rouscky-respiratory-material-pardubice-20200321.html

Deník.cz. *Šnečí tempo a česká ostuda. Příklad rok vyrostl jen 25 kilometrů dálnic* (online), 2021. Cit. 3. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/dalnice-doprava-cesko.html>

Deník.cz. *V Pardubicích se připravuje projekt na dva říční přístavy* (online), 2012. Cit. 24. 4. 2023. Dostupné z: <https://www.denik.cz/pardubicky-kraj/v-pardubicich-se-pripravuje-projekt-na-dva-ricni-pristavy-20120607-k5j6.html>

EASA. *Certifikační specifikace a poradenský materiál pro návrh letišť* (online PDF), 2017. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste/EASA-CS-ADR-DSN-\(4-vydani\).pdf.aspx](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste/EASA-CS-ADR-DSN-(4-vydani).pdf.aspx)

East Bohemian Airport. *Ceník služeb* (online), 2021. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/wp-content/uploads/2021/10/CJ-cenik.pdf>

Echo24.cz. *Zbytečné letiště v Budějovicích? Spolklo už miliardy, nikdo neví, co s ním* (online), 2019. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://echo24.cz/a/SXj8G/zbytecne-letiste-v-budejovicich-spolklo-uz-miliardy-nikdo-nevi-co-s-nim>

Euro.cz. *Nechtěný rozvod* (online), 2012. Cit. 24. 4. 2023. Dostupné z: <https://www.euro.cz/clanky/nechteny-rozvod-779286/>

FCC Aviation. *French Airport Tax* (online), 2022. Cit. 3. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.fccaviation.com/regulation/france/airport-tax>

Flightradar24. *Pozorování provozu jednotlivých letišť*. Online radar dostupný z: <https://www.flightradar24.com/50.05,14.4/6>

GAO.gov. *Airport Infrastructure: Information on Funding and Financing for Planned Projects* (online), 2020. Cit. 3. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.gao.gov/products/gao-20-298>

ICAO. *Runway Safety Programme – Global Runway Safety Action Plan* (online PDF), 2017. Dostupné z: https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Documents%20and%20Toolkits/GRSAP_Final_Edition01_2017-11-27.pdf

iDNES.cz. *Brno po třech letech přišlo o leteckou linku do Mnichova. Firma zkrachovala* (online), 2019. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: https://www.idnes.cz/brno/zpravy/zruseni-let-brno-mnichov-flybmi.A190217_123839_brno-zpravy_bse

iDNES.cz. *Chtěli jste ho, tak zaplaťte. Kraj chce, aby Pardubice uhradily dluh za letiště* (online), 2021. Cit. 2. 12. 2022. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letiste-pardubicky-kraj-dluh-uver.A210624_614455_pardubice-zpravy_mv0

iDNES.cz. *Letiště dokončí terminál, v létě se bude z Pardubic létat do více destinací* (online), 2023. Cit. 29. 3. 2023. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letiste-pardubice-hospodareni-destinace-terminal-doprava.A230104_233049_pardubice-zpravy_lati

iDNES.cz. *Obchvat Pardubic narazil, chyby magistrátu nahrály kritikovi stavby* (online), 2022. Cit. 24. 4. 2023. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/doprava-rsd-krajsky-urad-povoleni-zpozdeni.A221115_692457_pardubice-zpravy_mv0

iDNES.cz. *Pardubické letiště dál strádá. Covid ustoupil, propad však přišel s válkou* (online), 2023. Cit. 27. 2. 2023. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/letiste-pardubice-cestujici-hospodareni-valka.A230120_152400_pardubice-zpravy_lati

iDNES.cz. *Pardubické letiště předběhlo Karlovy Vary. Postaví novou halu* (online), 2013. Cit. 10. 3. 2023. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/pardubicke-letiste-ma-nejlepsi-podminky-pro-dalsi-rozvoj.A131119_2001745_pardubice-zpravy_jah

iDNES.cz. *Pardubické letiště v krizi. Za jediný rok ztratilo sto tisíc pasažérů* (online), 2016. Cit. 9. 3. 2023. Dostupné z: https://www.idnes.cz/pardubice/zpravy/pardubickemu-letisti-citelne-ubyli-pasazeri.A160108_2216864_pardubice-zpravy_msv

Job Air Technic. *Job Air Technic bude příštích 7 let udržovat armádní Airbusy, jimiž disponuje česká vláda* (online), 2022. Cit. 27. 2. 2023. Dostupné z: <https://www.jobair.eu/novinky/job-air-technic-bude-pristich-7-let-udrzovat-armadni-airbusy-jimiz-disponuje-ceska-vlada>

Klub přátel Pardubicka. *Historie letiště v Pardubicích od jeho vzniku do roku 1945* (online), 2018. Cit. 7. 3. 2023. Dostupné z: <http://www.kppardubicka.cz/cs/menu/zprava/1384-historie-letiste-v-pardubicich-od-jeho-vzniku-do-roku-1945/>

