

Univerzita Karlova v Praze  
Přírodovědecká fakulta  
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



**Eva FUČÍKOVÁ**

**ANALÝZA VÝVOJE NÍZKONÁKLADOVÝCH  
LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ V ČESKU  
V EVROPSKÉM KONTEXTU**

*Bakalářská práce*

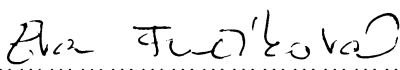
Praha 2007

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

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracovala samostatně, pod vedením RNDr. Miroslava Marady, Ph.D., a že jsem všechny použité prameny řádně citovala.

Svoluji k zapůjčení této práce pro studijní účely a souhlasím s tím, aby byla řádně vedena v evidenci vypůjčovatelů.

V Praze dne 20. 8. 2007



.....  
podpis

„Děkuji RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D., svému vedoucímu práce, za hodnotné rady a podnětné připomínky k mé bakalářské práci, za poskytnutou odbornou literaturu a především za čas, který mi věnoval.

Také děkuji svým rodičům za trpělivost a podporu po celou dobu mého studia.“

## Abstrakt

Předkládaná bakalářská práce se zabývá nízkonákladovou leteckou dopravou v Česku. Hlavním cílem práce je srovnání vývoje nízkonákladových leteckých společností v Česku a v Evropě. Určení základních znaků nízkonákladových leteckých společností a sledování jejich vzniku a vývoje ve světě představují dílčí cíle práce, které by měly napomoci při formulaci závěrů ve smyslu hlavního cíle.

Závěry práce potvrdily obě základní hypotézy formulované v jejím úvodu: pro rozvoj nízkonákladových leteckých společností v jednotlivých státech světa existují společné nutné předpoklady; vývoj nízkonákladových leteckých společností v Česku je srovnatelný s jejich vývojem v Evropě.

První část práce uvádí základní charakteristiky a vybrané typologie nízkonákladových leteckých společností. Následující tři kapitoly se zabývají vývojem nízkonákladových leteckých společností postupně ve světě, v Evropě a v Česku. Kapitola věnovaná vývoji v Česku zahrnuje srovnání českého a evropského vývoje nízkonákladové letecké dopravy, které je hlavním cílem práce.

## Abstract

The presented paper addresses the low-cost air transport in the Czech Republic. Several objectives of this paper exist. The main objective is the comparison of low-cost air transport development in the Czech Republic and in Europe. Secondary objectives are intended to define main characteristics of low-cost airlines and to describe their origin and development in the world.

Conclusions of the paper confirm both initial hypotheses. The first asserted that there are several common essential conditions for low-cost air transport development in various states of the world. The second assumed comparable development of low-cost air transport in the Czech Republic and in Europe.

The first chapter describes the main characteristics and selected typologies of low-cost airlines. Following three chapters focus subsequently on the development of low-cost air transport in the world, in Europe and in the Czech Republic.

## Obsah

1 ÚVOD.....	6
1.1 Cíle, hypotézy a metodika práce .....	6
1.2 Struktura práce .....	8
1.3 Používané pojmy .....	9
2 ODBORNÁ LITERATURA A DALŠÍ ZDROJE VZTAHUJÍCÍ SE K PROBLEMATICE NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ.....	11
2.1 Odborná literatura.....	11
2.2 Další zdroje .....	13
3 CHARAKTERISTIKY A TYPOLOGIE NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ .....	15
3.1 Charakteristiky nízkonákladových leteckých společností .....	15
3.2 Typologie nízkonákladových leteckých společností .....	17
3.2.1 Typologie nízkonákladových leteckých společností podle dopravních sítí a obsluhovaných destinací (Dobruszkes 2006) .....	17
3.2.2 Typologie nízkonákladových leteckých společností podle původu (Francis 2006)...	18
4 NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI VE SVĚTĚ .....	20
4.1 První nízkonákladové letecké společnosti .....	20
4.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností ve světě .....	21
5 NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI V EVROPĚ .....	25
5.1 Liberalizace evropského leteckého dopravního trhu.....	25
5.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností v Evropě.....	27
6 NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI V ČESKU .....	32
6.1 Letiště v Praze Ruzyni .....	33
6.2 Nízkonákladové letecké společnosti na Letišti Praha.....	34
6.3 Destinace nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha .....	37
6.4 Budoucí možnosti nízkonákladových leteckých společností v Česku .....	42
7 ZÁVĚR .....	45
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY .....	47
DALŠÍ POUŽITÉ ZDROJE.....	48
PŘÍLOHY .....	50

## Seznam tabulek

Tabulka 4.1: <i>Cyklus vývoje nízkonákladového sektoru leteckého trhu, fáze prodělané v různých regionech světa ve srovnání se Spojenými státy, stav v roce 2004</i> .....	22
Tabulka 5.1: <i>Vliv opatření třetího liberalizačního balíku na konkurenci na všech leteckých spojích v rámci EU</i> .....	26
Tabulka 5.2: <i>20 nejvýznamnějších letišť v evropské nízkonákladové letecké dopravě podle přepravní kapacity v roce 2004</i> .....	29
Tabulka 6.1: <i>Přijezdy zahraničních osob do Česka podle typu dopravy, 2001–2005</i> ....	32
Tabulka 6.2: <i>Počet odbavených cestujících (v tisících) na 4 hlavních českých mezinárodních letištích, 2000–2006</i> .....	33
Tabulka 6.3: <i>Počet nízkonákladových leteckých společností operujících na Letišti Praha, 2002–2007</i> .....	35
Tabulka 6.4: <i>Podíl nízkonákladových leteckých společností na celkovém počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2002–2006</i> .....	35
Tabulka 6.5: <i>Počet přepravených cestujících podle typu letecké společnosti na Letišti Praha, 2004–2006</i> .....	36
Tabulka 6.6: <i>Podíl bázovaných nízkonákladových leteckých společností podle počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2004–2006</i> .....	37
Tabulka 6.7: <i>Geografické rozmístění dopravní sítě všech leteckých společností na Letišti Praha podle počtu přepravených cestujících, 2004–2006</i> .....	37
Tabulka 6.8: <i>Počet destinací obsluhovaných leteckými společnostmi z Letiště Praha, léto 2005 – léto 2007</i> .....	38
Tabulka 6.9: <i>Přední destinace nízkonákladových leteckých společností podle počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2002–2006</i> .....	42

## Seznam obrázků

Obrázek 1.1: <i>Model postupného prolínání typů leteckých společností</i> .....	10
Obrázek 3.1: <i>Maximalizace efektivity nízkonákladových letů: 1 letadlo, 6 letů po 90 min, turnaround 30 min</i> .....	16
Obrázek 3.2: <i>Příklady typů nízkonákladových leteckých společností dle Dobruszkese, rozsah dopravních sítí v roce 2004</i> .....	18
Obrázek 5.1: <i>Původ pasažérů využívajících nízkonákladové letecké společnosti v Evropě v roce 2002</i> .....	27
Obrázek 5.2: <i>Vývoj podílu nízkonákladových leteckých společností na evropském trhu v letech 1998–2010 podle tří různých zdrojů</i> .....	30
Obrázek 6.1: <i>Počet odbavených cestujících na Letišti Praha, 1999–2006</i> .....	34
Obrázek 6.2: <i>Počet přepravených cestujících (v tisících) klasickými a nízkonákladovými leteckými společnostmi na Letišti Praha podle měsíců, 2004–2006</i> .....	39
Obrázek 6.3: <i>10 nejvýznamnějších destinací podle počtu přepravených cestujících a podle typu letecké společnosti obsluhovaných z Letiště Praha v roce 2006</i> .....	40
Obrázek 6.4: <i>Destinace nabízené nízkonákladovými leteckými společnostmi působícími na Letišti Praha v srpnu 2007</i> .....	41

## 1 Úvod

Žijeme na počátku 21. století. „Geografické vzdálenosti se zkracují, vzdálenosti mezi lidmi se zvětšují.“ Ať už se s tímto tvrzením ztotožníme nebo ne, jeho první část můžeme těžko popřít. Během posledních dvou století a zvláště pak od konce druhé světové války došlo k nebývalému společenskému a především technologickému rozvoji. V současné době už například není problémem překonat vzdálenost tisíců kilometrů během několika málo hodin. Ještě před zhruba 10 lety jsme považovali ty, kdo si mohli dovolit cestovat na dovolenou nebo služební cestu letadlem, za přinejmenším dobře finančně zabezpečené. A dnes? Dnes už bychom ve vyspělých státech světa obtížně hledali dospělého člověka, který nikdy neletěl letadlem, protože je to pro něj finančně nedostupné. A důvod? Stejně tak jako řada dalších oblastí lidské činnosti prodělala i doprava významný technologický posun, který umožnil vyšší dostupnost a běžné využívání i náročnějších způsobů přepravy. K nim lze jednoznačně řadit dopravu leteckou.

„Letecká doprava je nejmladším a nejdynamičtějším odvětvím dopravy... Ve světovém dopravním systému se uplatňuje především v přepravě osob na střední a velké vzdálenosti v kontinentálním a mezikontinentálním měřítku.“ (Brinke 1999, str. 75–76) Během několika posledních desetiletí významně vzrostl počet osob přepravujících se letadly. K tomuto nárůstu přispěl vedle dalších faktorů jistě i vznik a rozšíření nízkonákladových leteckých společností, které svými nízkými cenami značně napomohly stoupající cenové dostupnosti letecké dopravy. A protože i já patřím k těm, kteří rádi cestují a zároveň neustále hledají ten nejvýhodnější způsob dopravy, rozhodla jsem se věnovat fenoménu nízkonákladových leteckých společností svou bakalářskou práci.

### 1.1 Cíle, hypotézy a metodika práce

Hlavním cílem této bakalářské práce je určit, zda vývoj nízkonákladových leteckých společností v Česku odpovídá jejich vývoji v ostatních státech světa nebo zda (příp. čím) je specifický a odlišný. Hlavním ukazatelem bude srovnání s vývojem v Evropě.

Před samotným srovnáváním je nutné nejprve určit hlavní znaky nízkonákladových leteckých společností, aby bylo možné vymezit skupinu sledovaných společností. Druhým nutným krokem, který musí srovnávání předcházet, je určit, zda vůbec existují obecné předpoklady a zákonitosti či pravidelnosti společné všem oblastem s výskytem nízkonákladové letecké dopravy. Tyto dva problémy představují dílčí cíle práce.

Pro svou práci jsem si stanovila dvě základní hypotézy, které se úzce váží k vytyčeným cílům:

- 1) Nízkonákladové letecké společnosti ve světě se vyvíjí v jednotlivých státech podle určitého pravidelného schématu s mírnými odchylkami podle místně specifických podmínek.

Lze předpokládat jednak odchylky časové, způsobené postupným geografickým šířením trendu nízkonákladové letecké dopravy z oblasti svého vzniku, a jednak odchylky administrativního charakteru, způsobené odlišností administrativního rámce každého státu, který zavedení nízkonákladové letecké dopravy umožňuje.

- 2) Vývoj nízkonákladových leteckých společností v Česku je srovnatelný s jejich vývojem ve státech západní Evropy.

Vzhledem ke geografické poloze a členství Česka v Evropské unii lze předpokládat shodu v geografickém rozmístění cílových destinací. Díky dynamickému rozvoji sledovaného odvětví dopravy v posledních letech lze také očekávat srovnatelný podíl nízkonákladového sektoru na leteckém trhu.

Problematika vymezení nízkonákladových leteckých společností a jejich vývoje ve světě a v Evropě je zpracována formou rešerše vybraných odborných článků na sledované téma. Poznatky odborných článků jsou doplněny empirickými daty, která jsou znázorněna graficky nebo v tabulkách. Problematiku nízkonákladových leteckých společností ve světě a v Evropě doplňuje také několik příloh, na něž je odkazováno na příslušném místě v textu.

Vývoj v Česku je hodnocen na základě zpracování empirických dat získaných především z materiálů Letiště Praha, s. p. Je sledován hlavně vývoj přepravní kapacity a geografické rozmístění předních cílových destinací nízkonákladových leteckých společností. Vzhledem k velice omezené datové základně je možné vyhodnotit pouze současné geografické rozmístění nabízených destinací, nelze však již sledovat jeho

vývoj v čase či z hlediska přepravní kapacity. Údaje o přepravní kapacitě či počtu přepravených cestujících slouží pouze k interním účelům jednotlivých společností a nejsou veřejnosti přístupné. Materiály poskytnuté Letištěm Praha uvádí pouze změny na prvních pěti (popř. deseti) místech v žebříčku destinací podle počtu cestujících v období 2004–2006. Geografický obraz aktuálně nabízených destinací byl sestaven na základě nabídky letů publikovaných na internetových stránkách jednotlivých nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha. Text je doplněn tabulkami a dalšími grafickými prvky zobrazujícími vybraná empirická data. Na související přílohy je odkázáno na příslušném místě v textu.

## **1.2 Struktura práce**

Jak už bylo zmíněno výše, práce se zabývá rozvojem nízkonákladových leteckých společností (dále NNLS) v Česku. Protože se však jedná o poměrně nový fenomén v letecké dopravě u nás, považují za nutné v několika prvních kapitolách stručně nastínit vznik a vývoj NNLS ve světě. Širší rámec tohoto zařazení je také nutný pro názornější pochopení situace v Česku.

Následující kapitola stručně vysvětluje termíny a zkratky, které jsou používány v dalším textu. Účelem je zpřehlednit texty dalších kapitol a ujasnit čtenáři některá terminologická spojení, která mohou být chápána velice rozdílně.

Další kapitola diskutuje základní literaturu a zdroje k tématu, které jsem ve své práci použila. Výčet není zdaleka úplný, jedná se pouze o stěžejní odborná díla a statistické zdroje. Další jsou citovány na příslušných místech v textu a uvedeny v seznamu literatury a zdrojů v závěru práce.

Následuje kapitola 3, která je věnována NNLS obecně. V první části jsou specifikovány charakteristiky a strategie NNLS, kterými se odlišují od klasických leteckých společností. V druhé části jsou pak blíže charakterizovány dvě vybrané typologie NNLS, které jsou dále aplikovány.

Kapitoly 4 a 5 zachycují stručně vznik a rozvoj NNLS ve světě, resp. v Evropě. V kapitole 5 je nastíněn administrativní rámec Evropské unie, který zde rozvoj NNLS umožnil.

Konečně kapitola 6 je věnována NNLS v Česku. NNLS operující v Česku, rozmístění jimi nabízených destinací a jejich rostoucí obliba jsou těžištěm této kapitoly. Situace v Česku je hodnocena na základě dostupných statistických dat (blíže viz



kapitola 2.2). Ta jsou v dostatečně vypovídajícím množství dostupná až od roku 2004, což na jedné straně omezuje možnosti sledování dlouhodobého trendu, avšak na straně druhé byl vývoj v posledních třech letech natolik jednoznačný, že lze na základě těchto dat učinit jisté závěry.

Závěrečná kapitola podává přehledné shrnutí sledované problematiky a učiněných závěrů. Dále nabízí několik námětů pro další odborné práce.

### **1.3 Používané pojmy**

Protože problematika nízkonákladových leteckých společností je v Česku relativně novým fenoménem, odborná literatura k tomuto tématu je dostupná především v anglickém jazyce. Tato skutečnost pro mne znamenala „oříšek“ v podobě vhodného zvolení českých ekvivalentů k používaným anglickým termínům. Při hledání v českých textech jsem většinou neuspěla, protože autoři často plně přejímají anglické znění nebo se vyskytuje více různých a velice subjektivně zvolených překladů jednoho termínu. Proto v několika následujících větách stručně vysvětluji pojmy, které ve své práci používám, aby nedocházelo k nedorozuměním a případnému mylnému výkladu.

Základní problém spočívá v rozlišení základních typů leteckých společností. Jsou rozlišovány tři kategorie: společnosti nízkonákladové, klasické a charterové. Jako *nízkonákladové letecké společnosti* (NNLS) jsou označovány společnosti, jejichž profil odpovídá většině charakteristik uvedených v kapitole 3.1. Základním ukazatelem jsou velice nízké ceny letů, které jsou důsledkem mnoha omezení zmíněných v kapitole 3.1. Právě rozvoj těchto společností je v této práci sledován. Jako *klasické společnosti/dopravci/aerolinky* jsou označovány tradiční „zaběhlé“ letecké společnosti nabízející obvyklý sortiment služeb, tak jak jsou tomu cestující zvyklí. Vymezení kategorie *charterových společností* je na rozdíl od předešlých poměrně jednoznačné. Jde o společnosti, které provozují lety na objednávku cestovních kanceláří. Jednoznačné zařazení některých leteckých společností je poměrně obtížné, protože dochází ke značnému prolínání především modelu klasické a nízkonákladové společnosti (viz obr. 1.1).

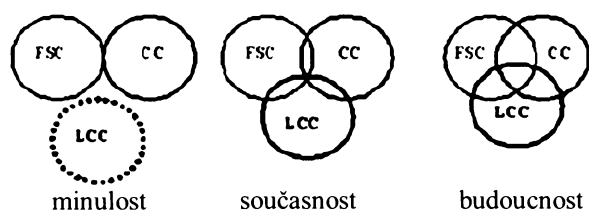
V textu se dále objevují následující pojmy. Jako *spoj* je označováno letecké spojení dvou letišť, v případě vyčíslování realizovaných *spojení* se jedno spojení rovná cestě tam (na cílové letiště) a zpět (na výchozí letiště).

Při srovnávání výkonů NNLS je nutné rozlišovat hodnocení podle *přepavní kapacity* (potenciální počet cestujících, které je společnost schopna přepravit, odpovídá počtu volných sedadel v letadle) a podle *počtu přepravených cestujících* (odpovídá skutečnému počtu přepravených cestujících, může být nižší než přepravní kapacita). *Frekvence* vypovídá o počtu uskutečněných letů (pohyb z jednoho letiště na druhé).

