

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2012

Michal ŠKRKO

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



Michal ŠKRKO

**ZMĚNY LETECKÉ DOPRAVY V USA PO DEREGULACI
TRHU**

**CHANGES OF AIR TRANSPORTATION IN USA AFTER MARKET
DEREGULATION**

Bakalářská práce

vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph. D.

Praha 2012

Prohlášení

„Prohlašuji, že předloženou bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně na základě pramenů a dalších informačních zdrojů uvedených v seznamu použité literatury. Tato práce ani její část nebyla použita k získání jiného nebo stejného akademického titulu.“

Praha 28. 5. 2012

.....

Michal Škrko

„Tímto bych rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph. D. za cenné rady, připomínky a čas věnovaný při konzultacích.

Dále bych chtěl poděkovat své matce, přátelům a známým za podporu během studia.“

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	7
SEZNAM GRAFŮ.....	8
SEZNAM TABULEK	8
SEZNAM OBRÁZKŮ	8
ABSTRAKT	9
ABSTRACT	9
1 ÚVOD.....	10
2 VÝVOJ SOUČASNÝCH TRENDŮ V LETECKÉ DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ.....	12
2.1 Historie letecké dopravy a hlavní kategorie letadel	12
2.2 Nástup nových trendů v podobě deregulace letecké dopravy	13
2.3 Sdružování aerolinií do globálních leteckých aliancí	14
2.4 Vytváření systému uzlových letišť	16
3 ZMĚNY V BEZPEČNOSTI A VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY PO TERORISTICKÝCH ÚTOCÍCH VE SPOJENÝCH STÁTECH AMERICKÝCH V ROCE 2001	20
3.1 Teroristické útoky z 11. září a reakce vlády Spojených států a EU.....	20
3.2 Změny v bezpečnostních opatřeních na letištích.....	22
3.2.1 Zákon o federalizaci letištní bezpečnosti	22
3.2.2 Profilování potenciálních nebezpečných osob	23
3.3 Situace v letecké dopravě USA po roce 2001, rozvoj nízkonákladových dopravců	24
4 HYPOTÉZY A METODIKA PRÁCE	26
4.1 Stanovené hypotézy	26
4.2 Metodika práce a zdroje dat.....	27
4.2.1 Federal Aviation Administration	27
4.2.2 Research and Innovative Technology Administration	27
4.2.3 The Bureau of Labor Statistics	28
5 TRH NÍZKONÁKLADOVÝCH SPOLEČNOSTÍ, ZAMĚSTNANOST V LETECKÉ DOPRAVĚ A ROZVOJ HABŮ	29
5.1 Trh nízkonákladových společností ve Spojených státech amerických v porovnání s trhem evropským	29
5.1.1 Strategie nízkonákladových společností	29
5.1.2 Trh LCCs ve Spojených státech na příkladu Southwest Airlines (SWA)	31
5.1.3 Trh LCCs v Evropě na příkladu Ryanair	34
5.2 Nezaměstnanost v USA a její vliv na letecký průmysl	38
5.2.1 Nezaměstnanost v USA	38

5.2.2 Změny pořadí metropolitních oblastí podle míry nezaměstnanosti v letech 2001 a 2010	39
5.2.3 Zaměstnanost v letecké dopravě	40
5.3 Rozvoj hubů a jejich lokalizace	41
5.3.1 Změny pořadí letišť podle počtu odbavených cestujících v letech 2001 a 2010	42
5.3.2 Vytváření sítí leteckých dopravců v USA a EU, ekonomický dopad deregulace	42
5.3.3 Vytváření hubu na příkladu letiště v Atlantě	44
6 ZÁVĚR	46
7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ	48
PŘÍLOHY	51

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ACI	Mezinárodní letecká rada (Airports Council International)
BLS	Úřad pracovních statistik (The Bureau of Labor Statistics)
CAB	Komise pro civilní letectví (Civil Aeronautical Board)
CIA	Ústřední zpravodajská služba (Central Intelligence Agency)
ČSA	České státní aerolinie
FAA	Federální letecký úřad (Federal Aviation Administration)
FBI	Federální úřad pro vyšetřování (Federal Bureau of Investigation)
FFP	Věrnostní program (Frequent Flyer Program)
FTSA	Správa zabezpečení federální dopravy (Federal Transportation Security Administration)
EU	Evropská Unie
IATA	Mezinárodní asociace leteckých dopravců (International Air Transport Association)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
LCCs	Nízkonákladové společnosti (low-cost carriers)
MSA	Metropolitní statistické oblasti (Metropolitan statistical areas)
NWA	Northwest Airlines
RITA	Správa výzkumu a inovačních technologií (Research and Innovative Technology Administration)
SWA	Southwest Airlines
TWA	Trans World Airlines

Zkrácené názvy leteckých společností:

American	American Airlines
Continental	Continental Airlines
Delta	Delta Air Lines
Pan Am	Pan American World Airways
United	United Air Lines
USAir	US Airways

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Počet odbavených cestujících na amerických letištích v průběhu roku 2001 ...	21
Graf 2: Porovnání počtu odbavených cestujících společností Delta Air Lines (klasický dopravce) a Southwest Airlines (nízkonákladový dopravce) v období 2001 – 2010.....	25
Graf 3: Podíl odbavených cestujících na všech letištích v USA za vybrané letecké společnosti v roce 2010 (%)	32
Graf 4: Průměrná míra nezaměstnanosti v letech 2002 až 2011 v USA	38

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Počet odbavených cestujících společností SWA v letech 2000 a 2010 na pěti vybraných letištích	34
Tabulka 2: Počet zaměstnaných u vybraných klasických dopravců v období 2001 až 2005.....	40
Tabulka 3: Počet zaměstnaných u vybraných nízkonákladových dopravců v období 2001 až 2005	40
Tabulka 4: Počet zaměstnaných u vybraných klasických dopravců v období 2006 až 2010.....	41
Tabulka 5: Počet zaměstnaných u vybraných nízkonákladových dopravců v období 2006 až 2010	41
Tabulka 6: Základní centra domácího leteckého průmyslu v USA (1991)	43

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Vymezení doletových oblastí z New Yorku podle hlavních kategorií proudových letadel	13
Obrázek 2: Dopravní sítě typu <i>point-to-point</i> a <i>hub-and-spoke</i>	17
Obrázek 3: Zpoždění na primárních a sekundárních letištích obsluhující sanfranciskou metropolitní oblast v dubnu 2006.....	30
Obrázek 4: Liberalizace letecké dopravy	35
Obrázek 5: Síť společnosti Ryanair v roce 2008.....	37

ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá leteckou dopravou a jejím vývojem po deregulaci v roce 1978 na příkladu Spojených států amerických. Cílem je zjistit vliv deregulace na rozvoj amerických letišť a na změnu jejich pořadí podle počtu odbavených cestujících. Dále jsou řešeny trhy nízkonákladových společností v období těsně po deregulaci a následně po teroristických útocích z 11. září. V práci je zahrnuto i porovnání modelů letecké dopravy „point-to-point“ a „hub-and-spoke“. Bylo prokázáno, že nízkonákladoví dopravci využívají tzv. systém point-to-point, zatímco klasické letecké společnosti využívají sítě tzv. typu hub-and-spoke se systémem uzlových letišť, jejichž vytváření je též v práci popsáno.

Klíčová slova: letecká doprava – deregulace – point-to-point – hub-and-spoke – nízkonákladové letecké společnosti – USA – 11. září

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with the air transportation and its growth after deregulation in 1978 as an example of the United States of America. The aim is to determine the impact of deregulation on the development of the US airports and to change their order of number of passengers. Markets of low-cost carriers are addressed in the period immediately after deregulation and after those terroristic attacks of September 11. The thesis includes comparison of air transport models point-to-point and hub-and-spoke. It has been demonstrated that low-cost carriers use point-to-point system while traditional airlines use hub-and-spoke networks with system of hub airports whose creating is also described in thesis.

Keywords: air transportation – deregulation – point-to-point – hub-and-spoke – low-cost carriers – USA – September 11

1 ÚVOD

Bakalářská práce se zaměřuje na vývoj letišť a letecké dopravy na příkladu Spojených států amerických po deregulaci leteckého trhu a po přelomu milénia. Rozsáhlý trh letecké dopravy je nejdynamičtěji se rozvíjícím trhem v oblasti osobní a nákladní dopravy. Nákladní letecká doprava se běžně označuje anglickým slovem cargo (čti kargou). V posledních několika desetiletích se letecká doprava stala vyhledávaným prostředkem, jak co nejrychleji a nejpohodlněji překonat velké vzdálenosti nejen v rámci jednoho kontinentu, ale i celého světa.

Letecká doprava je neodmyslitelnou součástí pohybu osob a zboží. V osobní přepravě dominuje nad ostatními druhy dopravy nejen rychlostí, ale i pohodlím a bezpečností. Navíc stále se vylepšující technologie v leteckém průmyslu umožňují konstruovat letadla, která jsou schopna bez mezipřistání uletět i přes 16 tisíc kilometrů. Předními světovými aeroliniemi jsou takovéto typy letadel využívány na tzv. non-stop letech, v nichž kralují společnosti jako Singapore Airlines, Emirates, Delta Air Lines nebo australský Qantas.

I přes nesporné výhody má také letecká doprava svá negativa, a to zejména v oblasti životního prostředí. Se zvyšujícím se počtem strojů vzrůstají emise plynů a hluk přistávajících a vzlétajících letadel na mnoha místech světa obtěžuje život lidí žijících v blízkosti letišť. Mezi nepříznivé sociální důsledky patří ztráty na životech při leteckých katastrofách, avšak v přehledu statistik zaujímají oběti leteckých neštěstí jen zlomek.

Cílem práce je zjistit, jak se deregulace letecké dopravy podepsala na dalším vývoji amerických letišť a jak se změnilo jejich pořadí ve vybraném období. Budou též představeny novodobé trendy v letecké dopravě a do jaké míry změnil teroristické útoky z 11. září civilní letectví. Stanovení těchto cílů pomohlo vytvořit celkovou strukturu práce.

Práce je rozdělena do čtyř hlavních kapitol. První kapitola se zaměřuje na představení nynějších trendů v letecké dopravě, její stručný vývoj, sdružování leteckých dopravců do světových leteckých aliancí a na tzv. systém hub-and-spoke (čti hab-end-spouk) jako důsledek deregulace. S výrazem „hub“ by mohlo při skloňování dojít při špatné výslovnosti k záměně a následnému nepochopení tématu. Čeština nemá ekvivalentní výraz pro toto anglické slovo, a proto je ve zbytku práce použit jeho fonetický přepis, tedy hab. Za zachovaný význam slova „hub“ v češtině lze považovat přijatelný výraz „uzlové letiště“, což označuje letiště, do něhož si letecký dopravce soustřeďuje svou činnost a v mnoha případech je důležitým přestupním místem v letecké dopravě (více viz kapitola 2).

Druhá kapitola popisuje změny nastalé v bezpečnosti na letištích a v opatřeních zvyšujících ochranu před únosy po teroristických útocích na Spojené státy americké v září 2001. Ve třetí kapitole je popsána metodika výběru dat o počtu odbavených cestujících na letištích v USA a stanovení cílů práce vplynulých z předešlých dvou kapitol. Čtvrtá kapitola je empirickou částí práce, kde se ověřuje spojitost výskytu habů s ekonomicky silnými oblastmi a jsou vyhodnocovány i další vytyčené cíle. Poslední část práce je věnována závěru, kde jsou okomentovány poznatky z empirické studie.

2 VÝVOJ SOUČASNÝCH TRENDŮ V LETECKÉ DOPRAVĚ SE ZAMĚŘENÍM NA SPOJENÉ STÁTY AMERICKÉ

Na začátku této kapitoly je přiblížena stručná historie a vývoj letecké dopravy. Dále jsou popsány nové trendy, které se objevily po deregulaci letectví na konci 70. let. Sdružování leteckých společností do globálních aliancí a zavádění věrnostních programů je tématem další části. Poslední podkapitola je věnována vytváření systému uzlových letišť, jenž měl význačný prostorový dopad na změnu map letecké dopravy.

2.1 Historie letecké dopravy a hlavní kategorie letadel

Rozvoj letecké dopravy sloužící v dnešní době hlavně k dálkové kontinentální a mezikontinentální osobní přepravě začal ve Spojených státech amerických na počátku 20. století¹. Zprvu bylo letectví v USA viděno jako prostředek k zajištění přepravy poštovních zásilek, zatímco ve Velké Británii a Francii bylo zřízení dálkové letecké služby bráno jako způsob spojení s jejich koloniemi a závislými územími. Prudký vzestup svého významu zaznamenala letecká doprava v polovině minulého století díky své nesporné výhodě v rychlosti spojení a rozvoji technologií. Tato výhoda kompenzuje mnohá omezení letecké dopravy, mezi něž patří vysoké provozní náklady, spotřeba paliva, či omezené přepravní kapacity. V zájmu nových technologií bylo především zvýšení sedadlové kapacity tak, aby letadlo bylo schopno pojmout více než 500 pasažérů², nebo přepravit náklad přesahující hmotnost jednoho sta tun. Od konce 60. let se rozšířila škála používaných proudových letadel, která dokázala bez zastavení přeletět Atlantický oceán a dnes zvládnou i osmnácti hodinové lety. Existují tři hlavní kategorie rozdělení dopravních letadel (Rodrigue a kol. 2006):

1. **Regionální.** Sem lze zařadit Airbus řady A320³ s doletovou vzdáleností 3 700 km, který byl navržen pro lety do destinací v rámci jednoho kontinentu např. z New Yorku do většiny severní Ameriky (viz Obrázek 1).
2. **Mezinárodní.** Do této kategorie spadá Boeing 747-100 s doletem 7 400 km určený pro lety z jednoho kontinentu na druhý např. z New Yorku do západní Evropy.

¹ V roce 1914 došlo k zavedení první vnitrostátní linky mezi Tampou a St. Petersburgem na Floridě.

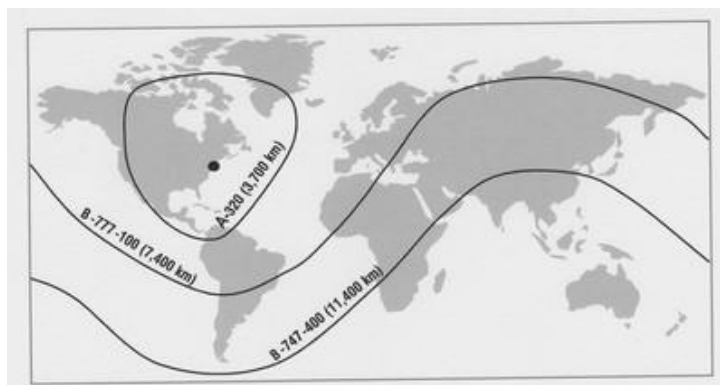
² Dvoupodlažní airbus z řady A380 je dnes světově největším letadlem. Při rozdělení do třech cestovních tříd přepraví 525 pasažérů, zatímco při jediné cestovní třídě pojme až 853 cestujících. Navíc s doletem přesahujícím 8 300 námořních mil (přes 15 000 km) je ideálním řešením zmírňujícím přetíženost na frekventovaných letištích. Více na www.airbus.com

³ Zajímavostí je, že starší typ Airbus A319 v majetku Czech Airlines létá ve své kategorii nejdelší pravidelnou linku, mezi Prahou a kazašským hlavním městem Almaty.

3. **Mezikontinentální.** Zde se dá mluvit o Boeingu 747-400, který dokáže bez mezipřistání urazit trasu přes 11 tisíc kilometrů, tedy z New Yorku může obsluhovat destinace v Austrálii, nebo jižní a jihovýchodní Asii.

Obrázek 1: Vymezení doletových oblastí z New Yorku podle hlavních kategorií proudových letadel

Zdroj: Rodrigue a kol. (2006)



Letecká doprava využívá vzdušný prostor, který jí dává z teoretického hlediska velkou svobodu v plánování tras. Ve skutečnosti je ovšem omezena více než se dá předpokládat. Je to dáno hlavně fyzikálními podmínkami v případech, kdy se letadlo snaží využít atmosférická proudění, tzv. *jet-streamy*⁴, ke zvýšení rychlosti a tím snížení spotřeby paliva. Navíc vznikly letecké koridory s cílem usnadnění navigace a posílení bezpečnosti provozu. Na vytváření leteckých koridorů mají vliv strategické a politické faktory. Vzdušný prostor patří výhradně zemi pod ním, což vedlo například k tomu, že během vlády apartheidu v Jihoafrické republice nesměly South African Airways přelétat přes území většiny afrických států a Cubana de Aviación (vlajkový dopravce komunistické Kuby) má zakázány přelety skrze vzdušný prostor Spojených států (Rodrigue a kol. 2006).

2.2 Nástup nových trendů v podobě deregulace letecké dopravy

Na konci 70. let ve Spojených státech (později i v Evropě) začala postupně narůstat přitažlivost osobní letecké dopravy způsobená změnou organizace v rámci dopravního trhu. Regulaci letecké dopravy vystřídala deregulace a liberalizace a s ní spojené zavádění „politiky otevřeného nebe“ (anglicky *open sky policy*), která umožňovala vstup zahraničních dopravců na domácí trh, a díky čemuž se aerolinie staly podnikatelskými subjekty (Toušek, Kunc, Vystoupil 2008).