Krajské listy. *Pardubice: Výstavba terminálu dostala zelenou* (online), 2013. Cit. 9. 3. 2023. Dostupné z: <https://www.krajskelisty.cz/pardubicky-kraj/okres-pardubice/3279-pardubice-vystavba-terminalu-dostala-zelenou.htm>

Krajské noviny. „*Stále splácíme dluhy, které jdou za státem,*“ konstatuje hejtman Pardubického kraje *Martin Netolický* (online), 2019. Cit. 19. 4. 2023. Dostupné z: <http://www.krajskenoviny.cz/index.php/2-tema-mesice/1277-stale-splacime-dluhy-ktere-jdou-za-statem-konstatuje-hejtman-pardubickeho-kraje-martin-netolicky>

Letiště Kalovy Vary. *Zpráva o činnosti společnosti za rok 2019* (online PDF). Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z: https://www.airport-k-vary.cz/download/file/028-796-zprava_o_cinnosti_LKV_2019.pdf

Letiště Kalovy Vary. *Zpráva o činnosti společnosti za rok 2020* (online PDF). Cit. 5. 12. 2022.

Dostupné z: <https://www.airport-k-vary.cz/download/file/375->

[Zprava_o_cinnosti_spolecnosti_2020.pdf](https://www.airport-k-vary.cz/download/file/375-Zprava_o_cinnosti_spolecnosti_2020.pdf)

Letiště Pardubice. *Výroční zpráva 2019* (online PDF). Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z:

https://www.airport-pardubice.cz/wp-content/uploads/2020/10/Vyrocní_zprava_2019.pdf

Letiště Pardubice. *Výroční zpráva 2020* (online PDF). Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z:

https://www.airport-pardubice.cz/wp-content/uploads/2021/05/Vyrocní_zprava_2020.pdf

Letiště Praha. *Letištní ceník* (online), 2022. Cit. 9. 12. 2022. Dostupné z:

<https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/harmonika/soubory/letistni-cenik.pdf>

Letiště Praha. *Letiště Václava Havla Praha odbavilo za rok 2019 rekordních 17,8 milionů cestujících*

(online), 2020. Cit. 12. 3. 2023. Dostupné z: [https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-](https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-odbavilo-za-rok-2019-rekordnich-178-milionu-cestujicich)

[odbavilo-za-rok-2019-rekordnich-178-milionu-cestujicich](https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-odbavilo-za-rok-2019-rekordnich-178-milionu-cestujicich)

Letiště Praha. *Výroční zpráva společnosti Letiště Praha, a.s. za rok 2019* (online PDF). Dostupné z:

<https://www.prg.aero/sites/default/files/obsah/O-letisti/O%20spolecnosti/soubory/Vyrocní-zpravy/Výrocn%C3%AD%20zpráva%20Letiště%20Praha%2C%20a.%20s.%2C%202019.pdf>

Lidovky.cz. *Job Air Technic: hrdí majitelé největšího hangáru ve střední a východní Evropě* (online),

2018. Cit. 27. 2. 2023. Dostupné z: [https://www.lidovky.cz/byznys/job-air-technic-hrdi-majitele-](https://www.lidovky.cz/byznys/job-air-technic-hrdi-majitele-nejvetsiho-hangaru-ve-stredni-a-vychodni-evrope.A180926_125359_firmy-trhy_msk)

[nejvetsiho-hangaru-ve-stredni-a-vychodni-evrope.A180926_125359_firmy-trhy_msk](https://www.lidovky.cz/byznys/job-air-technic-hrdi-majitele-nejvetsiho-hangaru-ve-stredni-a-vychodni-evrope.A180926_125359_firmy-trhy_msk)

Město Pardubice. *Kraj a město souhlasí s rozvojem letištního terminálu* (online), 2023. Cit. 7. 4. 2023.

Dostupné z: <https://pardubice.eu/kraj-a-mesto-souhlasi-s-rozvojem-letistniho-terminalu>

Město Pardubice. *Společnosti s podílem města* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z:

<https://pardubice.eu/spolecnosti-s-podilem-mesta>

Město Pardubice. *Strategický plán 2007-2014 – Doprava Akční plány* (online). Cit. 24. 4. 2023.

Dostupné z: <https://pardubice.eu/doprava-ap>

Město Pardubice. *Zápisy jednání Zastupitelstva a Rady města Pardubice*. Dostupné online PDF:

<https://pardubice.eu/zapisy-z-jednani>, <https://pardubice.eu/zapisy-z-jednani-213>

Ministerstvo dopravy ČR. *Letecký předpis – L14, Letiště* (online PDF). Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste/Letecky-predpis-L-14-Letiste.pdf.aspx>

Ministerstvo dopravy ČR. *Letiště* (online), 2022. Cit. 2. 12. 2022. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Pravni-predpisy/Letiste>

Ostrava Airport. *Výroční zpráva 2019* (online PDF). Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.airport->

[ostlava.cz/p/vyrocní-zprava-2019](https://www.airport-ostlava.cz/p/vyrocní-zprava-2019)

Ostrava Airport. *Základní informace* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.airport-ostrava.cz/p/zakladni-informace>

One mile at a time. *London Heathrow Airport Raising Passenger Charge* (online), 2021. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://onemileatatime.com/news/heathrow-raising-passenger-charge/>

