

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Vliv působení nízkonákladových leteckých společností na
dopravní trh v EU**

Ondřej Eperješi

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra technologie a řízení dopravy
Akademický rok: 2008/2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Ondřej EPERJEŠI**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Logistické technologie**

Název tématu: **Vliv působení nízkonákladové letecké dopravy na dopravní
trh v EU**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza vývoje nízkonákladových leteckých společností
2. Charakteristika nízkonákladových leteckých společností
3. Změny dopravního trhu po nástupu Low-cost aerolinií

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-5
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) Pruša, J., Svět letecké dopravy. Praha: Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007, ISBN: 978-80-239-9206-9
- (2) Jachumtál, J., Obchodně přepravní činnost v letecké dopravě, Pardubice: Univerzita Pardubice, 2000, ISBN: 80-7194-285-5
- (3) Daněk, V., Nové trendy v civilním letectví 2003. Brno: Vysoké učení technické v Brně, 2003, ISBN: 80-214-2493-1
- (4) Sedláček, B., Letecká doprava. Žilina: Žilinská univerzita, 2000, ISBN: 80-7100-674-2

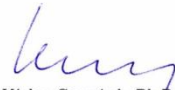
Vedoucí bakalářské práce: Ing. David Šourek, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2008

Termín odevzdání bakalářské práce: 25. května 2009


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. ledna 2009

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1.6. 2009



ANOTACE

Bakalářská práce se bude zabývat rozvojem nízkonákladové letecké dopravy v Evropě. Část práce bude věnována deregulaci leteckého trhu a nízkonákladovému obchodnímu modelu. Poté bude posouzena změna dopravního trhu mezi vybranými zeměmi. Výsledkem této práce bude posouzení, do jaké míry došlo ke změně dopravního trhu po nástupu Low-cost aerolinií.

KLÍČOVÁ SLOVA

letecká doprava, dopravní trh, low-cost aerolinie, deregulace, nízkonákladový model, letectví

TITLE

The Impact of Low-cost Airlines on the EU Market

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with air transport in Europe. A part of the dissertation attends to deregulation of traffic market and low-cost trade model. Afterwards there is reviewed modification of traffic market among select countries. This dissertation outcome consists in judgement degree of changes in traffic market, that have took place since accession Low-cost airlines.

KEYWORDS

air traffic, transport market, Low-cost airlines, deregulation, low-cost model, aviation

Poděkování

Děkuji vedoucímu mé bakalářské práce Ing. Davidu Šourkovi, Ph.D., za cenné rady a připomínky, kterými se podílel na vzniku této práce.

OBSAH

ÚVOD	9
1 ANALÝZA VÝVOJE NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ.....	10
1.1 REGULACE V MEZINÁRODNÍ LETECKÉ DOPRAVĚ	10
1.1.1 <i>Impuls k regulaci.....</i>	<i>10</i>
1.2 REGULACE OBSAŽENÁ V BILATERÁLNÍCH DOHODÁCH	11
1.2.1 <i>Přístup na trh a přidělení leteckých svobod</i>	<i>11</i>
1.2.2 <i>Designace aerolinek.....</i>	<i>11</i>
1.2.3 <i>Kontrola poskytované kapacity.....</i>	<i>12</i>
1.2.4 <i>Regulace cen</i>	<i>12</i>
1.3 LIBERALIZACE TRHU	14
1.3.1 <i>Důvody liberalizace</i>	<i>14</i>
1.4 LIBERALIZACE V EVROPĚ.....	15
1.4.1 <i>Liberalizační balíčky</i>	<i>15</i>
1.5 VÝVOJ LOW-COST AEROLINIÍ	16
1.5.1 <i>Nástup Low-cost aerolinií v Evropě.....</i>	<i>17</i>
2 CHARAKTERISTIKA NÍZKONÁKLADOVÝCH SPOLEČNOSTÍ.....	20
2.1.1 <i>Úspory z rozsahu.....</i>	<i>20</i>
2.1.2 <i>Vyšší produktivita zaměstnanců</i>	<i>21</i>
2.1.3 <i>Celková optimalizace a snižování nákladových faktorů.....</i>	<i>22</i>
2.1.4 <i>Přiřazené výnosy</i>	<i>23</i>
2.1.5 <i>Kombinace faktorů.....</i>	<i>24</i>
3 ZMĚNY DOPRAVNÍHO TRHU S NÁSTUPEM LOW-COST AEROLINIÍ	26
3.1.1 <i>Zpracování dat</i>	<i>26</i>
3.1.2 <i>Metodika posouzení změny dopravního trhu s nástupem Low-cost aerolinií.....</i>	<i>26</i>
3.2 POSOUZENÍ ZMĚNY DOPRAVNÍHO TRHU	28
3.2.1 <i>Dopravní trh mezi Francií a Velkou Británií</i>	<i>29</i>
3.2.2 <i>Dopravní trh mezi Německem a Velkou Británií</i>	<i>30</i>
3.2.3 <i>Dopravní trh mezi Nizozemím a Velkou Británií</i>	<i>31</i>
3.2.4 <i>Dopravní trh mezi Španělskem a Velkou Británií</i>	<i>31</i>
3.2.5 <i>Shrnutí.....</i>	<i>32</i>
3.3 POSOUZENÍ VLIVU NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ NA ZMĚNY V DOPRAVNÍCH TRZÍCH	32
3.3.1 <i>Postup posouzení vlivu Low-cost aerolinií.....</i>	<i>34</i>
3.3.2 <i>Výsledek zkoumání.....</i>	<i>36</i>

3.3.3	<i>Omezení daného zkoumání.....</i>	36
3. 4	ROZVOJ LOW-COST AEROLINIÍ V EVROPĚ	36
3.4.1	<i>Nízkonákladová letecká doprava v České republice</i>	38
3.4.2	<i>Výhled do budoucnosti.....</i>	39
ZÁVĚR.....		42
SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ		44
SEZNAM TABULEK		46
SEZNAM OBRÁZKŮ		47
SEZNAM PŘÍLOH		48

ÚVOD

Cestování letadlem na dlouhé vzdálenosti je tím nejrychlejším, nejpohodlnějším a nejbezpečnějším druhem dopravy. V minulosti byla pro cestování letadlem pro mnoho lidí limitující cena, kterou museli za tuto službu zaplatit. Po deregulaci vnitřního leteckého trhu v Evropě, se otevřely možnosti pro nové letecké společnosti, které zaujaly nový postoj k letecké dopravě a přiblížily cestování letadlem široké veřejnosti. Tento fenomén v cestování posledních let je i cílem této práce. Cílem je posoudit vliv těchto společností na dopravní trh v Evropské unii. Jestli se tak stalo, a do jaké míry bude zodpovězeno v dalších kapitolách této práce.

První část bude věnována nástupu nízkonákladových leteckých společností. V této části by se měly objevit základní právní úpravy v počátcích letecké dopravy a jejich postupný vývoj až do samotné deregulace. Pozornost bude věnována také regulaci leteckého trhu a důvodům pro její zavedení. Zmíněny budou i důvody liberalizace a její postup zavádění v Evropě. Druhá část bude věnována rozdílům mezi tradičními a Low-Cost dopravci. Jaký je obchodní model obou společností a zásadní body odlišení nízkonákladových aerolinií od tradičních aerolinií. Třetí část je věnována samotné otázce, do jaké míry měli tito dopravci vliv na dopravní trh v Evropské unii. Na určitém specifickém trhu bude nejdříve rozebrána jeho změna ve volbě druhu dopravy, a následně tyto změny posouzeny s rozvojem Low-cost aerolinií. K tomuto rozboru bude použito metod statistické analýzy, které nám poslouží pro číselné vyjádření těchto vztahů. Výsledkem bude závěr o tom, jak Low-cost aerolinie změnilý daný dopravní trh.

1 ANALÝZA VÝVOJE NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ

1.1 Regulace v mezinárodní letecké dopravě

1.1.1 Impuls k regulaci

Za oficiální rok zrodu letectví se považuje rok 1919, který přinesl velké rozšíření jak mezinárodní, tak i vnitrostátní letecké dopravy. Vzhledem ke specifickým letecké dopravy, jakými jsou rychlost, mezinárodní charakter a bezpečí, si hned od počátku vyžadovala mezinárodní spolupráci a určitou formu regulace.

První dohody o provozu letecké dopravy vznikaly již v uvedeném roce 1919 uzavírané formou separátních dohod mezi různými státy. V téže roce také proběhla mírová konference v Paříži, která měla nastavit základní právní podmínky pro použití mezinárodního vzdušného prostoru. [1] Na Pařížské konferenci bylo všem státům přiznáno svrchované právo na jejich vzdušný prostor. Tímto bylo nutné uzavírání bilaterálních¹ dohod jednak mezi státy zainteresovanými v dané lince, tak mezi státy přes které dané linky vedly. Tento restriktivní charakter bilaterálních dohod vedl k požadavku jednotnosti regulace v letecké dopravě a větší míry mezinárodní spolupráce.