Obsluhovaná letiště mohou být také označena jako *destinace*, *body* nebo *uzly*.

Jako *nízkonákladový sektor* letecké dopravy je označován letecký trh vytvářený nízkonákladovými leteckými společnostmi.

Obrázek 1.1: *Model postupného prolínání typů leteckých společností*



*Zdroj:* Upraveno podle Low Cost Carriers in Europe, ECA 2007.

*Vysvětlivky:* FSC (Full Service Carrier) = klasická letecká společnost, CC (Charter Carrier) = charterová letecká společnost, LCC (Low Cost Carrier) = nízkonákladová letecká společnost.

## **2 Odborná literatura a další zdroje vztahující se k problematice nízkonákladových leteckých společností**

Vzhledem k vysoké dynamice vývoje nízkonákladového sektoru letecké dopravy hlavní zdroj informací a poznatků na toto téma představují nejrůznější odborné články a studie, publikované především v odborných časopisech. Dalším veřejně dostupným zdrojem informací k dané problematice jsou statistické publikace různých organizací, ať už celosvětových nebo regionálních, které se zabývají leteckou dopravou.

V následujících dvou kapitolách jsou nastíněny hlavní zdroje, které jsem ve své práci využila. V první části jsou z množství odborných článků blíže popsány a diskutovány ty nejdůležitější. Druhá část je pak věnována především statistickým zdrojům, přístupným z velké části prostřednictvím internetu, které často vhodně doplňují poznatky odborné literatury.

### **2.1 Odborná literatura**

Teoretický základ této práce vychází z mnoha odborných článků nejčastěji geografického nebo ekonomického zaměření. Velice často se jedná o studie zaměřené na vývoj NNLS v určitém regionu, málokdy je kladem důraz na globální trend, což je pochopitelné vzhledem k dynamickému a nerovnoměrnému rozvoji studovaného tématu. Zde je potřeba opět zdůraznit rychlé vývojové změny v nízkonákladové letecké dopravě (především pokud jde o její rozšíření ve světě), kdy poznatky článků starých už i jen tři až čtyři roky mohou být „zastaralé“ a je nutné toto při práci s nimi mít na zřeteli. Studie zmíněné v následujícím textu patří k základním, které jsem pro svou práci využila. Lze je rozdělit dle jejich hlavních témat, která odpovídají jednotlivým kapitolám práce. Další texty, které nejsou pro jejich pouze okrajové využití blíže specifikovány a diskutovány, jsou citovány na příslušných místech v textu a uvedeny v seznamu literatury v závěru práce. Odborných prací na studované téma od českých autorů, a tedy o problematice NNLS v Česku, je velice málo. Jedná se především o rámcové popisy dosavadního vývoje, hlubší analýza a zasazení do obecnějších souvislostí chybí. Důvodem je velice krátké období rozvoje NNLS na českém dopravním trhu.

K první obecné kapitole 3, věnované charakteristikám NNLS a jejich typologii, se váží především studie Dobruszkese (2006) a Francise a kolektivu (2006, dále citováno jen jako Francis 2006), z českých autorů je pak citováno z Fojtáčové (2003). Přestože studie jednotlivých autorů jsou odlišně zaměřeny, všichni na začátku textu uvádí pro přehlednost základní charakteristiky a mechanismy NNLS, kterými se odlišují od klasických leteckých společností a jež jim umožňují znatelné snížení cen (blíže viz kapitola 3). Při porovnání studií uváděných autorů je zřejmé, že základní charakteristiky jmenují všichni tři obdobně. Jedině snad Dobruszkes zachází do větších podrobností při vysvětlování fungování jednotlivých mechanismů a uvádí konkrétní srovnání nízkonákladových a klasických společností v číslech. Typologie NNLS jsem se rozhodla v mírně upravené podobě převzít z prvních dvou zmíněných prací (Dobruszkes 2006, Francis 2006), protože vystihují základní rozdíly mezi různými kategoriemi NNLS a jsou založeny na dvou zásadních faktorech, na jejichž základě lze rozdíly mezi NNLS charakterizovat.

Z práce Francise (2006) dále čerpá také kapitola 4. Z dostupných studií právě tato stručně vystihuje vznik NNLS a velice přehledně zpracovává dosavadní vývoj ve světě, což je pro mou práci, která se primárně vývojem ve světě nezabývá, dostatečné. Toto téma je samozřejmě zpracováno i jinými autory (např. Hooper 1998), ale jejich texty jsou většinou staršího data a nepostihují tedy trendy vývoje během posledních let. Ten byl však pro sledovanou problematiku, zejména např. v Evropě, určující.

Problematikou kapitoly 5 se vzhledem k její relativní aktuálnosti a významnosti zabývá mnoho autorů. Základními autory, z jejichž prací jsem vycházela, jsou Graham (1998) a již výše zmíněný Dobruszkes (2006). Graham se podrobněji zabývá institucionálním rámcem, který umožnil rozvoj NNLS v Evropě, resp. Evropské unii (dále EU). Přestože se jedná o text publikovaný v roce 1998, a tudíž zahrnující dění pouze v rámci 15 tehdejších členských států EU, diskutuje autor v závěru své práce možné vývojové trendy v letecké dopravě i po rozšíření EU v roce 2004. Grahamem naznačený směr vývoje byl děním po rozšíření EU potvrzen, což nejlépe ilustrují statistické publikace organizace OAG<sup>\*</sup>. Naproti Grahamovi, který se věnuje administrativnímu rámci vývoje NNLS v EU, Dobruszkes se zabývá téměř výhradně analýzou konkrétních přepravních kapacit jednotlivých NNLS působících v rámci Evropy, vývojem jejich podílu na celkovém počtu cestujících přepravených leteckou

---

<sup>\*</sup> The Official Airline Guide

dopravou a změnami v geografickém obrazu rozšíření letecké dopravy. Stejně jako Graham se v závěru své práce věnuje nástinu možného budoucího vývoje a trendům nízkonákladového sektoru letecké dopravy. I přes poměrně nedávné publikování Dobruszkesovy práce ani ona již zcela nevystihuje současný stav v Evropě, a je proto nutné doplnit tuto kapitolu alespoň co možná nejaktuálnějšími statistikami, které v zásadě trendy naznačené oběma autory potvrzují.

Co se týče odborné literatury vztahující se k problematice kapitoly 6, jak už bylo naznačeno v úvodu, není příliš z čeho čerpat. V poslední době se objevilo několik málo stručných odborných textů zabývajících se NNLS v Česku, ale jejich obsah je téměř totožný. Jedná se především o články založené na statistických kvantitativních analýzách nebo velice obecné a stručné texty. Jako příklad může sloužit text Fojtáčové (2003) nebo Procházkové (2004). Tato situace je důsledkem toho, že NNLS jsou v rámci české letecké dopravy poměrně novým fenoménem. Další překážkou, která značně omezuje možnosti rozvedení jakýchkoliv podrobnějších analýz, je velice nedostatečná datová základna. V této kapitole je spíše než z odborných článků čerpáno ze statistických publikací vydaných Letištěm Praha, s. p.

## **2.2 Další zdroje**

Kromě studií publikovaných v odborných časopisech jsem ve své práci čerpala data z mnoha dalších zdrojů, nejčastěji přístupných prostřednictvím internetu. Jedná se především o nejruznější statistická data, která sloužila jako doklad vývoje a změn popisovaných v literatuře nebo jako podklad pro analýzu trendů v letecké dopravě v Česku. Některé organizace zpracovávají získaná data v přehledných vývojových zprávách.

Na globální úrovni lze uvést například data a analýzy poskytované organizací The Official Airline Guide (dále OAG), která je největší a nejvyužívanější celosvětovou organizací poskytující informační služby v oblasti letecké dopravy. Díky své úzké spolupráci s většinou aerolinek na světě má k dispozici množství jinak těžko dostupných dat, která zároveň zpracovává v pravidelných reportech.

Na evropské úrovni je obdobně významnou organizací European Cockpit Association (dále ECA). ECA je organizací prosazující společné zájmy členských leteckých společností v rámci dopravní letecké politiky EU. V rámci EU totiž přestala

být letecká doprava výhradní dominantou každého státu a stala se jako řada dalších sektorů společnou záležitostí všech členských států.

Na rozdíl od kapitol zabývajících se rozvojem NNLS ve světě a Evropě, které čerpají převážně z odborné literatury a informacemi z dalších zdrojů jsou pouze ilustrativně doplňovány, je kapitola věnovaná problematice NNLS v Česku vystavěna především na informacích ze statistických zdrojů. Jak již bylo zmíněno výše, je tomu tak proto, že v Česku chybí podrobnější odborné studie na toto téma, na které by bylo možné navazovat. Základním zdrojem dat jsou proto statistiky Letiště Praha, s. p. Data o NNLS jsou k dispozici v neúplném rozsahu od roku 2002, v dostatečném rozsahu pak až od roku 2004. Přestože data nejsou k dispozici za celou dobu od počátku působení prvních NNLS v Česku, vývoj v posledních třech letech (2004–2006) dostatečně ilustruje nastolený trend. Některá doplňující data jsou čerpána z portálu Českého statistického úřadu. V neposlední řadě je pracováno také s informacemi veřejně dostupnými z internetových stránek jednotlivých NNLS působících v Česku.

Významný problém při přebírání dat, ať už v absolutním nebo relativním vyjádření, z různých zdrojů představuje jejich rozdílný původ. Budeme-li totiž srovnávat data za stejné období a stejný region poskytnutá například OAG a ECA, budou se lišit. Důvodem je na jedné straně nejednoznačné vymezení sledovaných oblastí (např. západní Evropa), které však nelze blíže dohledat, a na druhé straně obtížné zařazení leteckých společností do kategorie nízkonákladových, klasických nebo charterových. Každá organizace má vlastní klíč, kterým se řídí. Zároveň dochází ke stále většímu prolínání jednotlivých typů aerolinek (viz obr. 1.1) a nezdědka i ke změnám jejich profilu během působení na trhu.

### **3 Charakteristiky a typologie nízkonákladových leteckých společností**

První část třetí kapitoly se zabývá obecnými charakteristikami NNLS, které je odlišují od klasických společností, a metodami, které jim umožňují výrazné snížení cen. Druhá část přibližuje dvě vybrané typologie NNLS, které lze podle mého názoru pokládat za základní.

#### **3.1 Charakteristiky nízkonákladových leteckých společností**

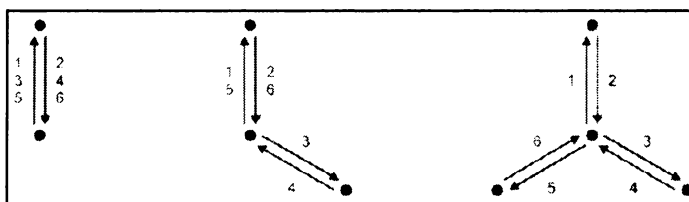
Nízkonákladové letecké společnosti nabízejí daleko nižší ceny letenek než klasické společnosti (často o více než 50 %). Toto jim umožňuje kombinace několika metod a způsobů snížení ceny. Ne všechny NNLS využívají všech možností k jejímu snížení. Lze však sestavit určitý „seznam“ metod, které jsou vlastní většině NNLS a které je odlišují od klasických aerolinek. Následující výčet je kombinací faktorů uváděných různými autory, kdy však základní metody jmenovali všichni obdobně. Přestože se dle následujícího výčtu pravděpodobně bude zdát jednoduché identifikovat NNLS oproti klasickým aerolinkám, pravý opak je skutečností. Sami pracovníci Letiště Praha, s. p. potvrdili (Vyskoč), že rozlišení nízkonákladových a klasických dopravců pro statistické účely není jednoznačnou záležitostí a že často musí přistoupit k subjektivnímu posuzování, protože žádná pevná hranice mezi NNLS a klasickými společnostmi neexistuje. Navíc si často společnosti, které se profilují jako nízkonákladové, nepřejí být takto označovány.

*Hlavní charakteristiky NNLS a metody umožňující jim výrazné snížení cen:*

- NNLS pečlivě vybírají své destinace. Rozhodujícím faktorem je relativně nízká konkurence a dostatečná poptávka po letecké přepravě.
- V návaznosti na předchozí bod velká část NNLS využívá menších regionálních letišť, která nabízejí nižší letištní poplatky a nižší konkurenci (Dobruszkes 2006). Velcí dopravci totiž zpravidla nespojují malé regiony (Fojtáčová 2003). Nevýhodou těchto letišť je jejich vzdálenost od velkých měst a horší dopravní dostupnost. Stoupá tedy cena dopravy na letiště samotné.

- NNLS používají zpravidla menších dvoumotorových letadel a maximalizují možný počet sedadel v letadle tím, že nabízejí jen jednu ekonomickou třídu (Fojtáčová 2003). Dále také neorganizují žádný „zasedací řád“ (Francis 2006).
- NNLS létají jen na krátké a střední vzdálenosti (Fojtáčová 2003).
- NNLS využívají letový čas daleko efektivněji než klasické aerolinky. Snaží se dosáhnout buď maximální frekvence při minimálním počtu tras, a nebo maximálního počtu tras při nižší frekvenci (viz obr. 3.1). Např. denní objem letových hodin u nízkonákladových společností Ryanair, easyJet a Norwegian je v průměru 11 hodin, zatímco u British Airways 9,2 hodin a u SN Brussels Airlines 7,7 hodin. Tento rozdíl je způsoben především velice krátkým časem, který stráví letadlo NNLS na letišti mezi přiletem a následujícím odletem (tzv. „turnaround“). Čas turnaroundu u nízkonákladových letů se pohybuje do 25 minut, což je umožněno dalšími využitými faktory (Dobruszkes 2006).

Obrázek 3.1: *Maximalizace efektivity nízkonákladových letů: 1 letadlo, 6 letů po 90 min, turnaround 30 min*



Zdroj: Převzato z Dobruszkes 2006.

- NNLS zaměstnávají méně personálu, který má však velice flexiblíní náplň práce (letušky čistí letadlo, stevardi nakládají zavazadla...). Nejrůznější průzkumy ukázaly, že personál NNLS je placen méně než jejich kolegové u klasických dopravců, přestože má náročnější práci. Např. roční plat pilota NNLS je v průměru o 28 % nižší, zatímco má nalétáno až o 25 % více hodin (Dobruszkes 2006).
- NNLS redukovaly na minimum služby během letu. Např. nepodávají bezplatně jídlo a pití, což snižuje jak náklady na personál, tak na potraviny samotné (Fojtáčová 2003).
- NNLS poskytují své letenky či rezervace téměř výhradně přes internet, popř. přes telefon, čímž omezily náklady na prodejní personál.



- NNLS nabízejí pouze přímé lety spojující dva body. Nezaručují žádné přestupní lety, nenabízejí žádnou kompenzaci v případě zpoždění nebo zrušení letu (Francis 2006).
- NNLS nepřevážují žádný náklad kromě zavazadel cestujících, aby bylo možné minimalizovat turnaround (Dobruszkes 2006).
- NNLS zpravidla nenabízejí žádné výhodné programy pro pravidelné zákazníky.
- Prostřednictvím NNLS je často možné zajistit i další služby v místě příletu (ubytování, pronájem auta...)

Přestože výše uvedené charakteristiky jsou typické pro NNLS, není výjimkou, že v rámci zvýšení konkurenceschopnosti si i některé klasické aerolinky osvojují vybrané metody NNLS. Nejčastěji se jedná o možnost nákupu či rezervace letenek přes internet nebo telefon a zprostředkování navazujících služeb.

Na základě uvedených charakteristik je možné sestavit klíč pro vymezení NNLS, avšak v následujících kapitolách jsou většinou přejímány poznatky či data jiných autorů nebo zdrojů, s čímž je převzato i rozlišení společností odpovídající použitému zdroji.

### **3.2 Typologie nízkonákladových leteckých společností**

Vzhledem ke značné variabilitě modelů NNLS zabývají se někteří autoři ve svých studiích typologií NNLS, která předchází a posléze usnadňuje další výzkum. Pro svou práci jsem se inspirovala studii Dobruszkes (2006), který rozdělil NNLS na základě jejich dopravních sítí a obsluhovaných destinací, a Francise (2006), který rozdělil NNLS podle jejich původu.

#### **3.2.1 Typologie nízkonákladových leteckých společností podle dopravních sítí a obsluhovaných destinací (Dobruszkes 2006)**

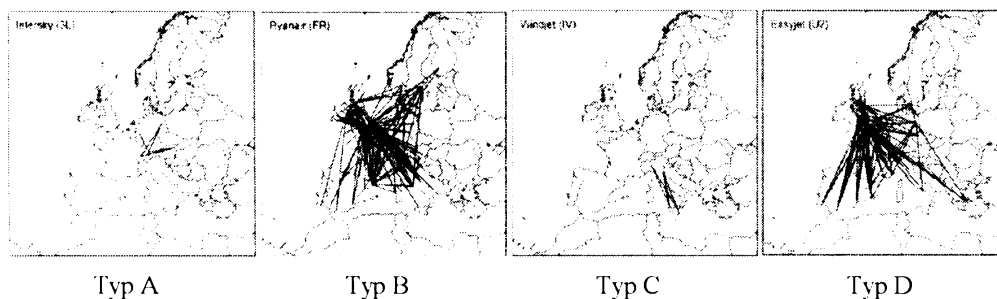
Typologii NNLS na základě vytvořených dopravních sítí jsem převzala ze studie Dobruszkes (2006). Rozlišuje dopravní síť málo rozvinutou a rozsáhlou podle počtu vytvořených spojů, neuvádí však přesnou hranici mezi těmito kategoriemi. Dalším faktorem, který ve své typologii zohledňuje, je „exkluzivita“ obsluhovaných destinací. „Exkluzivita“ spoje je tím vyšší, čím nižší je konkurence na dané trase a čím méně

dalších leteckých dopravců danou destinaci obsluhuje. Protikladem exkluzivních destinací jsou destinace připomínající charterové spoje.