V USA byly tržní síly považovány za mechanismus upravující ceny. Široce přijímaným názorem byl fakt, že letecké společnosti by měly mít volnost na národním trhu, a tak mohly rozhodovat o povaze a rozsahu jimi poskytovaných služeb, zatímco role vládních institucí se měla týkat pouze provozních a bezpečnostních záležitostí (Rodrigue a kol. 2006). Vládní institucí, která regulovala americké letectví, byl úřad

⁴ Jet-stream neboli tryskové proudění je proudění větru ze západu na východ s průměrnou rychlostí okolo 108 km·h⁻¹.

Civil Aeronautical Board (CAB), v jehož kompetencích bylo mimo jiné i povolení na zavedení nové linky, schvalování cenových tarifů a dokonce i letových řádů všech dopravců. Konkurence tudíž existovala pouze na úrovni dvou společností a nově přichozí dopravce na trh si musel počkat i několik let, než mu CAB udělil povolení (pokud vůbec). Éru takovéto tvrdé regulace ukončil zákon o liberalizaci vnitrostátní letecké dopravy přijatý v roce 1978 a tím byly odstartovány nynější trendy v letecké dopravě (Hampel 2010).

Po započaté deregulaci letecké dopravy se hlavní američtí dopravci pustili do strategického plánování svých sítí, aby posílili vliv ve stávajících centrech a pozvolna pokryli kontinentální trh. Mnoho z bývalých soukromých společností a státních aerolinií, dříve silně dotovaných, zkrachovalo nebo bylo pohlceno větší firmou. Týkalo se to především dopravních firem ze západního pobřeží, které spadly pod letecké společnosti sídlící na východě a ve středu USA. V Americe znamenala tato konsolidace leteckého průmyslu snížení počtu dálkových leteckých společností z více než 25 firem před deregulací na pouhých šest hlavních vnitrostátních dopravců po ní (Fu, Oum, Zhang 2010).

Důsledkem procesu deregulace a liberalizace je i vznik nízkonákladových společností, mezi nimiž mají vedoucí postavení Ryanair a Southwest Airlines, a strategických aliancí standardních dopravců. I když proběhla tato změna formy letecké dopravy, na mezinárodní úrovni stále dominují bilaterální dohody mezi státy (Graham 1995, cit. In Rodrigue a kol. 2006).

2.3 Sdružování aerolinií do globálních leteckých aliancí

První náznaky spolupráce mezi leteckými společnostmi můžeme zaznamenat v osmdesátých letech dvacátého století. Tato spolupráce si za cíl kladla především zlepšení využití linek pod společným označením tzv. *code-share* (někdy též *code-sharing*). Jedná se o dohodu, kdy dva či více leteckých dopravců sdílejí jeden let (Bína, Šourek, Žihla 2007). V praxi to potom vypadá tak, že daný let je provozován jednou leteckou společností, ale rezervace na něj mohou prodávat i jiné aerolinky, s nimiž operující společnost sdílí daný let a které díky tomu mohou nabízet svým zákazníkům letenky do destinací, do nichž ony samy nelétají. Na začátku devadesátých let se jednotlivé cíle světových aerolinek staly širšími, mimo jiné i z důvodu vypořádání se s konkurencí stále rostoucího počtu nízkonákladových společností. Jako nejefektivnější způsob řešení v té době představovalo založení globálních leteckých aliancí, které se do dnešních dnů stále rozrůstají o nové členy (Jarolímová 2008).

Zakládání leteckých partnerství je bráno i jako důsledek uzavření „dohod o otevřeném nebi“, které zpřístupnily letecké trhy po celém světě, zvláště potom po

založení první majoritní aliance vzniknuvší spojenectvím amerických aerolinek Northwest Airlines a evropských KLM Royal Dutch Airlines v roce 1993 (McDowell 1999). Dnes jsou cestující na mezinárodních linkách přepravováni aeroliniemi majícími členství v jedné ze tří světových leteckých aliancí – Star Alliance, Oneworld nebo SkyTeam. Star Alliance byla založena codesharovou dohodou mezi United Airlines a Lufthansou v roce 1997 a počtem dvaceti šesti stávajících členů je největší aliancí, i pokud jde o množství přepravených cestujících. Druhou v pořadí je aliance SkyTeam zformovaná partnerstvím mezi Delta Air Lines a AirFrance v roce 2000 a v dnešní době sdružuje patnáct⁵ společností včetně Czech Airlines. Poslední a nejmenší alianci Oneworld položily základy American Airlines a British Airways v roce 1999. Členství v ní uplatňuje jedenáct aerolinií (Wan, Zou, Dresner 2009).

Podle Bíny, Šourka, Žihly (2007) lze za hlavní přínosy členství v leteckých aliancích považovat tyto body:

1. **Koordinace letových řádů aliančních partnerů a harmonizace sedadlové kapacity** umožňuje cestujícím plně využívat všech nabídek letového spojení v rámci jedné aliance se zachováním všech výhod, jakoby cestovali jen s jedním dopravcem, a tím se výrazně zlepšuje ekonomika jednotlivých linek. Navíc je snaha o co maximální využití kapacity letadla, čímž dochází ke snížení provozních nákladů.
2. **Sdílení rezervačních a odbavovacích systémů** přináší užitek především v případech, kdy se cestující obrátí s žádostí o pomoc na libovolného aliančního partnera, který mu díky sdíleným informacím o odbavení a rezervacích může poradit a zacházet s ním jako s vlastním zákazníkem. Wan, Zou, Dresner (2009, s. 627) uvádějí, že *„na většině letišť dnes členové aliancí využívají k odbavení stejný terminál, což pomáhá zkrátit dobu přechodu mezi odletovými východy a značně urychlit naložení, resp. vyložení zapsaných zavazadel.“*
3. **Pružné ceny do destinací aliance** vycházejí vstříc cestujícím, kteří jsou nuceni na své cestě využít dva či více leteckých dopravců. Alianční partneři si stanoví tzv. point-to-point ceny letenek, které jsou ve výsledku nižší, než kdyby se ceny stanovovaly podle pravidel nynějších tarifů, podle nichž by cena letenky byla vyšší než přímé spojení.
4. **Společný Frequent Flyer Program (FFP) a jiné doplňkové služby** jsou motivačními podněty pro cestující k tomu, aby využívali služeb daného

⁵ Během roku 2012 počet členů vzroste na dvacet. Do aliance vstoupí Garuda Indonesia, Aerolineas Argentinas, Saudi Arabian Airlines, Middle East Airlines a Xiamen Airlines. Více na www.skyteam.com

dopravce, případně dané aliance. Základy FFP byly položeny společností American Airlines v 70. letech minulého století. Společnost svým zákazníkům začala za jednotlivé lety udělovat body, jejichž počet závisel na délce cesty či výši ceny letenky. Za předem stanovený počet nasbíraných bodů bylo možné získat volnou letenku na lety American Airlines. Tento vzor dnes následuje snad každá aerolinie s vlastním věrnostním programem. Členství v programu dokládá cestující při odbavení kartou, na kterou mu jsou načteny míle, a pokud se jedná o elitní kartu (např. u programu *SkyMiles* společnosti Delta Air Lines se mluví o tzv. *medallion statutu*), může se její držitel těšit z toho plynoucích výhod, jakými jsou přednostní odbavení na přepážce First nebo Business Class (a to i v případě, že cestuje třídou Economy) nebo povolení vstupu do letištních salonků jakéhokoliv člena aliance.

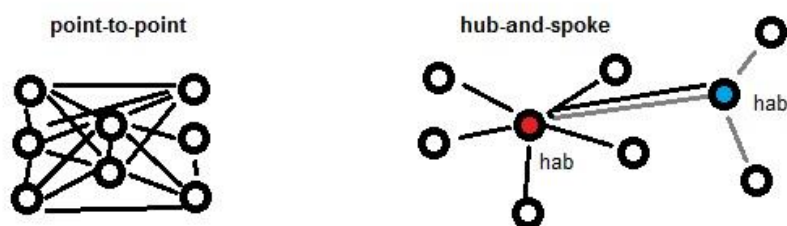
Letecké aliance v neposlední řadě pomohly prohloubit soustředění mezikontinentální letecké dopravy do uzlových letišť. Takové letiště bývá ve většině případů základnou aliančního partnera a mnohdy se řadí mezi největší letiště na světě (Hampel 2010).

2.4 Vytváření systému uzlových letišť

Změny na poli trhu letecké dopravy měly za následek význačné prostorové dopady. Vezmou-li se v úvahu mapy letecké dopravy, tak zásadní proměnu lze vidět v nahrazení tzv. sítě *point-to-point* sítěmi *hub-and-spoke* (Obrázek 2). Celkově měl být tento proces formace nástrojem ke zvýšení efektivity letecké dopravy, a to hlavně v maximalizaci využití sedadlové kapacity.

Před nastolením deregulace provozovalo mnoho amerických dopravců svou činnost na základě sítě „point-to-point“. Jedná se o síť s řadou destinací propojených značným množstvím přímých letů, avšak na úkor nižší frekvence a vysokých nákladů (Rodrigue a kol. 2006). Vytvoření sítě „hub-and-spoke“ bylo jedním z největších pokroků ve vývoji letecké dopravy v období deregulace. Uzlová letiště (haby) představují letiště, která jsou paprskovitě spojena s několika dalšími letišti. Síť „hub-and-spoke“ je založena na myšlence, že větší ekonomický smysl má létat z jednoho hlavního letiště na menší, než se snažit vzájemně propojit všechna letiště mezi sebou. Důvod je jednoduchý. Tímto uspořádáním totiž mohou letecké společnosti soustřeďovat cestující do jednoho sběrného místa, a tak nabízet více destinací při mnohem nižších nákladech (Aaltola 2005).

Obrázek 2: Dopravní sítě typu *point-to-point* a *hub-and-spoke*



Zdroj: Rodrigue a kol. (2006), vlastní zpracování

Letecké společnosti ve Spojených státech by rády ve svých sítích využívaly více uzlových letišť, ale nemohou si dovolit mít více než jeden hab v daném regionu. Airneth (2005, cit. In Fu, Oum, Zhang 2010, s. 31) poznamenal, že „nejnižší vzdálenost mezi dvěma významnými uzly v úspěšném systému dvou sousedních habů činí ve Spojených státech 900 km, což je případ uzlových letišť v Minneapolis-St. Paul a Detroitu, habech společnosti Northwest Airlines.“ V roce 2008 se Northwest Airlines⁶ (NWA) začlenily do společnosti Delta Air Lines, která měla plán snížit nebo dokonce zcela zrušit funkci uzlového letiště v Memphisu (habu NWA) a v Cincinnati (habu Deltu), protože byly příliš blízko dvěma velkým hubům obou společností, Detroitu a Atlantě. Tato restrukturalizace vedla k vytvoření sítě čtyř habů Delta Air Lines v severní Americe a těmi dnes jsou Atlanta, Detroit, Minneapolis-St. Paul a Salt Lake City. Stejně jako Delta i US Airways výrazně omezily funkci uzlu v Pittsburghu a to z důvodu blízkosti jejich významnějšího habu, Mezinárodního letiště Ronalda Reagana ve Washingtonu.

V roce 2003 bylo na základě průzkumu Mezinárodní asociace letecké dopravy (IATA) vymezeno 51 předních světových uzlových letišť – 25 v Evropě, 9 v Asii a Pacifiku, 14 v Americe a 3 v Africe. Cílem výzkumu bylo zjistit spokojenost cestujících a úroveň poskytovaných zákaznických služeb prostřednictvím desítek tisíc rozhovorů. Zkoumaly se možnosti dopravního spojení z a na letiště, vybavenost letištní haly informačními tabulemi usnadňující cestujícím orientaci a kvalita restauračních a jídelních zařízení. Na přední příčce se na základě osobní spokojenosti umístily letiště z Asie a Pacifiku – Dubai, Singapur a Hongkong. Seznam IATA může být srovnáván se studii Mezinárodní letištní rady (ACI) zaměřenými na objem osobní a nákladní dopravy na světových letištích. Podle objemu přepravy osob byly v roce 2003 předními světovými haby Atlanta, Chicago, Londýn, Tokio, Los Angeles, Dallas, Frankfurt, Paříž, Amsterdam a Denver (Aaltola 2005).

⁶ Northwest Airlines byly jediné americké aerolinie, které měly do svého převzetí společností Delta Air Lines centrálu v Evropě, konkrétně v Amsterdamu (Fruhauf 2011).

System „hub-and-spoke“ se stal vcelku příznivým řešením dopravní situace, avšak i ten se potýká s obtížemi, z nichž nejvíce zřetelnou je podle Flores-Fillola (2010) zvyšující se přetížení uzlových letišť. Přetížení má za následek zpoždění, úplné rušení letů, nebo zmeškání návazných přípojů, což ve výsledku negativně ovlivňuje jak cestující, tak i letecké společnosti. Hlavním přispěvatelem k vzrůstajícímu přetížení je vzájemná nesouhra frekvencí letů a velikostí letadel, jelikož letecké společnosti si plánují velké množství linek obsluhovaných stroji s nedostačujícím počtem sedadel. K používání menších letadel přistupují společnosti na základě platných přistávacích poplatků, jejichž výše se odvozuje od hmotnosti letadla. Nasazení menšího letadla je pro ně tedy ekonomicky výhodnější, ve svém důsledku to však vede právě ke znatelné přetížení hubů. Nejhorší situace byla v USA v roce 2007, kdy bylo podle statistik zpožděno více než 30 % všech komerčních letů.

Může se zdát, že investice do rozšíření letišť by vedla k překonání problému s přetížením, jenže budování nových drah a terminálů není na mnoha místech kvůli fyzickým podmínkám možné, jako např. u newyorského letiště LaGuardia obklopeného z jedné strany zástavbou městské části Queens a z druhé strany zálivem Flushing Bay. Navíc i tam, kde expanze letiště přichází v úvahu, se doba výstavby pohybuje odhadem v rozmezí 10 až 15 let. Jiný způsob, jak celou záležitost vyřešit, přináší zavedení poplatků za přetížení. Zpoplatnění přetížených úseků silnic má dlouhou historii, ale teprve nedávno ekonomové použili podobný koncept i na letiště. Taxy za přetížení pobízejí dopravce ke zvýšení kapacity letadla a snížení letové frekvence, zatímco již zmiňované stanovování cen poplatků podle váhy vyvolává naprosto opačný efekt. Tím se vše dostává do začarovaného kruhu a mnohé již vypracované analýzy nedokážou tento problém racionálně vyřešit.

Pozitivem sítě typu „hub-and-spoke“ bylo to, jak pomohly k lepšímu propojení měst a regionů, ve kterých se nacházejí huby. Bowen (2002, cit. In Toušek, Kunc, Vystoupil, s. 261) konstatuje, že *„pozice dominance anebo závislosti města ve světovém sídelním systému (systém world cities) je manifestována jeho statusem - postavením v síti mezinárodní letecké dopravy.“* Po bližším zaměření se na věc lze dojít k závěru o narůstajících rozdílech mezi jádrovými a periferními oblastmi světa. Částečně je možné vidět vinu na straně globálních leteckých aliancí, zvláště Star Alliance a Oneworld, které formují letecké společnosti operující z hubů situovaných ve finančních a průmyslových centrech světa. Záměrem aliancí je prostřednictvím společných marketingových kampaní, integrovaných věrnostních programů a podobných opatření zachytit zejména vysoce výnosné obchodní cesty a koncentrovat je do svého uzlového letiště. Tím se upevňuje akcesibilita světových jader (např. Londýn, Paříž, Hongkong, Tokio apod.), ale více se prohlubuje nedostupnost měst

a regionů v méně rozvinutých oblastech v globálním odvětví letecké dopravy. Mimo jiné schopnost rozvojových regionů konkurovat vyspělým státům v sektoru turismu, zahraničních investic a v některých ekonomických odvětvích, jež jsou spjata s leteckou dopravou, je nastoleným vývojem omezována. Příkladem může být subsaharská Afrika (Bowen 2002).

3 ZMĚNY V BEZPEČNOSTI A VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY PO TERORISTICKÝCH ÚTOCÍCH VE SPOJENÝCH STÁTECH AMERICKÝCH V ROCE 2001

Letiště byla středem obav po mnoho desetiletí. Únosy letadel se dostaly do popředí v sedmdesátých letech minulého století, kdy teroristické skupiny se základnami na Blízkém východě začaly využívat nedokonalé bezpečnosti k násilnému zmocňování se letadel za účelem výkupného. Stejně tak leteckou dopravu ohrožovali uprchlíci, kteří v únosu letadla viděli možnost, jak si vydobýt cestu ke svobodě.

Letecký průmysl spolu s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) vypracovaly postupy pro prověřování cestujících a zavazadel. Sice se tímto krokem podařilo snížit únosy, ale teroristé velmi rychle přešli na novou taktiku v podobě umístění výbušného zařízení v nedoprovázených zavazadlech⁷ a poštovních zásilkách. Názornými příklady bomby ukryté v nedoprovázených kufrech je nehoda letounu společnosti Air India v Irsku v roce 1985 a pád letadla aerolinky Pan Am u Lockerbie ve Skotsku o tři roky později⁸ (Rodrigue a kol. 2006).