Již během druhé světové války se v září roku 1944 uskutečnila mezinárodní Chicagská konference. Ta měla za cíl rozšíření mezinárodní spolupráce na leteckém trhu pro poválečné období. Mezi zástupci 52 států nechyběli ani představitelé československé exilové vlády. [1]

Spojené státy zastávaly na této konferenci spíše liberální přístup a snažily se prosadit své multilaterální dohody o otevřeném nebi. Válkou zdecimovaný evropský letecký trh se ale obával dominance USA. Proto se tento návrh setkal s opozicí od téměř všech zúčastněných evropských států. Snahy USA řešit regulaci na bázi multilaterálních dohod selhaly. Tímto konference dospěla k závěru, kdy na multilaterálním základě byly řešeny otázky suverenity

¹ Bilaterální letecké dohody jsou definovány jako mezistátní letecké dohody uzavřené mezi zeměmi, kde to jejich hospodářský a politický vývoj požaduje a vyžaduje.

vzdušného prostoru, standardizace a následné spolupráce na poli technické a provozní. Na základě bilaterálního naopak ponechala tolik diskutované obchodně přepravní otázky. Na konferenci také byla přijata tzv. Chicagská úmluva a byla vytvořena Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO. [5]

Chicagská úmluva definovala základní letecké svobody, zobrazené na **obrázku č. 1**, které se v různé míře uplatňovaly v nově vznikajících bilaterálních dohodách mezi státy. Plně akceptovány však byly jen první dvě dohody leteckých svobod, které jsou označovány jako technické². Zbylé dohody spadající do části ekonomické nebyly vzájemně akceptovány a zůstaly v kompetenci jednotlivých států. [9] Tímto vznikla situace, kdy každý stát, který chtěl provozovat pravidelnou leteckou linku mezi druhým státem, musel mít s tímto státem uzavřenou bilaterální dohodu. Z mezinárodního trhu se stala síť různých bilaterálních dohod mezi všemi zúčastněnými státy.

1.2 Regulace obsažená v bilaterálních dohodách

Následující část práce bude zaměřena na čtyři základní problémy leteckého provozu upravených v bilaterálních dohodách.

1.2.1 Přístup na trh a přidělení leteckých svobod

Vlády si v jednotlivých bilaterálních dohodách vzájemně přidělovaly letecké svobody, čímž určovaly rozsah činnosti aerolinek druhé zúčastněné strany na vlastním trhu. V původních bilaterálních smlouvách nebyla téměř poskytována pátá letecká svoboda³. Dohoda zároveň určovala pro obě strany konkrétní spoje, které směly aerolinky provozovat.

1.2.2 Designace aerolinek

Při uzavírání těchto dohod si každá ze stran určovala svého dopravce, který bude obsluhovat dané linky. Ve většině případů to bylo umožněno pouze jednomu dopravci z každé

² Uznáním těchto dohod se smluvní strany zavázaly akceptovat pravidelné civilní lety nad svým územím, a také umožnění přistání z technických nebo nouzových důvodů.

³ Právo letecké společnosti provozovat letecké linky mezi zeměmi, aniž by alespoň jedna z nich byla její domácí

zúčastněné země a těmi se v drtivé většině stávali státní aerolinie. Tímto si své země chránily své vlajkové dopravce a trh byl téměř uzavřen pro vstup konkurence na daný trh.

1.2.3 Kontrola poskytované kapacity

System, kdy na jednom trhu operovali pouze dva dopravci a vstup dalších byl téměř vyloučen, vedl k vytvoření tzv. duopolu⁴. V některých bilaterálech byla kapacita poskytovaná mezi dopravci na jednotlivých linkách přesně upravena. V případech, kdy rozdělení kapacity nebylo přesně určeno, se většinou tato kapacita dělila mezi dopravci rovným dílem. S touto problematikou se později objevily tzv. Inter-Airline Pooling agreements, které upravovaly rozdělení zisku mezi dopravce rovným dílem. Kdyby jeden z dopravců dosahoval na dané lince větších výnosů, byl by tento přebytek rozdělen rovným dílem mezi oba zúčastněné dopravce. [6]

1.2.4 Regulace cen

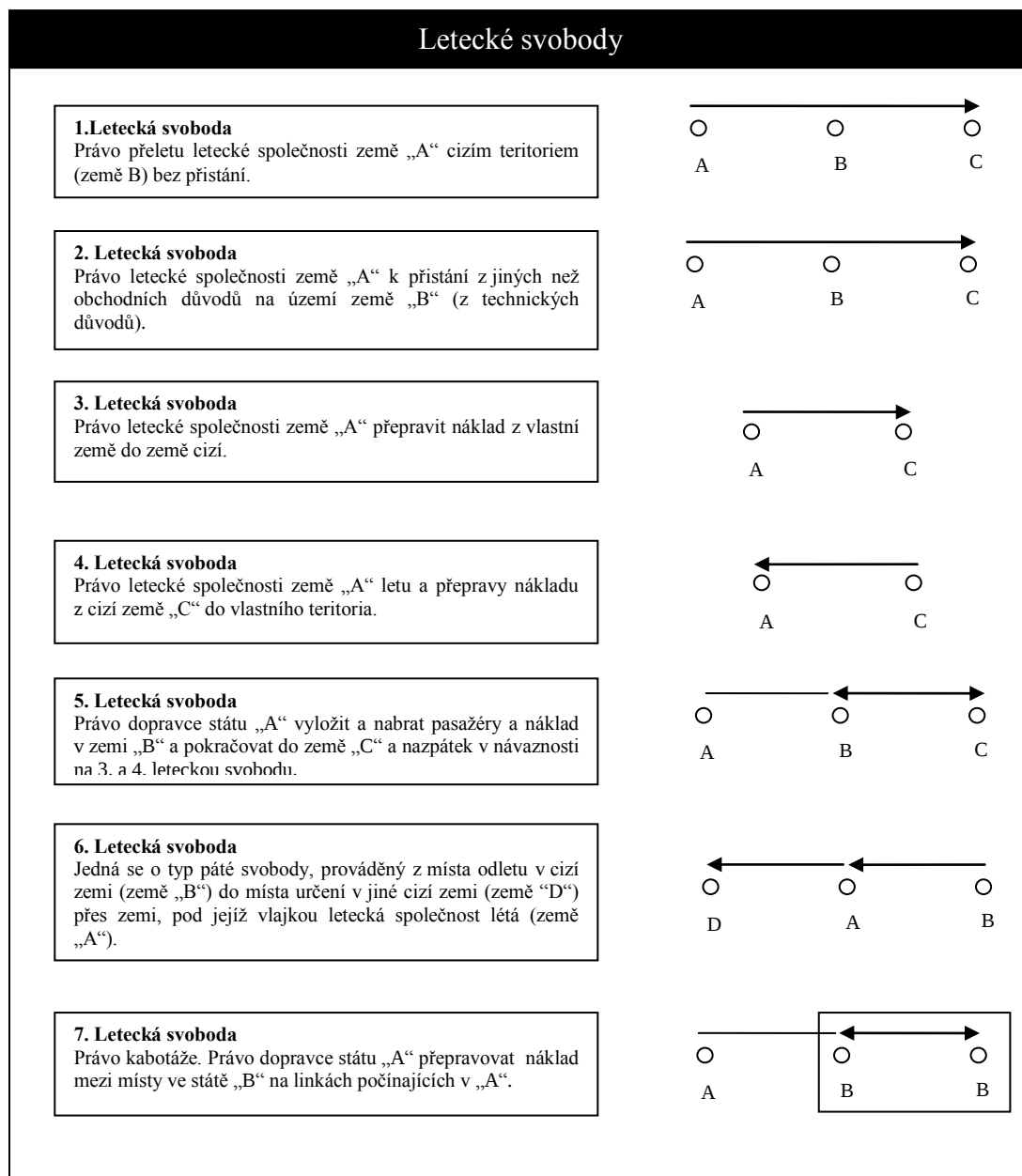
Ceny byly regulovány pomocí fixních tarifů⁵ na jednotlivých trasách, které byly ujednány na pravidelných ročních konferencích pořádajících mezinárodní organizací IATA⁶. Těchto konferencí se účastnily všechny členské aerolinie. Tarify byly schváleny po jednomyslném usnesení všech zúčastněných aerolinií. Tyto tarify tedy znemožňovaly jednotlivým aeroliniím stanovování si vlastní ceny, a tím tedy blokovaly jakoukoliv konkurenci. V bilaterálech byly ceny upravovány formulí, že cena bude stanovena s ohledem k nákladům a přiměřenému zisku s možností využití stanovených tarifů IATA. Tento postup stanovení cen respektovala téměř většina všech leteckých společností. Bylo to dáno velkým počtem členů IATA, velkém rozšíření v bilaterálních smlouvách a také nutností jednotnosti u navazujících spojů. Tímto se z IATA stal kartel mezinárodních aerolinií. [5] Na takto

⁴ Duopol je v ekonomice definován jako oligopol se dvěma subjekty nabídky. [14]

⁵ Součástí byly i tarify za doprovodné služby v jednotlivých třídách

⁶ *International air transport asociation* – Tato organizace byla založena roku 1945 se sídlem v kanadském Vancouveru, jako protiváha vládní organizace ICAO. Jejím hlavním úkolem je prosazovat zájmy aerolinií po stránce technické i ekonomické. Jejimi členy jsou expertní skupiny, jejich členy jsou odborníci dosazení z členských aerolinií. IATA sehrála důležitou roli při standartizaci leteckých procesů a výrazně přispěla k letecké bezpečnosti.

nastaveném trhu nebyl téměř žádný prostor k jakékoli konkurenci mezi dopravci. To mělo za následek systém s nízkou produktivitou, vysokými cenami přepravného a vysokými jednotkovými náklady. [5]



Obrázek 1: Výpis leteckých svobod a jejich popis

Zdroj: [1] - Autor

1.3 Liberalizace Trhu

Poslední dvě desetiletí na evropském leteckém trhu jsou ve znamení liberalizace. Ta s sebou přinesla konkurenci do jinak klidných vod evropského leteckého trhu, a znamenala velké zvýšení letecké dopravy. Podle IATA se letecká doprava mezi lety 1980 – 2000 ztrojnásobila a je předpokládán dvojnásobný růst do roku 2020. [19] Tyto přínosy nejsou jen kvantitativní ale i kvalitativní. Bylo vytvořeno mnoho nových pracovních míst a zvýšila se i dostupnost letecké dopravy, jednak využitím vyššího počtu letišť ale i novými leteckými trasami. Na těchto přínosech se hlavní měrou podílejí nově vzniklí nízkonákladoví dopravci, kteří za vznik vděčí právě liberalizaci evropského leteckého trhu.