Na základě těchto kritérií vyčlenil Dobruszkes 4 typy NNLS. Jejich příklady, tak jak je uvádí autor, jsou zobrazeny na obrázku 3.2.

- Typ A: málo rozvinutá dopravní síť, exkluzivní destinace.
- Typ B: rozsáhlá dopravní síť, exkluzivní destinace.
- Typ C: málo rozvinutá dopravní síť, destinace připomínající charterové spoje.
- Typ D: rozsáhlá dopravní síť, destinace připomínající charterové spoje.

Obrázek 3.2: Příklady typů nízkonákladových leteckých společností dle Dobruszkesa, rozsah dopravních sítí v roce 2004



Zdroj: Převzato z Dobruszkes 2006.

### 3.2.2 Typologie nízkonákladových leteckých společností podle původu (Francis 2006)

Typologie založená na rozdílných původech jednotlivých NNLS je převzata z Francisovy studie (2006). Vzhledem ke složitému překladu názvů některých kategorií, jsem se rozhodla uvést je do závorky za český název v původním anglickém znění. Francis rozlišuje 5 kategorií NNLS.

#### 1) *Napodobitelé modelu Southwest (Southeast copy-cats)*

Letecké společnosti této kategorie jsou svým vznikem velice podobné první NNLS (Southwest), která vznikla ve Spojených státech (více viz kapitola 4.1). Tyto společnosti vznikly přetvořením z klasických aerolinek a představují typické NNLS. Své ceny minimalizovaly především provozováním pouze jednosměrných nepřestupních letů, používáním jednoho typu letadel a jeho maximálním využíváním (více viz kapitola 3.1). Do této kategorie autor řadí NNLS jako např. Southwest Airlines, WestJet, Ryanair, SkyEurope nebo easyJet.

2) *Odnože klasických společností (Subsidiaries)*

Do této kategorie spadají NNLS, které vznikly jako „dceřiné“ společnosti klasických leteckých společností. Ty si vytvořily vlastní podřízenou NNLS, aby získaly podíl na přepravě cestujících v rámci nízkonákladového sektoru a udržely si tak konkurenceschopnost. Takto vzniklé NNLS fungují na stejných principech jako společnosti v první kategorii, nijak zásadně se od nich neliší. Jako příklady takto vzniklých NNLS autor uvádí např. Freedom Air od Air New Zealand, Bmibaby od Bmi, Tiger Air od Singapore airlines nebo Go od British Airways.

3) *Hraniční společnosti (Cost cutters)*

Třetí kategorie zahrnuje klasické letecké společnosti, které se různými způsoby, typickými pro NNLS, snaží snížit své ceny a zvýšit tak svou konkurenceschopnost. Mají rysy jak klasických, tak nízkonákladových společností. Na jedné straně např. stále operují na dálkových trasách, zajišťují přestupní lety a využívají hlavních letišť, na druhé straně omezily bezplatné služby během letu, nabízejí jednosměrné lety a nákup či rezervaci letenek přes internet. Tato kategorie vykazuje poměrně vysokou variabilitu společností podle míry poměru jejich klasických a nízkonákladových znaků. Autor sem řadí např. společnosti Air France, Air New Zealand či Iberia.

4) *Různorodé charterové společnosti (Diversified charter carriers)*

Jedná se o kategorii podobnou druhé, a to nízkonákladové odnože charterových společností. Letecké společnosti této kategorie mají znaky NNLS a obsluhují pravidelnými spoji destinace typické pro charterové společnosti. Podle autora sem patří společnosti jako Hapag-Lloyd express od Hapag-Lloyd, MyTravelLite od MyTravel nebo Thomson od Britannia.

5) *Státem dotované aerolinky (State subsidised competing on price)*

Aerolinky spadající do této kategorie nejsou „pravými“ NNLS. Jsou provozovány nebo dotovány státem, což jim umožňuje snížení cen, aniž by omezily náklady a nabízené služby. Takto dotované aerolinky jsou často součástí národní strategie na podporu rozvoje cestovního ruchu nebo menších regionálních letišť v dané zemi. Příkladem státu, který v současnosti takto podporuje leteckou dopravu, jsou Spojené arabské emiráty. Je nutné ale zdůraznit, že tímto způsobem, jen díky podpoře státu, v minulosti přežilo mnoho leteckých společností.

## **4 Nízkonákladové letecké společnosti ve světě**

Vývoj dopravní sítě, leteckou nevyjímaje, závisí na mnoha vzájemně souvisejících faktorech, a proto je pochopitelné, že je v různých částech světa na rozdílném stupni. Nicméně se lze v současné době letadlem dopravit téměř na kterékoliv místo ve světě. A protože podnikavé lidi najdeme ve všech koutech světa, i trend nízkonákladové letecké dopravy se relativně rychle šíří ze země svého původu do ostatních částí světa, byť s menšími úpravami a za různých podmínek. Cílem této kapitoly je za prvé ve zkratce popsat vznik prvních NNLS a za druhé podat stručný přehled jejich postupného šíření do světa. Evropa není v této kapitole rozebírána, je jí vyhrazena kapitola 5.

### **4.1 První nízkonákladové letecké společnosti**

Nikoho asi nepřekvapí, že kolébkou myšlenky nízkonákladové letecké dopravy a místem vzniku prvních NNLS jsou Spojené státy. Lze pozorovat určitý cyklický vývoj nízkonákladového sektoru, který je později charakteristický pro většinu oblastí světa. Tento cyklus, který lze kompletní sledovat zatím jen na vývoji NNLS ve Spojených státech, spočívá ve střídání několika fází vývoje leteckého trhu po jeho liberalizaci (deregulaci). První se vyznačuje zavedením několika málo nových NNLS, které představí nízkonákladový model na příslušném trhu – fáze inovace. Poté zpravidla následuje fáze rozšíření a nástupu mnoha nových NNLS, které se často na trhu dlouho neudrží. Ve třetí fázi – fáze konsolidace – dojde na jedné straně ke krachu nejslabších společností a na straně druhé ke stabilizaci omezeného počtu silných NNLS. Zde může po nějaké době dojít opět k další vlně vzniku nových NNLS a opět k jejich následnému „vytříbení“. Poslední fáze bývá označována jako fáze vyspělého trhu, kdy je stav společností v nízkonákladovém sektoru poměrně stabilizovaný a nízkonákladový sektor je již přirozenou součástí leteckého trhu. Intenzita a rychlost vývojových procesů se samozřejmě v jednotlivých regionech světa liší v závislosti na mnoha faktorech (více viz kapitola 4.2)

První aerolinky fungující na principu nízkonákladové dopravy vznikly na počátku 70. let 20. století v amerických státech Texasu a Kalifornii, které jsou charakteristické hustě zalidněnými vzdálenými jádrovými oblastmi. Podmínky pro rozvoj letecké dopravy jsou tu tudíž velice příznivé. Zpočátku létaly NNLS pouze v rámci jednotlivých

států, protože vnitrostátní letecká doprava nepodléhala regulačním opatřením placením na úrovni celých Spojených států, tedy pro mezistátní lety. Vůbec první NNLS byla Pacific Southwest, založená společností Southwest, která v podstatě nízkonákladový model\* vymyslela a později založila dalších 6 obdobných aerolinek. Situace se změnila roku 1978, kdy došlo k deregulaci na federální úrovni a aerolinky mohly volně vstupovat na mezistátní trh.

V následující fázi zhruba do roku 1985 došlo k založení mnoha nových společností. Některé dříve zavedené klasické nebo charterové aerolinky se transformovaly na nízkonákladové, některé využívaly jen některé metody NNLS. Množství klasických společností založilo pro zvýšení konkurenceschopnosti vlastní podřízené NNLS.

V období 1985–1992 došlo ke konsolidaci trhu. Velká část nově vzniklých společností zkrachovala nebo se spojila s hlavními aerolinkami, protože jinak by se neudržela na trhu. Například Southwest koupila několik menších lokálních operátorů, aby rozšířila své působení. Jen málo nově vzniklých společností fungovalo déle než pět let. Většina NNLS podřízených klasickým společnostem také ukončila své působení, protože zdědily vysoké ceny a pracovní podmínky (kolektivní smlouvy...) svých mateřských společností a nebyly schopné konkurence.

Následovala další vlna vzniku nových NNLS v letech 1992–1996 a druhé období konsolidace 1997–2000. Nové společnosti opět věrně kopírovaly model Southwest, ale zároveň konkurovaly klasickým aerolinkám na hlavních trasách. Příčinou krachu značné části z nich byla havárie letadla společnosti ValuJet v květnu 2006, která způsobila výrazný pokles poptávky po nízkonákladové dopravě a vyvolala diskuze ohledně její bezpečnosti. V současné době operuje ve Spojených státech jedna hlavní NNLS (Southwest) a několik středně velkých regionálních operátorů jako AirTran Airways nebo Jet-Blue Airways.

## **4.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností ve světě**

Od svého vzniku v 70. letech 20. století ve Spojených státech se nízkonákladová letecká doprava rozšířila do celého světa. Dnes se její vývoj v jednotlivých regionech liší podle fáze vývojového cyklu, ve kterém se nachází (viz tabulka 4.1).

---

\* Na tomto úspěšném modelu zavedeném společností Southwest je založena první kategorie typologie NNLS podle jejich původu.

Tabulka 4.1: *Cyklus vývoje nízkonákladového sektoru leteckého trhu, fáze prodělané v různých regionech světa ve srovnání se Spojenými státy, stav v roce 2004*

Fáze	USA	Kanada	Evropa			Asie	Austrálie	Nový Zéland	Zbytek světa
			Velká Británie	Záp. Evropa	Vých. Evropa				
1. Inovace	×	×	×	×	×	×	×	×	×
2. Rozšíření	×	×	×	×					×
3. Konsolidace	×	×	×				×	×	
4. Druhá vlna rozšíření	×								
5. Druhá vlna konsolidace	×								
6. Vyspělý trh	×								

Zdroj: Upraveno podle Francis 2006.

Bezprostředním sousedem Spojených států je Kanada, kde se překvapivě začala nízkonákladová doprava rozvíjet až v 90. letech 20. století. Na rozdíl od Spojených států zde nejsou NNLS tak úspěšné, jak by se dalo vzhledem k velkým vzdálenostem předpokládat. Působila zde řada neúspěšných NNLS jako CanJet nebo Canadian Shuttle. K několika málo úspěšným společnostem patřily WestJet, která vznikla roku 1996 a v roce 2003 měla 14% podíl na domácím trhu (Lawton 2002), nebo Canada 3000, kterou však přivedly v roce 2001 k bankrotu konkurenční dceřiné NNLS Air Canada (Tango, Zip). Ty byly po „likvidaci“ konkurence také zrušeny. V Kanadě se tedy model NNLS příliš neujal.

Dalším regionem, kde se NNLS objevily, je oblast Austrálie a Nového Zélandu. Vývoj v obou státech byl silně propojen, vznikaly tzv. „transtasmánské linky“. V Austrálii došlo k deregulaci leteckého trhu v roce 1990. Období do roku 1999 je charakteristické jako první fáze vzniku nových NNLS, avšak v podstatně menší míře než ve Spojených státech nebo Kanadě. Nové společnosti měly problémy jak s výběrem vhodných tras, tak s konkurencí v podobě dvou dominantních klasických dopravců Qantas a Ansett. Dle očekávání téměř všechny nové NNLS velice brzy zkrachovaly. První úspěšná NNLS Virgin Blue Airlines (dále VBA) byla založena až v roce 2000 a funguje dodnes. Za úspěchem této společnosti stojí zavedení zajišťování návazných služeb, spolupráce s dominantními aerolinkami, téměř poloviční ceny oproti Qantasu a především zákaznický potenciál, který vznikl po kolapsu Ansettu v roce 2001 (až 40 % trhu) (Forsyth 2003). V současné době provozuje VBA, resp. jí podřízená společnost Pacific Blue, lety na mezinárodní úrovni na Nový Zéland, Fidži a Vanuatu. Období 2001–2004 by se dalo označit jako konsolidační, přestože zde působila jen

jediná významnější NNLS. V reakci na úspěch VBA založila Qantas vlastní NNLS JetStar a Australian Airlines, které mají mezinárodní působnost.

Přestože Nový Zéland patří ke státům, kde proběhla deregulace leteckého trhu poměrně brzy (1984), první NNLS se zde objevily až v roce 1995. NNLS Kiwi Airlines začala jako první roku 1995 provozovat „transtasmánské“ spoje mezi Austrálií a Novým Zélandem. Zpočátku charterová společnost se vyvinula v pravidelného dopravce. Dominantní klasický dopravce Air New Zealand zareagoval založením vlastní NNLS Freedom Air a ve spolupráci se společností Qantas vytlačily Kiwi Airlines z trhu. Tento postup naznačil potenciální ohrožení pro případné další NNLS. Situace v této oblasti tedy zůstává i navzdory oficiální deregulaci trhu nezměněná. Působí zde jeden dominantní dopravce, který má k dispozici nástroje, které mu umožní případnou konkurenci zlikvidovat. Zůstává otázkou do budoucna, zda se najde dostatečně silná NNLS, které by se podařilo zde zakořenit a využít značného potenciálu převážně turisticky zaměřeného regionu.

Málokdo předpokládal, že by mohl nízkonákladový model fungovat i v Asii. Důvodem jsou silná regulační opatření ve většině zemí, dlouhé vzdálenosti a nízké ceny již fungujících aerolinek (Pinkham 2003). Tento názor byl podpořen omezeným rozvojem NNLS v Japonsku po deregulaci v roce 1997. V roce 2001 se však i přes přetrvávající regulační opatření objevily NNLS i v dalších asijských státech. „Podle Centra pro leteckou dopravu v asijsko-pacifickém regionu (Centre for Asia Pacific Aviation) zde existuje několik příznivých faktorů pro rozvoj NNLS, a to konkrétně rychlý demografický a ekonomický rozvoj mnoha oblastí, přeplněná a drahá letiště v metropolích vedle nevyužívaných regionálních letišť, významná vládní politika usilující o rozvoj cestovního ruchu a obchodu mimo hlavní města, možnost „měkké liberalizace“ umožňující vstup zahraničních společností na menší letiště tak, aby nebyli ohrožováni národní dopravci.“ (Francis 2006, str. 90) NNLS se objevily hlavně v jihovýchodní Asii a Indii. Roku 2001 vznikla v Malajsii Air Asia, která později získala povolení operovat na mezinárodních trasách a spojovala především Malajsii a Thajsko. V Thajsku byl vznik NNLS podporován předsedou vlády, který v nich viděl příležitost k rozvoji cestovního ruchu. Další NNLS vznikly například v Singapuru (ValuAir, Tiger Airways\*), ve Vietnamu (VN Express) nebo Indonésii (Lion Air). V Indii byla v roce 2003 založena společnost Air Deccan se záměrem nabízet své

---

\* U jejich zrodu stál Tony Ryan, zakladatel úspěšné evropské NNLS Ryanair.

služby levněji než železnice. Výhody, které přináší nízkonákladová letecká doprava v tomto regionu místnímu cestovnímu ruchu, samosprávním jednotkám a regionálním letištím, jistě přimějí postupně vlády jednotlivých asijských států k alespoň částečné liberalizaci letecké dopravy. „Za těchto okolností se zdají odhady Tonyho Ryana, který tvrdí, že do roku 2019 získají NNLS v Asii 10% podíl na trhu, reálné.“ (Ionides 2004, citováno v Francis 2006, str. 90)

V ostatních částech světa se zatím nízkonákladová letecká doprava objevila jen výjimečně. Významnější postavení si získala např. v Brazílii nebo v Jihoafrické republice, kde vznikly první NNLS velice brzy po liberalizaci trhu. První NNLS v Brazílii byla ViaBrasil (1998–2003). V současné době zde funguje jediná NNLS GOL (od 2001), která obsluhuje na 20 destinací. V Jihoafrické republice působila Intensive Air (2000–2002), nyní zde úspěšně funguje NNLS Kulula.

Je pravděpodobně jen otázkou času, kdy se NNLS dostanou i do dalších států světa. Záleží samozřejmě na mnoha okolnostech. Rozhodujícím impulsem je ve většině případů alespoň částečná deregulace trhu a vstup schopných podnikatelů, kteří dokáží společnosti na trhu udržet.

V současné době (2006) mají NNLS podle kapacity největší podíl na trhu ve Spojených státech (27 %). Značný podíl mají také v Evropě (24 %). Celosvětový průměr tvoří kolem 17 % (OAG 2007). Podrobnější údaje jsou uvedeny v příloze 1.

Poznatky čtvrté kapitoly potvrzují první hypotézu, která předpokládala vývoj nízkonákladové letecké dopravy v jednotlivých státech světa podle určitého schématu s vlivem místně specifických podmínek. Celý cyklus „života“ NNLS je možné pozorovat zatím pouze ve Spojených státech, avšak dosavadní vývoj v dalších státech jej s výjimkami potvrzuje. Fáze cyklu jsou blíže popsány v úvodu kapitoly 4.1.

Myšlenka a zároveň první NNLS vznikly v 70. letech 20. století ve Spojených státech. Ze spojených států se myšlenka NNLS dostala do dalších států a regionů světa. Zatím se jedná převážně o státy vyspělé. NNLS se postupně objevily na leteckém trhu v Kanadě, Austrálii a Novém Zélandu, v oblasti jihovýchodní Asie (např. Japonsko, Malajsie, Thajsko), dále také v Indii, Brazílii nebo Jihoafrické republice. Vývoj v Evropě je popsán v následující kapitole. Úspěšnost NNLS a současná situace na leteckém trhu se v jednotlivých státech či oblastech liší, avšak všeobecně je očekáváno rozšiřování nízkonákladové letecké dopravy do dalších států světa.