3.1 Teroristické útoky z 11. září a reakce vlády Spojených států a EU

Celé Spojené státy se výrazně proměnily v úterý 11. září 2001, kdy skupina sebevražedných atentátníků napojených na islamistickou teroristickou organizaci Al-Kaidu spáchala unesenými letadly společností United Airlines a American Airlines útoky na budovy Světového obchodního centra v New Yorku a sídlo ministerstva obrany, Pentagon, ve Washingtonu. Počet obětí se vyšplhal na bezmála 3 000⁹.

Letecká doprava v USA zůstala ochromena a tentýž večer vydal prezident Bush příkaz k uzavření všech amerických letišť a amerického vzdušného prostoru do odvolání. Uzavírka trvala celkem 4 dny a tento fakt se promítl do statistik počtů odbavených cestujících, které oproti předchozímu měsíci klesly o skoro 50 % (viz Graf 1). O měsíc později reagovala Evropská komise na události v USA schválením státní pomoci letecké dopravě a kroků pro vyšší bezpečnost:

⁷ Dnes, pokud nedojde ke spárování zavazadla s jeho majitelem prostřednictvím čárového kódu na odbaveném zavazadle a čárového kódu na palubní vstupence sejmutého čtečkou při nástupu na palubu, je takové zavazadlo z letu vyřazeno a podrobeno kontrole.

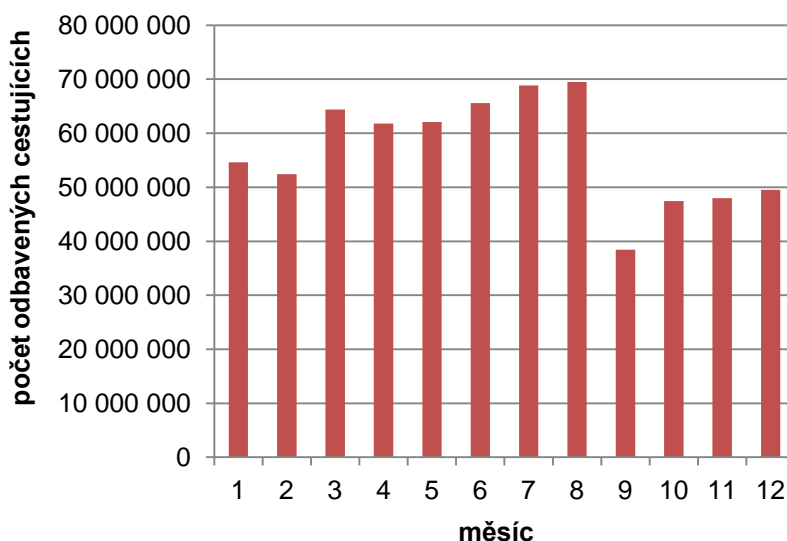
⁸ Společnost Pan American Airways (Pan Am) ukončila svoji činnost v roce 1992 i z toho důvodu, že se jako neformální vlajkový dopravce USA stala terčem několika teroristických útoků, z nichž nejznámější je ten z Lockerbie. Po skončení existence převzala velkou část sítě Pan Am společnost Delta Air Lines. (Bína, Šourek, Žihla 2007)

⁹ Počet obětí se měnil po více než rok. Policie města New York stanovila konečný počet 2 797 obětí 7. října 2002.

- členské země EU budou moci poskytnout pomoc leteckým dopravcům převzetím zvýšených nákladů na pojištění a vládní garance za škody způsobené provozem letadel při válečných konfliktech a teroristických útocích,
- umožnit vyrovnat ztrátu vzniklou 4 denním uzavřením vzdušného prostoru USA po 11. 9. 2001,
- realizovat sérii dalších náročných preventivních opatření, která povedou ke zvýšení bezpečnosti leteckého provozu.

(Bína, Šourek, Žihla 2007, s. 79)

Graf 1: Počet odbavených cestujících na amerických letištích v průběhu roku 2001



Zdroj: RITA 2012

Útoky z 11. září silně podtrhly trendy v mezinárodním terorismu identifikované v posledních letech FBI, CIA a dalšími výzvědnými organizacemi. Americké tajné služby zaznamenaly nový přístup teroristických skupin, který spočívá v přechodu z centralizované buňky na volně přidružené spolky. Taktika těchto dceřiných buněk se odvíjí od myšlenky zabít co nejvíce lidí.

Tyto teroristické útoky podnítily a ještě více umocnily odhodlání Spojených států bojovat proti terorismu. Jen několik málo týdnů po útocích započaly vojenské operace zaměřené proti Al-Kaidě a Talibanu. V listopadu 2001 přijal svým podpisem prezident Bush zákon o federalizaci letištní bezpečnosti (viz níže), kterým se zřídila nová správa zabezpečení federální dopravy (FTSA) dohlížející na bezpečnost provozu všech druhů osobní dopravy. Ministerstvo spravedlnosti určilo rok po atentátech 39 skupin jako teroristických organizací a dalších 62, které terorismus podporují (Macdonald 2003).

3.2 Změny v bezpečnostních opatřeních na letištích

Ani v současné době neexistuje žádné dokonalé řešení, jak se vypořádat s terorismem. Americká letiště nedisponují jednotným programem nebo agenturou, která by stoprocentně chránila Spojené státy od zájmů skupin vedených touhou jejich zničení. Amerika, stejně jako ostatní země, může a měla by však nadále zlepšovat bezpečnostní opatření na letištích. K bezpečnosti nabádá cestující všudypřítomný systém značek, předpisů a pokynů informující, co vše je či není povoleno vzít si s sebou na palubu a na co by si měli dávat pozor. Celý tento systém pravidel se projevil např. novou podobou letenek a palubních vstupenek, zavedením strojově čitelných pasů, v žádostech o vízum, v letových formulářích a nakonec i v označení zapsaných zavazadel. Celkové prostředí letiště v neposlední řadě dotváří i monotónní upozornění z reproduktorů: „Vážení cestující, prosíme, dbejte zvýšené pozornosti a neopouštějte svá zavazadla, děkujeme“ (Aaltola 2005).

3.2.1 Zákon o federalizaci letištní bezpečnosti

V listopadu 2001 schválil prezident Bush návrh zákona o federalizaci letištní bezpečnosti. Letiště po celé zemi realizovala první bezpečnostní opatření 18. ledna 2002 tím, že všechny letecké společnosti byly požádány, aby kontrolovaly zavazadla a i samotné cestující na přítomnost výbušnin, zbraní, nebo jiných nebezpečných předmětů. Nápomocno jim v tomto směru mělo být skenování moderními rentgenovými přístroji, párování zavazadel s lidmi na palubě, náhodné kontrolování, ohledání pomocí hmatu nebo psi vycvičení na hledání bomb (Macdonald 2003).

I před zářím 2001 se prováděly kontroly pasažérů a jejich zavazadel. Zákon o bezpečnostních opatřeních měl zajistit případné právní postihy pracovníků letištní ochrany, pokud by došlo k incidentu zaviněného pronesením předmětu označeného jako nebezpečné zboží (např. střelná nebo bodná zbraň, výbušná látka apod.) skrze letištní kontrolu do neveřejné (tranzitní) části letiště. Zároveň zákon ukládá, aby zaměstnanci letištní ochranné služby absolvovali pravidelná školení.

Vedoucím správy dohlížející na bezpečnostní složky na letištích je podle tohoto zákona tajemník ministerstva dopravy. Tajemník je jmenován prezidentem na doporučení a se souhlasem senátu. Přijetím funkce na sebe bere tajemník veškerou odpovědnost, že kontroly cestujících a osobních letadel, která létají na pravidelných mezinárodních i vnitrostátních linkách, byly provedeny zaměstnancem nebo zástupcem leteckého dopravce důsledně. Tajemník rovněž může dát podnět pro jakoukoli dodatečnou kontrolu, pokud považuje za nezbytné celkové zvýšení bezpečnosti.¹⁰

¹⁰ Více o zákonu na <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/z?c107:s.1447.eah>:

Zavedení výše zmíněných bezpečnostních opatření si vyžádalo pouze ve Spojených státech náklady ve výši 6 miliard dolarů. Na nákladech se podepsalo hlavně zařazení letištní ochranné služby mezi federální služby, čímž se provozovatelům letiště zvedly náklady na mzdy zaměstnanců a na jejich průběžná školení se skenovacími přístroji. Hlavní vliv měla tato opatření na plynulost pohybu cestujících při vstupu do neveřejných prostor letiště. Prohlídky se staly největším přispěvatelem ke zpoždování letů, a tudíž dnes se od cestujících očekává, že se k odbavení dostaví již dvě hodiny před odletem (Rodrigue a kol. 2006).

3.2.2 Profilování potenciálních nebezpečných osob

S přijatými bezpečnostními opatřeními sužovala FSTA otázka, zda při prověřování vzít v úvahu rasu, pohlaví a věk cestujícího, jelikož to vyvolává právní dohady o zachování svobody. Otázkou však zůstalo, co by se stalo, kdyby USA ignorovaly zjištěná fakta o únoscích? Všech devatenáct únosců bylo původem ze zemí Středního východu mezi dvaceti a čtyřiceti pěti lety. Proto mnoho vládních představitelů argumentovalo pro zavedení rasy, pohlaví a věku do profilovacích charakteristik, jelikož válka s teroristickými sítěmi snažícími se připravit o život nevinné lidi si žádá tvrdý a nekompromisní přístup (Macdonald 2003).

Prověřování nyní tedy zahrnuje velmi přísné kontroly cestujících a ne jen jich, podle zákona totiž i „*letecký personál a ostatní osoby (kromě diplomatického kurýra), které chtějí vstoupit do prostor určených provozovatelem letiště, musí strpět osobní prohlídku a prohlídku zavazadel a přepravovaného nákladu*“ (Bina, Šourek, Žihla 2007, s. 79). U cizích státních příslušníků je vyžadována biometrická identifikace, která v současné době zahrnuje otisky prstů a v budoucnu se očekává zavedení rozpoznávání osob pomocí sejmutých snímků sítnic a tvarů obličeje. Například nová aplikace bezpečnostních složek tzv. *Computer Assisted Passenger Prescreening System* (Capps II) vyžaduje od cestujících více osobních informací už během rezervování letenky. Následuje vyhodnocení všech dodaných dat a na jejich základě je stanoveno, jaké riziko onen cestující představuje. Cestující, který je systémem označen za vysoce rizikového, podstupuje ještě důkladnější prověření (Rodrigue a kol. 2006).

Vedle detektorů kovů a prohlížení zavazadel pomáhá právě profilování sladit vyšetřovatelům veškeré informace tak, aby bylo možné posoudit charakter a úmysly rizikového cestujícího ještě předtím, než přijde. Bezpečnostní služba si rovněž všímá vlastností a vzorců chování podezřelé osoby, které porovnává s charakteristickým vystupováním těch, co se jeví jako nevinní. Profilování možných únosců se může dít i dvěma jinými způsoby. Nejčastěji používaným modelem je jednoduchý seznam charakteristik chování, a čím více se hodí na daného jedince, tím více se stává

podezřelým. Druhý způsob je podrobnější. Vyšetřovatelé se snaží zjistit, zda označený cestující, skutečně hodlá nějak porušit zákon. Zpravidla se o to pokouší formou pohovoru¹¹.

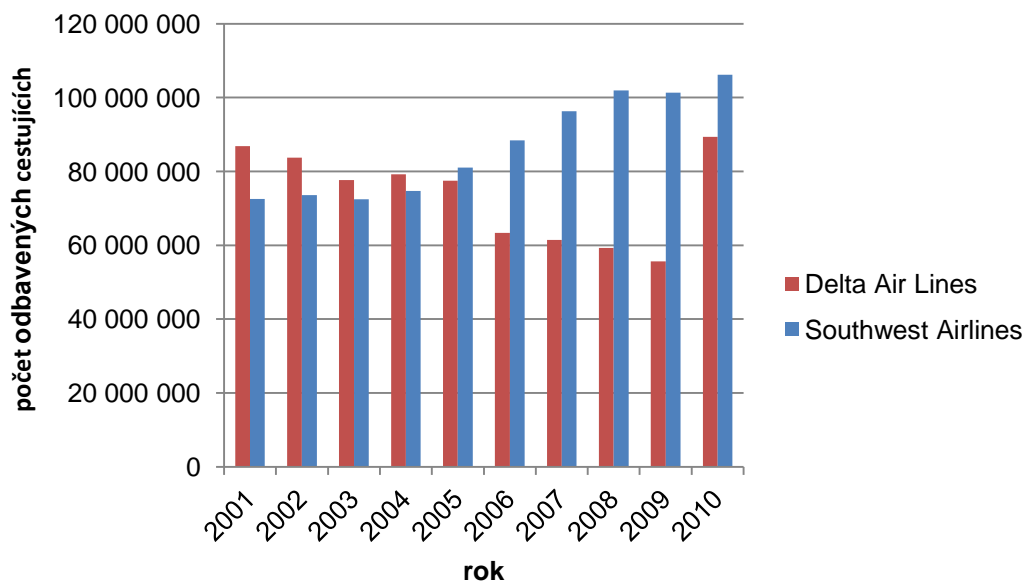
Profilovací proces je velmi složitý a užitečný je pouze v případě, pokud nedošlo k porušení občanských svobod ze strany vyšetřujících. Ti musí brát na vědomí, že žádný z jednotlivých ukazatelů chování není konečný. Spíše by jednotlivé ukazatele měli spojovat na základě svých dřívějších zkušeností se zvýšenou pravděpodobností, že může dojít k porušení zákona. Například zcela běžnému člověku nepřijde nezákonné nebo výjimečné, když si muž koupí jednosměrnou letenku, kterou získá na letišti na poslední chvíli a zaplatí ji v hotovosti. Do vzorce stačí doplnit, že muž je původem z Blízkého východu a neodbavil si žádná zavazadla a i bez analýzy sám člověk usoudí, že pokud se tyto faktory vyskytují společně, roste šance možného nebezpečí (Macdonald 2003).

3.3 Situace v letecké dopravě USA po roce 2001, rozvoj nízkonákladových dopravců

Dnešní podoba leteckého průmyslu a dopravy je zcela odlišná od té, která tu byla před osudovým 11. zářím. To odstartovalo hlubokou krizi v letecké dopravě, zatímco nízkonákladovým dopravcům paradoxně vypjatá doba přinesla užitek (viz Graf 2). Obyvatelé Spojených států přestali na vnitrostátních linkách využívat služeb leteckých společností a na kratší vzdálenosti raději cestovali vlakem či dálkovými autobusy. Čas hraje velkou roli, a tudíž se postupně začali rychle vracet k letecké dopravě. Centrem jejich zájmu se staly nabídky letů operovaných „low-cost“ společnostmi, které obsluhují spíše menší regionální letiště, a ne velká mezinárodní letiště, na nichž se pohybuje velké množství lidí, a v cestujících vyvolávala obavu z dalšího útoku teroristů (Hampel 2010, Jarolímová 2008).

¹¹ Podobné pohovory se provádějí i na pravidelných linkách z Prahy do Tel Avivu nebo New Yorku. Jedná se o soubor otázek typu: „Balil/a jste si zavazadlo sám/a?“ nebo „Jak dlouho jste nechal/a zavazadlo bez dozoru?“ Může se to zdát směšné, ale na základě podobných otázek odhalili na londýnském letišti muže, který do zavazadel své těhotné snoubenky umístil výbušninu.

Graf 2: Porovnání počtu odbavených cestujících společností Delta Air Lines (klasický dopravce) a Southwest Airlines (nízkonákladový dopravce) v období 2001 – 2010



Zdroj: RITA 2012

Jak je patrné na příkladu Southwest Airlines z Grafu 2, nízkonákladové společnosti zaznamenaly po roce 2001 nepatrný pokles odbavených cestujících. Tím, že se LCCs nestaly terčem teroristů a nabízely cenově atraktivní letenky, si v následujících letech zajistily rostoucí příliv cestujících. Klasičtí dopravci, reprezentovaní společností Delta Air Lines, se museli potýkat s markantnějším úbytkem svých zákazníků. Tím pádem byla v reakci na snížené příjmy Delta spolu s United Airlines a American Airlines nucena opustit od svých nadstandardních služeb, mezi něž například patřilo podávání jídla zdarma na vnitrostátních linkách. Z Grafu 2 je patrný výrazný nárůst odbavených cestujících Delta Air Lines v roce 2010, který byl zapříčiněn dokončeným sloučením Delty s NWA v prosinci 2009. Delta tak přebrala a začala operovat linky zaniklé společnosti.

Southwest Airlines jsou největším nízkorozpočtovým dopravcem na světě v počtu letadel ve své flotile¹² i v počtu přepravených cestujících. Společnost byla založena v roce 1967 v texaském Dallasu a provozování prvních komerčních letů se dočkala o čtyři roky později. Southwest Airlines začala konkurovat na vnitrostátních linkách běžným aerolinkám v roce 1978, kdy byla započata deregulace letecké dopravy. Dnes (duben 2012) nabízí lety do 97 destinací ve 42 státech federace a dennodenně operuje více než 3 300 letů (Frühauf 2011, www.southwest.com).