1.3.1 Důvody liberalizace

Důvod pro liberalizaci lze označit jednoduše jako „neefektivnost“. Letecké společnosti byly velmi omezené při svém rozhodování ve stanovení cen, kapacity a frekvence letů. Na trhu díky velké regulaci setrvaly i neefektivní společnosti což bránilo konkurenci a inovačním snahám v letecké dopravě. Studie ELFAA⁷ uvádí příklad, kdy různé regiony Evropské unie neměly v důsledku vnitropolitického rozhodnutí možnost přilákání leteckých služeb na své území. Jedinou možností bylo spojení přes velká hlavní letiště tzv. Hub uzly obsluhovanými vlajkovými dopravci. To ve výsledku znamenalo, že jak studie uvádí, průměrný Evropan si nemohl dovolit cestovat a tím utrpěla i samotná evropská integrace. [17]

O neefektivnosti regulovaného trhu bylo známo již v 70. letech 20. století. Na tento problém upozorňovalo i několik vědeckých studií, příkladem může být studie OECD⁸. Na velký cenový rozdíl mezi tradičními a charterovými dopravci reagovaly i mnohé spotřebitelské organizace. Na trhu se objevily také nově vzniklé východoasijské aerolinie. Tyto aerolinie nebyly členy IATA, a proto nepodléhaly jejich tarifním mechanismům.

⁷ ELFAA – *European Low Fares Airline Association* – asociace evropských nízkonákladových společností, jejím úkolem je sdružovat tyto aerolinie a reprezentovat jejich zájmy. Důležité je, že se nejedná o alianci jak je tomu u tradičních dopravců.

⁸ OECD – *Organisation for economic co-operation and development* - o konkurenci na trzích letecké dopravy upozorňovala na neefektivnost zapříčiněnou nastaveným regulačním rámcem

Možností volného stanovení si ceny se staly velkou konkurencí pro evropské dopravce a postupem času získávaly tržní podíl na trasách mezi Evropou a Asií. Největším impulsem volného leteckého trhu v Evropě se však stala liberalizace vnitřního trhu USA. [5]

1.4 Liberalizace v Evropě

První pokusy o liberalizaci evropského leteckého trhu přišly v roce 1964, kdy se orgány Evropského společenství snažily prosadit články Římské smlouvy o společné dopravní politice i na leteckou a námořní dopravu. [5] Tento návrh byl však radou ministrů zamítnut a liberalizace tím byla odložena. Liberalizaci evropského trhu předcházela liberalizace trhu mezi Velkou Británií a Irskem v roce 1980. Ta umožnila nástup první nízkonákladové letecké společnosti v Evropě, irského Ryanairu. Tato společnost dostala povolení k provozu leteckých tras mezi Velkou Británií a Irskem. Tím vstoupila na trh, kde předtím dominoval duopol vlajkových dopravců, British Airways a Aer Lingus. [17] Velká Británie byla v Evropě v ohledu liberalizace hlavním průkopníkem. Ve Velké Británii jako v ostrovním státě je letecké dopravě kladen velký význam. Velká Británie také v roce 1984 uzavřela liberalizované bilaterální dohody s Nizozemím a Německem. Hlavní liberalizační silou byly tzv. liberalizační balíčky iniciované Evropskou komisí a Evropským soudním dvorem.

1.4.1 Liberalizační balíčky

Legislativní proces byl rozdělen do období šesti let. První dva balíčky byly přijaty v roce 1987 a 1990. Tyto balíčky ještě ponechaly bilaterální systém. Podařilo se ale dojít k dohodě mezi členskými zeměmi o respektování následujících bodů v bilaterálních dohodách. [6]

- Omezení dohod o rozdělení kapacit tzv. pooling agreements.
- Garantování 3. a 4. letecké svobody na interevropských trasách.
- Nahrazení tarifů IATA, tarifními pásmy, což aerolinkám dovolilo jistou flexibilitu ve stanovení cen.
- Omezení Revenue pools⁹ a omezení kooperací mezi aeroliniemi.

⁹ Revenue pools – dělení tržeb mezi zúčastněnými dopravci

Těmto prvním dvěma balíčkům se podařilo odstranit a nebo zamezit opatřením, kterým by jednotlivé vlády nebo aerolinie mohly zamezit samotné liberalizaci. Největším krokem k jednotnému trhu bylo zavedení třetího balíčku, tím došlo k eliminaci bilaterálních dohod v rámci společenství. Jeho hlavními přínosy bylo:

1. Letečtí dopravci mohli využít leteckých práv na všechny trasy v rámci společenství. Do roku 1997 však platilo omezení, kdy více než 50 % kapacity letadel bylo využito pro kobotáž. Tímto tedy byl uvolněn přístup na letecký trh všem společnostem z členských zemí. [15]
2. Bylo úplně odstoupeno od cenotvorby podle tarifů IATA a dopravcům bylo umožněno zvolit si cenu podle svého uvážení.
3. Byly zavedeny podmínky stanovení cen. Pro předejití příliš vysokým nebo naopak příliš nízkým cenám za přepravu.
4. Výjimky z pravidel hospodářské soutěže byly uděleny v oblastech:
 - Společného plánování a koordinace spojení mezi letiště společenství. Tento návrh nebyl zavazující. Měl pouze přispět k zajištění služeb v méně rušných částech dne.
 - Spolupráce mezi dopravci na velmi málo vytížených trasách, kde předtím neexistovalo přímé spojení.
 - Společné konzultace tarifů osobní i cargo dopravy.
 - Přidělování slotů jednotlivým spojmům a stanovení letových řádů letišť

Všechny tyto body obsažené v třetím liberalizačním balíčku vstoupily v platnost 1. ledna 1993. Výjimku tvořil jen bod liberalizace kobotáže, který vstoupil v platnost v roce 1997. [15]

1.5 Vývoj Low-cost aerolinií

Nízkonákladový model letecké společnosti není evropským objevem. Jako první byl vyvinut a úspěšně aplikován při deregulaci vnitřního trhu ve Spojených státech v 70. letech minulého století. První společností využívající tohoto modelu byla společnost Southwest airlines. Ta začala se svými aktivitami z letiště Love-Field, sekundárního letiště v texaském

Dallasu. [15] Od svého založení vykazuje jen kladných hospodářských výsledků a patří mezi nejúspěšnější leteckou společnost ve Spojených státech. Její úspěchy jsou postaveny na aplikování tzv. nízkonákladového bussines modelu¹⁰. [15]

1.5.1 Nástup Low-cost aerolinií v Evropě

Jak již zbylo zmíněno, jako prvním nízkonákladovým dopravcem v Evropě byla irská společnost Ryanair. Tato společnost byla založena Tonym Ryanem¹¹ v roce 1985. [11] Jako první provozovala společnost lety mezi okrajovými letišti v Dublinu a Londýně. Poté, i přes velký odpor irského vlajkového dopravce Aer Lingus a jeho snahám o zmaření licence pro Ryanair, začala společnost provozovat tyto lety z hlavních letišť obou měst. Ryanair po svém nástupu na tento trh v květnu roku 1986 nastavil cenu zpáteční letenky na £99¹². [11] To byla polovina tehdejší ceny této letenky od Aer Lingus. Tím se Ryanair pustil do velké konkurenční bitvy. Společnost se ale od svého založení až do roku 1991 potýkala s velkými finančními potížemi, které dosahovaly částky až 20 mil. liber. [11] Proto v tento rok, i v souvislosti s válkou v Perském zálivu a s tím souvisejícím velkým zvýšením cen ropy, bylo rozhodnuto k přechodu na nízkonákladový bussines model podle americké Southwest airlines. Od té doby vykazuje Ryanair, stejně jako jeho americký vzor, kladné hospodářské výsledky.

Dalším velkým hráčem na Evropském poli nízkonákladových leteckých dopravců je britský easyJet. Jejím hlavním sídlem je letiště Luton v Londýně. Společnost vstoupila na trh v roce 1995. [13] Od té doby easyJet koupil několik konkurenčních společností a v dnešní době operuje se 165 letadly a zaměstnává 6105 zaměstnanců. [13]

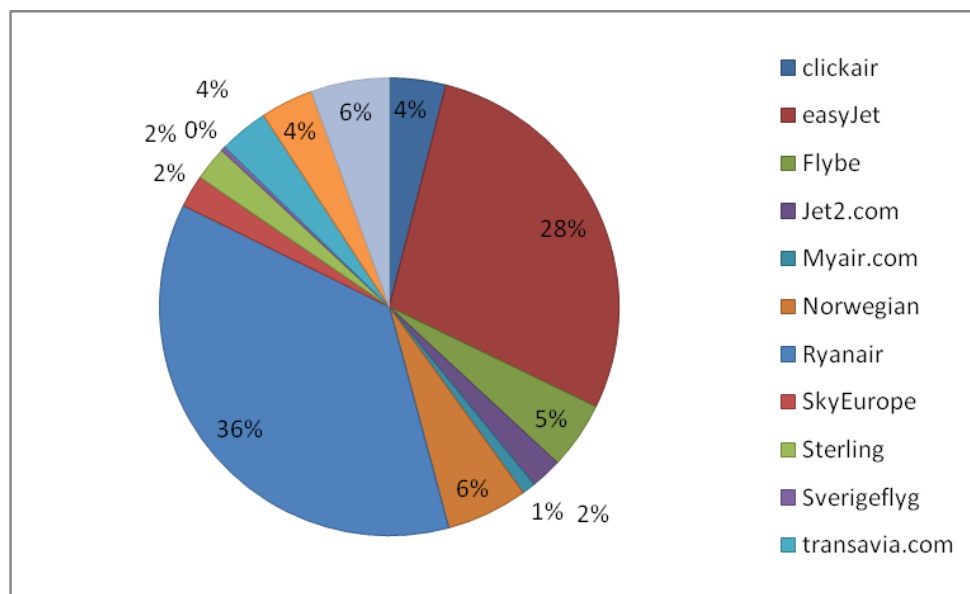
Obě společnosti mají v současnosti vůdčí postavení mezi nízkonákladovými dopravci v Evropě. V roce 2008 bylo na palubách těchto společností přepraveno 102,8 milionů zákazníků, což bylo 68,7 % z celkového počtu přepravených zákazníků všech aerolinií

¹⁰ Tomuto tématu bude podrobně věnována další část této práce

¹¹ Tony Ryan byl bývalým výkonným ředitelem Irského vlajkového dopravce Air Lingus, kterému se poté Ryanair stal hlavním konkurentem. [11]

¹² Tato cena se stále vyvíjela, £59 v roce 1989, £19,9 v roce 1999 [11]

sdružených v asociaci ELFAA. [18] Na **obrázku č. 2** je znázorněn podíl jednotlivých společností na Evropském trhu nízkonákladové dopravy.