## **5 Nízkonákladové letecké společnosti v Evropě**

Evropa skýtá velký potenciál pro působení NNLS. Stejně tak jako ve všech oblastech světa i v Evropě, resp. Evropské unii (dále jen EU), byla nutnou podmínkou volnějšího rozvoje trhu letecké dopravy jeho liberalizace. Té je věnována první část kapitoly, která stručně shrnuje průběh a administrativní rámce liberalizace evropského leteckého trhu. Druhá část pak ve zkratce charakterizuje význam a rozmístění NNLS v Evropě. Zde je nutné upozornit na skutečnost, že přestože došlo k rozšíření EU v letech 2004 a 2007, většina studií charakterizuje pouze vývoj v bývalé evropské „15“. Důvodem je značná náročnost jak získávání, tak i zpracovávání dat a velice rychlý rozvoj a změny ve sledovaném dopravním sektoru.

### **5.1 Liberalizace evropského leteckého dopravního trhu**

Jak již bylo naznačeno v předchozí kapitole, je nutné rozvoj dopravního trhu sledovat v rámci širších ekonomických a sociálních podmínek. „Prvotní vliv na charakter poptávky po letecké dopravě nemá liberalizace, ale prostorové nerovnoměrnosti v ekonomickém rozvoji.“ (Graham 1998, str. 102) Jinak tomu není ani v případě EU, kde po liberalizaci došlo k určitým změnám v charakteru letecké dopravy, ale pouze v rámci předem daných geografických omezení. Liberalizační opatření byla realizována postupným zaváděním tří politických programových balíků. Ty nabývaly platnosti postupně od 1. 1. 1988, 1. 11. 1990 a 1. 1. 1993 pro všechny tehdejší členské státy EU. Do vytváření jednotného leteckého trhu se zapojily i tři nečlenské evropské státy, a to Norsko, Island a Švýcarsko. Přistoupení dalších států do EU v roce 2004 a 2007 rozšířilo vytvořený jednotný trh a znamenalo nové možnosti pro rozmach jednotlivých aerolinek (Graham 1998).

První a druhý soubor opatření se týkaly především liberalizace vnitroeurospkých bilaterálních smluv a mezivládních dohod, které kontrolovaly drtivou většinu leteckých spojení a umožňovaly vytváření monopolu národním aerolinkám. Třetí soubor opatření představoval daleko radikálnější zásah do dosavadního vývoje. Během jeho čtyřletého postupného zavádění (od 1. 1. 1993) byla většina národních dopravců přetvořena na společnosti budující společně jednotný evropský letecký trh. Zavedená opatření s definitivní platností od 1. 4. 1997 umožnila teoreticky všem aerolinkám přístup

ke všem spojům v rámci EU (plus Norsko, Island a později i Švýcarsko) (Graham 1998). Dalším klíčovým bodem třetího balíku bylo umožnění volného určování cen dopravy samotnými aerolinkami. Státy mohou do tvorby cen zasahovat pouze s odvoláním na ochrannou klauzuli, která umožňuje zohlednit specifický zájem veřejné služby nebo rovnovážného teritoriálního přístupu. A právě tato opatření umožnila rozvoj NNLS v Evropě (Francis 2006).

K výrazným změnám v absolutních číslech na evropském leteckém trhu v prvních letech liberalizace však nedošlo. V období 1993–1997 sice vzniklo zhruba 80 nových leteckých společností, ale zároveň přibližně 60 jich následně zkrachovalo (CEC 1996, citováno v Graham 1998, str. 95). Počet dopravců na jednotlivých spojích se příliš nezměnil. Nadále převažovalo monopolní či duopolní zastoupení, spojů obsluhovaných více než dvěma dopravci bylo v roce 1996 pouze 6 % (viz tabulka 5.1). Spíše než počet společností obsluhujících jeden spoj se nepatrně zvýšil počet obsluhovaných míst, a to nejvíce na regionální úrovni, kde vytvořila letecká doprava konkurenci například vysokorychlostní železniční dopravě. Liberalizace vyvolala zpočátku spíše rozvoj v rámci vnitrostátních letů spojujících významná regionální střediska. Hierarchie letišť zůstala ve většině států zachována, pro lety na delší vzdálenosti stále zůstává výchozím bodem centrální letiště ve státě (většinou situované v hlavním městě), regionální a lokální letiště slouží k přiblížení na centrální letiště nebo k meziregionální dopravě (Graham 1998). Tento stav dokládá, že i přes liberalizaci a snahu o vytvoření jednotné transevropské dopravní sítě, si národní dopravní sítě zachovávají svůj význam a výsadní postavení v dopravním systému.

Tabulka 5.1: *Vliv opatření třetího liberalizačního balíku na konkurenci na všech leteckých spojích v rámci EU*

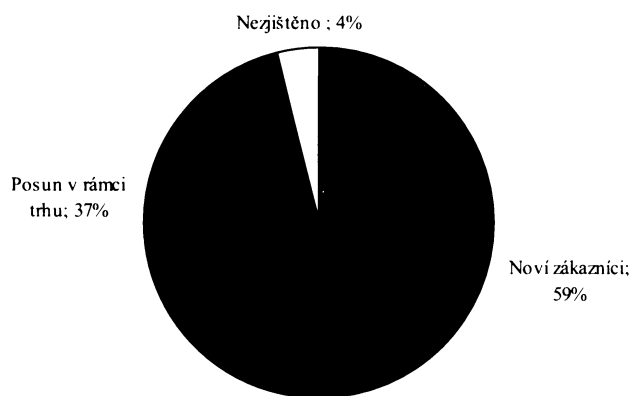
Spoje	Leden 1992		Leden 1993		Leden 1994		Leden 1995		Leden 1996	
	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%	Počet	%
Celkem	510	-	488	-	482	-	522	-	518	-
Monopol	283	56	296	61	318	66	342	66	329	64
2 dopravci	208	40	182	37	150	31	154	29	158	30
> 2 dopravci	19	4	10	2	14	3	26	5	31	6

*Zdroj:* Upraveno podle Graham 1998.

## 5.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností v Evropě

„V Evropě je rozvoj NNLS významným faktorem pro vývoj leteckých dopravních sítí, konkurence a poptávky...Do Evropy se dostal model NNLS v roce 1995, kdy si ho osvojila společnost Ryanair.“ (Decker 2004, citováno v Dobruszkes 2006, str. 249) Význam NNLS dokazuje jednak jejich rostoucí podíl na celkovém počtu přepravených cestujících, jednak původ cestujících využívajících jejich služeb. Z obrázku 5.1 je jasně vidět, že více než polovinu pasažérů (59 %) tvoří noví zákazníci, kteří by jinak zvolili jiný typ dopravy než leteckou nebo by necestovali vůbec. „Podle ECA (2002) přepravily v roce 2000 evropské NNLS 20,7 milionu cestujících, což je 8,6 % trhu.“ (Dobruszkes 2006, str. 249) Dvě největší a zároveň první evropské NNLS Ryanair a easyJet přepravily v roce 2004 na 30 milionů, resp. 25 milionů cestujících\* (Dobruszkes 2006). Společnost Ryanair je ukázkovým příkladem úspěšné NNLS. Na evropském trhu působí od roku 1991, od roku 1995 se profiluje jako nízkonákladová. Začínala s 23 spoji ze dvou hlavních uzlů, v roce 2004 provozovala 292 spojů z 11 uzlů (Dobruszkes 2006). Vývoj její dopravní sítě lze sledovat v příloze 2.

Obrázek 5.1: *Původ pasažérů využívajících nízkonákladové letecké společnosti v Evropě v roce 2002*



Zdroj: Upraveno podle Low Cost Carriers in Europe, ECA 2007.

První NNLS v Evropě operovaly ve Velké Británii a Irsku, nejdříve pouze v rámci daných států, později je spojovaly s kontinentální Evropou. V roce 1999 vznikly první základny NNLS na kontinentě, a to konkrétně v Německu, Švýcarsku a Itálii

\* Pro srovnání: British Airways přepravila v roce 2004 65,1 milionů cestujících, Alitalia 28,9 milionů cestujících. (Dobruszkes 2006)

a po překonání počátečního odporu i ve Francii. Poté následoval relativně plynulý rozvoj v celé západní Evropě (Francis 2006).

Otázkou zůstává, zda i v Evropě bude počáteční „boom“ NNLS vystřídán jejich vysokou „úmrtností“ a vykrystalizováním dvou až tří nejsilnějších, tak jak tomu bylo či je jinde ve světě. Evropský trh jistě ještě není dostatečně „zralý“ a některé aerolinky pravděpodobně zkrachují, nicméně je nutné zdůraznit stále nevyužitý vysoký potenciál týkající se dostupnosti letišť (Fewings 1998, citováno v Dobruszkes 2006, str. 263).

Pro NNLS působící v Evropě je typická jejich převažující orientace na trh v západní Evropě, což je jistě následkem administrativního rámce EU. V rámci západní Evropy bylo v roce 2004 uskutečněno 97–98 % letů NNLS, což odpovídá 18% podílu na celkovém trhu v této oblasti (Dobruszkes 2006). Zde je opět vidět, že se NNLS specializují spíše na kratší lety\*, delší trasy zastavují dominantou klasických aerolinek. Zastoupení NNLS v centrální a východní Evropě se jistě po rozšíření EU v roce 2004 a 2007 zvýšilo a změnilo geografický obraz letecké dopravní sítě v Evropě. Ku příkladu společnost easyJet obsluhovala některé destinace ze střední a východní Evropy (Tallin, Riga, Varšava, Bratislava, Budapešť a další) již před rozšířením EU. Dostupné statistiky však neumožňují změny vyčíslit, protože zahrnují informace za Evropu jako celek, tudíž i nečlenské státy. Jako první ze států, které přistoupily do EU v roce 2004, umožnily působení NNLS na svém území Česká a Slovenská republika, a to již v roce 2002 liberalizací bilaterálních smluv s Velkou Británií. Nízkonákladové lety do Prahy zajišťovaly britské aerolinky. „Slovensko se stalo prvním státem ve východní Evropě, kde operovala typická NNLS SkyEurope, která do roku 2003 obsluhovala Amsterdam, Paříž nebo Londýn.“ (Francis 2006, str. 88)

Dopravní sítě evropských NNLS jsou spíše severojižního než západovýchodního směru. Mnoho letů je zřízeno pro dopravu cestujících do turistických destinací na pobřeží Středozemního moře nebo na Kanárských ostrovech. Rozsáhlé sítě nízkonákladových spojů vznikly ve státech, kde byla předtím úspěšně rozvinutá charterová letecká doprava (např. Velká Británie, Německo, Švédsko nebo Belgie).

Jen málo evropských NNLS operuje z centrálních letišť v hlavních městech. Spíše preferují letiště v regionálních centrech, která jsou opomíjena klasickými dopravci nebo bez napojení na vysokorychlostní železnici. „Navíc většina uzlů nízkonákladových sítí jsou tradičně počáteční nebo koncové body těchto sítí, nikoliv body přestupní.“

---

\* Mediánová délka a čas letů NNLS v Evropě je 634 km a 1,4 hod. 70 % letů je kratších než 1000 km, mezikontinentální lety nejsou zajišťovány. (Dobruszkes 2006)

(Dobruszkes 2006, str. 255) NNLS jsou úspěšné v zajišťování vnitrostátní dopravy ve státech, kde je nedostatečně vyvinuta železniční doprava (např. Švédsko, Norsko) nebo kde je doprava vlakem pomalá (Velká Británie) či drahá (Německo). Opačná situace je například v centralizované Francii, kde vysokorychlostní železnice propojuje uspokojivě celé její území a nabízí množství zákaznických výhod, a kde se tudíž zatím žádná úspěšná NNLS neuchytila (Dobruszkes 2006).

Tabulka 5.2: 20 nejvýznamnějších letišť v evropské nízkonákladové letecké dopravě podle přepravní kapacity v roce 2004

Letiště	Přepravní kapacita NNLS	Podíl NNLS na celku
	v milionech osob	
Londýn-Stansted	10,97	92 %
Dablin	3,41	37 %
Londýn-Luton	3,31	95 %
Londýn-Gatwick	2,69	20 %
Mnichov	2,61	16 %
Kolín/Bonn	2,36	55 %
Belfast	2,21	99 %
Berlín-Tegel	2,04	29 %
Edinburg	1,98	40 %
Birmingham	1,83	37 %
Frankfurt-Hahn	1,81	100 %
Oslo	1,79	17 %
Liverpool	1,59	87 %
Bristol	1,55	73 %
Amsterdam	1,55	7 %
Malaga	1,54	31 %
Barcelona	1,44	9 %
Gerona	1,42	100 %
Nottingham-East Midlands	1,42	90 %
Milano-Orio Al Serio	1,39	81 %

*Zdroj:* Upraveno podle Dobruszkes 2006.

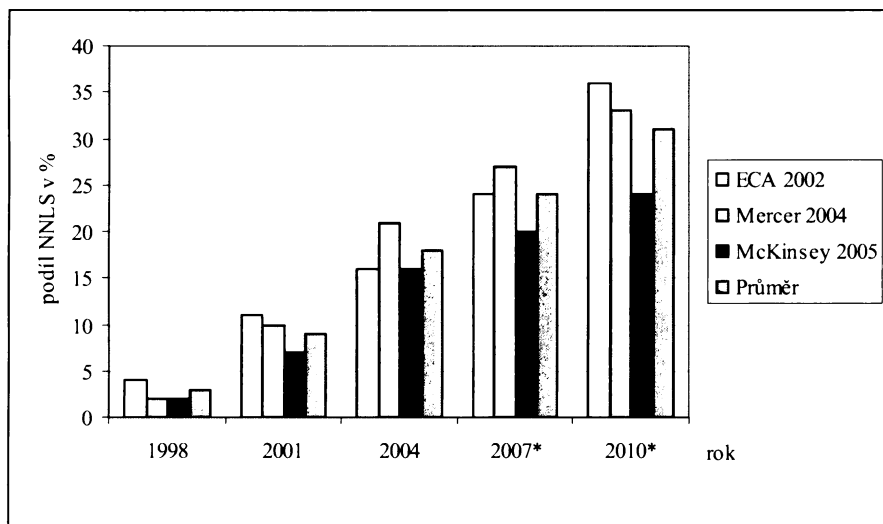
Geografické rozmístění nízkonákladové letecké dopravy z hlediska letišť odpovídá rozložení a hustotě nízkonákladových leteckých sítí. Jasně dominují Velká Británie, Irsko a Německo jako výchozí oblasti a pobřeží Středozemního moře jako oblast cílová. Mnohá letiště se na nízkonákladové dopravce specializují, čímž se stávají na nich závislá. V tabulce 5.2 a dále pak příloze 3 je jasně patrná dominance letišť ve výše zmíněných oblastech. Díky stoupajícímu významu nízkonákladové letecké přepravy může dojít v některých případech díky NNLS ke změnám v hierarchii letišť v rámci

daného státu. Např. letiště Londýn Stansted se s 12 miliony odbavených cestujících v roce 2004 (všechny letecké společnosti) a 92% podílem NNLS dostalo na úroveň letiště Londýn Gatwick, které odbavilo na 13 milionů cestujících a podíl NNLS je jen 2,7 % (Dobruszkes 2006).

Co se týče budoucího vývoje NNLS společností v Evropě, odhady různých autorů jsou odlišné. Všichni se shodují na dalším růstu kapacity a oblíbenosti NNLS, ale liší se v míře tohoto růstu (viz obr. 5.2). Vzhledem ke značně nejistým vyhlídkám další existence jednotlivých společností jsou tyto rozdíly pochopitelné. Obecně se předpokládá konsolidace trhu do roku 2010 a následná dominance 3 až 4 velkých NNLS s tím, že se může udržet několik málo společností na regionální úrovni (Mercer 2004, citováno v Low Cost Carriers in Europe, ECA 2007).

V současné době (2006) je podíl NNLS na evropském leteckém trhu podle kapacity přepravených cestujících 24 % (OAG 2007), což je nárůst o 20 % od roku 1998 (ECA 2007), kdy byl trh již plně liberalizován.

Obrázek 5.2: *Vývoj podílu nízkonákladových leteckých společností na evropském trhu v letech 1998–2010 podle tří různých zdrojů*



Zdroj: Upraveno podle Low Cost Carriers in Europe, ECA 2007.

\* Odhad.

Kapitola 5 popisuje základní charakteristiky vývoje a současného stavu nízkonákladové letecké dopravy v západní Evropě (resp. Evropské unii). S těmito poznatky bude následně srovnán vývoj v Česku a potvrzena nebo vyvrácena hypotéza,

předpokládající shodný vývoj a charakteristiky nízkonákladové letecké dopravy v západní Evropě a v Česku.

Rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v Evropě, resp. Evropské unii, byl podmíněn liberalizací jejího leteckého trhu. Kompletní liberalizační opatření jsou zde platná od 1. 4. 1997. V období 1998–2006 se význam nízkonákladového sektoru značně zvýšil. Jeho podíl vzrostl v tomto období ze 4 % na 24 %.

První NNLS v Evropě byla společnost Ryanair, profilující se jako nízkonákladová od roku 1995. První NNLS působily ve Velké Británii a Irsku, do „kontinentální“ Evropy se dostaly v roce 1999. Podle očekávání i evropské NNLS využívají především regionálních letišť a specializují se na krátké lety. Na úrovni vnitrostátní dopravy zaznamenaly rozmach zejména ve státech s nedostatečnou nebo drahou železniční dopravou (např. Velká Británie, Norsko, Německo).