¹² K 30. září 2011 měla Southwest Airlines v provozu 550 Boeingů 737, což z ní dělá největšího operátora těchto letounů na světě. Jeden stroj vykoná v průměru šest letů za den. (www.southwest.com)

4 HYPOTÉZY A METODIKA PRÁCE

Následující kapitola přináší tři stanovené hypotézy práce. Dále jsou popsány zdroje dat z amerických internetových portálů úřadů Federal Aviation Administration, Research and Innovative Technology Administration a Bureau of Labor Statistics.

4.1 Stanovené hypotézy

Hypotézy práce byly stanoveny na základě předchozích dvou kapitol: Vývoj současných trendů v letecké dopravě se zaměřením na Spojené státy americké a Změny v bezpečnosti a vývoji letecké dopravy po teroristických útocích v USA v září 2001.

Hypotéza č. 1

„Sítě nízkonákladových společností mají odlišnou hierarchii od sítí klasických dopravců. Často sítě nízkorozpočtových aerolinií připomínají tzv. model point-to-point.“

Hypotéza vychází z předpokladu, že zatímco klasičtí dopravci v rámci deregulace letecké dopravy přešli na paprskovité uspořádání svých sítí tzv. model hub-and-spoke, nízkonákladoví dopravci využívají tzv. systém sítě point-to-point. V této síti není jedno konkrétní uzlové letiště, kam by společnost soustřeďovala cestující, ale spojují se mezi sebou vzájemně a vytvářejí tak hustou síť propojených letišť. Nízkorozpočtové společnosti se snaží dát cestujícím možnost létat do destinací, do nichž klasičtí dopravci buď vůbec nelétají, anebo do nichž mají malou letovou frekvenci.

Hypotéza č. 2

„Haby jsou vytvářeny v hlavních sídlech leteckých společností, na základě jejich geografické polohy, nebo v ekonomicky silných centrech metropolitních oblastí.“

Druhá hypotéza předpokládá spojitost vytváření sítě habů na základě sídel leteckých společností a s výhodnou geografickou polohou uprostřed sítě. Lze se také domnívat, že klasické letecké společnosti vytvářejí své hany na základě regionů, kde je předpoklad vysoké koncentrace cestujících, na vnitrostátních linkách především z důvodu pracovní dojížděky. Této hypotézy se týká srovnání letišť podle počtu odbavených cestujících a srovnání metropolitních statistických oblastí podle procenta nezaměstnanosti. K porovnání bylo použito Spearmanova korelačního koeficientu (viz kapitola 5).

Hypotéza č. 3

„Z bezpečnostního důvodu vzrostl zájem o nízkonákladové dopravce po teroristických útocích v USA v září 2001.“

Třetí hypotéza vychází z předpokladu, že cestující po útocích na New York a Washington raději začali volit nízkonákladové dopravce na rozdíl od klasických společností, jelikož právě jejich letadla se stala terčem teroristů. Hypotézu lze podpořit rostoucím počtem odbavených cestujících nízkonákladovými společnostmi, zatímco počet pasažérů u standardních dopravců krátce po teroristických útocích dramaticky poklesl (viz Graf 2 v kapitole 3).

4.2 Metodika práce a zdroje dat

Statistické údaje o počtu odbavených cestujících na jednotlivých letištích a data za hlavní americké letecké společnosti byly nalezeny na internetových portálech úřadů Federal Aviation Administration (FAA) a Research and Innovative Technology Administration (RITA). Zdroje dat o metropolitních oblastech a zaměstnanosti byly čerpány z archivu Bureau of Labor Statistics (BLS).

4.2.1 Federal Aviation Administration

Federal Aviation Administration, neboli česky Federální letecký úřad, je národní letecká agentura Spojených států, která dohlíží a reguluje všechny záležitosti týkající se amerického civilního letectví. FAA vznikla původně pod názvem Federal Aviation Agency na základě Federální letecké smlouvy z roku 1958. Současné označení přijala až v roce 1966, kdy se začlenila pod úřad ministerstva dopravy. Mezi její hlavní úkoly patří např. regulace americké vesmírné dopravy, podpora a rozvoj civilního letectví, včetně nových leteckých technologií, vydávání, pozastavování nebo rušení pilotních osvědčení a rozvoj programů na kontrolu hluku (www.faa.gov).

Svá data o osobní a nákladní letecké dopravě získává FAA z databáze Informačního systému činnosti leteckých dopravců (anglicky Air Carrier Activity Information System), v níž jsou zahrnuty údaje o odbavených cestujících a kompletní statistika leteckých dopravců na území Spojených států. Data za celý kalendářní rok uveřejňuje FAA každoročně na podzim následujícího roku.

4.2.2 Research and Innovative Technology Administration

Správa výzkumu a inovačních technologií (RITA) koordinuje výzkumné programy ministerstva dopravy a podílela se na zavádění technologií pro zlepšení amerického národního dopravního systému. Mezi hlavní úkony RITA patří nejen koordinace výzkumných a vzdělávacích programů, ale i sdílení pokročilých technologií

s dopravním systémem, zpřístupnění přepravních statistik a analýz a podpora členských států usilujících o zlepšení vzdělání a odborné přípravy v dopravně souvisejících oborech. RITA vznikla v roce 2005 a zformovala šest předchozích statistických úřadů ministerstva dopravy (www.rita.dot.gov).

RITA shromažďuje veškeré statistiky ze všech letišť, které přehledně prezentuje na svých stránkách. Každý si z nepřeberného množství informací může jednoduchým nastavením vybrat pouze ty, jenž potřebuje ke své práci. Systém rozlišuje počty cestujících podle toho, jestli se jedná o cílovou nebo odletovou destinaci, umožňuje vybrat z nabídky leteckou společnost a k ní přiřadit libovolné letiště a ihned je jasné, jak si daná aerolinie na konkrétním letišti stojí. Vedle těchto dat disponuje úřad i podrobnými statistikami o zaměstnanosti v leteckém průmyslu, zpožděných letech, nebo o sedadlové kapacitě vyjádřené počtem nabízených sedadel na jeden let.

Rozdíl mezi FAA a RITA tkví v jejich administrativním uspořádání. FAA je agenturou fungující pod záštitou ministerstva dopravy a je samostatnou jednotkou. RITA je oproti tomu přímo „oddělením“ ministerstva dopravy majícím na starost správu statistických dat.

4.2.3 The Bureau of Labor Statistics

Úřad statistik práce (BLS) spadající pod ministerstvo práce je přední federální agenturou, která je odpovědná za měření a vyhodnocování míry aktivity na trhu práce, pracovních podmínek a cenových změn v ekonomice. Úkolem úřadu je shromažďovat, analyzovat a šířit základní ekonomické informace, díky nimž je podporováno veřejné a soukromé rozhodování na trhu práce. Jedná se o nezávislý statistický úřad nabízející uživatelům objektivní, včasné a přesné produkty a služby.

Data dává BLS dohromady za tzv. metropolitní statistické oblasti (anglicky metropolitan statistical areas – MSA), což jsou regiony s poměrně vysokou hustotou zalidnění v jádru a těsnými ekonomickými vazbami v celé oblasti. MSA nejsou právními administrativními jednotkami, jakými jsou státy a okresy, a jsou vymezovány na základě vazeb na jádro. Typickou metropolitní oblastí, která se soustřeďuje kolem jednoho města, je Chicago. Některé oblasti naopak zahrnují více měst s dominantním postavením např. Dallas-Fort Worth, Minneapolis-Saint Paul, Seattle-Tacoma atd. Celkový počet metropolitních statistických oblastí je dnes 366 (www.bls.gov).

Výhodou všech těchto tří informačních zdrojů je, že přístup ke svým databázím umožňují zdarma po neomezenou dobu. Odlišují se tímto způsobem od Mezinárodní organizace letecké dopravy (ICAO) a Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), které si za přístup k datům žádají vysoké roční předplatné.

5 TRH NÍZKONÁKLADOVÝCH SPOLEČNOSTÍ, ZAMĚSTNANOST V LETECKÉ DOPRAVĚ A ROZVOJ HABŮ

Poslední kapitola je věnována přiblížení strategie nízkonákladových společností a ověření tvrzení, zda opravdu využívají sítě tzv. typu point-to-point. Následuje srovnání amerického a evropského trhu nízkonákladových dopravců, jako dvou nejsilnějších. Dále se kapitola zabývá zaměstnaností v letecké dopravě a jejím vlivem na odbavení cestujících. Závěrečná část je zaměřena na rozvoj habů a s čím jejich rozvoj a růst souvisí.

5.1 Trh nízkonákladových společností ve Spojených státech amerických v porovnání s trhem evropským

Jednou z nejpozoruhodnějších událostí, která poznamenala odvětví letecké dopravy, byl příchod nízkonákladových leteckých společností (anglicky low-cost carriers, LCCs) na nově liberalizovaný trh v letech 1980 až 1990. Tito noví dopravci přinesli řadu novinek do leteckého průmyslu. Nejzřetelněji byl nový přístup patrný v zjednodušení služeb pro cestující, na oplátku za nižší ceny letenek. Nízkorozpočtové společnosti většinou nabízejí svým zákazníkům možnost cestovat pouze v jedné cestovní třídě, prodej potravin a nápojů nenáročných na přípravu je za příplatek a velmi často se v cílovém letišti distancují od všech doplňkových služeb (např. vyřizování reklamací zavazadel apod.). Obrovským rozdílem odlišujícím nízkonákladové společnosti od klasických leteckých dopravců je využívání sekundárních, nevytížených letišť. Tato letiště totiž umožňují díky rychlým obrátům letadel provozní úspory, a navíc také přímé úspory nákladů vlivem nižších letištních poplatků (Pels, Njegovan, Behrens 2009).

5.1.1 Strategie nízkonákladových společností

Pokles zájmu o luxusní leteckou dopravu šel ruku v ruce s deregulací letecké dopravy ve Spojených státech v roce 1978 a od té doby zasáhl i zbytek světa. Proces byl pozvolný, jelikož chvíli trvá, než přes ustálenou pozici tradičních dopravců na trh proniknou noví konkurenti. Postupně se soutěž mezi leteckými společnostmi rozšířila do Austrálie, Kanady a Spojeného království následovaného ostatními zeměmi Evropské unie v 90. letech. Čína, Indie a zbylí asijské tygři otevřeli letecké trhy soutěži až na počátku 21. století.

Nízkonákladoví dopravci mají odlišnou strategii od klasických dopravců. Tradiční letecké společnosti mohou propouštět své zaměstnance za účelem snížení svých nákladů, ale to z nich nutně nedělá nízkonákladovou společnost typu Southwest Airlines, JetBlue nebo AirTran. Úspěšné nízkorozpočtové společnosti sdílí dvě klíčové

strategie. Za prvé se vyhýbají letištím s hustým provozem a za druhé odmítají drahé investiční projekty. Tudíž Southwest Airlines používá letiště v Providence na Rhodes Islandu a v Manchesteru v New Hampshiru spíše než letiště v Bostonu, Fort Lauderdale místo letiště v Miami, a Oakland namísto Sanfranciského mezinárodního letiště (de Neufville, 2006).

Vyhýbání se přetíženým letištím umožňuje nízkonákladovým společnostem dosáhnout o 50 % větší produktivity letadla, než jaké běžně dosáhnou letadla klasických dopravců. Nízkonákladové aerolinie minimalizují neproduktivní čas své flotily na zemi i ve vzduchu. Zabránilo se tak oddalování přistání, zpoždování letadel z důvodu čekání na přistávající a vzlétající stroje, zkrátala se čekací doba na otevření odletového východu a v poslední řadě se zabránilo pojiždění na dlouhé vzdálenosti.

Nízkonákladoví dopravci chtějí v tomto trendu pokračovat tím, že sníží i dobu pobytu letadla na letišti mezi příletem a odletem. Southwest Airlines uvažují o 25 minutách, během kterých vystoupí a nastoupí pasažéři a mezi výměnou cestujících bude letadlo řádně uklizeno. Letadla klasických dopravců mají pro tuto proceduru vyhrazeno ve valné většině případů více než jednu hodinu. Cíl v ušetřeném času je součástí taktiky ve využívání sekundárních letišť v metropolitních oblastech (viz Obrázek 3).

Obrázek 3: Zpoždění na primárních a sekundárních letištích obsluhující sanfranciskou metropolitní oblast v dubnu 2006

Table 2: Delays at primary and secondary airports serving the San Francisco metropolitan area in April, 2006.

	Primary airport	Secondary airport	% of flights arriving within 15 minutes of schedule
San Francisco International Airport	x		33
Oakland International Airport, Oakland, CA		x	23
Norman Y. Mineta San Jose International Airport, San Jose, CA		x	23

Source: Bureau of Transportation Statistics, 2006.

Zdroj: de Neufville 2006

Letiště, která mají přetížený vlastní vzdušný prostor, mají zastaralé celkové vybavení, křížící se přistávací dráhy a stísněné tranzitní prostory postavené v polovině minulého století. Takové zázemí je patrné na Loganově letišti v Bostonu, na O'Hare

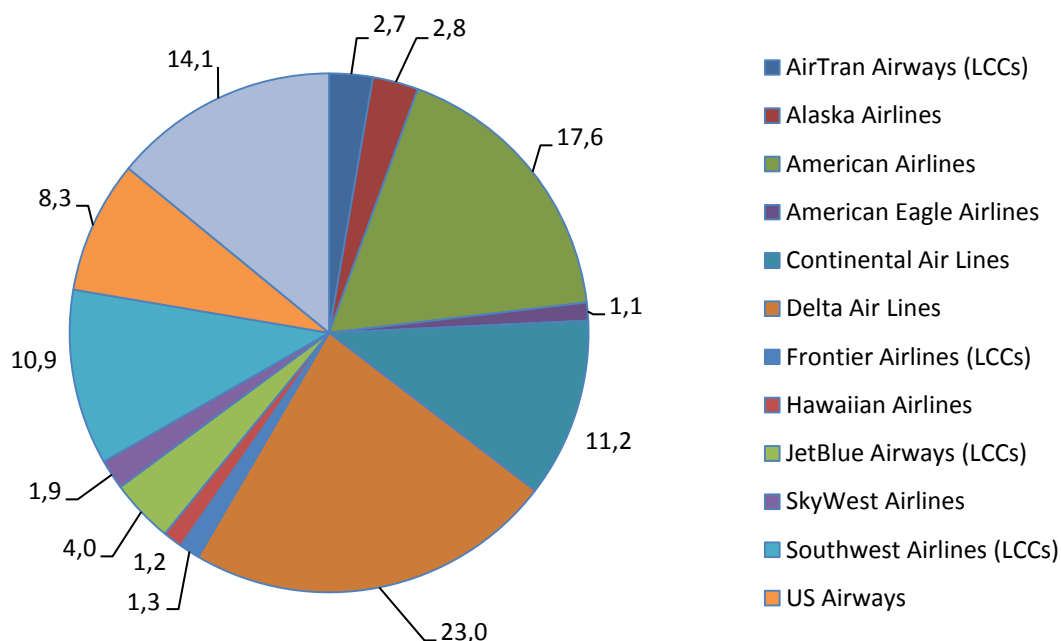
v Chicagu, na Kennedyho letišti v New Yorku a na letišti ve Philadelphii. Novější letiště v Atlantě, Dallasu a Denveru obsluhují více cestujících než výše zmíněná letiště, ale mají poměrně nepřetížený provoz. I přes to, že nízkonákladové společnosti dávají přednost nepřetíženým letišťům, budou nadále operovat své lety z letišť, kde hrozí mnohaminutová zpoždění, jelikož příležitosti a požadavky trhu převažují nad nevýhodami. Z toho důvodu provozuje JetBlue své linky z New Yorku a Bostonu a Southwest z Philadelphie. LCCs budou mít stále více příležitostí na úkor ustupujících tradičních dopravců, především pak v metropolitních oblastech s více letišti (de Neufville 2006).

5.1.2 Trh LCCs ve Spojených státech na příkladu Southwest Airlines (SWA)

Nízkonákladová letecká společnost byla v počátku obchodním modelem pravidelné linkové dopravy propagované Southwest Airlines. Společnost začala provozovat první vnitrostátní lety v americkém Texasu v roce 1971 a v roce 1978 stála v pozadí deregulace letecké dopravy jako jedna z nejúspěšnějších leteckých společností v USA, která vykazovala dlouhodobou ziskovost. Povedlo se jí transformovat domácí trh způsobem, kdy létání bylo levnější a výhodnější než řízení auta, což jí otevřelo nové, významné příležitosti v expanzi na leteckém trhu.

Od svého včasného vstupu na trh a od svého prvního letu se SWA dostaly na úroveň tradičních leteckých společností v USA. Zatímco v roce 1990 byla SWA se 4,9 % na sedmém místě v celkovém počtu odbavených cestujících na vnitrostátních linkách, v roce 2005 bylo společností SWA odbaveno 11,7 % všech cestujících, což z ní udělalo třetí nejžádanější aerolinku na americkém trhu. O podílu odbavených cestujících za vybrané letecké společnosti v USA informuje Graf 3. Pokud vezmeme v úvahu celý trh, tak více jak patnáct let po započaté deregulaci ovládaly nízkonákladové společnosti pouhopouhý osmiprocentní podíl. Ovšem o dalších deset let později byla situace zcela jiná, jelikož příjmy z přepravených cestujících přesáhly u nízkorozpočtových dopravců ve Spojených státech 50 % z celkové sumy tržeb leteckých společností.