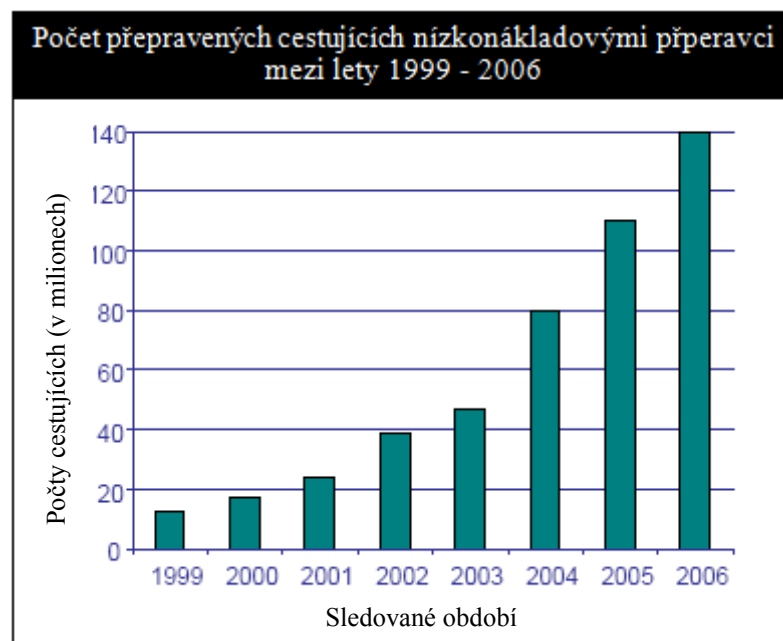


Obrázek 2 Rozdělení trhu mezi společnostmi ve sdružení ELFAA a společnost Aer Lingus

Zdroj: [26] – Autor

Tento nebývalý úspěch Low-cost aerolinií, jak dokazuje níže uvedený **obrázek č. 3**, inspiroval i nové dopravce, kteří měly po deregulaci otevřeny dveře na evropský letecký trh. Někteří byli nuceni, kvůli špatným ekonomickým výsledkům skončit, někteří byli odkoupeni¹³ jedním ze silnějších dopravců a stali se jejich součástí.

¹³ Příkladem může být společnost TEA Basel AG, která byla v březnu 1998 odkoupena easyJetem. EasyJet společnost přejmenoval na „easyJet Switzerland“ a přestěhoval ji do Ženevy. Tím byla založena první základna easyJet v kontinentální Evropě.[13]



Obrázek 3: Převážní výkony evropských nízkonákladových společností mezi léty 1999 – 2006

Zdroj: [18]

Na tento nebývalý úspěch museli ale také samozřejmě reagovat tradiční dopravci, kteří získali velkého konkurenta na evropských trzích. Mnozí reagovali založením nových dceřiných společností založených na nízkonákladovém modelu. Český vlajkový dopravce společnost ČSA představila v roce 2007 svojí vlastní dceřinou společností ClickforSky¹⁴.

¹⁴ ClickforSky měla pomoci ČSA s obsazeností vlastních letadel. Za ceny nízkonákladových letů jsou nabízena místa na palubách letadel ČSA, která by jinak zůstala nevyužita. Podmínky přepravy jsou nastaveny jako u přepravců nízkonákladových (omezení cateringu, příplatky za zavazadla a další).

2 CHARAKTERISTIKA NÍZKONÁKLADOVÝCH SPOLEČNOSTÍ

Obchodní model nízkonákladových společností se v mnohém od tradičních dopravců liší. Jak také jejich samotné pojmenování napovídá, je jejich pozornost upřena hlavně na minimalizaci provozních nákladů. Dalšími přívlastky těchto společností, s kterými se můžeme setkat, jsou i Low-far airlines¹⁵ a No-frills carriers¹⁶.

Hlavní odlišností, dovolující kladné hospodaření i přes nižší ceny za přepravu, je snížení jednotkových nákladů a zvýšení výstupu a produktivity. [16] Toho je dosaženo několika základními body v ekonomice leteckých společností, kterým je věnována tato část práce.

2.1.1 Úspory z rozsahu

Nízkonákladoví dopravci toho dosahují maximalizací letového času svých letadel. Toho je docíleno minimalizací času obrátky¹⁷ mezi jednotlivými lety. V letecké dopravě je ekonomická úspora zvýšením využití letadel podstatná a mnohem více efektivní ve snižování jednotkových nákladů než úspory zvýšením rozsahu přepravy. [16]

V roce 2004 měly letouny společností Ryanair, easyJet nebo Norwegian nalétáno v průměru 11 hodin denně, oproti 9,2 hodin British Airways nebo 7,7 pro Brussels Airlines. [16] V případě nízkonákladových společností, je obrátka často nastavena pod 25 minut zvláště při použití sekundárních letišť. Sekundární letiště přinášejí dopravcům řadu výhod, mezi které patří menší letištní poplatky¹⁸, nezatíženost a možnost využití velmi lukrativních ranních a podvečerních hodin. Ve využívání sekundárních letišť je hlavním hráčem společnost Ryanair. Naopak easyJet se vymyká v nabídce přepravy i z hlavních letišť¹⁹ s malou

¹⁵ *Low-far aerlines* – přívlastek nízké ceny přepravného.

¹⁶ *No-frills carriers* – přívlastek přepravců bez „příkras“.

¹⁷ Čas mezi přiletem a následným odletem letadla na další spoj.

¹⁸ Pro příklad na sekundárním letišti Frankfurth Hahn je poplatek za odbavení cestujícího 4,25 € a nástup do letadla není účtován. V kontrastu s tím je na hlavním letišti Frankfurth Main vybírán poplatek 13 € za odbavení a 1,75 € za nástup do letadla za každého cestujícího.

¹⁹ Příkladem mohou být letiště: Paris Charles de Gaulle, Vienna Airport, Madrid-Barajas Airport [13]

vzdáleností od cílového města. EasyJet se také oproti klasickému modelu nízkonákladové společnosti orientuje i na segment obchodních cestujících.

2.1.2 Vyšší produktivita zaměstnanců

Produktivita je udávána průměrným počtem cestujících na jednoho zaměstnance. Nízkonákladoví dopravci, už z jejich principu co nejnižších nabízených služeb navíc, jsou v této statistice jednoznačně lepší než tradiční dopravci, jak také dokládá **tabulka č. 1**. Rozdílná je i struktura platů. U zaměstnanců nízkonákladových společností tvoří variabilní složka až 40 % z jejich celkové mzdy. Oproti tomu u zaměstnanců tradičních dopravců je to kolem 10 %. [5] V porovnání s ostatními náklady jsou výdaje na platy zaměstnanců rovny 1/7 celkových nákladů. [5] Připočítáme-li velkou cenu pracovní síly v západní Evropě, je jasné, že tyto úspory hrají velkou roli při snižování nákladů.

Tabulka 1: Průměrné roční mzdy, a počty cestujících u jednotlivých společností

Průměrné roční mzdy u vybraných aerolinií		Počet cestujících připadajících na jednoho zaměstnance	
Ryanair	50 355 €	Ryanair	9 679
AirFrance/KLM	49 504 €	easyJet	6 772
Lufthansa	44 335 €	British Airways	735
British Airways	40 007 €	Air France/KLM	715
		Lufthansa	624

Zdroj: 11 - Autor

Častá je absence kolektivní smlouvy a vztahy mezi zaměstnancem a aeroliniemi jsou založeny na individuálním základě. Pro příklad, zaměstnanci společnosti Ryanair pracují pod irskou pracovní smlouvou. Tudíž německý zaměstnanec společnosti na německém letišti, bude podléhat irské sociální a pracovní legislativě. Tím Ryanair dosáhne lepších podmínek, než kdyby tento zaměstnanec podléhal německé legislativě. Podle mnohých studií mají zaměstnanci nízkonákladových společností také více nalétaných hodin, méně přestávek a jsou více časově flexibilní a úkolováni²⁰. Mezi zaměstnanci je také větší konkurenční prostředí a jejich možnosti formování se do unií jsou značně omezeny. [16]

²⁰ Za jistých okolností může být náplní práce stewardky úklid letadla, nebo u stewardů nakládka zavazadel.