Většina mezistátních letů je realizována v rámci západní Evropy a je orientována severojižním směrem, což je následkem toho, že převážná část NNLS je zaměřena na turisticky atraktivní destinace. Zatím není jasné do jaké míry se tento obraz změnil po rozšíření Evropské unie, nicméně obecně je očekáván další nárůst podílu nízkonákladového sektoru na evropském leteckém trhu.

## 6 Nízkonákladové letecké společnosti v Česku

Popularita letecké dopravy za posledních 10 let vzrostla významně i v Česku a stále stoupá, o čemž svědčí skutečnost, že většina sledovaných ukazatelů na českých letištích rok od roku roste a dosahuje rekordních hodnot (Hampl 2007). Zároveň roste její podíl podle způsobů dopravy zahraničních osob do Česka, který byl v roce 2005 4,7 %. V období 2001–2005 se zvýšil počet osob využívajících leteckou dopravu 2,2krát, zatímco silniční i železniční doprava zaznamenaly pokles (viz tabulka 6.1). I přesto přetrvává silná převaha silniční dopravy (více než 90 %). Leteckou dopravu využívají především cestující, kteří přijíždějí z větších vzdáleností a na delší dobu.

Tabulka 6.1: *Přijezdy zahraničních osob do Česka podle typu dopravy, 2001–2005*

Rok	Celkem	Silniční d.	%	Železniční d.	%	Letecká d.	%
2001	103 069 603	97 019 934	94,13	3 931 236	3,81	2 118 433	2,06
2002	97 594 073	91 760 039	94,02	3 369 173	3,45	2 464 861	2,53
<i>Index 02/01, %</i>	<i>94,69</i>	<i>94,58</i>	-	<i>85,70</i>	-	<i>116,35</i>	-
2003	94 984 476	88 714 028	93,40	3 116 647	3,28	3 153 801	3,32
<i>Index 03/02, %</i>	<i>97,33</i>	<i>96,68</i>	-	<i>92,50</i>	-	<i>127,95</i>	-
2004	95 896 616	88 663 036	92,46	3 080 255	3,21	4 153 325	4,33
<i>Index 04/03, %</i>	<i>100,96</i>	<i>99,94</i>	-	<i>98,83</i>	-	<i>131,69</i>	-
2005	100 466 300	92 607 563	92,18	3 131 929	3,12	4 726 808	4,70
<i>Index 05/04, %</i>	<i>104,77</i>	<i>104,45</i>	-	<i>101,68</i>	-	<i>113,81</i>	-
<i>Index 05/01, %</i>	<i>97,47</i>	<i>95,45</i>	-	<i>79,67</i>	-	<i>223,13</i>	-

Zdroj: ČSÚ 2006. Vlastní výpočet.

Hlavním letištěm Česka je letiště v Praze Ruzyni (Letiště Praha, s. p., dále jen Letiště Praha), které odbavilo v roce 2006 přes 11,5 milionu cestujících, což představuje téměř 94% podíl na celkovém počtu cestujících odbavených na 4 hlavních českých mezinárodních letištích\* (viz tabulka 6.2). Vývojové trendy v Česku jsou sledovány pouze skrze dění na pražském letišti vzhledem k jeho silné dominanci a k omezené dostupnosti dat z ostatních letišť. Ani data poskytnutá Letištěm Praha nejsou dostatečně podrobná, ale smluvní závazky letiště k dopravcům možnosti poskytování dat veřejnosti značně omezují (více viz kapitola 2.2).

\* Letiště Praha, s. p., Letiště Brno, a. s., Letiště Ostrava, a. s., Letiště Karlovy Vary, s. r. o.



Tabulka 6.2: *Počet odbavených cestujících (v tisících) na 4 hlavních českých mezinárodních letištích, 2000–2006*

Rok	Praha	Brno	Ostrava	K. Vary	B+O+KV	B+O+KV/celkem, %
2000	5 554	113	125	20	258	4,25
2001	6 099	129	135	22	286	4,29
2002	6 277	157	160	19	336	4,84
2003	7 463	166	220	26	412	4,97
2004	9 696	172	240	39	451	4,26
2005	10 777	315	280	37	632	5,25
2006	11 582	390	300	35	725	5,56

*Zdroj:* Internetové stránky příslušných letišť. Vlastní výpočet.

*Usvětlivky:* Praha (Pha) = Letiště Praha, s. p., Brno (B) = Letiště Brno, a. s., Ostrava (O) = Letiště Ostrava, a. s., K. Vary (KV) = Letiště Karlovy Vary, s. r. o., celkem = celkový počet odbavených cestujících na čtyřech uváděných letištích.

## 6.1 Letiště v Praze Ruzyni

Letiště Praha leží na severozápadním okraji Prahy a je poměrně dobře spojeno městskou hromadnou dopravou s centrem města. Jeho moderní historie, od roku 1989, se vyznačuje neustálým zvyšováním přepravní kapacity a rozšiřováním nabízených služeb. Nově nabízí například odbavení přes internet, samo-odbavovací kiosky nebo informace o odletech prostřednictvím SMS zpráv, čímž se přibližuje ostatním moderním letištím v Evropě. Velkým krokem vpřed bylo otevření nového terminálu Sever 2 v lednu loňského roku, který slouží pro lety do zemí schengenského prostoru. Podmínkou dalšího růstu letiště je výstavba nové dráhy, která by podle současného vedení měla být vybudována do konce roku 2010 (Hampl 2007). V současné době patří pražské letiště podle ACI Europe\* do kategorie letišť s 10–25 miliony odbavených cestujících za rok (Hampl 2007), byť se zatím s 11,5 miliony odbavených cestujících v roce 2006 pohybuje ve spodní části vymezeného intervalu.

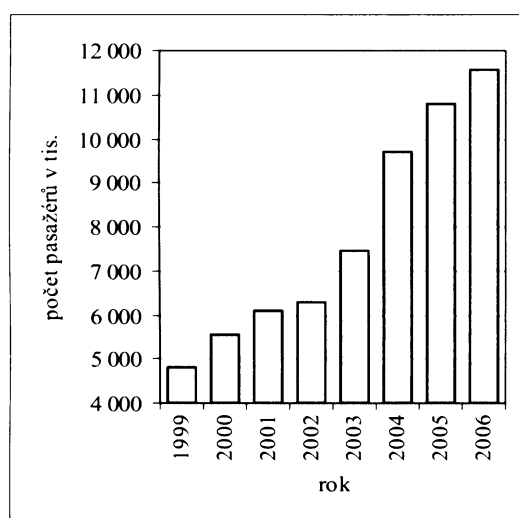
Obrázek 6.1 ukazuje, že dosavadní růst přepravní kapacity letiště byl nejvýraznější v roce 2004, kdy došlo k nárůstu téměř o 30 % oproti roku 2003. Důvodem vysokého nárůstu byl vstup do EU v květnu 2004, kdy se Česko stalo součástí společného leteckého trhu EU a došlo ke vstupu mnoha nových leteckých společností na pole české letecké dopravy, výjimkou nebyly NNLS, a vytvoření několika nových pravidelně obsluhovaných linek. V dalších letech už byl zaznamenán nižší nárůst, ale i ten je stále v kategorii, do které je pražské letiště řazeno (viz výše), nadprůměrný. „... Letiště Praha počítá ve středně a dlouhodobém horizontu s meziročním růstem o 5 %. V roce 2020 by

\* Airport Council International Europe

tak mělo odbavit na 20 milionů cestujících.“ (Hampl 2007, str. 3) Letiště v Praze je také významným přestupním bodem pro dálkové lety v rámci Evropy v západovýchodním směru. V roce 2006 tvořili transferoví cestující asi 2,3 milionu, což odpovídá jedné pětině všech odbavených cestujících (Letiště Praha 2007a).

Hlavním konkurentem pražského letiště ve středoevropském prostoru je především letiště ve Vídni s 15,6 milionu odbavených cestujících od ledna do listopadu 2006, dále pak ve Varšavě a v Budapešti s přepravními kapacitami 7,5 milionu, resp. 7,8 milionu cestujících ve stejném období (Hampl 2007).

Obrázek 6.1: *Počet odbavených cestujících na Letišti Praha, 1999–2006*



Zdroj: Letiště Praha 2007a. Vlastní výpočet.

## 6.2 Nízkonákladové letecké společnosti na Letišti Praha

Na Letišti Praha se NNLS objevily ve vyšším počtu až roku 2004, kdy vstoupilo Česko do EU a jeho trh se tak otevřel pro množství společností, které operovaly pouze v rámci unie. První NNLS na pražském letišti byla společnost GoFly (od 2002 známá pod názvem easyJet), která v roce 1999 spojila Prahu s londýnským letištěm Stansted (Procházková 2004). V roce 2002 narostl počet NNLS na 7 a přepravily 5 % všech cestujících (Fojtáčková 2003\*), v roce 2004 jich bylo 13 (Procházková 2004\*) a dnes je jich zde působí celkem 16 (seznam viz příloha 4) a jejich podíl na počtu přepravených cestujících je okolo 20 % (Letiště Praha 2007a).

\* Autorky uvádí jiný počet NNLS než tabulka 6.3 vycházející z dat Letiště Praha. Tato neshoda je způsobena dříve zmíněným problémem při určování typu jednotlivých společností. Co autor článku to vlastní kritéria pro rozlišování typů společností, co letecká společnost to rozdílný profil. Odlišné hodnoty uvádím právě z důvodu ilustrace daného problému.

Tabulka 6.3: *Počet nízkonákladových leteckých společností operujících na Letišti Praha, 2002–2007*

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Počet NNLS	4	8	17	16	16	16

Zdroj: Letiště Praha 2007b.

Vývoj podílu NNLS na počtu přepravených cestujících odpovídá postupnému přibývání společností operujících na pražském letišti. Zlomovým je opět rok vstupu Česka do EU, charakteristický skokovitým nárůstem podílu, který byl v daném roce zhruba 16,5 % oproti předchozímu roku 2003, kdy to bylo „pouze“ přes 9 % (viz tabulka 6.4). Šlo o nárůst z necelých 670 tisíc cestujících v roce 2003 na 1,6 milionu v roce 2004, což je skok o neuvěřitelných 135 %. V následujících letech nastolený trend pokračoval a podíl NNLS se stále zvyšoval, i když už ne tak dramaticky. V roce 2006 dosáhl necelých 20 % (viz tabulka 6.4) Podle všech předpokladů poroste i nadále. Srovnání přepravních statistik za první čtyři měsíce roku 2006 a 2007 to potvrzuje. 20% podíl v daném období v roce 2006 narostl na 24% v roce 2007 (Letiště Praha 2007b). V období 2004–2006 zaznamenal nízkonákladový sektor nejvyšší nárůst cestujících i ve srovnání s ostatními sektory letecké dopravy, a to přes 40 %, zatímco celkový nárůst přepravní kapacity letiště podle počtu cestujících byl 20 % (viz tabulka 6. 5). Jako jediný také zvýšil v tomto období svůj podíl, což může na jedné straně být důsledkem „přestupu“ některých zákazníků z klasické či charterové dopravy na nízkonákladovou, na straně druhé může být příčinou přechod některých společností na nízkonákladový model při zachovaném počtu cestujících.

Tabulka 6.4: *Podíl nízkonákladových leteckých společností na celkovém počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2002–2006*

Rok	Celkem	NNLS	
			%
2002	6 276 918	339 815	5,41
2003	7 463 120	679 024	9,10
2004	9 696 413	1 600 939	16,51
2005	10 777 020	1 870 723	17,36
2006	11 581 511	2 287 129	19,75

Zdroj: Letiště Praha 2007b. Vlastní výpočet.

Tabulka 6.5: *Počet přepravených cestujících podle typu letecké společnosti na Letišti Praha, 2004–2006*

Rok	Celkem	KS	%	NNLS	%	ChS	%	VL	%
2004	9 696 413	6 435 969	66,37	1 600 939	16,51	1 652 246	17,04	7 259	0,07
2005	10 777 020	7 219 271	66,99	1 870 723	17,36	1 680 799	15,60	6 227	0,06
<i>Index 05/04, %</i>	<i>111,14</i>	<i>112,17</i>	-	<i>116,85</i>	-	<i>101,73</i>	-	<i>85,78</i>	-
2006	11 581 511	7 570 368	65,37	2 287 129	19,75	1 716 502	14,82	7 512	0,06
<i>Index 06/05, %</i>	<i>107,46</i>	<i>104,86</i>	-	<i>122,26</i>	-	<i>102,12</i>	-	<i>120,64</i>	-
<i>Index 06/04, %</i>	<i>119,44</i>	<i>117,63</i>	-	<i>142,86</i>	-	<i>103,89</i>	-	<i>103,49</i>	-

Zdroj: Letiště Praha 2007a. Vlastní výpočet.

*Usvětlivky:* KS = klasické letecké společnosti, NNLS = nízkonákladové letecké společnosti,

ChS = charterové letecké společnosti, VL = všeobecné letectví, % - udává procentuální podíl typu letecké společnosti v předcházejícím sloupci na celkovém počtu přepravených cestujících.

Na Letišti Praha mají svou základnu pouze dvě z 16 operujících NNLS, jedná se o tzv. „bázované NNLS“. Konkrétně jsou to SmartWings působící zde od roku 2004 a nově od roku 2006 také SkyEurope Airlines (Letiště Praha 2007b). Destinace obsluhované těmito NNLS jsou zobrazeny v příloze 5 a 6. Se základnou SkyEurope Airlines vzrostl podíl bázovaných NNLS z 13 % na 22 % (viz tabulka 6.6).

Zařazení bázovaných NNLS do některé z kategorií vybraných typologií, popsanych v kapitole 3.2, je možné na základě jejich dopravních sítí, které jsou zobrazeny v přílohách 5 a 6. Jejich zařazení není zcela jednoznačné, je nutno přihlídnout k převažujícímu druhu cílových destinací. Společnost SkyEurope lze označit jako NNLS typu D (typologie podle Dobruszkese 2006) vzhledem k většímu počtu obsluhovaných destinací a jejich převážné lokaci v turisticky a rekreačně atraktivních oblastech. Podle původu (typologie podle Francise 2006) spadá SkyEurope do první kategorie společností přejímajících model Southwestu. Společnost SmartWings se z hlediska cílových destinací také řadí do kategorie D (typologie podle Dobruszkese 2006) díky obsluze mnoha destinací v turisticky a rekreačně atraktivní oblasti Středomoří. Svým původem (typologie podle Francise 2006) se SmartWings řadí do čtvrté kategorie různorodých charterových společností. Je totiž dceřinou společností charterové letecké společnosti Travel Service.

I na pražském letišti dochází ke střídání operujících NNLS. Při zachování stejného počtu NNLS jako v roce 2006 přišli na český trh v roce 2007 dva noví nízkonákladoví dopravci (clickair od února, Air Italy od června), což znamená odchod stejného počtu dopravců (Letiště Praha 2007b). Na druhé straně v roce 2002 zde působily 4 NNLS, z nichž tři se udržely dodnes (Bmibaby, SkyEurope Airlines a easyJet – dříve GoFly).

Nutno však upozornit, že se jedná o společnosti, které vstoupily na nízkonákladový trh jako jedny z prvních v Evropě, a tudíž mají rozvinutou dostatečně silnou základnu a tradici.

Tabulka 6.6: *Podíl bázovaných nízkonákladových leteckých společností podle počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2004–2006*

Rok	Bázované NNLS	Podíl, %	Ostatní NNLS	Podíl, %	Celkem NNLS
2004	222 798	13,92	1 378 141	86,08	1 600 939
2005	231 595	12,38	1 639 128	87,62	1 870 723
<i>Index 05.04, %</i>	<i>103,95</i>	-	<i>118,94</i>	-	<i>116,85</i>
2006	511 698	22,37	1 775 431	77,63	2 287 129
<i>Index 06.05, %</i>	<i>220,95</i>	-	<i>108,32</i>	-	<i>122,26</i>
<i>Index 06.04, %</i>	<i>229,67</i>	-	<i>128,83</i>	-	<i>142,86</i>

Zdroj: Letiště Praha 2007b. Vlastní výpočet.

### 6.3 Destinace nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha

Česko bylo zapojeno do sítí NNLS intenzivněji až po vstupu do EU v roce 2004. Předtím zde operovali převážně dopravci se základnou na Britských ostrovech, čemuž odpovídaly i obsluhované linky. Vůbec první letiště, se kterým byla Praha spojena nízkonákladovým letem, bylo londýnské letiště Stansted (Procházková 2004). V současné době jsou lety NNLS orientovány převážně na západní Evropu. Dále se pak NNLS zaměřují na jižní Evropu, která ale zaznamenala boom až v posledních letech. Evropa je zároveň nejčastějším cílem všech aerolinek na pražském letišti. Jak ukazuje tabulka 6.7. jsou lety do Evropy zastoupeny z více než 90 %.

Tabulka 6.7: *Geografické rozmístění dopravní sítě všech leteckých společností na Letišti Praha podle počtu přepravených cestujících, 2004–2006*

Rok	2004	podíl, %	2005	podíl, %	2006	podíl, %
<b>Oblast</b>	Počet cestujících					
Evropa	8 629 187	89,82	9 660 594	90,49	10 418 659	91,02
Afrika	528 746	5,50	594 778	5,57	595 430	5,20
Sev. Amerika	275 758	2,87	271 174	2,54	264 699	2,31
Dálný východ	37 065	0,39	67 258	0,63	90 342	0,79
Střední východ	136 765	1,42	82 533	0,77	77 537	0,68
Celkem	9 607 521	100,00	10 676 337	100,00	11 446 667	100,00

Zdroj: Letiště Praha 2007a. Vlastní výpočet.