Graf 3: Podíl odbavených cestujících na všech letištích v USA za vybrané letecké společnosti v roce 2010 (%)



Zdroj: Bureau of Transportation Statistics 2012¹³

SWA kladou důraz na nízké ceny a na včasné přílety, což vyplývá z mnoha faktorů, v první řadě z využívání lineární tzv. point-to-point sítě bez hlavního uzlového letiště. Letadla společnosti Southwest Airlines jsou tím pádem jen velmi zřídka v nečinném stavu, kdežto letouny klasických dopravců operujících v tzv. hub-and-spoke síti jsou v nečinnosti delší dobu, jelikož čekají než si cestující v daném havu přestoupí z jednoho letadla do druhého. Lineární síť nabízí značné materiálové a provozní výhody, jenže nevýhodou zůstává, že SWA neobsluhují všechna přední letiště v metropolitních oblastech. SWA chtějí mít co nejvíce letů na čas, a proto se vyhýbají letištím, která vykazují velké množství zpožděných odletů. Navíc včasné odlety pomáhají udržovat nízké ceny letenek. Do nízkých plateb za letenku jsou zahrnuty i nižší přistávací poplatky a nižší poplatky za využití nástupních mostů na menších, regionálních letištích. SWA tím pádem došly k závěru, že cestující jsou ochotni vzdát se výhodněji položeného letiště za cenu méně nákladných letenek. A v neposlední řadě drží SWA ceny letenek dole i díky nižšímu počtu zaměstnanců, kteří jsou potřeba k odbavení a obsluze jednoho letadla. Na jedno letadlo připadá dohromady sedmdesát zaměstnanců palubního a pozemního personálu, přičemž u klasických společností je to více než sto zaměstnanců na jednu linku.

¹³ V březnu 2012 došlo k začlenění Continental Air Lines do United Air Lines a AirTran Airways do Southwest Airlines.

Tím je tedy potvrzena hypotéza č. 1. LCCs opravdu využívají spíše lineární síť s řadou propojených destinací, což umožnilo cestujícím vyhnout se uzlovým letištím a tím rychleji dosáhnout svých cílů. SWA létají do 97 destinací ve Spojených státech, Mexiku¹⁴ a Karibiku a žádná z nich neplní funkci hubu. Destinace, o něž je patrný zvýšený zájem ze strany cestujících, jsou označovány jako tzv. focus city (čti fokus city) a je do nich operováno více letů než do ostatních měst. Takovéto označení má v síti SWA např. Los Angeles, Denver, Atlanta, Baltimore, nebo Las Vegas (Morrison, Winston 2005, de Neufville 2006, Price 2008, Tierney, Kuby 2008, www.southwest.com).

Na americkém trhu je známý pojem tzv. Southwest efekt. Jedná se o to, že po vstupu na trh měly SWA velký vliv na ceny letenek a na zákaznickém výběru společnosti v oblastech s více letišti. Jedním takovým příkladem je linka mezi Washingtonem a Chicagem. Metropolitní oblast Washingtonu, D. C., má tři letiště (v Dulles, Reaganovo a v Baltimoru) a oblast Chicaga má dvě (O'Hare a Midway). Na trase mezi letišti v Dulles a O'Hare byl zaznamenán prudký pokles cestujících způsobený faktem, že SWA operovaly pouze lety mezi letišti v Baltimoru a letišťem Midway. Na této vlastní trase podchytily SWA podstatný podíl na trhu a to přineslo výrazné snížení cen všech letů na trase Washington-Chicago (Vowles 2001, cit. In Tierney, Kuby 2008).

Teroristické útoky z 11. září 2001 měly negativní dopad na domácí letecký trh, který byl poté plně obnoven až v roce 2005. Američtí letečtí dopravci se obávali velkých finančních ztrát. Jejich obavy se díky rostoucí konkurenci na trhu a rostoucím cenám pohonných hmot staly skutečnými, a tak v období 2001 až 2005 přišly letecké společnosti v USA celkem o 35 miliard dolarů. Dopravci ve Spojených státech se rozhodli v reakci na danou situaci vytvořit účinné cenové strategie. Výzkumy bylo zjištěno, že na cenách letenek se do značné míry podílí tržní síla dané společnosti a provozní náklady spolu s dominantním postavením dopravce na trhu a koncentrací trhu. Kromě toho může přístup zákaznického servisu ovlivnit rozhodování cestujících při výběru dopravce, což ve výsledku též ovlivňuje ceny letenek. Negativně při výběru dopravce mohou působit i zprávy o zpožděných a zrušených letech. Např. Northwest Airlines zaznamenaly v listopadu 2006 8,8 % všech zpoždění, zatímco United Airlines 3,9 %. Southwest Airlines těžily především ze spokojenosti zákazníků, kterou lze potvrdit tím, že na 100 000 odbavených cestujících připadlo 0,21 stížností. Spokojenost cestujících se podle dopravce liší, ale viditelně má vliv na poptávku cestujících, kteří očekávají prvotřídní servis (Chi, Koo 2009).

¹⁴ Pravidelné lety do Mexico City jsou naplánovány v letovém řádu SWA od konce května 2012.

V reakci na teroristické útoky napsali tehdejší zástupci společnosti Southwest Airlines (generální ředitel James F. Parker, Herbert Kelleher, předseda představenstva a Colleen Barrett, provozní ředitelka) dopis akcionářům, v němž se vyjadřovali k situaci na trhu po 11. září. Pro odborníky byl tento dopis předmětem velkého zájmu a to hned z několika důvodů. Za prvé, ani jedno letadlo z flotily SWA se nestalo terčem únosu, a tudíž se očekávalo objektivní vyjádření spíše ze strany American Airlines a United Airlines, jejichž letouny byly uneseny. Za druhé, SWA neutrpěly po 11. září ekonomické ztráty, které byly u jiných společností obrovské. A za třetí, SWA se v srpnu 2002 dostaly na druhé místo na seznamu časopisu Fortune 500¹⁵, založeného na šesti opatřeních kvality zisku (Amernic, Craig 2004).

Důvodně lze předpokládat, že teroristické útoky nijak zvlášť s pozicí SWA na leteckém trhu nezahýbaly. I přes krizi v leteckém průmyslu po roce 2001 se SWA těšily z nového přílivu cestujících a z každoroční ziskovosti. O rostoucím počtu cestujících svědčí Tabulka 1. SWA se staly atraktivním dopravcem, jelikož se nestaly terčem teroristů a létaly na menší regionální letiště, která nebyla tolik přeplněná jako velká mezinárodní letiště.

Tabulka 1: Počet odbavených cestujících společností SWA v letech 2000 a 2010 na pěti vybraných letištích

	2000	2010	nárůst o (%)
Baltimore	4 535 719	8 707 211	91
Fort Lauderdale	722 693	2 945 418	307
Chicago/Midway	3 548 313	13 390 352	277
Las Vegas	5 905 886	13 422 688	127
Los Angeles	3 901 683	4 686 002	20

Zdroj: Federal Aviation Administration 2012

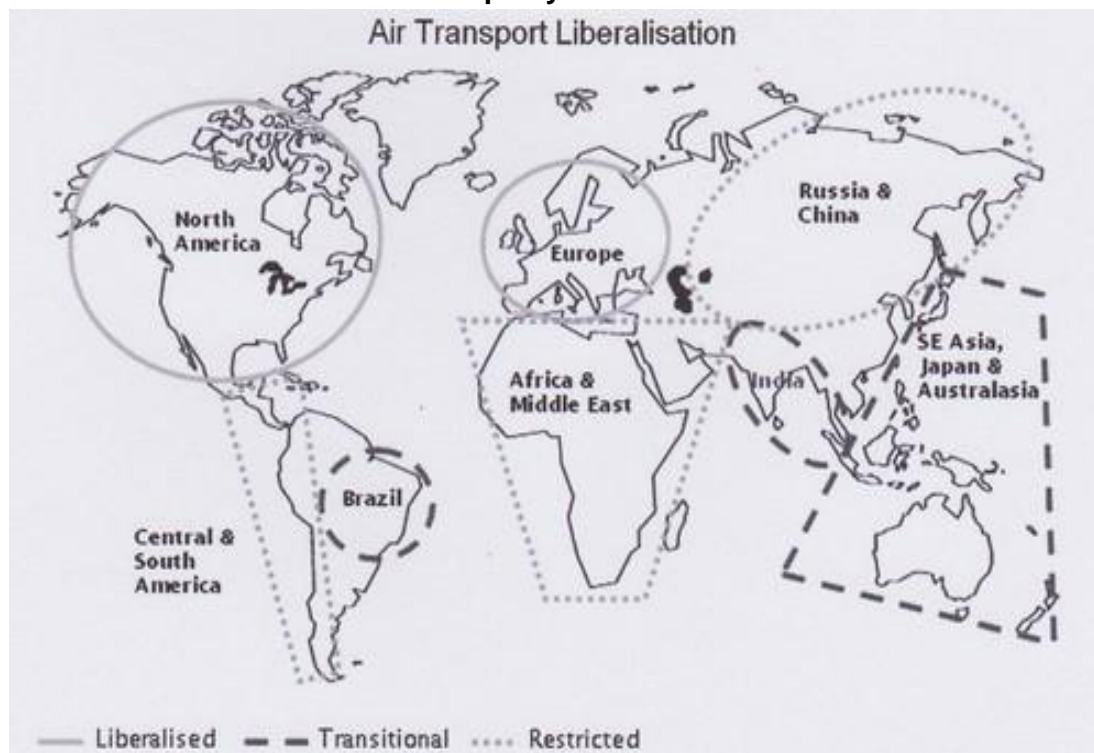
5.1.3 Trh LCCs v Evropě na příkladu Ryanair

Evropský trh letecké dopravy byl liberalizován pomocí třech balíčků. Deregulační opatření začala přijetím prvního balíčku v roce 1987, který umožnil zavedení cenově souvisejících tarifů a některé typy zlevněných tarifů, stejně jako ustanovení cen dle dohody a spolupráci v rámci dohod o leteckých službách. Druhý balíček z roku 1990 umožnil větší volnost provozních práv a obecnou akceptaci omezení snižování cen. Poslední balíček představený v roce 1993 udělil evropským leteckým společnostem vstup na další trhy Evropské unie a zaručil jim plnou provizi z těchto trhů. Zavedení třetího balíčku nakonec plně liberalizovalo evropský trh. Jedinou výjimkou v tomto

¹⁵ Fortune 500 je roční seznam sestavovaný a zveřejňovaný časopisem Fortune. Fortune seřazuje 500 nejlepších institucí podle jejich hrubého příjmu.

balíčku byla práva kabotážní přepravy¹⁶ na vnitrostátních linkách, tato práva však byla udělena v roce 1997. Evropský letecký trh je po USA druhým úspěšně liberalizovaným trhem. Brazílie, Indie, Japonsko a region Asie-Pacifik nyní přecházejí k liberalizovanému trhu, kdežto většina zbylých trhů zůstává značně omezena (viz Obrázek 4).

Obrázek 4: Liberalizace letecké dopravy



Zdroj: Price, 2009

Nově vzniklé příležitosti plynoucí z liberalizace využily letecké společnosti Ryanair a EasyJet. Obě aerolinie přizpůsobily model nízkonákladového dopravce přejatého z USA, aby co nejvíce vyhovoval podmínkám evropského trhu. Ryanair se z tradiční letecké společnosti proměnil na dnes již proslulou nízkorozpočtovou aerolinku, což vedlo k tomu, že se z něj stala přední evropská společnost přepravující skoro 50 mil. cestujících ročně. V celkovém měřítku trhu se LCCs podílejí na osobní letecké přepravě jednou třetinou.

Ryanair byl založen v roce 1985 irským podnikatelem Tonym Ryanem, po němž dostala společnost jméno. Společnost začala létat s letounem Embraer s kapacitou čtrnácti cestujících mezi Waterfordem a letištěm Gatwick v Londýně, čímž se aerolinka pokusila prolomit duopol British Airways a Aer Linguse na trase Londýn – Irsko. Ve

¹⁶ Kabotážní přepravou se obecně rozumí silniční nákladní nebo osobní přeprava, která je zprostředkována dopravcem sídlícím v jednom státě mezi dvěma místy situovanými v jiném státě (www.mdcr.cz).

stejném duchu zavedla i druhou linku mezi Dublínem a Londýnem v roce 1986. Nová mezistátní letecká služba mohla být započata, pokud alespoň jedna ze dvou vlád k ní dala souhlas. Irská vláda odmítla podpořit Ryanair v zájmu ochrany společnosti Aer Lingus, ale Spojené království v duchu volného trhu dalo k provozování linek souhlas. Ryanair se ve svých začátcích na konci 80. let potýkal se značnou ztrátovostí a to i přesto, že počet jím přepravených cestujících se postupně zvyšoval. Restrukturalizace Ryanairu v roce 1995 proběhla na základě modelu společnosti SWA. Efektivním způsobem, jak zachovat nízké ceny a přitom prosperovat, bylo zavedení maximálního využití letadel bez zbytečně dlouhého setrvání v nečinnosti, žádné přemrštěné zdobené letadel a sedadlové rozvržení pouze v jedné třídě, tedy žádná business třída.

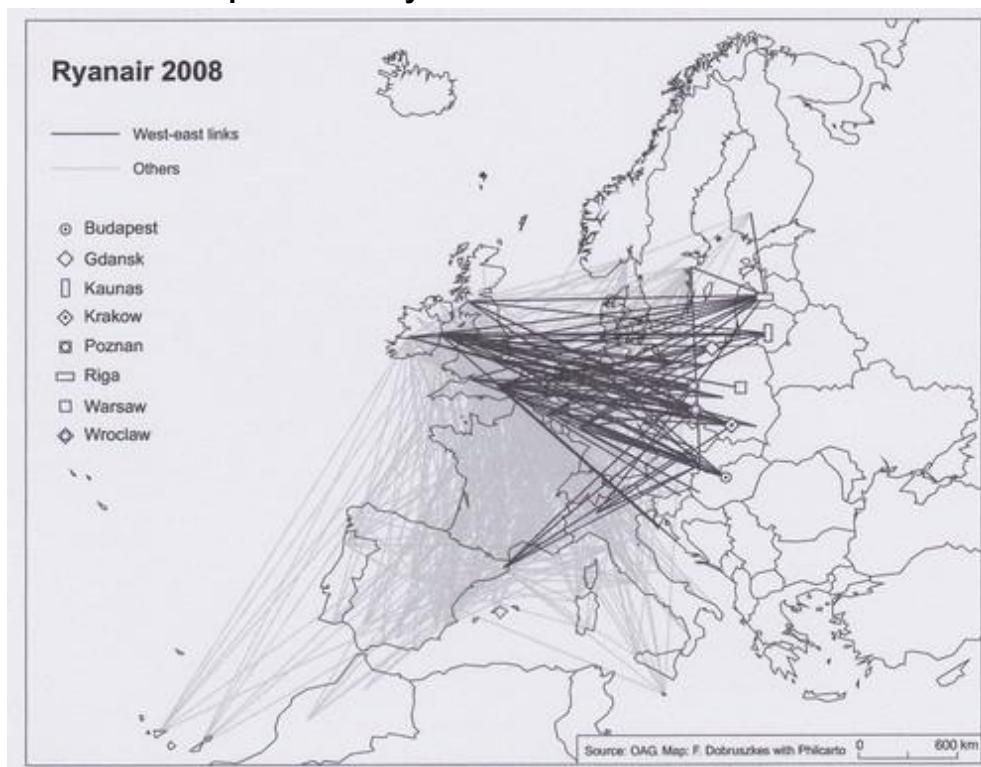
Využívání sekundárních letišť v Evropě situovaných blízko k dostatečně velkým trhům umožňuje snížení nákladů ze stejných důvodů uvedených výše u SWA. Sekundární letiště jsou jakousi systematickou politikou nízkonákladových společností, kdy LCCs létají stejné trasy jako klasické společnosti, ale mezi různými letišti. Např. Ryanair létá z letiště Brussels South Charleroi na letiště Treviso nebo z Gerony na Beauvais, kdežto tradiční dopravci létají z letiště Brussels International na Venice International nebo z mezinárodního letiště v Barceloně na pařížské letiště Charles-de-Gaulle. Ryanair se vyhýbá městům bez sekundárních letišť, jako jsou Atény nebo Lisabon.

LCCs pomohly udržet a zasloužily se o rozvoj sekundárních letišť. Londýnské letiště Stansted mělo v roce 1988, rok předtím než zde začal poskytovat své služby Ryanair, něco málo přes jeden milion odbavených cestujících. Do roku 2002 stoupl počet cestujících na 16 milionů, z nichž 8,3 milionu (52 %) bylo odbaveno Ryanairem. Stansted se rychle rozvíjel z důvodu přetížení londýnského letiště Heathrow, odkud se klasické společnosti nebyly ochotny přesunout, a tak Stansted nabídl své zázemí právě nízkorozpočtovým aeroliniím¹⁷. Počet pasažérů na letišti Prestwick ležícího 48 km od skotského Glasgow klesl na pouhých 10 tisíc poté, co v roce 1993 většina leteckých společností převedla svojí činnost na mezinárodní letiště v Glasgow. Ryanair sem začal létat v roce 1994 a v roce 2002 zde bylo odbaveno 1,5 mil. cestujících, přičemž na Ryanair připadlo 89 %. Stejně jako v případě Stanstedu byl i Prestwick letištem, o které tradiční aerolinky nejevily žádný zájem, a tak, aby byl využit jeho potenciál, byl nabídnut k využívání nově vstupujícím společností na trh (Barrett, 2005, Dobruszkes, 2006, Price, 2008, www.ryanair.com).