Pardubický kraj. *Situace pardubického letiště je katastrofální. Hejtman se objednává na jednání s Letištěm Praha* (online), 2019. Cit. 29. 3. 2023. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/aktuality/101008/situace-pardubickeho-letiste-je-katastrofalni-hejtman-se-objednava-na-jednani-s-letistem-praha?preview=archiv>

Pardubický kraj. *Rada Pardubického kraje ve volebním období 2012-2016* (online), 2023. Cit. 24. 4. 2023. Dostupné z: <https://www.pardubickykraj.cz/rada-2012-2016>

Pardubický kraj. *Zápis z jednání Zastupitelstva a Rady Pardubického kraje*. Dostupné online PDF: <https://www.pardubickykraj.cz/volebni-obdobi-2012-2016>

Quora. *How much does a landing slot cost at Heathrow?* (online), 2019. Cit. 6. 12. 2022. Dostupné z: <https://www.quora.com/How-much-does-a-landing-slot-cost-at-Heathrow>

RegioJet. *Vlakem Praha – Brno – Letiště Vídeň* (online), 2022. Cit. 5. 12. 2022. Dostupné z: <https://regiojet.cz/akce-a-novinky/novinky/viden-letiste>

ŘLP ČR. *Sekce Služby* (online), 2023. Cit. 7. 3. 2023. Dostupné z: <https://www.rlp.cz/tiles?CatCode=C>

Správa Letiště Pardubice. *Sekce O nás* (online), 2023. Cit. 8. 3. 2023. Dostupné z: <https://slp.army.cz/o-nas>

Zdopravy.cz. *Karlovarské letiště jako parkoviště letadel SmartLynx. Charterový dopravce umístí na západě Čech až 4 stroje* (online), 2022. Cit. 27. 2. 2023. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/karlovarske-letiste-jako-parkoviste-letadel-smartlynx-charterovy-dopravce-umisti-na-zapade-cech-az-4-stroje-131325/>

Zdopravy.cz. *Kraj a město musejí nalít další peníze do ztrátového pardubického letiště* (online), 2022. Cit. 8. 3. 2023. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/kraj-a-mesto-museji-nalit-dalsi-penize-do-ztratoveho-pardubickeho-letiste-125299/>

Zdopravy.cz. *Místo letadla rychlovlakem. KLM omezí lety z Amsterdamu do Bruselu* (online), 2019. Cit. 8. 12. 2022. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/klm-zrusi-cast-letu-z-amsterdamu-do-bruselu-cestujici-posle-rychlovlakem-34239/>

Zdopravy.cz. *Pardubice pošlou další miliony letišti na splácení nového terminálu* (online), 2022. Cit. 3. 12. 2022. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/pardubice-poslou-dalsi-miliony-na-zachranu-letiste-110362/>

Zdopravy.cz. *Pardubické letiště chce hangár za půl miliardy korun, financovat ho má soukromý investor* (online), 2023. Cit. 29. 3. 2023. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/pardubicke-letiste-chce-hangar-za-pulmiliardy-korun-financovat-ho-ma-soukromy-investor-144515/>

Zdopravy.cz. *Přímé spojení Varšavy a Ostravy začalo, kraj za každý let zaplatí přes 20 tisíc korun* (online), 2020. Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prime-spojeni-varsavy-a-ostavy-zacina-kraj-za-kazdy-let-zaplati-pres-20-tisic-korun-64311/>

Zdopravy.cz. *Rozhovor: Ve hře je i možnost napojení přes Dubaj, říká manažerka budějovického letiště* (online), 2019. Cit. 7. 12. 2022. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/rozhovor-jedname-s-aeroliniemi-i-touroperatory-rika-manazerka-budejovickeho-letiste-25729/>

Zdopravy.cz. *Ryanair končí s linkou z Brna do Berlína. Prodával už letenky na léto, skončí ale v březnu* (online), 2019. Cit. 1. 3. 2023. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/ryanair-konci-s-linkou-z-brna-do-berlina-prodaval-uz-letenky-na-leto-skonci-ale-v-breznu-38070/>

Seznam grafů a tabulek

Graf 1: Počty odbavených cestujících LKPD v letech 2008–2022, str. 24

Graf 2: Výsledky hospodaření EBA a.s. v letech 2011–2021, před zdaněním, str. 25

Graf 3: Porovnání předpokládaného a skutečného počtu odbavených cestujících s novým terminálem, str. 31

Graf 4: Porovnání předpokládaného a skutečného kumulovaného zisku společnosti EBA po otevření nové odbavovací haly, str. 32

Graf 5: Vývoj počtu cestujících na vybraných českých letištích před a po dostavbě nových odletových hal, str. 40

Tabulka 1: Pravidelný provoz na českých regionálních letištích, období březen 2022 až březen 2023, str. 16

Tabulka 2: Ekonomické výsledky zkoumaných letišť v Rakousku a Česku v letech 2016–2020, str. 18

Schéma 1: Dynamický model legitimacy podle práce autorů Witz P., Wied M. et al., str. 27