2.1.3 Celková optimalizace a snižování nákladových faktorů

K velkým úsporám dochází využitím fleet simplicity²¹. Výhodou jsou úspory při nákupu letadel s využitím množstevní slevy²² od výrobce, nákupy náhradních dílů a servisní prohlídky. Dále také plynou úspory ze školení posádky jen na jeden typ letounu. Velkou výhodou je možná záměna letadel nebo posádky na trasách při nepředvídatelných okolnostech. Společnosti využívají hlavně letouny Boieng 737 a Airbus 319/320, které jsou pro tyto účely přesně upraveny. Mají vyšší kapacitu sedadel na palubě, jen s jednou třídou. [3]

Dalším způsobem úspor je i standardizace služeb. Je nabízena jen jedna třída a jen jeden servis, který je redukován na úplné minimum. Na palubách je omezen catering. Toto opatření s sebou přináší úspory místa na palubě a s tím související navýšení místa pro cestující. Tak se může zvýšit kapacita až o 20% v porovnání s tradičními dopravci. [5]

K prodeji jsou pouze letenky typu point-to-point²³. To značně zjednodušilo plánování jednotlivých spojení, bez nutnosti započítávání návaznosti spojů. Bylo tím také dosaženo již zmíněného vyššího využití letadel, díky absenci čekání na navazující spoj. Letištní poplatky jsou menší o nutnost překládky zavazadel. [16]

S nabízením jen jedné třídy a letů point-to-point se objevil i nový trend ve stanovení ceny letenek. Tradiční způsob byl nahrazen mnohem jednodušším systémem. Ten pracuje s tzv. „cenovými koši“, které jsou postupně vyprazdňovány, a tím se zvyšuje konečná cena letenky na daném letu. Obecně se dá říci, že čím dříve je letenka zakoupena, tím nižší je její konečná cena.[3]

²¹ *Fleet simplicity* – termín označující využití co nejmenšího počtu typů letadel ve flotile společnosti, standartizaci flotily

²² Zajímavostí je v tomto ohledu společnost easyJet, která se v roce 2001 rozhodla pro postupnou výměnu své flotily Boeingů 737 za stroje Airbus 319. Závaznou objednávkou 120 strojů a obcí na dalších 120 strojů, se jí podařilo vyjednat velkou množstevní slevu, díky níž a dalším výhodám spjatým s objednávkou, je schopna snížit náklady na jedno sedadlo až o 1/3. [5]

²³ *point-to-point* letecké trasy z bodu do bodu, bez možnosti návaznosti spojů

Dále jsou všechny rezervace prováděny pouze přes internetové stránky leteckých společností, nebo přes callcentra. Tím se obešli tzv. travel agenti, u nichž tvořila provize za zprostředkování 5 – 10 % z ceny letenky. [3] Jako první internetový způsob rezervace využil Ryanair 1. ledna 2000. Dnes již společnost easyJet prodává více než 95 % letů jen prostřednictvím internetu.[3] Tradiční dopravci časem také zavedli své prodeje přes internet. Nízkonákladoví dopravci jsou však i nadále v této činnosti úspěšnější. Zákazník nepotřebuje tištěnou letenku, při odbavení stačí jen prokázání potvrzujícího kódu obdrženého na emailovou adresu. Výběr místa v letadle není předem určen a výběr závisí jen na cestujících přímo při nástupu. Neexistují žádné frequent flyer programms²⁴.

Nízkonákladoví dopravci v případě zrušení nebo velkého zpoždění letů nedávali cestujícím kompenzace, ani nenabízeli možnost využití jiného spojení. To byl důsledek, že většina nízkonákladových společností nebyly členy IATA a proto nepodléhaly kvalitativním standardům týkající se této problematiky. Avšak od února roku 2005 Evropská Unie upravila práva cestujících v rámci společenství, které se týkaly odepření nástupu na palubu nebo velkého zpoždění letu. Nízkonákladové společnosti musely přistoupit na tyto nové podmínky.

2.1.4 Přiřazené výnosy

Nízkonákladoví dopravci se na svých internetových portálech věnují i doprovodným aktivitám. Nabízejí možnost zprostředkování všech služeb²⁵ navázaných na jejich přepravu. Jejich příjmy tedy nejsou vázány jen na prodej letenek, ale značná část je i z těchto doprovodných služeb. Dále je nabízen i pronájem reklamních ploch na palubách letadel, nebo internetových stránkách. Výpis procentních úspor v nákladech je uveden v **tabulce č. 2**.

²⁴ *frequent flyer programms* - bonusové programy od tradičních dopravců odměňující stálé zákazníky podle nalétaných milí. Tyto programy mají leteckým společnostem zajistit udržení stálých zákazníků.

²⁵ Společnost easyJet nabízí na svém internetovém portálu celou paletu těchto služeb. Ke svému letu je možnost si v cílovém letišti vyřídit zapůjčení automobilu, pronájem minibusu nebo objednání taxi. Dalšími možnostmi je i vyhledání vhodného ubytování (apartmány, hotely, hostely) přes vyhledávací systém. Možností je i vyřízení si cestovního pojištění, parkovacích míst na letišti a novinkou je i nabízení komplexních lyžařských zájezdů – easyJet4ski. [13]

Tabulka 2: Výpis úspor ve srovnání s tradičními dopravci

Procentní výpis nákladů ušetřených oproti tradičním dopravcům	
Vyšší obsazenost letadel	16%
Redukování obrátky letadel (menší letištní a manipulační poplatky)	10%
Využití sekundárních letišť	6%
Absence cateringu na palubě	6%
Prodej letenek bez zprostředkovatele	6%
Nížší výdaje na posádku	3%
Vyšší využití letadel	3%
Přímý prodej a rezervace letenek	3%
Fleet simplicity	2%
Nížší administrativní a režijní náklady	2%

Zdroj: [18] - Autor

2.1.5 Kombinace faktorů

Určitý faktor reprezentující individuální zdroj redukce ceny, který má kumulativní efekt. Například, absence cateringu na palubě vyvolá nová volná místa pro cestující. Použití nezatížených letišť a odmítnutí návazných spojů může napomoci k 25 minutovému intervalu obrátky. Další faktory jsou spojeny do řetězce produktivity. Existence pouze jedné třídy eliminuje omezení ovlivňující poměr obsazení, dovolující stejné rozvržení sedadel v letadlech, a podobné zacházení se všemi pasažéry. Díky jedné třídě je také možné vyhnout se potřebě odpočívadel pro bussines class na letištích. Celkové řešení bussines modelu je shrnuto v **tabulce č. 3**.

Tabulka 3: Shrnutí nízkonákladového bussines modelu

Řešení	Přínosy
Moderní letadlový park (často s jedním typem letadla)	Menší náklady údržby a školení posádky (lepší využití posádky)
Nabídka pouze jedné třídy	Redukovány náklady na posádku, vyšší počet míst v letadle
Point to point servis	Vyhnutí se komplikacím spojeným s přestupy
Malý nebo úplně vyloučené doplňkové služby na palubě	Redukovány náklady na palubní servis
Oddělení speciálních plateb	Platební a cenová transparence (např. redukování počtu zavazadel, zpoplatněním každého zavazadla)
Přímý (hlavně internetový) prodej letenek bez poplatků zprostředkovatelům	Přímé spojení se zákazníkem, úspory z prodeje
Silné zaměření na náklady	Lepší využití letadel, vyšší přidružené příjmy
Využití sekundárních letišť	Nižší letištní poplatky, méně kongescí ve vzduchu i na letištích
Využití základních letištních vybavení	Bez požadavků na poplatky za přídavné vybavení terminálu. (vzdušné mosty)
Zkrácení času obrátky	Vyšší využití letadel
Vyšší pracovní nasazení	Vyšší produktivita práce

Zdroj: [18] - Autor

3 ZMĚNY DOPRAVNÍHO TRHU S NÁSTUPEM LOW-COST AEROLINIÍ

3.1.1 Zpracování dat

Nemalým problémem této práce bylo obstarání vhodných dat. Statistické úřady nevedou tak podrobné statistiky jednotlivých přeprav osob mezi státy. Ucelená data letecké dopravy s přesným rozlišením leteckých společností, destinací a specifických ukazatelů, nabízejí společnosti²⁶ pouze za úplatu. Některé volně dostupné studie nabízející podrobná data, se omezovala jen na velmi krátké období. Je také obtížné přiřazení společností mezi Low-cost a tradiční aerolinie, které se v mnohých pracích různí. Při obstarávání dat o silniční autobusové dopravě, nebyly oslovené firmy²⁷ ochotny poskytnout potřebná data. Z těchto důvodů byla pro tento výzkum vybrána Velká Británie. Jako podklady pro dosažená data jsou jednotlivé volně dostupné studie *Travel trends* od *National Statistics* z let 1999 až 2007. Tyto studie poskytují podrobné informace o cestujících mezi Velkou Británií a ostatními zeměmi. Jako podklady pro data o nízkonákladové letecké dopravě v Evropě byly použity studie *Low-Cost Monitor* od *Road Development Company*, dostupné za roky 2002 až 2007.

3.1.2 Metodika posouzení změny dopravního trhu s nástupem Low-cost aerolinií

Pro posouzení do jaké míry byl dopravní trh ovlivněn, a jakou část této změny můžeme přisuzovat Low-cost aeroliniím je využito výpočtu korelačního koeficientu a testu významnosti o korelačním koeficientu. Pomocí korelačního koeficientu určíme, do jaké míry jsou posuzované proměnné na sobě závislé. V našem případě to poslouží pro závěr, jestli mezi sebou souvisí rozvoj celkové letecké dopravy, s rozvojem Low-cost aerolinií na jednotlivých trzích. Korelační koeficient je vypočítán podle **vzorce č. 1**. Výpočtem dostaneme číslo v rozmezí mezi nulou a jedničkou, čím více se tato hodnota blíží k jedné, tím více jsou na sobě dané proměnné závislé. [8]

²⁶ Jedním z příkladů může být společnost *OAG – Official Airline Guide*, dále i organizace IATA a ICAO své podrobné statistiky vydávají za úplatu.