Podle předpokladu všeobecných strategií NNLS i ty působící v Česku využívají především regionálních cílových letišť. Zde se projevuje výhoda pražského letiště. „Je totiž oproti většině letišť, na která NNLS létají, letišťem mezinárodním, ze kterého navíc vede rychlá a levná doprava až do centra Prahy.“ (Procházková 2004, str. 1) Může být tedy atraktivnějším cílem vzhledem ke své poloze nebo může být častěji využíváno i jako přestupní letiště při letech na větší vzdálenosti, což o většině regionálních letišť tvrdit nelze.

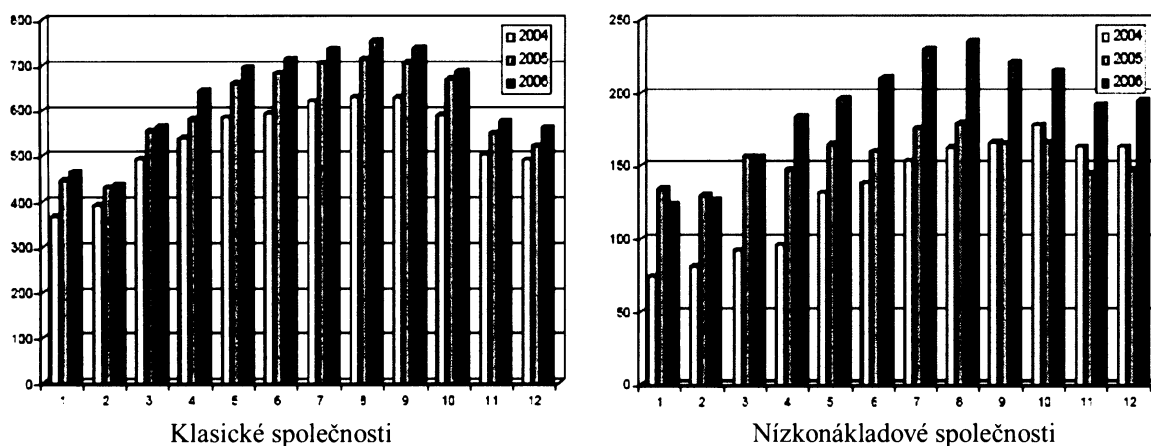
Počet obsluhovaných destinací všech společností stále roste (viz tabulka 6.8), přestože se počet společností ve sledovaném období stabilizoval. Z rozdílného počtu destinací v zimní a letní sezóně lze usuzovat na jistou sezónnost poptávky. A ani nízkonákladová doprava není výjimkou. Poptávka, a tedy i nabídka, je podle očekávání větší v létě, kdy se některé společnosti zaměřují na cíle obdobné charterovým destinacím. Ke zdatelnému rozrůznění podle měsíců ale došlo u NNLS až v roce 2006. To dokazuje také například zastoupení Říma mezi 10 nejvytíženějšími destinacemi NNLS v roce 2006 (viz obrázek 6.3), zatímco v roce 2005 se v tomto žebříčku neobjevil. Počet cestujících na lince do italské metropole vzrostl o více než 300 % (viz příloha 7), což může být mimo jiné způsobené příchodem NNLS se základnou na římském letišti na český trh. Ze srovnání na obrázku 6.2 vyplývá výrazně nižší počet přepravených cestujících NNLS v lednu a únoru. Důvod lze spatřovat v útlumu turistického ruchu a rodinných návštěv po vánočních svátcích a oslavách příchodu nového roku. U NNLS lze pozorovat obdobné sezónní rozložení jako u klasických dopravců. Rozpětí u NNLS je zhruba 100 tisíc cestujících, u klasických aerolinek je to kolem 300 tisíc, což jsou zhruba srovnatelné hodnoty vzhledem k dosaženým maximum. K extrémním hodnotám dochází u obou typů dopravců zhruba ve stejnou roční dobu, minimum v lednu a únoru, maximum v červenci, srpnu a září.

Tabulka 6.8: *Počet destinací obsluhovaných leteckými společnostmi z Letiště Praha, léto 2005 – léto 2007*

Sezóna	Počet destinací
léto 2005	112
zima 2005	101
léto 2006	114
zima 2006	107
léto 2007	121

Zdroj: Letiště Praha 2007b.

Obrázek 6.2: *Počet přepravených cestujících (v tisících) klasickými a nízkonákladovými leteckými společnostmi na Letišti Praha podle měsíců, 2004–2006*



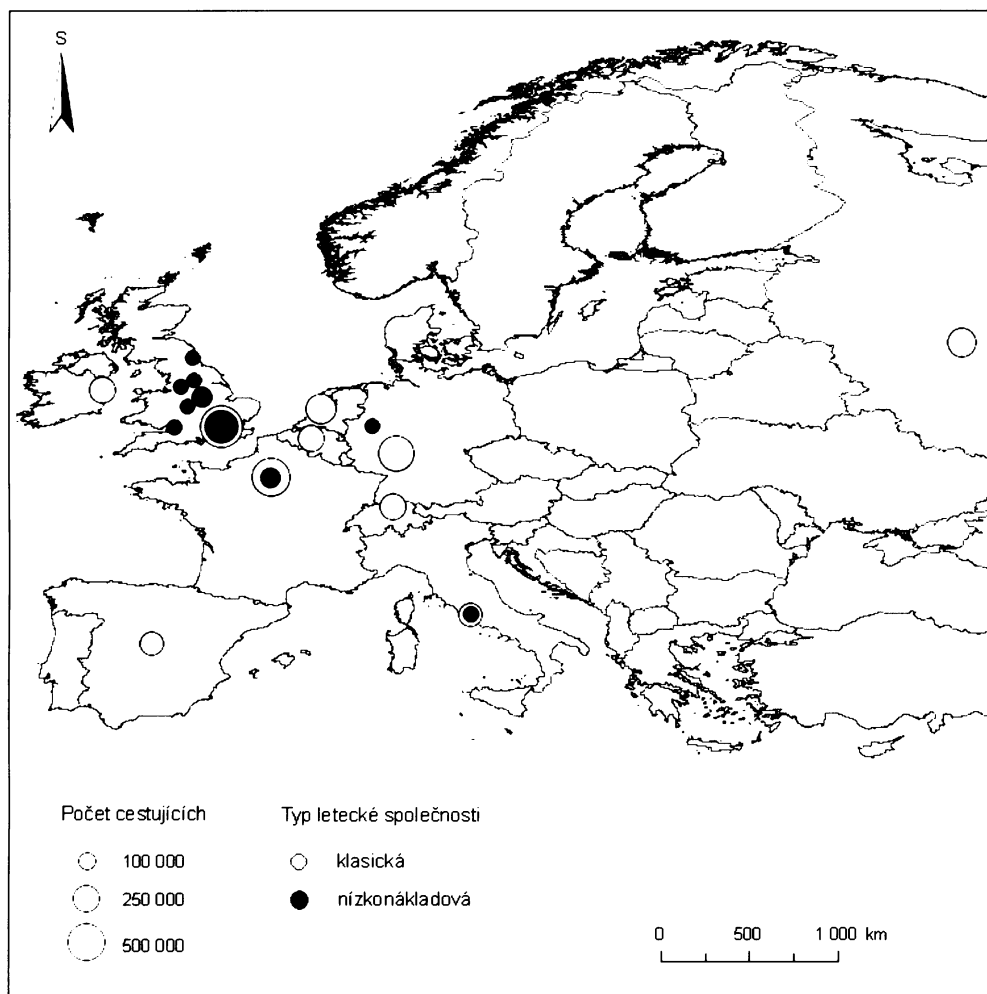
Zdroj: Upraveno podle Letiště Praha 2007a.

Řím je také jednou ze tří destinací mezi 10 „nej“ u NNLS podle počtu cestujících, které neleží ve Velké Británii. Dalšími dvěma jsou francouzské hlavní město Paříž a německý Dortmund (viz obrázek 6.3). Drtivá převaha britských destinací opět dokazuje silnou vazbu společností na stát, kde se objevily první NNLS v Evropě a kde si tento typ letecké dopravy získal významné postavení nejen díky nedostatečné kapacitě ostatních typů dopravy. Důvodem číslo dvě je fakt, že dvě ze tří nejdéle působících a nejsilnějších NNLS v Česku mají základnu na Britských ostrovech a vytvořily si tudíž dominantní postavení na spojích s touto oblastí a významně zde omezily působení klasických společností. Mezi „top 10“ destinacemi klasických společností se objevuje z britských měst pouze Londýn, i když na prvním místě.

Srovnání hlavních destinací klasických a nízkonákladových společností také potvrzuje obecnou strategii NNLS, které se vyhýbají obsluhování centrálních letišť. Zatímco u klasických dopravců jednoznačně převažují hlavní města, u NNLS je tomu právě naopak, pouze 3 hlavní města z 10 destinací. A právě tato hlavní města (Londýn, Paříž, Řím) jsou také jedinými třemi shodnými cílovými destinacemi klasických dopravců a NNLS. Londýn je také jediným městem, u kterého je relativně srovnatelný počet cestujících jak u klasických, tak u nízkonákladových dopravců. Navíc NNLS zaznamenaly v případě Londýna ve srovnání let 2005 a 2006 slabý nárůst, zatímco u klasických společností se počet cestujících snížil zhruba o 6,5 %. Zda jde o dlouhodobý trend nebo jednorázový výkyv nelze bohužel z dostupných dat soudit. V příloze 7 je pro úplnost uvedeno i 10 nejvytíženějších destinací charterových

společností, ale je zřejmé, že je nelze nijak blíže srovnávat ani s klasickými aerolinkami ani s NNLS. Dalo by se říci, že v případě cílových destinací tvoří charteroví dopravci ryze samostatnou kategorii.

Obrázek 6.3: 10 nejvýznamnějších destinací podle počtu přepravených cestujících a podle typu letecké společnosti obsluhovaných z Letiště Praha v roce 2006



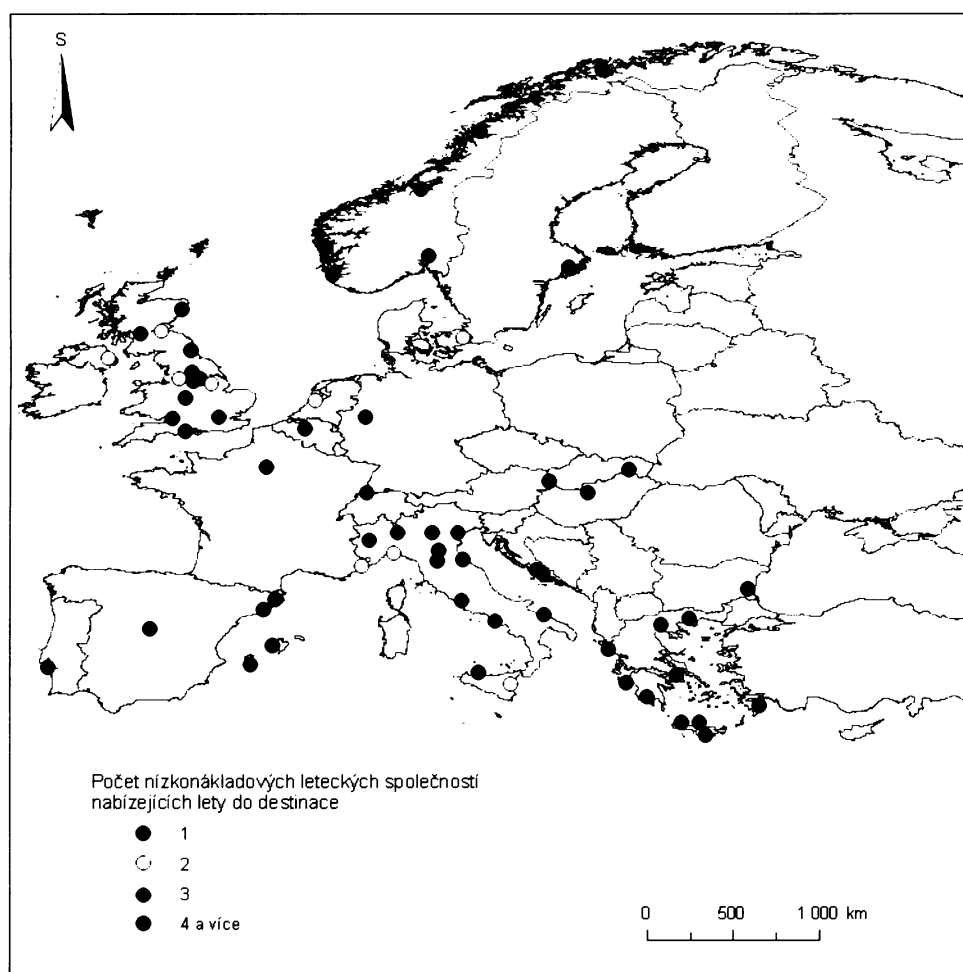
Zdroj: Letiště Praha 2007a.

Stejně tak jako počet NNLS na pražském letišti rostl i počet jimi obsluhovaných destinací. Z pouhých 6 ve třech státech v roce 2002 se zvýšil jejich počet do roku 2006 na 46 ve čtrnácti státech (Letiště Praha 2007b). Při hodnocení změn na předních pozicích 5 nejvýznamnějších destinací (podle počtu přepravených cestujících) se opět potvrzuje dominantní postavení britských měst. Ostatní města jsou zastoupena poskrovnu. Slovenské destinace se umístily na předních místech v roce 2002 díky společnosti SkyEurope Airlines. Ta si jako první založila základnu v zemi východní Evropy, a bylo to právě na Slovensku (Francis 2006). Žebříček předních destinací



NNLS nabízí tabulka 6.9. V letním letovém řádu letošního roku se objeví hned sedm nových destinací (Burgas, Catania, Malaga, Rimini, Stavanger, Turín, Verona), které mohou směle konkurovat charterovým destinacím (Letiště Praha 2007b). Silnou orientaci na státy západní Evropy a turisticky (rekreačně) atraktivní destinace v oblasti Středomoří potvrzuje i obrázek 6.4, který zobrazuje destinace obsluhované NNLS z Letiště Praha v srpnu 2007. Nabízí se otázka, proč právě takové rozmístění. Vysvětlení zůstává pouze v rovině dohadů, protože není možné dohledat strukturu cestujících podle státní příslušnosti či účelu cesty. Lze předpokládat, že v případě západoevropských spojů Praha představuje cílovou destinaci (turisticky atraktivní), popřípadě místo obchodního setkání. Zatímco v případě destinací ve Středomoří lze považovat Prahu za bod výchozí.

Obrázek 6.4: *Destinace nabízené nízkonákladovými leteckými společnostmi působícími na Letišti Praha v srpnu 2007*



*Zdroj:* Internetové stránky nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha (viz Další použité zdroje, str. 48).

Tabulka 6.9: *Přední destinace nízkonákladových leteckých společností podle počtu přepravených cestujících na Letišti Praha, 2002–2006*

Pořadí/Rok	2002	2003	2004	2005	2006
1.	Londýn	Londýn	Londýn	Londýn	Londýn
2.	Nottingham	Nottingham	Nottingham	Nottingham	Nottingham
3.	Bristol	Bristol	Manchester	Manchester	Paříž
4.	Bratislava	Kolín n. R.	Bristol	Bristol	Bristol
5.	Tatry/Poprad	Newcastle	Newcastle	Newcastle	Manchester

Zdroj: Letiště Praha 2007b.

#### 6.4 Budoucí možnosti nízkonákladových leteckých společností v Česku

Zdá se, že počet NNLS operujících na pražském letišti se v posledních letech stabilizoval. Nyní vyvstává poměrně aktuální otázka, zda je pražské letiště jediné, na které by mohly přistávat, pokud by chtěly zachovat poměrně dobrou dostupnost centra Prahy, nebo zda se najdou možnosti v okolí Prahy pro vybudování alternativního letiště. Samozřejmě jsou letadla NNLS přijímána i na dalších třech větších mezinárodních letištích v Česku (Brno, Ostrava, Karlovy Vary), ale ta jsou všechna dosti vzdálená od hlavního města a ani dopravní spojení s ním není ideální. Navíc pražské letiště má jako hlavní letiště v zemi vysoké letištní poplatky, které mohou odrazovat od vstupu další NNLS.

V současné době lze mluvit o dvou významných projektech, které se váží k potenciálnímu vzniku nového mezinárodního letiště v Česku. Jednou možností je letiště ve Vodochodech, druhou letiště v Pardubicích. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy podporuje dynamický rozvoj civilního letectví a letištní infrastruktury, mají oba projekty naději na realizaci.

Ve Vodochodech chce nový majitel Aera společnost Penta přebudovat stávající tovární letiště na veřejné mezinárodní. V současnosti má status neveřejného mezinárodního letiště. Pokud by vše vyšlo podle aktuálního plánu, mohlo by mezinárodní letiště ve Vodochodech zahájit provoz v roce 2009 nebo 2010. Rekonstrukce by znamenala investici ve výši minimálně 4 miliard korun. Nové letiště by mělo odbavovací kapacitu 1,5 milionu cestujících za rok, což je asi desetina kapacity letiště v Praze Ruzyni. Nepředstavovalo by tedy pro Letiště Praha výraznou konkurenci, spíše alternativu především pro NNLS díky nižším poplatkům a volnějšímu časovému rozvrhu. Na nízkonákladové dopravce by mělo být letiště zaměřeno i podle prohlášení

majitelů. Vodochody leží v blízkosti dálnice D8, což znamená výhodu v podobě relativně bezproblémového dosažení okraje Prahy během několika minut. (Klímová 2007)

V Pardubicích zatím potenciální investoři představují projekty zastupitelům města. Zde by mělo být na mezinárodní veřejné letiště přeměněno bývalé vojenské letiště. Výstavba letiště je jednou z priorit současného vedení města i kraje. V jednání je několik projektů. Konsorcium Pardubice Airport City předložilo projekt za 5 miliard korun, který předpokládá zahájení provozu letiště již v roce 2009 a později dobudování centra pro nákladní leteckou dopravu. Další z projektu představili japonská investoři, kteří počítají s investicemi několika desítek miliard korun a vybudováním letiště pro 16 milionů cestujících ročně, nebo britští investoři, kteří prosazují letiště s kapacitou 3 miliony cestujících za rok. (Novotný 2007)

Přestože žádný z projektů není zatím oficiálně schválený, je zřejmé, že rozvoj letecké dopravy v Česku bude dále pokračovat vytyčeným směrem – kupředu.