¹⁷ Londýnská oblast má celkem pět mezinárodních letišť – Heathrow, Stansted, Luton, Gatwick a London City. Heathrow a Gatwick jsou zázemím pro klasické dopravce a charterové lety. Stansted a Luton jsou hlavními základnami LCCs. London City poskytuje služby též výhradně klasických dopravců, především jsou sem operovány lety s obchodními cestujícími (Pels 2009).

Síť společnosti Ryanair odráží model sítě nízkonákladových dopravců z USA. Ryanair významně rozšířil svou síť po přistoupení deseti nových členských států Evropské unie, čímž pronikl na letecký trh střední a východní Evropy. Nejenže se nabídka destinací zaměřila na těchto trzích na turistické cíle (Praha, Budapešť apod.), ale vstup Ryanair a dalších LCCs do střední a východní Evropy viditelně napomohl migraci mezi členskými státy EU. Největší migrační proud byl zaznamenán mezi Polskem a Velkou Británií a Irskem. Ve Spojeném království nejsou polští ani ostatní cizí státní příslušníci soustředěni v jedné oblasti, ale jsou rozmístěni po celé zemi. To je důsledek zeměpisné rozmanitosti linek operovaných Ryanairem, jelikož nejsou vedeny výhradně na Londýn.

Obrázek 5: Síť společnosti Ryanair v roce 2008



Zdroj: Dobruszkes, 2009

Vedle motivu migrace se nevyklučují ani další důvody pro cestování a využívání LCCs. V destinacích, jakými jsou např. Budapešť, nebo Riga, je třeba brát v úvahu příval turistů ze západu (Riga je v posledních letech velmi oblíbeným cílem tzv. alkoholové turistiky Britů) a služební cesty manažerů, protože tato dvě města spojují turistická, historicky zajímavá místa a regionální ředitelství zahraničních společností původem ze západní Evropy. Úspěch nízkonákladových společností v Krakově byl vyvolán migračními toky polského obyvatelstva a turistickou poptávkou podporovanou nízkými cenami letenek, podobně tomu bylo i ve francouzském Carcassonne (Dobruszkes, 2009).

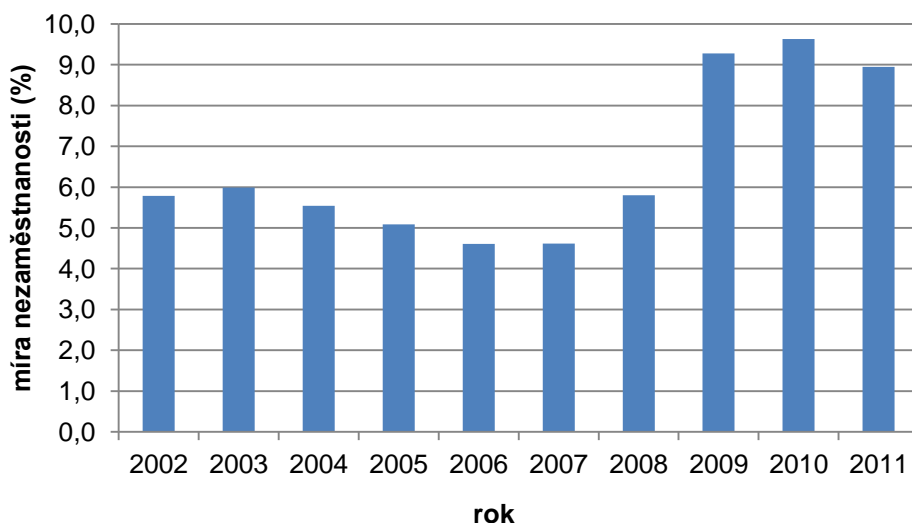
5.2 Nezaměstnanost v USA a její vliv na letecký průmysl

V následující sekci bude přiblížen současný stav míry nezaměstnanosti ve Spojených státech, a to obecně i konkrétně v leteckém průmyslu. Cílem bude zjistit, zda má rostoucí nezaměstnanost jistým způsobem vliv na počty odbavených cestujících a zda ekonomická situace podmiňuje ustanovení habu.

5.2.1 Nezaměstnanost v USA

Ekonomika Spojených států je od roku 2008 neustále slabá. Krize, kterou přinesl rok 2008, se dá srovnat s tzv. Great Depression (čti grejt dyprešn) postihnuvší USA ve 30. letech minulého století. Americká vláda marně čtyři roky doufala ve vytvoření nových pracovních míst. Ekonomická témata jsou stěžejním bodem volební kampaně republikánských kandidátů na prezidentské křeslo, jelikož od nástupu demokrata Baracka Obamy se míra nezaměstnanosti zvýšila ze sedmi na téměř deset procent (viz Graf 4).

Graf 4: Průměrná míra nezaměstnanosti v letech 2002 až 2011 v USA



Zdroj: The Bureau of Labor Statistics 2012, vlastní výpočty

V prvních třech měsících roku 2008 ubylo na pracovním trhu USA 230 tisíc pracovních míst. Míra nezaměstnanosti sice v lednu téhož roku celostátně poklesla na 4,9 %, jenže ubylo 62 tisíc pozic. Šlo o paradox, kdy poklesem míry nezaměstnanosti současně klesl počet volných míst, což bylo způsobeno skutečností, že část nezaměstnaných již přestala mít oficiálně zájem o hledání práce, a tak vypadla ze statistik nezaměstnaných a uchazečů o práci. Na konci roku 2008 dosáhla nezaměstnanost 7,2 % a během prosince zaniklo 524 tisíc pracovních pozic. Ve výsledném součtu přišly Spojené státy za rok 2008 o 2,6 mil. příležitostí na trhu práce.

Vážným ekonomickým a politickým problémem zůstává nezaměstnanost i nadále. V prosinci 2011 se nezaměstnanost pohybovala na hranici 8,5 %, jednalo se o nejlepší výsledek za poslední tři roky. V témže měsíci bylo na trhu vytvořeno 200 tisíc míst, čímž došlo ke snížení počtu žadatelů o sociální podporu a to na 364 tisíc, též nejnižší hodnota od roku 2008. Podle agentur je v USA reálně nezaměstnáno více než 13 mil. osob. Nejvyšší podíl na míře nezaměstnanosti má afro-americké obyvatelstvo (16,7 %) následované hispánskými přistěhovalci. Nejvyšší míra nezaměstnanosti je u těch států federace, které byly zasaženy realitní krizí (např. Nevada, Florida, Kalifornie), nebo v nichž nastal odliv pracovních míst v průmyslu do zahraničí (např. Michigan). Naopak nejnižší míru nezaměstnanosti zaznamenávají státy jako Severní a Jižní Dakota, tradiční oblasti se silným zemědělstvím a inovacemi. Vzhledem k obchodním pobídkám a životnímu stylu se do těchto států přesunulo v posledních letech mnoho firem a obyvatel (Doležalová, 2009, www.businessinfo.cz, ekonomika.idnes.cz).

5.2.2 Změny pořadí metropolitních oblastí podle míry nezaměstnanosti v letech 2001 a 2010

Data o míře nezaměstnanosti v metropolitních statistických oblastech byla zpracována na základě vybraných letišť (Příloha 1 a 2). Každé letiště z předchozího výběru bylo přiřazeno do konkrétní metropolitní jednotky podle vymezení v datových souborech amerického úřadu The Bureau of Labor Statistics. Menší problém byl s přiřazením letišť na Havajských ostrovech, kdy nakonec všechna letiště na souostroví byla brána jako součást jedné oblasti, a na ostrově Guam v Tichomoří, který žádnou metropolitní statistickou oblast nemá, a tak jeho letiště nebylo do žádné metropolitní oblasti přiřazeno. 82 letišť náleží do některé z 67 metropolitních oblastí (Příloha 3 a 4).

Výpočet změny pořadí MSA podle míry nezaměstnanosti (míry byly brány k 31. prosinci 2001 a 2010) byl počítán pomocí Spearmanova koeficientu.

$$r_s = 1 - \frac{6 * 23940}{67 * (67^2 - 1)}$$

$$r_s = 0,52$$

Je vidět, že změna v pořadí MSA je podstatně vyšší než u letišť. Dokazuje to fakt, že se míra nezaměstnanosti se velmi mění a momentální ekonomická situace regionů je tak značně proměnlivá.

5.2.3 Zaměstnanost v letecké dopravě

Statistiky zaměstnaných v letecké dopravě jsou sbírány od roku 1970. Letecké společnosti si vytvářejí měsíční tiskové zprávy ukazující momentální stav zaměstnanosti v odvětví letecké dopravy. Zaměstnanost výrazně ovlivnily útoky z 11. září, po nichž u tradičních dopravců docházelo k velkým vlnám propouštění a snižování stavů na úkor posilování bezpečnostních složek. Oproti lednu 2001 klesl stav zaměstnaných na plný úvazek u klasických společností v lednu 2005 o 31,9 %. Nejvyšší pokles vykázaly US Airways (o 45 %) a United Airlines (o 41 %). U sedmi nízkonákladových dopravců bylo v roce 2005 zaměstnáno na plný úvazek o 16,3 % více lidí, než tomu bylo v roce 2001 (viz Příloha 2 a 3).

Tabulka 2: Počet zaměstnaných u vybraných klasických dopravců v období 2001 až 2005

	2001	2002	2003	2004	2005
American Airlines ¹⁸	93 462	98 004	94 726	79 208	76 047
Delta Air Lines	73 634	65 767	63 016	58 393	55 551
United Airlines	96 227	80 698	74 865	58 590	56 904
US Airways	43 970	34 633	27 820	26 541	24 114

Zdroj: Bureau of Transportation Statistics 2012

Tabulka 3: Počet zaměstnaných u vybraných nízkonákladových dopravců v období 2001 až 2005

	2001	2002	2003	2004	2005
AirTran	3 989	4 113	4 740	5 458	5 866
Frontier	1 773	2 287	2 743	3 468	4 091
JetBlue	1 154	2 250	3 816	5 248	6 849
Southwest	29 294	31 645	33 427	32 484	31 011

Zdroj: Bureau of Transportation Statistics 2012

Po plném obnovení leteckého trhu v 2005 byla situace v zaměstnanosti u leteckých dopravců následující. V roce 2009 bylo dokončeno již zmiňované sloučení společností Delta Air Lines a Northwest Airlines. Nejvyšší procentuální pokles zaměstnanosti v letech 2006 až 2010 zaznamenala aerolinka United Airlines (o 18 %), následovaná American Airlines, u nichž došlo ke snížení stavu personálu o 10,3 %. U šesti LCCs probíhal i v tomto období růst zaměstnanosti a to o téměř 12 % (viz Tabulka 4 a 5). Obrovský nárůst (o 121 %) ohlásila za dobu 2006 - 2010 nízkonákladová aerolinie Allegiant Air (www.bts.gov).

¹⁸ Nárůst zaměstnaných v roce 2002 byl způsoben sloučením s Trans World Airlines v prosinci 2001.

Tabulka 4: Počet zaměstnaných u vybraných klasických dopravců v období 2006 až 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
American Airlines	73 000	72 942	73 100	68 300	65 900
Delta Air Lines	45 000	48 832	49 000	45 200	75 600
United Airlines	53 000	51 775	51 600	45 600	43 600
US Airways	19 000	20 405	32 900	31 100	29 500

Zdroj: Bureau of Transportation Statistics 2012

Tabulka 5: Počet zaměstnaných u vybraných nízkonákladových dopravců v období 2006 až 2010

	2006	2007	2008	2009	2010
AirTran	7 167	8 147	8 279	8 200	8 083
Frontier	4 484	4 940	4 949	4 391	4 833
JetBlue	9 675	9 675	10 523	10 776	11 234
Southwest	31 735	33 261	34 285	35 296	34 636

Zdroj: Bureau of Transportation Statistics 2012

Zaměstnanost v letecké dopravě neustále kolísá, přičemž platí pravidlo, že u tradičních dopravců klesá, kdežto u nízkorozpočtových dopravců v celkovém kontextu zaměstnanost roste. Je to způsobeno v první řadě zvýšeným zájmem o levné a rychlé létání. Pokud porovnáme data o odbavených cestujících (Příloha 1 a 2) s daty o zaměstnanosti, dojdeme k závěru, že i přes snižující se počty zaměstnanců u tradičních leteckých společností množství odbavených pasažérů roste. Tedy rostoucí nezaměstnanost nijak výrazně neovlivňuje odbavovací proces cestujících na letišti.

Leteckým společnostem se v posledních letech opět začíná dařit. Stále roste počet odbavených cestujících a letecká doprava opět nese prim v rychlém a pohodlném cestování. Je zřejmé, že snižování stavu zaměstnanců nijak nebrání v odbavování stále rostoucího počtu cestujících. Svou roli v tom pravděpodobně hraje fakt, že se rozvíjejí techniky samoodbavovacích terminálů. Nezaměstnanost jako taková tedy nemá podstatný vliv na leteckou dopravu.

5.3 Rozvoj hubů a jejich lokalizace

Liberalizace byla velice dynamickým procesem na všech kontinentech, tudíž bylo důležité sledovat, jakým způsobem se vyvíjely jednotlivé sítě leteckých dopravců a jak se přizpůsobily novým podmínkám na poli leteckého trhu. Ve Spojených státech došlo na konci sedmdesátých let k přeorganizování sítí leteckých společností, kdy se zavedlo napojení na uzlová letiště. Malý počet předních dopravců nyní vlastní dominantní podíl na domácím trhu a na mezinárodních linkách operovaných z USA.

5.3.1 Změny pořadí letišť podle počtu odbavených cestujících v letech 2001 a 2010

Datové zdroje o letištích ve Spojených státech ze stránek FAA byly zpracovány na základě stanovených kritérií. Pro práci byla vybrána data z roku 2001 a 2010. Bylo tedy zjištěno, jak se změnilo pořadí letišť podle počtu odbavených cestujících během devíti let. Jedno celé desetiletí nemohlo být zvoleno z důvodu horšího zpracování dat v roce 2000 oproti následujícím rokům a kompletní data za rok 2011 budou k dispozici až na podzim 2012.

Kategorie tzv. primárních letišť podle stanovení FAA zahrnovala v roce 2001 402 letišť a v roce 2010 377 letišť. Za primární je letiště považováno v případě, pokud se podílí na mezinárodní i vnitrostátní přepravě osob. V úvahu byla vzata letiště, na nichž byl odbaven více než jeden milion pasažérů ve zvolených kalendářních letech. Podmínkou bylo, aby letiště přesáhlo milionovou hranici odbavených cestujících v obou obdobích. To mělo za následek vyřazení letišť Long Island MacArthur Airport, City of Colorado Springs Municipal Airport a Piedmont Triad International Airport, které měly nad jeden milion cestujících v roce 2001, ale ne v roce 2010. V opačném případě se to týkalo Syracuse International Airport, Charleston International Airport a Grand Rapids Ford International Airport. Konečný počet byl stanoven na 82 letišť (viz Příloha 1 a 2).

Pro zjištění do jaké míry na sobě závisí pořadí letišť v letech 2001 a 2010 bylo stejně jako v případě nezaměstnanosti využito Spearmanova koeficientu pořadové korelace. Pro výpočet platí vztah:

$$r_s = 1 - \frac{6 * 3021}{82 * (82^2 - 1)}$$

$$r_s = 0,97$$

Z výsledku je patrné, že pořadí letišť se v obou letech téměř nezměnilo. Svoje pevné postavení si drží především čtyři nejvytíženější letiště Hartsfield International v Atlantě, O'Hare International v Chicagu, Los Angeles International a Dallas Forth Worth International.

5.3.2 Vytváření sítí leteckých dopravců v USA a EU, ekonomický dopad deregulace

Mezi sítěmi formovanými ve Spojených státech a v Evropské unii jsou patrné jasné rozdíly. Konkurenceschopnost ve velikosti a rozsahu poskytovaných služeb dopravců z USA je mnohem vyšší než u evropských společností. U evropských dopravců bylo prokázáno, že sítě se zaměřují na letiště v členských státech EU, v kterých je jeden vlajkový dopravce obsluhující domácí, evropské i mezinárodní destinace. Evropské

aerolinie ze začátku nevyužívaly sítí tzv. typu hub-and-spoke, tolik oblíbeného u tradičních společností v USA. I deset let po úplné liberalizaci evropského trhu tvoří evropské letecké společnosti své sítě na základě hlavních měst členských států Unie a dalších velkých měst.

Rozšiřování síťové struktury typu „hub-and-spoke“ a vytváření silných center vedlo ve Spojených státech v roce 1991 k ustanovení 29 měst (viz Tabulka 6), v nichž měli tehdejší hlavní dopravci svá operační střediska. Tato města můžeme rozdělit do dvou skupin – na uzlová letiště (haby) nebo na tzv. international gateways (čti internešnl gejtvejs). Haby slouží jako spojovací články leteckých společností a rovněž jsou propojeny s řadou domácích destinací. Z tohoto důvodu jsou obvykle hany situovány ve vnitrozemí (např. Chicago, Atlanta, Dallas atd.). „International gateways“ představují letiště s mezinárodní dopravou, která mají sice i velmi dobré spojení s dalšími vnitrostátními a zahraničními letišti, ale nefungují jako hany. Tento typ letišť se často nachází na pobřeží (např. New York, Miami, Los Angeles atd.)