²⁷ Mezi přední společnosti v České republice zabývající se mezinárodní dálkovou autobusovou dopravou patří Eurolines v zastoupení Bohemia Touring, a společnost Student Agency.

$$r_{yx} = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\left[\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \right] \left[\sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2} \right]} \quad [-] \quad (1)$$

kde:

r_{yx} – korelační koeficient [-]

n – počet let sledovaného období [let]

x – údaje o vývoji počtu cestujících využívajících low-cost aerolinií [osob]

y – údaje o vývoji celkového počtu cestujících letecké dopravy [osob]

Pro posouzení míry těsnosti mezi jednotlivými proměnnými bude sloužit koeficient determinace, který nám pomůže určit procentní variabilitu zvýšení letecké dopravy, kterou lze vysvětlit právě rozvojem nízkonákladové dopravy. Koeficient determinace je vypočten jako kvadrát korelačního koeficientu podle **vzorce č. 2**.

$$r^2 = (r_{yx})^2 \quad [\%] \quad (2)$$

kde:

r^2 – index determinace [%]

r_{yx} – korelační koeficient [-]

V našem případě je výběr omezen dobou devíti let, kdy data jsou vykazány za celý rok. Devíti členný statistický soubor s sebou nese jistá rizika ovlivnění dosažených závislostí. Proto na výsledcích o korelačním koeficientu bude proveden test významnosti. Tento test nám umožňuje určit, s jakou procentní přesností toto tvrzení na našem výběru při vypočtených výsledcích můžeme tvrdit. Pro toto určení se bude postupovat podle **vzorců č. 3 a 4**.

Test významnosti korelačního koeficientu r_{yx} vychází z nulové hypotézy, kdy tvrdíme, že korelační koeficient se statisticky neliší od nuly, a při hodnocení závislosti na základě dané hodnoty korelačního koeficientu nemůžeme vyloučit náhodné vlivy. Nyní vyslovíme alternativní hypotézu, která popírá domněnku o nulovém korelačním koeficientu. Formální zápis nulové a alternativní hypotézy je na **obrázku č. 4**.

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

Obrázek 4: Formální zápis nulové a alternativní hypotézy

Zdroj: [8]

Testové kritérium při platnosti nulové hypotézy je vypočteno podle **vzorce č. 3**. Výpočet testového kritéria poslouží pro určení platnosti nulové nebo alternativní hypotézy.

$$t = \frac{r_{yx}}{\sqrt{1-r_{yx}^2}} \sqrt{n-2} \quad [-] \quad (3)$$

kde:

t – hodnota testového kritéria [-]

r_{yx} – korelační koeficient [-]

n – počet let sledovaného období [let]

Jestliže je podmínka ve **vzorci č. 4** platná, můžeme na dané hladině významnosti α zamítnout nulovou hypotézu.

$$|t| \geq t_{1-\frac{\alpha}{2}} \quad (4)$$

kde:

t – hodnota testového kritéria [-]

α – hladina významnosti, s jakou procentní přesností pracujeme [%]

$t_{1-\frac{\alpha}{2}}$ - vyhledáme v tabulkách pro studentovo t-rozdělení na dané hladině významnosti α , pro $n-2$ stupně volnosti

Tímto jsme dokázali nebo vyvrátili lineární závislost mezi rozvojem nízkonákladové letecké dopravy a celkovou leteckou dopravou.

3.2 Posouzení změny dopravního trhu

Jak bylo uvedeno, pro toto posouzení byla vybrána Velká Británie a její dopravní trh mezi jednotlivými státy. Studie *Travel Trends* uvádějí data o celkovém počtu občanů daných zemí cestujících do Velké Británie, a naopak počty cestujících britů do vybraných zemí. Mezi

posuzované státy byly vybrány Francie, Německo, Španělsko a Nizozemí. Jak je patrné z **přílohy č. 1**, patří občané těchto států mezi šestici nejnavštěvovanějších států ostrovního království v roce 2007. Spojené státy byly vyloučeny již pro zadání této práce, a Irsko kvůli jiné povaze dopravního trhu s Velkou Británií, jakým je geografická poloha této země a velké konkurenci v letecké dopravě již v letech před deregulací celého evropského trhu.

Zajímavé by bylo i posouzení z hlediska České republiky, zde se ale objevil problém nedostupnosti dat. Ve studii z které je čerpáno, je Česká republika samostatně zařazena až od roku 2004, kdy vstoupila do Evropské unie. Do tohoto roku byla zařazena mezi souhrnná data zemí východní Evropy. Použití těchto dat by bylo velmi zavádějící. Není dostupný žádný klíč, podle kterého by se daly tyto data zpětně roztřídit, využití trendové složky by bylo nepřesné vzhledem k velkým výkyvům v přepravě.

Pro posouzení změny dopravního trhu, jsou pro každou dvojici zemí zpracovány údaje o využití druhu dopravy. U Velké Británie je pro cesty z kontinentální Evropy možnost využití letecké dopravy, cesty Eurotunelem²⁸, nebo využití lodní dopravy přes kanál La Manche. Studie také nabízí možnost rozlišení cestujících po moři a Eurotunelem, do kategorií podle vázanosti na dopravní prostředek. Pro porovnání byli vybráni individuální²⁹ cestující, osoby využívající individuální automobilovou dopravu a dálkovou autobusovou dopravu. Zpracováním těchto údajů za sledované období dojdeme k závěru, jestli a do jaké míry došlo ke změně preferencí u cestujících, ve využívání těchto druhů dopravy mezi jednotlivými zeměmi.

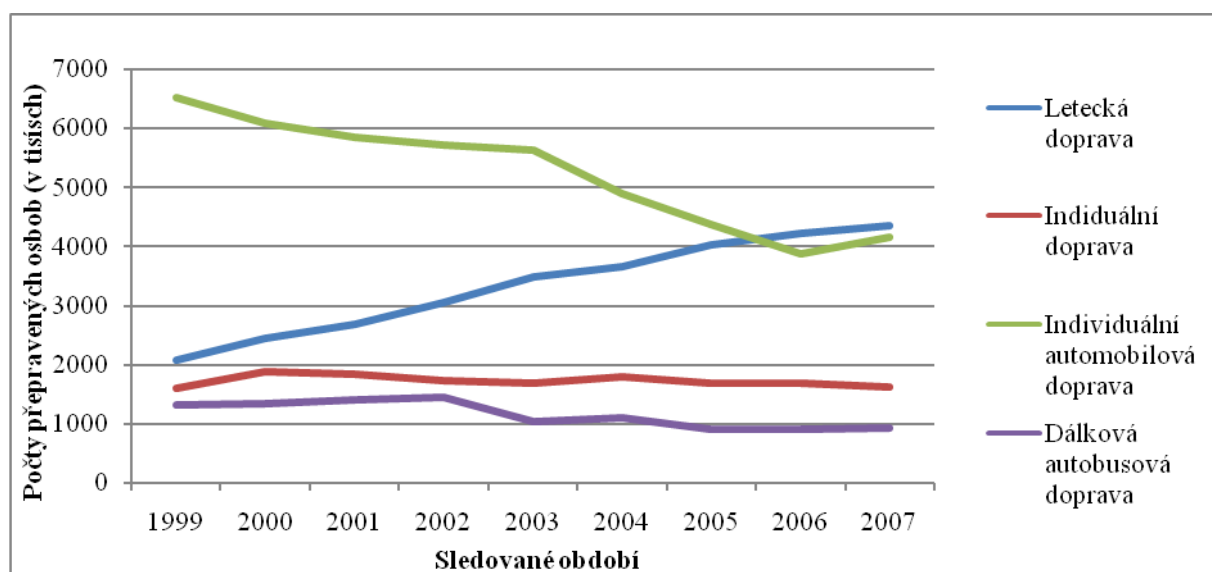
3.2.1 Dopravní trh mezi Francií a Velkou Británií

V roce 2007 navštívilo Velkou Británii 3 404 000 občanů Francie. Což za sledované období od roku 1999 činí 6% nárůst. V roce 1999 byli nejpočetnější skupinou cestujících.

²⁸Eurotunel - *Channel Tunnel* - podmořský tunel pod Lamanšským průlivem, vedoucí mezi anglickým Folkestone a francouzským Calais. Tunel umožňuje od 14. listopadu 1994 přímé železniční spojení mezi Londýnem a kontinentální Evropou. [14]

²⁹V originální tabulce je použit výraz Foot, který se dá přeložit jako cestující „pěšky“. V textu bude použito výstižnější individuální dopravy. Chápeme jako cestující vlakem přes Eurotunel, nebo lodí po moři bez dalšího dopravního prostředku.

Naopak britů, kteří vycestovali do Francie, za sledované období o 6 % ubylo na celkových 11 202 000 za rok 2007. Co je ale zajímavé, je změna v preferenci výběru typu dopravy cestujících mezi oběma zeměmi. Jak lze vyčíst z **přílohy č. 2**, je zcela patrné zvýšení využívání letecké dopravy u obou zemí. U britské strany tento nárůst činí až 111 % a na francouzské straně se jedná o nárůst 64 %. To znamená, že i když počet britů navštěvujících Francii mírně klesl, tak využití letecké dopravy se více než zdvojnásobilo. Vzhledem k tomu, že Francie je z vybraných zemí geograficky nejbližší Velké Británii a Eurotunel ústí na jejím území, lze předpokládat velké využití námořní dopravy a právě zmiňovaného Eurotunelu. Tento předpoklad se potvrdil na začátku sledovaného období, kdy byl největší počet cestujících individuálně a využívajících automobilovou dopravu. Na francouzské straně byl na začátku nejvyšší podíl individuálního cestování, naopak na britské straně to byla individuální automobilová doprava. Jak je patrné z **obrázku č. 4**, během devítiletého sledování došlo na dopravním trhu mezi Velkou Británií a Francií k převaze využívání letecké dopravy. Letecká doprava také jako jediná výrazně zvýšila svůj podíl na dopravním trhu mezi Velkou Británií a Francií.