Na základě poznatku šesté kapitoly lze zhodnotit míru shodnosti vývoje NNLS v Česku a v západní Evropě (resp. Evropské unii), a to podle několika ukazatelů.

Mohutnější rozvoj NNLS v Česku následoval po vstupu do EU v roce 2004, kdy se český letecký trh stal součástí již dříve plně liberalizovaného evropského leteckého trhu. Lze tudíž potvrdit obecnou podmínku liberalizovaného trhu pro rozmach nízkonákladové letecké dopravy, shodnou s vývojem nejen v Evropě. Z dosavadního pouze tříletého hodnoceného období nelze soudit, zda se vývoj v Česku ubírá zcela podle cyklu naznačeného v kapitole 3.1, ale lze to s velkou pravděpodobností předpokládat. Současný průběh lze označit jako druhou fázi – rozšiřování.

Srovnatelná je výše a stále stoupající podíl NNLS na celkovém počtu přepravených cestujících v letecké dopravě, který byl v roce 2006 v Evropě 24 % a v Česku 20 %. Chování NNLS (charakteristiky společností a metody snižování cen) na českém trhu se nijak neodlišuje od situace v západní Evropě.

Dalším ukazatelem jsou destinace obsluhované NNLS. U NNLS v Česku převažují jednoznačně destinace ve Velké Británii, popř. Německu, které obecně patří k letišťům s nejvyšším podílem NNLS v Evropě. Tudíž se opět jedná o shodný prvek. Naproti tomu se také objevují „charterové“ destinace na pobřeží Středozemního moře, což opět nijak nevybočuje z evropského kontextu. Výjimku snad tvoří status Letiště Praha, které

je, na rozdíl od většiny cílových letišť NNLS, hlavním letišťem v zemi. To mu skýtá výjimečné postavení vzhledem k blízké poloze vůči hlavnímu městu a možnosti využití jako přestupního letiště při letech na delší vzdálenosti. Je však otázkou několika příštích let, kdy dojde v Česku k vybudování letiště, které by se na NNLS specializovalo, a tudíž došlo k jejich orientaci na regionální letiště i v případě Česka.

Na základě srovnání základních ukazatelů nízkonákladové letecké dopravy v Česku a v západní Evropě tedy lze potvrdit druhou hypotézu formulovanou v úvodu práce, že vývoj NNLS v Česku je srovnatelný s vývojem Evropě. Shodují se ve všech trendech s výjimkou postavení Letiště Praha.

## 7 Závěr

Letecká doprava je nejdynamičtěji se rozvíjejícím odvětvím dopravy a využívá ji stále více lidí. Na leteckém trhu působí několik typů leteckých společností. Jednou z kategorií jsou nízkonákladové letecké společnosti (dále jen NNLS), které od svého vzniku získávají postupně větší a větší podíl na letecké přepravě osob. Proto jsem se rozhodla se jim věnovat ve své bakalářské práci.

Hlavním cílem práce bylo zhodnotit vývoj NNLS v Česku ve srovnání s jejich vývojem v západní Evropě. Samotnému srovnání předcházelo sledování dílčích cílů, jež poté srovnání umožnily. Nejprve bylo nutné vymezit skupinu sledovaných leteckých společností pomocí určení jejich základních charakteristik. Dále byl hodnocen vývoj NNLS v různých státech světa, aby bylo možné určit, zda vůbec lze pozorovat společné předpoklady a cyklus vývoje NNLS, na jejichž základě lze vývoj v různých státech srovnávat. V návaznosti na vytyčené cíle práce byly stanoveny dvě hypotézy. První předpokládala, že se NNLS v jednotlivých státech světa vyvíjí podle určitého pravidelného schématu s mírnými odchylkami podle místně specifických podmínek. Druhá předpokládala, že vývoj nízkonákladových leteckých společností v Česku je srovnatelný s jejich vývojem ve státech západní Evropy.

Při vymezování skupiny NNLS se ukázalo, že přes poměrně jasné určení jejich základních charakteristik není zařazení jednotlivých společností téměř nikdy jednoznačné, že dochází ke značnému prolínání tří popsaných kategorií leteckých společností (klasické, nízkonákladové, charterové). Často je nutné přistoupit k subjektivnímu zařazení.

Vývoj NNLS ve světě, sledovaný v první části práce, naznačil jisté nutné výchozí podmínky pro jejich rozvoj v daném státě a určité základní společné schéma vývoje. Základním předpokladem pro rozvoj nízkonákladové dopravy ve státě je alespoň částečná liberalizace leteckého trhu. Cyklus vývoje nízkonákladového leteckého trhu lze rozdělit do šesti základních fází (inovace, rozšíření, konsolidace, druhá vlna rozšíření, druhá vlna konsolidace, vyspělý trh). Jednotlivé státy světa se nacházejí v různých fázích jednak díky odlišným výchozím podmínkám a jednak díky postupnému šíření nízkonákladového modelu ze státu svého vzniku do dalších oblastí světa. Potvrdila se tedy první hypotéza, která předpokládala existenci obecně nutných předpokladů a určitého pravidelného cyklu ve vývoji NNLS.

V druhé části práce byla srovnáním vývoje NNLS v Česku a v Evropě ověřována druhá hypotéza. Zde je nutné zdůraznit, že převážná část získaných dat, která byla pro srovnání použita, se váže k 15 členským státům Evropské unie před jejím rozšířením v roce 2004.

I v případě Česka se potvrdil podmiňující vliv liberalizovaného leteckého trhu na významnější rozvoj NNLS, k němuž došlo po vstupu do EU v roce 2004. Vývoj NNLS ve sledovaném tříletém období (2004–2006) odpovídá ve většině sledovaných ukazatelů vývoji v západní Evropě. Shodné jsou jak charakteristiky společností označovaných jako nízkonákladové, tak i jejich podíl na leteckém trhu (cca 20 %), geografické rozmístění předních cílových destinací či nově nastolený trend obsluhy turisticky atraktivních destinací na středomořském pobřeží. Výjimku v evropském kontextu tvoří status Letiště Praha, které je, na rozdíl od naprosté většiny ostatních letišť obsluhovaných NNLS, centrálním letišťem Česka. Přesto lze potvrdit i druhou hypotézu, předpokládající shodný vývoj NNLS v Česku a v Evropě.

Předkládaná práce hodnotila obecné trendy nízkonákladové letecké dopravy během prvních tří let jejího významnějšího rozvoje v Česku. Téma NNLS je u nás poměrně nové a zároveň velice aktuální, což nabízí množství námětů k dalšímu podrobnějšímu výzkumu. Zajímavé výsledky by jistě poskytla např. dlouhodobá analýza vývoje jedné z předních NNLS působících u nás (vývoj přepravní kapacity či dopravní sítě), dopady rozšíření EU v roce 2007, reakce dominantního českého dopravce ČSA na konkurenci NNLS či analýza změn v nízkonákladovém sektoru vyvolaných vybudováním nového regionálního letiště zaměřeného na nízkonákladové dopravce, které bude s největší pravděpodobností realizováno v nejbližších letech.

## Seznam použité literatury

BRINKE, J. (1999): *Úvod do geografie dopravy*. Univerzita Karlova, Praha, 112 s.

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

FORSYTH, P. (2003): *Low-cost carriers in Australia: experiences and impacts*. *Journal of Air Transport Management*, 9, s. 277 – 284.

FRANCIS, G. a kol. (2006): *Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study*. *Journal of Transport Geography*, 14, s. 83 – 94.

FOJTÁCHOVÁ, H. (2003): *Nízkonákladové lety, jejich přednosti a postavení v letecké dopravě*. Analýzy a studie České centrály cestovního ruchu – CzechTourism, dostupné z <http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/lety.pdf>, staženo 5/2007.

GRAHAM, B. (1998): *Liberalization, regional economic development and the geography of demand for air transport in the European Union*. *Journal of Transport Geography*, 6, s. 87 – 104.

HAMPL, T. (2007): *Ruzyňské letiště odbavilo vloni 11,5 mil. cestujících*.

Dostupné z <http://www.airways.cz/zpravy/clanek.asp?id=385>, staženo 5/2007.

HOOPER, P. (1998): *Airline competition and deregulation in developed and developing country context – Australia and India*. *Journal of Transport Geography*, 6, s. 105 – 116.

KLÍMOVÁ, J. (2007): *Penta: Praha bude mít druhé letiště*. MFDnes, 21. 6. 2007, s. 1.

Dostupné z <http://mfdnes.newtonit.cz/default.asp?cache=231075>, staženo 6/2007.

LAWTON, T. C. (2002): *Cleared for Take Off: Structure and Strategy in Low Fare Airline Business*. Ashgate, Aldershot.

NOVOTNÝ, J. (2007): *Rodí se dvě nová mezinárodní letiště*. Právo, 22. 6. 2007, s. 15.  
Dostupné z <http://pravo.newtonit.cz/default.asp?cache=431163>, staženo 6/2007.

PINKHAM, R. (2003): *The low cost question*. Airline Business, 19, s. 29.

PROCHÁZKOVÁ, V. (2004): *Pražské letiště bude letos dobýváno nízkonákladovými dopravci*. Analýzy a studie České centrály cestovního ruchu – CzechTourism, dostupné z <http://www.czechtourism.cz/index.php?show=000001037>, staženo 5/2007.

## **Další použité zdroje**

MATERIÁLY THE OFFICIAL AIRLINE GUIDE (OAG):

OAG (2007a): *OAGStatChartsDec2006*.

Dostupné z <http://www.oag.com/graphics/OAGStatChartsDec2006.pdf>, staženo 5/2007.

MATERIÁLY EUROPEAN COCKPIT ASSOCIATION (ECA):

ECA (2007): *UPHEAVEL in the EUROPEAN SKIES, Low Cost Carriers in Europe – Economic Data, Market and Pilot Demand Forecast*.

Dostupné z <http://www.eurocockpit.be/content/view/455/406/>, staženo 5/2007.

MATERIÁLY LETIŠTĚ PRAHA, S. P.:

Letiště Praha (2007a): *Traffic Report 2006*. Interní materiály letiště.

Letiště Praha (2007b): *Nízkonákladové letecké společnosti na Letišti Praha*. Interní materiály letiště.

Letiště Praha (2007c): *Airlines operating scheduled flights from/to Prague airport*. Interní materiály letiště.

KONZULTACE s Jiřím VYSKOČEM, marketingovým specialistou Letiště Praha, s. p.

INTERNETOVÉ STRÁNKY LETIŠTĚ BRNO, A. S.:

Letiště Brno (2007): *Statistické údaje*.

Dostupné z <http://www.airport-brno.cz/index.php?id=43&lang=cs>, staženo 5/2007.



**INTERNETOVÉ STRÁNKY LETIŠTĚ KARLOVY VARY, S. R. O.:**

Letiště Karlovy Vary (2007): *Provozní výkony letiště*.

Dostupné z [http://www.airport-k-vary.cz/airport\\_perf.php](http://www.airport-k-vary.cz/airport_perf.php), staženo 5/2007.

**INTERNETOVÉ STRÁNKY LETIŠTĚ OSTRAVA, A. S.:**

Letiště Ostrava (2007): *Statistiky*.

Dostupné z <http://www.airport-ostava.cz/cz/page-statistiky/>, staženo 5/2007.

**MATERIÁLY ČESKÉHO STATISTICKÉHO ÚŘADU (ČSÚ):**

ČSÚ (2006): *Příjezdy zahraničních návštěvníků osob do ČR podle úseku státní hranice a druhu dopravy pro roky 2001–2005*.

Dostupné z [http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/publ/9201-05-za\\_prosinec\\_2005](http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/publ/9201-05-za_prosinec_2005)  
staženo 5/2007.

**INTERNETOVÉ STRÁNKY NÍZKONÁKLADOVÝCH SPOLEČNOSTÍ  
PŮSOBÍCÍCH NA LETIŠTI PRAHA V SRPNU 2007:**

Air Italy: [www.airitaly.com](http://www.airitaly.com),

ALPI Eagles: [www.alpieagles.com](http://www.alpieagles.com),

Bmibaby: [www.bmibaby.com](http://www.bmibaby.com),

clickair: [www.clickair.com](http://www.clickair.com),

easyJet: [www.easyjet.com](http://www.easyjet.com),

Fly Baboo: [www.flybaboo.com](http://www.flybaboo.com),

Flyglobespan: [www.flyglobespan.com](http://www.flyglobespan.com),

Germanwings: [www.germanwings.com](http://www.germanwings.com),

Jet2: [www.jet2.com](http://www.jet2.com),

Meridiana: [www.meridiana.it](http://www.meridiana.it),

Norwegian Air Shuttle: [www.norwegian.no](http://www.norwegian.no),

SkyEurope Airlines: [www1.skyeurope.com](http://www1.skyeurope.com),

SmartWings: [www.smartwings.com](http://www.smartwings.com),

Sterling Airlines: [www.sterling.dk](http://www.sterling.dk),

Thomsonfly: [www.thomsonfly.com](http://www.thomsonfly.com),

staženo 8/2007.

## **Přílohy**

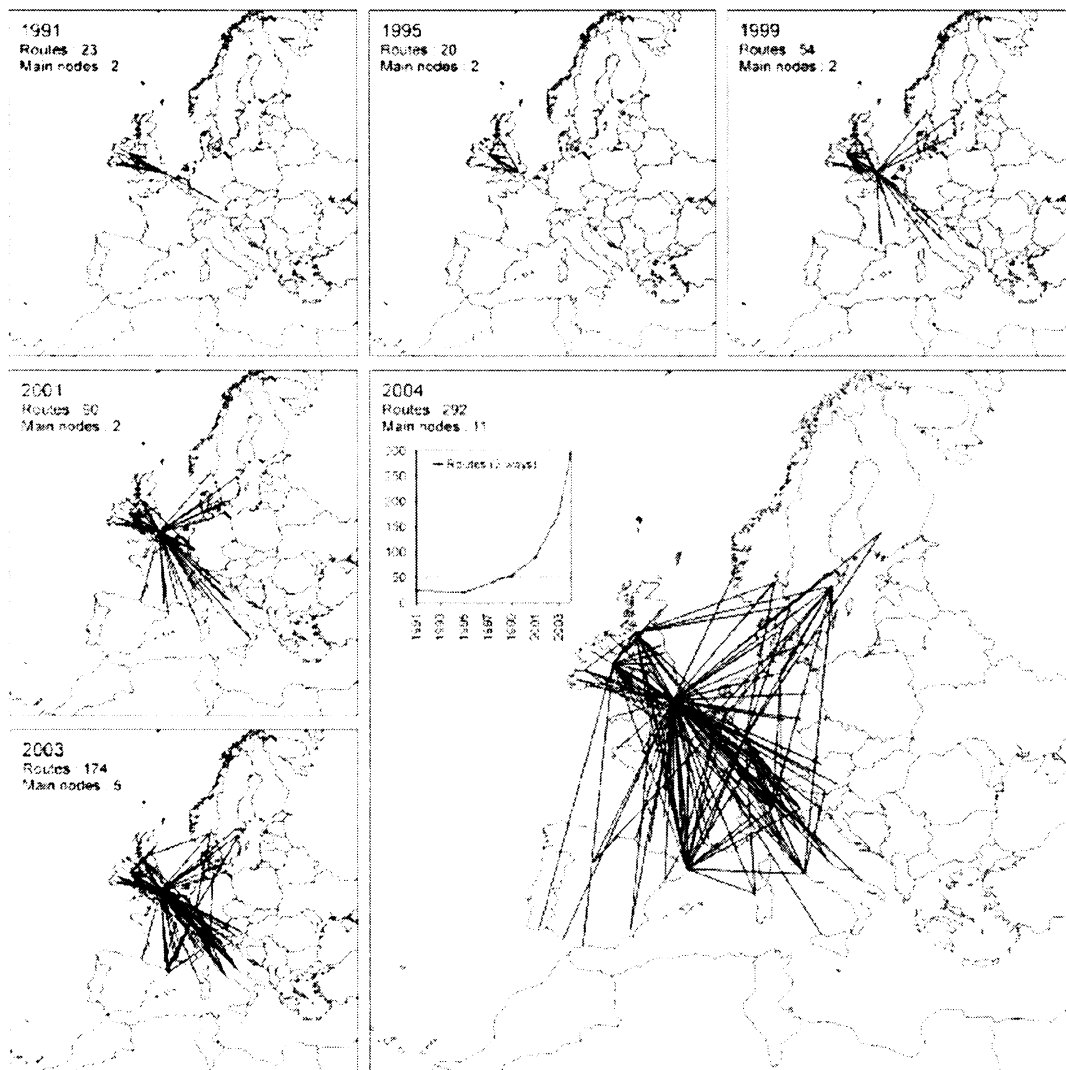
Příloha 1: <i>Frekvence a kapacita letů uskutečněných v roce 2006 podle vybraných světových regionů</i> .....	51
Příloha 2: <i>Vývoj dopravní sítě nízkonákladové společnosti Ryanair, 1991–2004</i> .....	52
Příloha 3: <i>Evropská letiště podle kapacity a podílu nízkonákladových leteckých společností v roce 2004</i> .....	53
Příloha 4: <i>Seznam nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha v létě 2007</i> .....	54
Příloha 5: <i>Destinace obsluhované nízkonákladovou leteckou společností SkyEurope z Letiště Praha v srpnu 2007</i> .....	54
Příloha 6: <i>Destinace obsluhované nízkonákladovou leteckou společností SmartWings postupně z Letiště Praha, Letiště Brno a Letiště Ostrava v srpnu 2007</i> .....	55
Příloha 7: <i>10 nejvýznamnějších destinací podle typu leteckých společností a podle počtu cestujících na Letišti Praha, 2005–2006</i> .....	56