Tabulka 6: Základní centra domácího leteckého průmyslu v USA (1991)

haby				international gateways	
město	společnost	město	společnost	město	společnost
Atlanta	Delta	Memphis	Northwest	Boston	Delta, USAir, Northwest
Baltimore	USAir	Minneapolis	Northwest	Los Angeles	United, Delta, American, Northwest
Charlotte	USAir	Nashville	American	Miami	American, Delta, USAir
Chicago	United, American	Newark	Continental	New York	American, Delta, USAir, TWA
Cincinnati	Delta	Philadelphia	USAir	San Francisco	United
Cleveland	Continental	Phoenix	America West	Seattle	United, Alaska, Northwest
Dallas-Fort Worth	Delta, American	Pittsburgh	USAir		
Denver	United	Raleigh-Durham	American		
Detroit	Northwest	St Louis	TWA		
Houston	Continental	Salt Lake City	Delta		
Las Vegas	America West	Washington	United, USAir		

Zdroj: Goetz, Sutton, 1997

V několika studiích se ukázalo, že průmyslová konsolidace způsobená deregulací letecké dopravy přispěla ke koncentraci moci v sídlech společností

a hlavních operačních střediscích. Odstranění omezení ve federálním bankovníctví mělo za následek expanzi velkých podniků prostřednictvím zvýšeného slučování a přebírání firem. Banky těžící ze spojování podniků byly např. v Los Angeles, Charlotte, Bostonu, Atlantě. Deregulace tedy zapříčinila stažení bankovních institucí z chudších čtvrtí a menších měst a regionů ve prospěch lukrativnějších trhů s větší konkurencí a lepšími službami (Goetz, Sutton, 1997, Reynolds-Feighan, 2010).

5.3.3 Vytváření habu na příkladu letiště v Atlantě

Atlanta, původním jménem Terminus, byla založena na křižovatce dvou hlavních železničních tratí na jihu Spojených států. Velmi překvapující byl fakt, když místní městští představitelé na začátku dvacátých let minulého století obrátili svou pozornost na možné zavedení letecké dopravy. Záhy začala městská vláda získávat pozemky na jih od Atlanty, na nichž se později vybudovala první přistávací plocha. Významnou roli při vyjednávání o koupi pozemků hrál mladý radní a budoucí starosta, William B. Hartsfield (dnes nese atlantské letiště jeho jméno), který pronajal ony pozemky od coca-colového magnáta Asy Candlera a později přesvědčil městskou radu, ať pozemky od Candlera odkoupí úplně. V roce 1929 sehrál Hartsfield důležitou roli v přesvědčení Federálního leteckého úřadu o přesunutí centrálního přestupního bodu na jihu země z Birminghamu do Atlanty.

Do začátku druhé světové války Atlanta upevnila svou pozici v regionální letecké síti. Nová odbavovací hala byla zprovozněna roku 1932 s cílem usnadnit leteckým společnostem Eastern Air Lines a American Airlines obsluhu města. Delta Air Lines počaly svůj blízký vztah k Atlantě budovat na počátku třicátých let, kdy zavedly pravidelnou linku do Forth Worth s mezipřistáním v Birminghamu, Jacksonu a Dallasu. Následně společnost nadobro přesunula své ředitelství do Atlanty.

V polovině 50. let byla již Atlanta nejrušnějším přestupním uzlem na světě a ve špičkách i nejvytíženějším letišťem v počtu letů. Růst letecké dopravy na atlantském letišti byl součástí národního trendu. Američané totiž létali stále častěji. V roce 1946 bylo v USA přepraveno 12 mil. pasažérů a za pouhých devět let se počet cestujících ztrojnásobil. V roce 1953 se Delta spojila s Chicago & Southern Airlines, přičemž většinu zaměstnanců zaniklé společnosti přesunula do Atlanty. Toto spojení poskytlo Deltě příležitost k vytvoření pravidelných linek do karibské oblasti přes New Orleans. Dva roky poté odstartoval provoz linek do New Yorku a Washingtonu. Tím se stala Atlanta ještě významnější, jelikož ležela v srdci Deltou vytvořené sítě spojující přední vládní a finanční centra na severovýchodě s rozvíjejícími se regiony na jihu USA (Cohen, Coughlin, 2009, Whitelegg, 2000).

Na příkladu vytvoření habu v Atlantě lze usoudit, že je důležitý historický vývoj postavení daného místa v dopravním systému. Podmiňuje ustanovení habu spíše než současná ekonomická vyspělost metropolitní oblasti, v níž je letiště situováno.

6 ZÁVĚR

V předchozích kapitolách bakalářské práce byl představen vývoj letecké dopravy ve Spojených státech amerických a situace v letecké dopravě po 11. září, kdy došlo ke krizi v leteckém průmyslu. Stanovené hypotézy byly ověřovány v páté kapitole a jejich jednotlivých sekcích.

V první řadě došlo k potvrzení faktu, že nízkonákladové společnosti budují své sítě destinací na tzv. typu point-to-point a nikoliv na síťové struktuře tzv. typu hub-and-spoke, v níž si letecké společnosti vytvářejí hlavní uzly, kde dochází k přestupu cestujících na jiné linky daného dopravce či aliančního partnera. Dále vyšlo najevo, že nízkonákladoví dopravci se zaměřují většinou na regionální letiště, která žádají výrazně menší letištní poplatky, než jak je tomu na mezinárodních letištích. Zároveň na regionálních letištích mohou nízkonákladové společnosti eliminovat dobu setrvání letadla v nečinném stavu na minimum díky nevytíženosti těchto letišť, což nezpůsobuje zpoždování letů. LCCs však nelétají výhradně na oblastní letiště, ale své lety operují i na přední mezinárodní letiště, byť na nich hrozí riziko zpoždování letů, ale poptávka cestujících po levném létání má přednost před nevýhodami.

Zájem o LCCs vzrostl v následujících letech po 11. září. I když po útocích se i nízkonákladové aerolinky potýkaly s úbytkem cestujících, který ovšem nebyl tak výrazný jako u tradičních dopravců. Důvod pro úbytek zákazníků leteckých společností byl všeobecně spojen s obavami cestujících o vlastní bezpečnost. Americké nízkonákladové společnosti se staly atraktivními pro cestující ze dvou příčin. Za první se žádné jejich letadlo nestalo terčem únosu teroristů a za druhé nabízely levné lety v široké síti destinací v celých Spojených státech.

Druhá hypotéza byla ověřena ve dvou bodech. Letiště, kde je hlavní ředitelství leteckých společností, slouží jako přední hub v celé síti. Uzlová letiště jsou ve Spojených státech vytvářena i na základě jejich geografické polohy. Platí totiž pravidlo, že americké letecké společnosti si své havy ustanovují výhradně ve vnitrozemí (např. Atlanta, Chicago, Cincinnati), zatímco na pobřeží jsou letiště tzv. international gateways (např. Los Angeles, New York), která slouží jako přestupní místa mezi aerolinkami např. z Evropy na aerolinky z USA. Toto pravidlo plyne pravděpodobně z historického hlediska, kdy vnitrozemská letiště sloužila k mezipřistání a byla dříve i např. významnými uzly v železniční dopravě. Takovým uzlem byla Atlanta vybudovaná na křižovatce železnic na jihu USA a později, už jako sídlo společnosti Delta Air Lines, ležela v srdci sítě spojující vyspělá ekonomická a vládní centra na severovýchodě s rozvojovými regiony na jihu země.

Poslední bod druhé hypotézy o budování habů v ekonomicky silných metropolitních oblastech se nepotvrdil. Spíše je tomu naopak, jelikož bylo zjištěno, že vlivem deregulace většina velkých ekonomických institucí přesunula svá sídla a aktivity z chudších regionů a měst ve prospěch lukrativnějších trhů např. v Los Angeles, Charlotte, Bostonu. Stejně se nepotvrdila souvislost mezi počty odbavených cestujících a počtem zaměstnaných v letecké dopravě. Klesající zaměstnanost v letectví nijak zatím neohrozila počty odbavených cestujících, které neustále rostou. Pokles zaměstnaného pozemního personálu může být způsoben i s rozvojem nových technologií v odbavovacím procesu. Na mnoha amerických, evropských a dalších světových letištích fungují tzv. samoodbavovací terminály, kde si cestující sami vytisknou palubní vstupenku a odbaví zavazadlo, čímž letecké společnosti šetří za pronájem odbavovacích přepážek a za jejich obsluhu.

V budoucnu, po úplném dokončení liberalizace asijského trhu, lze očekávat rozmach asijských leteckých dopravců, jak na poli klasických aerolinií, tak na poli nízkonákladových společností. Asijské letecké společnosti budou rozšiřovat své sítě, čímž poroste konkurence na americkém a evropském trhu. Zároveň, po uklidnění a stabilizaci politické situace na Blízkém východě, pravděpodobně dojde k opětovnému návratu evropských i amerických společností na mezinárodní letiště v revoluci zmínaných zemích (např. British Airways plánuje obnovit pravidelnou linku z Londýna do Tripolisu). Nelze přesně charakterizovat budoucí vývoj, jelikož dynamiku rozvoje letecké dopravy ovlivňuje řada faktorů, ať jsou to ekonomické krize či politická situace.

7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A ZDROJŮ

Literatura:

AALTOLA, M. (2005): The international airport: the hub-and-spoke pedagogy of the American empire. *Global Networks*, 5, č. 3, s. 261-278.

AMERNIC, J. H.; CRAIG, R. J. (2004): 9/11 in the Service of Corporate Rhetoric: Southwest Airlines' 2001 Letter to Shareholders. *Journal of Communication Inquiry*, 28, č. 4, s. 325-341.

BARRETT, S. D. (2004): The sustainability of the Ryanair model. *International Journal of Transport Management*, 2, č. 2, s. 89–98.

BÍNA, L.; ŠOUREK, D.; ŽIHLA, Z. (2007): *Letecká doprava II, Vysoká škola obchodní v Praze, o. p. s., Praha, 157 s., ISBN: 978-80-86841-07-6.*

BOWEN, J. (2002): Network Change, Deregulation, and Access in the Global Airline Industry. *Economic Geography*, 78, č. 4, s. 425-439.

CHI, J.; KOO, W. W. (2009): Carriers' pricing behaviors in the United States airline industry. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45, č. 5, s. 710-724.

COHEN, J. P.; COUGHLIN, C. C. (2009): Changing Noise Levels and Housing Prices Near the Atlanta Airport. *Growth and Change*, 40, č. 2, s. 287-313.

DE NEUFVILLE, R. (2006): Planning Airport Access in an Era of Low-Cost Airlines. *Journal of the American Planning Association*, 72, č. 3, s. 347-356.

DOBRUSZKES, F., (2006): An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14, č. 4, s. 249–264.

DOBRUSZKES, F., (2009)a: New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17, č. 6, s. 423–432.

DOLEŽALOVÁ, Ž. (2009): *Ekonomika USA. Bakalářská práce. Fakulta ekonomicko-správní Univerzita Pardubice, Pardubice, 59 s.*

FLORES-FILLOL, R. (2010): Congested hubs. *Transportation Research part B*, 44, č. 3, s. 358-370.

FRÜHAUF, P. (2011): *Změny v letecké dopravě po deregulaci odvětví, specifický případ Německa. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje PŘF UK, Praha, 124 s.*

FU, X.; OUM, T.; ZHANG, A. (2010): Air Transport Liberalization and Its Impacts on Airline Competition and Air Passenger Traffic. *Transportation Journal*, 49, č. 4, s. 24-41.

HAMPL, P. (2010): Globální města v systému letecké dopravy. Diplomová práce. Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje, Praha, 92 s.

JAROLÍMOVÁ, P. (2008): Vývoj trhu leteckých společností. Bakalářská práce. Fakulta mezinárodních vztahů VŠE, Praha, 40 s.

MACDONALD SPENCER, R. (2003): Rational Profiling in America's Airports. Brigham Young University Journal of Public Law, 17, č. 1, s. 113-139.

McDOWELL, E. (1999): Business Travel; Two New Airline Alliances Are Aimed at Sharpening Competition. [online]. [cit. 23. 3. 2012]. Dostupné z: <<http://www.nytimes.com/1999/06/23/business/business-travel-two-new-airline-alliances-are-aimed-at-sharpening-competition.html?scp=21&sq=airline%20alliance&st=Search>>.

MORRISON, S. A.; WINSTON, C. (2005): What's Wrong with the Airline Industry? Diagnosis and Possible Cures. [online]. [cit. 17. 4. 2012]. Dostupné z: <http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/testimonies/2005/0928business_morrison/20050928winston.pdf>.

PELS, E.; NJEGOVAN, N.; BEHRENS, C. (2009): Low-cost airlines and airport competition. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 45, č. 2, s. 335-344.

PRICE, L. N.; HERMANS, P. (2008): The impact of regulation on the low-cost carrier air transport sector. Airport Management, 3, č. 2, s. 116-125.

REYNOLDS-FEIGHAN, A. (2010): Characterisation of airline networks: A North American and European comparison. Journal of Air Transport Management, 16, č. 3, s. 109-120.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. (2006): The Geography of Transport Systems, Routledge, New York, 284 s., ISBN: 0-415-35440-4.

TIERNEY, S.; KUBY, M. (2008): Airline and Airport Choice by Passengers in Multi-Airport Regions: The Effect of Southwest Airlines. The Professional Geographer, 60, č. 1, s. 15-32.

TOUŠEK, V.; KUNC, J.; VYSTOUPIL, J. a kol. (2008): Ekonomická a sociální geografie, Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, Plzeň, 411 s., ISBN: 978-80-7380-114-4.

WAN, X.; ZOU, L.; DRESNER, M. (2009): Assessing the price effects of airline alliances on parallel routes. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 45, č. 4, s. 627-641.

WHITELEGG, D. (2000): Keeping their eyes on the skies. Jet aviation, Delta Air Lines, and growth of Atlanta. Journal of Transport History, 21, č. 1, s. 73-90.

Statistické zdroje:

Federal Aviation Administration:	www.faa.gov
Research and Innovative Technology Administration:	www.rita.dot.gov
The Bureau of Labor Statistics:	www.bls.gov

Internetové zdroje:

Oficiální web společnosti Delta Air Lines:	www.delta.com
Oficiální web společnosti Southwest Airlines:	www.southwest.com
Oficiální web společnosti Ryanair:	www.ryanair.com
Oficiální web aliance Skyteam:	www.skyteam.com
Oficiální web společnosti Airbus:	www.airbus.com
Oficiální portál pro podnikání a export:	www.businessinfo.cz
Oficiální web Ministerstva dopravy ČR:	www.mdcr.cz
Internetový deník iDnes.cz – Ekonomika:	ekonomika.idnes.cz

PŘÍLOHY

Příloha 1: Pořadí vybraných amerických letišť podle počtu odbavených cestujících v roce 2001

Příloha 2: Pořadí vybraných amerických letišť podle počtu odbavených cestujících v roce 2010

Příloha 3: Pořadí vybraných metropolitních statistických oblastí (MSA) podle nezaměstnanosti (%) k 31. 12. 2001

Příloha 4: Pořadí vybraných metropolitních statistických oblastí (MSA) podle nezaměstnanosti (%) k 31. 12. 2010

Příloha 1: Pořadí vybraných amerických letišť podle počtu odbavených cestujících v roce 2001

Pořadí	Název letiště	Město	Odbavení cestující
1	The William B Hartsfield Atlanta International	Atlanta	74 189 896
2	Chicago O'Hare International	Chicago	62 056 076
3	Los Angeles International	Los Angeles	57 507 357
4	Dallas Fort Worth International	Fort Worth	50 934 019
5	Phoenix Sky Harbor International	Phoenix	34 208 108
6	Denver International	Denver	33 619 302
7	McCarran International	Las Vegas	32 451 786
8	San Francisco International	San Francisco	32 293 135
9	George Bush Intercontinental	Houston	32 294 143
10	Minneapolis St Paul International	Minneapolis	31 372 994
11	Detroit Metropolitan Wayne County	Detroit	31 287 637
12	Newark International	Newark	30 874 138
13	Miami International	Miami	29 415 726
14	John F Kennedy International	New York City	29 008 415
15	Orlando International	Orlando	27 029 126
16	Lambert St Louis International	St Louis	26 103 196
17	Seattle Tacoma International	Seattle	26 126 653
18	General Edward Lawrence Logan International	Boston	22 905 863
19	Philadelphia International	Philadelphia	22 494 948
20	Charlotte Douglas International	Charlotte	21 897 829
21	La Guardia	New York City	21 983 494
22	Baltimore Washington International	Baltimore	19 624 431
23	Pittsburgh International	Pittsburgh	18 638 643
24	Honolulu International	Honolulu	18 883 103
25	Salt Lake City International	Salt Lake City	16 825 770
26	Cincinnati Northern Kentucky International	Cincinnati	16 996 020
27	Washington Dulles International	Chantilly	15 325 287
28	Fort Lauderdale Hollywood International	Fort Lauderdale	15 761 436
29	Tampa International	Tampa	15 458 740
30	San Diego International-Lindbergh Field	San Diego	14 844 660
31	Chicago Midway International	Chicago	14 270 111
32	Ronald Reagan Washington National	Washington	12 094 825
33	Portland International	Portland	12 201 302
34	San Jose International	San Jose	11 903 575
35	Cleveland Hopkins International	Cleveland	11 052 327
36	Kansas City International	Kansas City	11 278 545
37	Metropolitan Oakland International	Oakland	11 100 593
38	Memphis International	Memphis	9 950 475
39	Raleigh Durham International	Raleigh	9 396 618
40	New Orleans International	New Orleans	9 504 438
42	Nashville International	Nashville	9 289 685