Obrázek 5: Vývoj volby druhu dopravy mezi Velkou Británií a Francií

Zdroj: [20] - Autor

3.2.2 Dopravní trh mezi Německem a Velkou Británií

Německo je se svými 3 376 000 návštěvníky třetí nejnavštěvovanější zemí Velké Británie. Za sledované období to činí nárůst 21 %. Při pohledu z druhé strany, je počet britů cestujících do Německa roven počtu 2 686 000 cestujících s nárůstem 28 %. Již v roce 1999

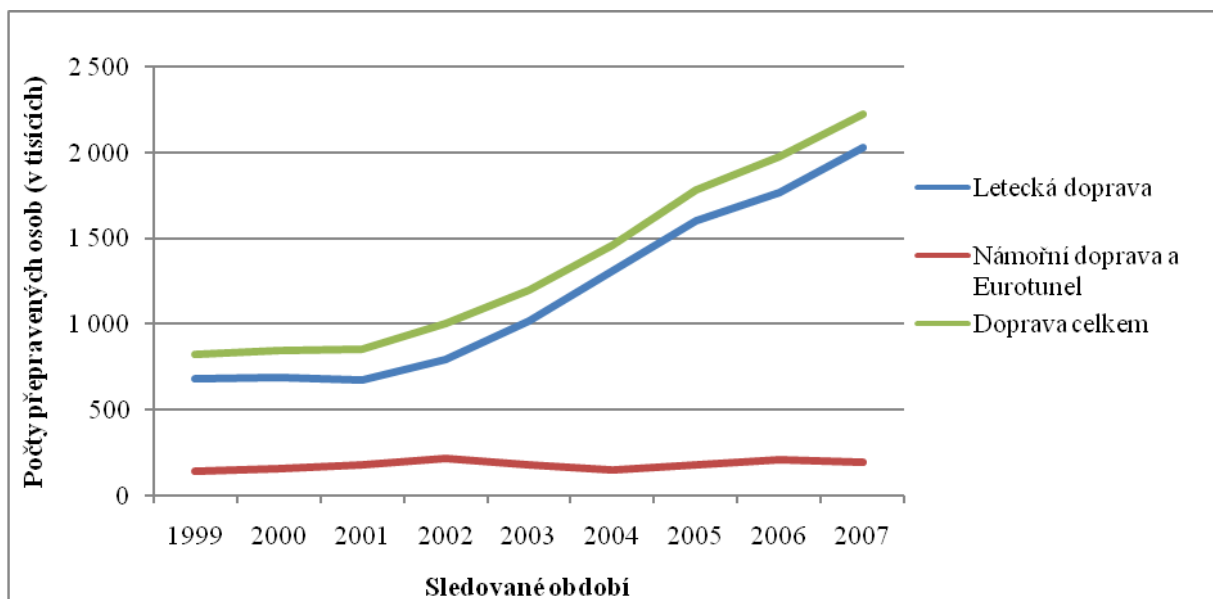
byla většina cestujících mezi těmito státy přepravena letecky. Zajímavé je ale srovnání, kdy letecká doprava dosáhla růstu 44 % z německé strany a až 52 % ze strany Velké Británie. Zatímco přeprava po moři a Eurotunelem poklesla o 12 % respektive 21 %. Dá se říci, že kromě dálkové autobusové dopravy z britské strany, všechny ostatní klesly. Tím podíl letecké dopravy na celkové přepravě vzrostl o 12 % na celkových 70 % z německé strany, a další růst byl o 13 % na celkových 80 % na straně britské. Procentní změny jednotlivých druhů doprav mezi oběma zeměmi je znázorněn **v příloze č. 3.**

3.2.3 Dopravní trh mezi Nizozemím a Velkou Británií

Také na příkladu dopravního trhu mezi Nizozemím a Velkou Británií je vidět letecká doprava jako nejpreferovanější cestujícími na holandské i britské straně. Mezi těmito zeměmi bylo přepraveno 1 823 000 cestujících z Nizozemí, a 2 240 000 cestujících z velké Británie. Podobně jako v předchozích případech Francie a Německa, letecká doprava zvyšovala svůj procentní podíl na daném trhu. Pro cestující z Nizozemí to činilo konečných 60 % na celkovém dopravním trhu s nárůstem 10 %. Pro britské cestující do Nizozemí to byl nárůst 11 %, na celkových 72 % podílu na trhu. V **příloze č. 4** lze vyčíst pokles celkové přepravy Eurotunelem a lodní dopravou. Za zmínku však stojí výjimky v růstu individuálního cestování na britské straně, a nárůstu dálkové autobusové přepravy na straně Holandské.

3.2.4 Dopravní trh mezi Španělskem a Velkou Británií

Při rozboru přepravních výkonů mezi Španělskem a Velkou Británií, je na první pohled vidět rozdíl v počtu cestujících na obou stranách. Zřetelná je převaha britských návštěvníků pyrenejského poloostrova. Důvodem je velká obliba Španělska jako prázdninové destinace. Španělsko je dokonce nejnavštěvovanější zemí občanů Velké Británie. V roce 2007 činil počet britů cestujících do Španělska celkem 13 869 000 osob, oproti roku 1999 to znamenalo nárůst o 34 %. Naproti tomu španělských občanů odcestovalo v roce 2007 do Velké Británie 2 340 000, což je oproti začátku sledování 169% nárůst. Oproti minulým zemím se také tento trh vyznačuje velkým podílem letecké dopravy, který dosahuje až 97 % na britské straně. Co je ale důležité, je nárůst letecké dopravy na straně španělských cestujících. Tento nárůst činí až 198 % za devítileté sledování, který dokládá **obrázek č. 6**. Po tomto růstu dosáhla letecká přeprava španělských cestujících na této trase až 91% podílu na trhu. Důvodem velkého podílu letecké dopravy je jistě i velká obliba turistických destinací baleárských a kanárských ostrovů, které jsou pro svou odlehlost nejlépe dosažitelné leteckou dopravou. Celkové shrnutí tohoto trhu je v **příloze č. 5.**



Obrázek 6: Vývoj volby dopravy mezi Španělskem a Velkou Británií

Zdroj: [20] - Autor

3.2.5 Shrnutí

Pomocí tohoto sledování je jasně patrný trend preferování letecké dopravy na jednotlivých trzích. Dá se říci, že počet celkových cestujících mezi jednotlivými zeměmi za sledované období vstoupil vždy až o několik desítek procent. Letecká doprava hrála v tomto růstu hlavní roli, a ve většině případů přebírala cestující ostatním druhům přepravy. S tím souvisí i pokles přeprav přes kanál La Manche.

3.3 Posouzení vlivu nízkonákladových leteckých společností na změny v dopravních trzích

Předchozí část dokázala postupný přechod cestujících k letecké dopravě. Nemáme, ale žádný důkaz o tom, jaký vliv na tomto trendu má nástup nízkonákladových společností. Tato část práce si klade za cíl porovnat vývoj letecké dopravy na jednotlivých trzích, a vývoj Low-cost aerolinií ve stejném čase a určit, jestli je mezi těmito vývoji určitá závislost.

Pro přesné určení by bylo nutné porovnání dat o přepravě mezi jednotlivými typy společností v daném sledovaném období. Tyto data ale nejsou bohužel volně dostupná. Ve studii *Travel Trends* je letecká doprava uváděna jako celek bez rozlišení typů společností. Přepravní výkony Low-cost aerolinií za sledované období od roku 1999 do roku 2007 na daných dopravních trzích se nepodařilo dohledat. Pro tuto práci se pro určení vývoje Low-cost aerolinií bude vycházet z vývoje počtu cestujících na dvou Londýnských letištích Heathrow a Stansted. Každé z letišť reprezentuje jednoho z obou typů leteckých společností, tradiční a Low-cost. Tyto data poskytují právě studie *Travel Trends* se stejným rozlišením jednotlivých dopravních trhů. Letiště Heathrow je nejvíce využito tradičními aeroliniemi a je také domovským letištěm britského vlajkového dopravce British Airways. Naproti tomu letiště Stansted je v současné době letištěm s nejvyšším vytížením Low-cost aerolinií v celé Evropě, a jeho podíl na evropském nízkorozpočtovém trhu činí 5 %. [22] Jak je patrné z **tabulky č. 4**, podíl Low-cost aerolinií na tomto letišti je v roce 2007 až 98,1 %.