Příloha 1: *Frekvence a kapacita letů uskutečněných v roce 2006 podle vybraných světových regionů*

SVĚT								
2006	Všechny lety včetně nízkonákladových	Frekvence	Převážná kapacita	Nízkonákladové lety	Frekvence	Podíl na všech letech (%)	Převážná kapacita	Podíl na všech letech (%)
1. čtvrtletí		6 727 955	780 554 211		879 439	13	126 144 229	16
2. čtvrtletí		7 063 478	824 220 084		948 116	13	136 021 549	17
3. čtvrtletí		7 337 120	859 892 951		993 873	14	142 754 785	17
4. čtvrtletí		7 111 937	832 695 351		993 776	14	144 157 598	17
<b>Čelkem</b>		<b>28 240 490</b>	<b>3 297 362 597</b>		<b>3 815 204</b>	<b>14</b>	<b>549 078 161</b>	<b>17</b>
USA								
2006	Všechny lety včetně nízkonákladových	Frekvence	Převážná kapacita	Nízkonákladové lety	Frekvence	Podíl na všech letech (%)	Převážná kapacita	Podíl na všech letech (%)
1. čtvrtletí		2 350 451	217 622 068		432 489	18	59 000 876	27
2. čtvrtletí		2 428 812	223 821 271		432 913	18	58 853 118	26
3. čtvrtletí		2 504 586	230 162 075		445 666	18	60 356 325	26
4. čtvrtletí		2 447 113	227 821 868		450 030	18	60 873 398	27
<b>Čelkem</b>		<b>9 730 962</b>	<b>899 427 282</b>		<b>1 761 098</b>	<b>18</b>	<b>239 083 717</b>	<b>27</b>
EVROPA								
2006	Všechny lety včetně nízkonákladových	Frekvence	Převážná kapacita	Nízkonákladové lety	Frekvence	Podíl na všech letech (%)	Převážná kapacita	Podíl na všech letech (%)
1. čtvrtletí		1 539 647	171 944 738		247 870	16	38 783 460	23
2. čtvrtletí		1 692 093	192 939 687		293 442	17	46 308 745	24
3. čtvrtletí		1 744 189	202 088 165		309 069	18	49 126 300	24
4. čtvrtletí		1 630 579	185 977 979		275 336	17	44 024 416	24
<b>Čelkem</b>		<b>6 606 508</b>	<b>752 950 569</b>		<b>1 125 717</b>	<b>17</b>	<b>178 242 921</b>	<b>24</b>
ASIE + TICHÝ OCEÁN								
2006	Všechny lety včetně nízkonákladových	Frekvence	Převážná kapacita	Nízkonákladové lety	Frekvence	Podíl na všech letech (%)	Převážná kapacita	Podíl na všech letech (%)
1. čtvrtletí		1 347 236	198 032 021		105 559	8	15 036 715	8
2. čtvrtletí		1 408 695	206 252 053		124 655	9	17 114 320	8
3. čtvrtletí		1 468 668	214 629 085		137 825	9	19 012 236	9
4. čtvrtletí		1 467 685	216 683 418		157 345	11	23 283 615	11
<b>Čelkem</b>		<b>5 692 284</b>	<b>835 596 577</b>		<b>525 384</b>	<b>9</b>	<b>74 446 886</b>	<b>9</b>

Zdroj: Upraveno podle OAG 2007a.

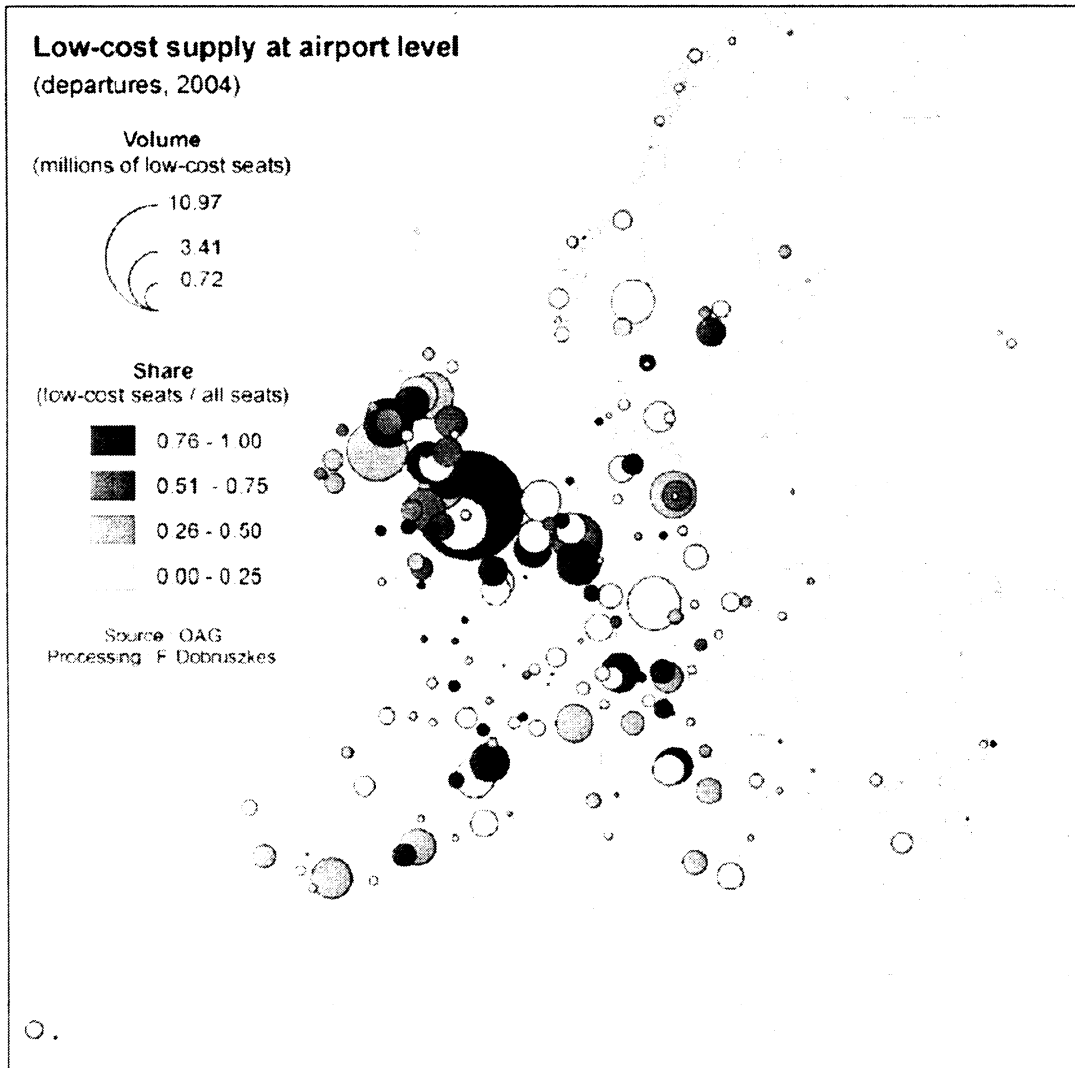
Příloha 2: *Vývoj dopravní sítě nízkánákladové společnosti Ryanair, 1991–2004*



Zdroj: Převzato z Dobruszkes 2006.

Vysvětlivky: Routes = počet leteckých spojení, Main nodes = hlavní uzly.

Příloha 3: *Evropská letiště podle kapacity a podílu nízkonákladových leteckých společností v roce 2004*



Zdroj: Pevzato z Dobruszkes 2006.

*Uysvětlivky:* Volume = přepravní kapacita nízkonákladových letů (v milionech), Share = podíl nízkonákladových letů na všech letech podle přepravní kapacity.

Příloha 4: *Seznam nízkonákladových leteckých společností působících na Letišti Praha v létě 2007*

Jméno aerolinky	Kód IATA	Kód ICAO
Air Italy	I9	AEY
ALPI Eagles	E8	ELG
Bmibaby	WW	BMI
clickair	XG	CLI
EasyJet	U2	EZY
EasyJet Switzerland	DS	EZS
Fly Baboo	--	BBO
Flyglobespan	--	GSM
Germanwings	4U	GWI
Jet2	LS	EXS
Meridiana	IG	ISS
Norwegian Air Shuttle	DY	NAX
SkyEurope Airlines	NE	ESK
Smart Wings	QS	TVS
Sterling Airlines	NB	SNB
Thomsonfly	--	TOM

Zdroj: Upraveno podle Letiště Praha 2007c.

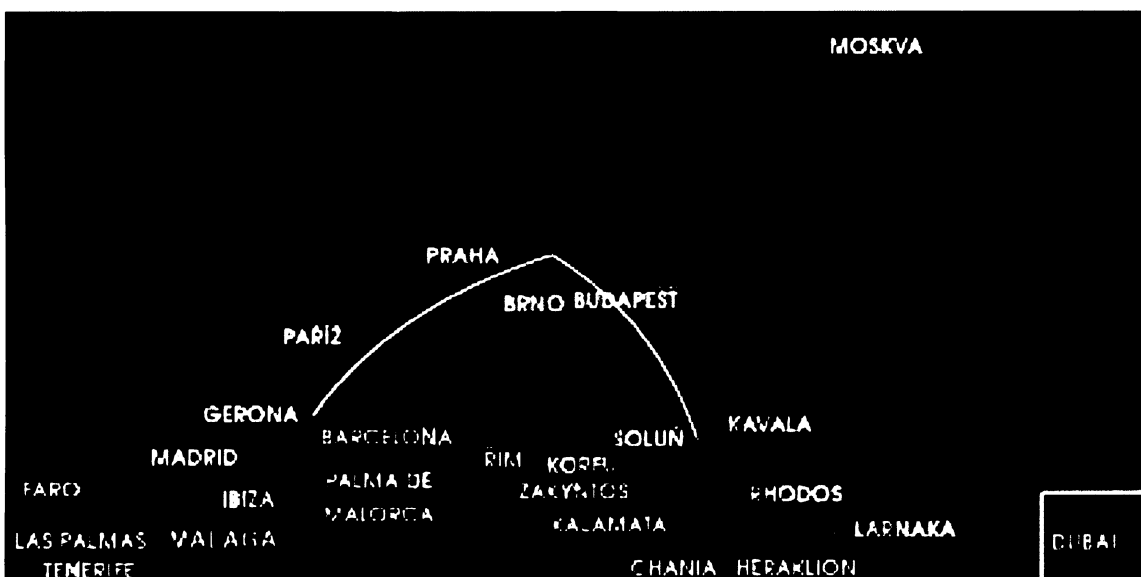
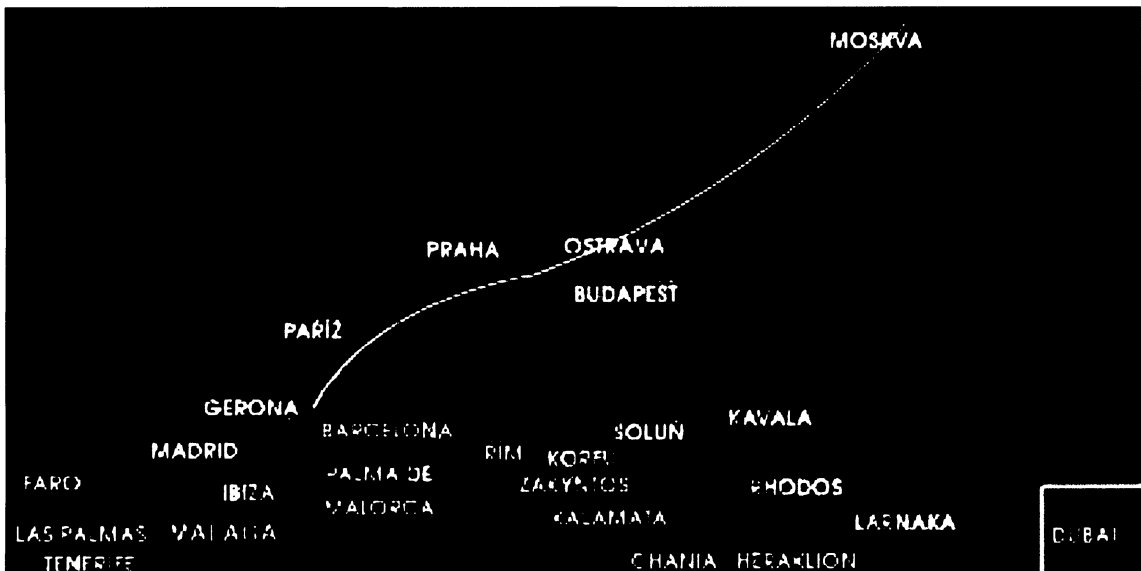
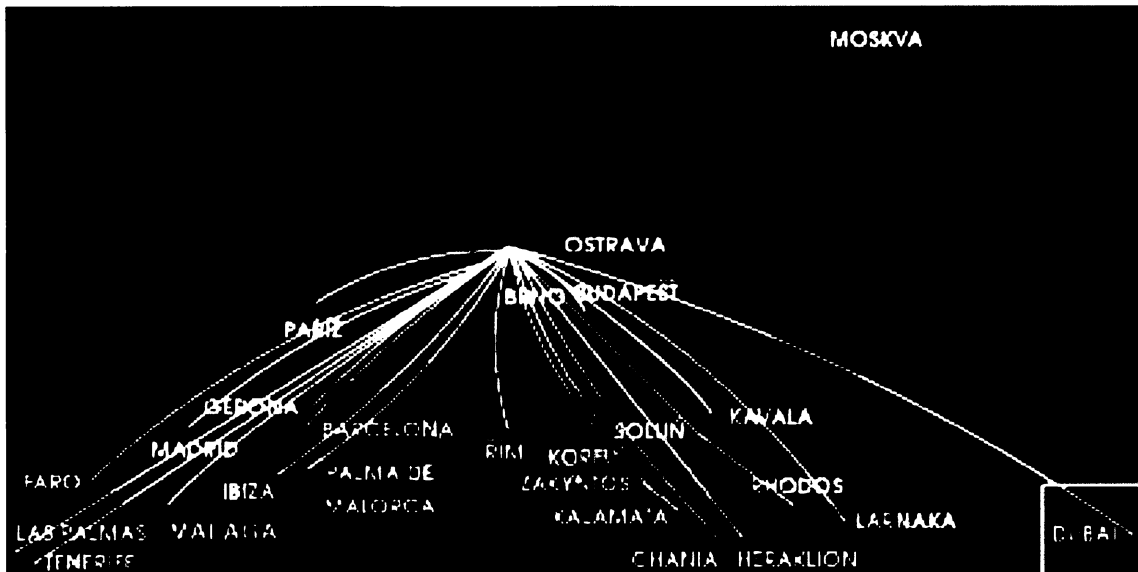
Vysvětlivky: IATA = International Air Transport Association, ICAO = International Civil Aviation Organization.

Příloha 5: *Destinace obsluhované nízkonákladovou leteckou společností SkyEurope z Letiště Praha v srpnu 2007*



Zdroj: Převezato z [www1.skyeurope.com](http://www1.skyeurope.com).

Příloha 6: *Destinace obsluhované nízkonákladovou leteckou společností SmartWings postupně z Letiště Praha, Letiště Brno a Letiště Ostrava v srpnu 2007*



Zdroj: Převzato z [www.smartwings.com](http://www.smartwings.com)

Příloha 7: *10 nejvýznamnějších destinací podle typu leteckých společností a podle počtu cestujících na Letišti Praha, 2005–2006*

Destinace	Počet cestujících		Index 06/05
	2006	2005	%
<b>Všechny společnosti</b>			
Londýn	1 025 517	1 056 219	97,09
Paříž	668 853	536 695	124,62
Frankfurt	453 395	417 566	108,58
Amsterdam	395 177	341 159	115,83
Moskva	318 410	256 023	124,37
Miláno	308 431	198 806	155,14
Řím	297 729	209 186	142,33
Madrid	269 718	271 482	99,35
Curych	260 444	253 484	102,75
Kodaň	247 777	208 547	118,81
<b>Klasické společnosti</b>			
Londýn	616 129	659 108	93,48
Paříž	510 956	436 132	117,16
Frankfurt	453 122	415 051	109,17
Amsterdam	335 430	304 692	110,09
Moskva	306 564	248 119	123,56
Curych	257 657	238 677	107,95
Dublin	236 284	205 529	114,96
Brusel	231 167	198 962	116,19
Madrid	208 887	195 231	106,99
Řím	201 493	173 384	116,21
<b>Nízkonákladové společnosti</b>			
Londýn	405 206	395 648	102,42
Nottingham	161 511	162 448	99,42
Paříž	142 458	77 470	183,89
Bristol	92 868	92 255	100,66
Manchester	90 259	105 688	85,40
Newcastle	86 622	89 497	96,79
Birmingham	85 802	72 557	118,25
Řím	84 755	26 758	316,75
Leeds	83 403	82 681	100,87
Dortmund	81 639	84 765	96,31
<b>Charterové společnosti</b>			
Iurghada	177 303	176 994	100,17
Monastir	96 357	91 767	105,00
Heraklion	90 802	74 924	121,19
Burgas	85 114	81 907	103,92
Djerba	80 264	81 435	98,56
Antalya	75 350	74 561	101,06
Tel Aviv	67 455	64 772	104,14
Sharm El Sheikh	55 339	64 267	86,11
Rhodos	53 966	44 046	122,52
Thessaloniki	49 468	52 038	95,06

Zdroj: Letiště Praha 2007a. Vlastní výpočet.