Pořadí	Název letiště	Město	Odbavení cestující
44	Sacramento International	Sacramento	8 250 722
45	John Wayne Airport	Santa Ana	7 880 531
46	Indianapolis International	Indianapolis	7 292 538
47	Austin Bergstrom International	Austin	6 963 129
48	Bradley International	Windsor Locks	6 809 008
49	Dallas Love Field	Dallas	6 681 417
50	San Antonio International	San Antonio	6 686 432
51	Port Columbus International	Columbus	6 602 321
52	Ontario International	Ontario	6 147 355
53	Albuquerque International Sunport	Albuquerque	6 263 082
54	Palm Beach International	West Palm Beach	6 073 433
55	General Mitchell International	Milwaukee	5 814 367
56	Kahului International	Kahului	5 356 360
57	Theodore Francis Green Memorial State	Providence	5 403 879
58	Southwest Florida International	Fort Myers	5 329 952
59	Jacksonville International	Jacksonville	5 093 060
60	Ted Stevens Anchorage International	Anchorage	4 861 968
61	Reno Tahoe International	Reno	4 065 468
62	Bob Hope	Burbank	4 685 638
63	Buffalo Niagara International	Buffalo	4 465 793
64	Louisville International	Louisville	4 179 185
65	Eppley Airfield	Omaha	3 618 619
66	Tucson International	Tucson	3 481 009
67	Will Rogers World	Oklahoma City	3 416 716
68	Tulsa International	Tulsa	3 278 281
69	Manchester	Manchester	3 115 659
70	El Paso International	El Paso	3 134 368
71	Birmingham International	Birmingham	3 015 686
72	Guam International	Tamuning	2 957 319
73	Norfolk International	Norfolk	2 921 806
74	Albany International	Albany	2 753 656
75	Boise Air Terminal	Boise	2 746 285
76	Spokane International	Spokane	2 742 393
77	Lihue	Lihue	2 768 392
78	Kona International	Kailua-Kona	2 602 192
79	Adams Field	Little Rock	2 451 311
80	Richmond International	Highland Springs	2 361 667
81	Greater Rochester International	Rochester	2 282 064
82	James M Cox Dayton International	Dayton	2 114 068

Zdroj: Federal Aviation Administration

Příloha 2: Pořadí vybraných amerických letišť podle počtu odbavených cestujících v roce 2010

Pořadí	Název letiště	Město	Odbavení cestující
1	The William B Hartsfield Atlanta International	Atlanta	86 164 934
2	Chicago O'Hare International	Chicago	64 318 106
3	Los Angeles International	Los Angeles	57 687 787
4	Dallas Fort Worth International	Fort Worth	54 161 419
5	Denver International	Denver	50 441 620
6	John F Kennedy International	New York City	46 046 903
7	George Bush Intercontinental	Houston	39 039 252
8	San Francisco International	San Francisco	38 688 227
9	McCarran International	Las Vegas	37 823 341
10	Phoenix Sky Harbor International	Phoenix	37 795 510
11	Charlotte Douglas International	Charlotte	37 299 859
12	Miami International	Miami	33 730 528
13	Orlando International	Orlando	34 051 806
14	Newark Liberty International	Newark	33 095 709
15	Detroit Metropolitan Wayne County	Detroit	31 289 881
16	Minneapolis St Paul International	Minneapolis	31 027 277
17	Seattle Tacoma International	Seattle	30 774 454
18	Philadelphia International	Philadelphia	29 994 467
19	General Edward Lawrence Logan International	Boston	27 150 539
20	La Guardia	New York City	23 928 515
21	Washington Dulles International	Chantilly	22 571 520
22	Baltimore Washington International	Baltimore	21 576 562
23	Fort Lauderdale Hollywood International	Fort Lauderdale	21 603 160
24	Salt Lake City International	Salt Lake City	19 799 747
25	Honolulu International	Honolulu	17 418 173
26	Ronald Reagan Washington National	Washington	17 501 285
27	Chicago Midway International	Chicago	17 052 354
28	San Diego International	San Diego	16 842 284
29	Tampa International	Tampa	16 233 149
30	Portland International	Portland	13 170 508
31	Lambert St Louis International	St Louis	12 077 050
32	Kansas City International	Kansas City	9 900 301
33	Memphis International	Memphis	9 865 853
34	General Mitchell International	Milwaukee	9 510 696
35	Metropolitan Oakland International	Oakland	9 346 288
36	Cleveland Hopkins International	Cleveland	9 175 616
37	Raleigh Durham International	Raleigh	8 886 651
38	Nashville International	Nashville	8 855 702
39	Sacramento International	Sacramento	8 847 451
40	William P Hobby	Houston	8 716 749

Pořadí	Název letiště	Město	Odbavení cestující
43	Austin Bergstrom International	Austin	8 589 698
44	New Orleans International	New Orleans	8 422 360
45	San Jose International	San Jose	8 378 658
46	Pittsburgh International	Pittsburgh	8 158 712
47	San Antonio International	San Antonio	8 114 414
48	Cincinnati Northern Kentucky International	Cincinnati	7 948 238
49	Dallas Love Field	Dallas	7 836 394
50	Indianapolis International	Indianapolis	7 815 485
51	Southwest Florida International	Fort Myers	7 559 102
52	Port Columbus International	Columbus	7 430 198
53	Palm Beach International	West Palm Beach	7 378 669
54	Albuquerque International Sunport	Albuquerque	6 282 206
55	Jacksonville International	Jacksonville	5 863 576
56	Bradley International	Windsor Locks	5 644 549
57	Buffalo Niagara International	Buffalo	5 498 359
58	Kahului International	Kahului	5 272 369
59	Ontario International	Ontario	5 176 064
60	Ted Stevens Anchorage International	Anchorage	5 188 266
61	Bob Hope	Burbank	4 746 858
62	Eppley Airfield	Omaha	4 492 826
63	Theodore Francis Green Memorial State	Providence	4 469 270
64	Reno Tahoe International	Reno	4 187 177
65	Tucson International	Tucson	3 897 304
66	Will Rogers World	Oklahoma City	3 704 896
67	Norfolk International	Norfolk	3 664 188
68	Richmond International	Highland Springs	3 403 358
69	Louisville International	Louisville	3 336 385
70	Spokane International	Spokane	3 283 809
71	El Paso International	El Paso	3 291 304
72	Birmingham International	Birmingham	3 081 626
73	Guam International	Tamuning	2 987 508
74	Boise Air Terminal	Boise	2 876 925
75	Manchester	Manchester	2 814 980
76	Tulsa International	Tulsa	2 802 282
77	Kona International	Kailua-Kona	2 776 573
78	Greater Rochester International	Rochester	2 762 809
79	Albany International	Albany	2 537 065
80	James M Cox Dayton International	Dayton	2 524 265
81	Lihue	Lihue	2 497 200
82	Adams Field	Little Rock	2 494 039

Zdroj: Federal Aviation Administration

Příloha 3: Pořadí vybraných metropolitních statistických oblastí (MSA) podle nezaměstnanosti (%) k 31. 12. 2001

pořadí	metropolitní oblast	zaměstnaní	nezaměstnaní	nezaměstnanost (%)
1	Hartford-West Hartford-East Hartford	532 022	19 394	3,5
2	Omaha-Council Bluffs	412 271	16 110	3,8
3	Manchester	97 236	3 905	3,9
4	Richmond	557 631	23 194	4,0
5	Virginia Beach-Norfolk-Newport News	724 026	30 112	4,0
6	Washington-Arlington-Alexandria	2 617 464	109 867	4,0
7	Albany-Schenectady-Troy	423 405	18 505	4,2
8	Minneapolis-St. Paul-Bloomington	1 710 865	77 721	4,3
9	Columbus	859 730	39 798	4,4
10	Indianapolis-Carmel	806 603	37 086	4,4
11	Tulsa	426 869	19 633	4,4
12	Atlanta-Sandy Springs-Marietta	2 325 039	109 807	4,5
13	Birmingham-Hoover	503 717	23 834	4,5
14	Nashville-Davidson-Murfreesboro-Franklin	679 117	32 355	4,5
15	Oklahoma City	537 578	25 301	4,5
16	Little Rock-North Little Rock-Conway	296 155	14 365	4,6
17	Boston-Cambridge-Quincy	2 374 509	117 412	4,7
18	Cape Coral-Fort Myers	212 480	10 441	4,7
19	Honolulu	414 297	20 613	4,7
20	Reno-Sparks	194 585	9 667	4,7
21	Albuquerque	358 460	18 116	4,8
22	Baltimore-Towson	1 275 258	64 395	4,8
23	Boise City-Nampa	249 870	12 639	4,8
24	San Diego-Carlsbad-San Marcos	1 362 067	69 242	4,8
25	Cincinnati-Middletown	1 001 586	51 896	4,9
26	Philadelphia-Camden-Wilmington	2 743 081	143 248	5,0
27	Providence-Fall River-Warwick	643 546	33 671	5,0
28	Cleveland-Elyria-Mentor	1 048 847	56 194	5,1
29	Sacramento-Arden-Arcade-Roseville	906 113	48 705	5,1
30	Jacksonville	564 107	31 181	5,2
31	Kansas City	949 871	51 584	5,2
32	St. Louis	1 357 264	73 891	5,2
33	Pittsburgh	1 144 635	64 538	5,3
34	Rochester	506 282	28 556	5,3
35	Anchorage	163 786	9 378	5,4
36	Dayton	407 846	23 355	5,4
37	New Orleans-Metairie-Kenner	579 909	33 266	5,4
38	Phoenix-Mesa-Glendale	1 654 448	95 000	5,4
39	Salt Lake City	506 024	28 709	5,4
40	San Antonio-New Braunfels	796 673	45 400	5,4
41	Tucson	396 212	22 565	5,4
42	Houston-Sugar Land-Baytown	2 338 948	135 383	5,5
43	Louisville-Jefferson County	565 361	33 182	5,5

pořadí	metropolitní oblast	zaměstnaní	nezaměstnaní	nezaměstnanost (%)
45	Raleigh-Cary	441 652	25 479	5,5
46	Tampa-St. Petersburg-Clearwater	1 146 788	67 273	5,5
47	Austin-Round Rock-San Marcos	712 102	42 364	5,6
48	Milwaukee-Waukesha-West Allis	757 467	44 591	5,6
49	Buffalo-Niagara Falls	542 861	32 974	5,7
50	Denver-Aurora-Broomfield	1 179 860	73 123	5,8
51	San Francisco-Oakland-Fremont	2 134 149	131 594	5,8
52	Orlando-Kissimmee-Sanford	851 628	53 520	5,9
53	Riverside-San Bernardino-Ontario	1 415 218	88 427	5,9
54	Dallas-Fort Worth-Arlington	2 736 663	178 447	6,1
55	Charlotte-Gastonia-Rock Hill	711 934	45 998	6,1
56	Las Vegas-Paradise	723 275	47 150	6,1
57	New York-Northern New Jersey-Long Island	8 467 972	551 047	6,1
58	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana	5 910 226	390 362	6,2
59	Detroit-Warren-Livonia	2 104 411	141 259	6,3
60	Chicago-Joliet-Naperville	4 461 378	301 339	6,3
61	Seattle-Tacoma-Bellevue	1 553 690	104 262	6,3
62	Miami-Fort Lauderdale-Pompano Beach	2 377 239	170 937	6,7
63	San Jose-Sunnyvale-Santa Clara	871 110	72 429	7,7
64	Spokane	194 120	16 308	7,7
65	Portland-Vancouver-Hillsboro	1 006 093	85 063	7,8
66	El Paso	254 746	22 308	8,1
67	San Juan-Caguas-Guaynabo	799 213	96 599	10,8

Zdroj: The Bureau of Labor Statistics

Příloha 4: Pořadí vybraných metropolitních statistických oblastí (MSA) podle nezaměstnanosti (%) k 31. 12. 2010

pořadí	metropolitní oblast	zaměstnaní	nezaměstnaní	nezaměstnanost (%)
1	Omaha-Council Bluffs	423 064	21 987	5,2
2	Honolulu	416 889	23 832	5,7
3	Manchester	101 877	6 281	6,2
4	Washington-Arlington-Alexandria	2 884 211	187 471	6,5
5	Oklahoma City	531 872	36 386	6,8
6	Minneapolis-St. Paul-Bloomington	1 712 900	127 171	7,4
7	Little Rock-North Little Rock-Conway	321 066	24 224	7,5
8	Austin-Round Rock-San Marcos	843 669	65 579	7,8
9	Albany-Schenectady-Troy	411 503	32 349	7,9
10	Anchorage	183 722	14 514	7,9
11	Salt Lake City	559 110	43 981	7,9
12	Virginia Beach-Norfolk-Newport News	764 663	60 029	7,9
13	Richmond	603 600	49 132	8,1
14	Boston-Cambridge-Quincy	2 359 026	193 499	8,2
15	San Antonio-New Braunfels	917 609	75 519	8,2
16	Tulsa	402 830	33 144	8,2
17	New Orleans-Metairie-Kenner	506 465	42 436	8,4
18	Baltimore-Towson	1 282 082	110 456	8,6
19	Pittsburgh	1 117 016	96 234	8,6
20	Milwaukee-Waukesha-West Allis	729 136	63 200	8,7
21	Rochester	484 812	41 873	8,6
22	Cleveland-Elyria-Mentor	992 135	88 679	8,9
23	Columbus	891 826	79 241	8,9
24	Raleigh-Cary	515 242	46 002	8,9
25	Dallas-Fort Worth-Arlington	2 964 301	268 755	9,1
26	Nashville-Davidson-Murfreesboro-Franklin	754 523	68 453	9,1
27	Buffalo-Niagara Falls	528 489	48 253	9,1
28	New York-Northern New Jersey-Long Island	8 604 346	803 290	9,3
29	Houston-Sugar Land-Baytown	2 669 659	250 327	9,4
30	Indianapolis-Carmel	809 312	77 118	9,5
31	Tucson	446 002	42 288	9,5
32	Birmingham-Hoover	468 131	45 441	9,7
33	Phoenix-Mesa-Glendale	1 936 334	188 001	9,7
34	Philadelphia-Camden-Wilmington	2 681 416	264 493	9,9
35	Hartford-West Hartford-East Hartford	545 794	54 939	10,1
36	Albuquerque	372 512	37 101	10,0
37	Denver-Aurora-Broomfield	1 248 788	125 010	10,0
38	Kansas City	939 440	94 640	10,1
39	Seattle-Tacoma-Bellevue	1 714 829	173 523	10,1
40	Chicago-Joliet-Naperville	4 427 149	452 133	10,2
41	Cincinnati-Middletown	1 012 367	104 902	10,4
42	Spokane	215 562	22 340	10,4
43	Memphis	547 195	59 332	10,8
44	St. Louis	1 300 178	140 594	10,8

pořadí	metropolitní oblast	zaměstnaní	nezaměstnaní	nezaměstnanost (%)
45	Boise City-Nampa	264 813	28 948	10,9
46	El Paso	288 913	32 355	11,2
47	Dayton	373 487	42 506	11,4
48	Portland-Vancouver-Hillsboro	1 070 635	123 151	11,5
49	San Francisco-Oakland-Fremont	1 997 092	230 265	11,5
50	Atlanta-Sandy Springs-Marietta	2 377 510	276 490	11,6
51	Louisville-Jefferson County	572 294	66 134	11,6
52	San Diego-Carlsbad-San Marcos	1 391 885	164 418	11,8
53	Charlotte-Gastonia-Rock Hill	762 581	94 930	12,4
54	San Jose-Sunnyvale-Santa Clara	798 734	99 769	12,5
55	Jacksonville	613 227	79 156	12,9
56	Providence-Fall River-Warwick	632 658	82 063	13,0
57	Orlando-Kissimmee-Sanford	998 478	132 124	13,2
58	Miami-Fort Lauderdale-Pompano Beach	2 556 022	351 455	13,8
59	Los Angeles-Long Beach-Santa Ana	5 680 243	786 975	13,9
60	Detroit-Warren-Livonia	1 776 682	252 032	14,2
61	Tampa-St. Petersburg-Clearwater	1 143 018	162 146	14,2
62	Cape Coral-Fort Myers	239 461	35 804	15,0
63	Sacramento-Arden-Arcade-Roseville	898 038	134 535	15,0
64	Reno-Sparks	189 401	30 864	16,3
65	Riverside-San Bernardino-Ontario	1 502 760	259 966	17,3
66	San Juan-Caguas-Guaynabo	731 927	127 051	17,4
67	Las Vegas-Paradise	812 301	148 554	18,3

Zdroj: The Bureau of Labor Statistics