Tabulka 4: Využití letišť Low-cost aeroliniemi ve Velké Británii (osob/rok 2007)

	Celková kapacita	Kapacita Low-cost aerolinií	Procentní využití Low-cost aeroliniemi
Stansted	14 460 159	14 180 545	98,1 %
Luton	5 643 996	5 064 623	89,7 %
Gatwick	12 613 930	5 046 417	40,0 %
Liverpool	3 232 506	3 005 147	93,0 %
Edinburgh	5 812 555	2 892 782	49,8 %
Belfast BFS	2 892 658	2 862 763	99,0 %
Glasgow	4 605 104	2 258 425	49,0 %
Manchester	8 267 537	2 227 772	26,9 %
Bristol	3 023 919	2 187 789	72,3 %
Nottingham East Midlands	2 143 633	2 024 159	94,4 %

Zdroj: [22] - Autor

Po zpracování všech těchto údajů o přepravách na jednotlivých letištích, je patrný jasný rozvoj letiště Stansted na všech posuzovaných dopravních trzích. Pro trh mezi Francií a velkou Británií, je tento růst až osminásobný, respektive šestinásobný pro občany Velké Británie, jak také dokazuje **tabulka č. 5**. Naopak letiště Heathrow na tomto trhu zaznamenalo zhruba čtvrtinový a třetinový propad oproti roku 1999. Jen v jednom případě zaznamenalo letiště Heathrow růst, a to v případě nárůstu občanů Španělska cestujících do Velké Británie. V ostatních případech se jednalo o propad využití letiště Heathrow cestujícími za sledované

období. Letiště Stansted zaznamenalo vždy růst, a v případě španělských cestujících se jednalo o nárůst až desetinásobný. Shrnutí využití letišť pro jednotlivé trhy je uvedeno v **příloze č. 6** pro dopravní trh mezi Německem a Velkou Británií, v **příloze č. 7** pro dopravní trh Nizozemí a Velké Británie, a v **příloze č. 8** pro dopravní trh mezi Španělskem a Velkou Británií.

Tabulka 5: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Francií a Velkou Británií (v tisících cestujících)

	Francie – Velká Británie		Velká Británie – Francie	
	Heathrow	Stansted	Heathrow	Stansted
1999	394	34	648	126
2000	374	91	529	321
2001	334	114	600	464
2002	326	165	512	683
2003	309	175	567	729
2004	229	195	468	689
2005	326	210	450	762
2006	332	276	487	809
2007	301	265	443	783
Procentní změna ve využití letiště				
	-24%	679%	-32%	521%

Zdroj: [20] - Autor

3.3.1 Postup posouzení vlivu Low-cost aerolinií

Postup při posouzení závislosti mezi rozvojem Low-cost aerolinií a celkové letecké dopravy, bude zobrazen na dopravním trhu mezi Francií a Velkou Británií.

Dosazením do **vzorce č. 1** dostaneme korelační koeficient. Podklady pro výpočet tohoto korelačního koeficientu jsou uvedeny v **příloze č. 9**.

$$r_{yx} = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{\left[\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \right] \left[\sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2} \right]} = 0,91$$

Z korelačního koeficientu vyplývá, že dopravní trh zaznamenal velmi vysokou míru lineární závislosti růstu Low-cost aerolinií a celkové letecké dopravy. Zjednodušeně můžeme říci, že hlavní podíl na zvyšování se přeprav letecké dopravy na trhu mezi Francií a Velkou Británií mají Low-cost aerolinie. Výpočty korelačních koeficientů u všech posuzovaných trhů jsou uvedeny v **příloze č. 10**.

Pro určení jakým procentním podílem se na celkovém rozvoji letecké dopravy podíleli nízkonákladoví dopravci, použijeme výpočet indexu determinace podle **vzorce č. 2**.

$$r^2 = (r_{yx})^2 = (0,91)^2 = 0,828$$

Po převedení indexu determinace na procenta dostaneme závěr, že 83 % růstu celkové letecké dopravy na daném trhu, lze přičíst rozvoji Low-cost aerolinií. Výpis všech těchto procentních závislostí na posuzovaných trzích je uveden v **tabulce č. 6**.

Tabulka 6: Variabilita růstu letecké dopravy zapříčiněná rozvojem Low-cost dopravců

Dopravní trh	Variabilita růstu zapříčiněná Low-cost dopravci
Francie → Velká Británie	83 %
Velká Británie → Francie	86 %
Německo → Velká Británie	81 %
Velká Británie → Německo	79 %
Nizozemí → Velká Británie	86 %
Velká Británie → Nizozemí	59 %
Španělsko → Velká Británie	94 %
Velká Británie → Španělsko	85 %

Zdroj: Autor

Pro posouzení kvality předchozích závěrů využijeme testu významnosti korelačního koeficientu. Po vyslovení nulové a alternativní hypotézy přejdeme k výpočtu testového kritéria podle **vzorce č. 3**.

$$t = \frac{r}{\sqrt{1-r^2}} \sqrt{n-2} = \frac{0,91}{\sqrt{1-0,91^2}} \sqrt{9-2} = 5,8$$

Pro porovnání testového kritéria, které poskytlo hodnotu 5,8 s kritickou hodnotou 3,499 pro 1 % hladinu významnosti se sedmi stupni volnosti, využijeme **vzorce č. 4**.

$$|t| \geq t_{1-\frac{\alpha}{2}} = |5,8| \geq 3,499$$

Dospěli jsme k závěru, že s pouze 1% pravděpodobností chybného závěru, jsme prokázali lineární závislost obou proměnných. U všech těchto zkoumaných trhů, je možné prokázat lineární závislost mezi celkovým rozvojem nízkonákladových společností a celkovým nárůstem letecké dopravy do 1 % tolerance chyby. Jedinou výjimkou byl trh

Nizozemí a Velké Británie, to však nelze považovat za nikterak významné. Pětiprocentní hladina významnosti byla dosažena, a to je dostačující k vyslovení závěru o lineární závislosti těchto proměnných. Výsledky testu hypotézy pro všechny zkoumané dopravní trhy jsou shrnuty v **příloze č. 10**.

3.3.2 Výsledek zkoumání

Při postupu výpočtu pro všechny zkoumané trhy, je patrné, že hlavní zásluhu na rozvoji letecké dopravy mají Low-cost aerolinie. Nejvýstižněji to dokazuje **tabulka č. 6**. Na všech zkoumaných trzích byla potvrzena přímá závislost jejich růstu, s celkovým růstem letecké dopravy. Největší podíl až 94 % měly Low-cost aerolinie na rozvoji letecké dopravy na dopravním trhu mezi Španělskem a Velkou Británií. Pomocí těchto výsledků lze tvrdit, že hlavní pro rozvoj letecké dopravy byl nástup Low-cost aerolinií.

3.3.3 Omezení daného zkoumání

Je třeba také uvést, že i přes na první pohled jednoznačné výsledky je třeba tyto výsledky brát s jistou rezervou. Při posuzování vycházíme jen z odhadu, kdy růst jen jednoho letiště zaměřeného na nízkonákladové dopravce porovnáváme s celkovým trhem letecké dopravy. Dalším omezením je přítomnost ještě jednoho typu dopravce, a sice charterových aerolinií. Tito dopravci provozují nepravidelné letecké spojení. Jsou jistě započítáni do celkových přeprav, a svou měrou se i na celkové přepravě podílejí. V tomto zkoumání nejsou zahrnuti z důvodu nedostupnosti adekvátních dat.

3.4 Rozvoj Low-cost aerolinií v Evropě

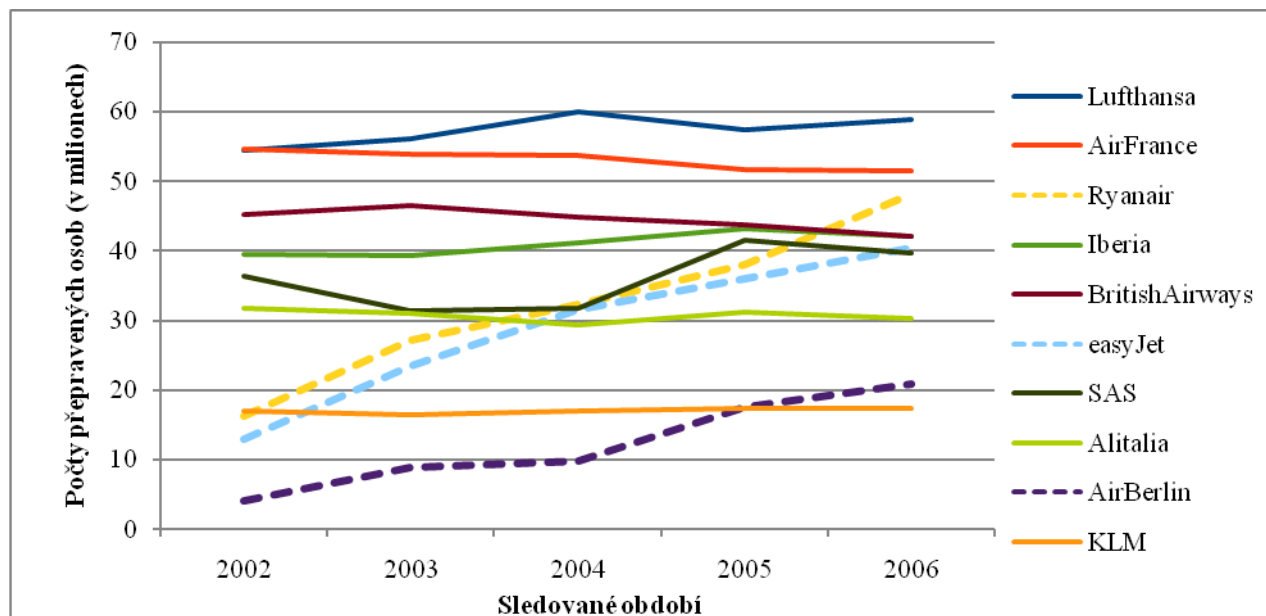
Pro dokreslení situace o rozvoji Low-cost aerolinií byla vybrána data ze studií *Low-cost Monitor* o přepravních výkonech nízkonákladových dopravců v letech 2002 až 2006 v jednotlivých zemích, shrnuty do **tabulky č. 7**. I zde je vidět velký nárůst cestujících nízkonákladové dopravy, který dosahuje řádu až stovek procent.

Tabulka 7: Celkové přepravní výkony Low-cost aerolinií v jednotlivých státech (cestující/rok)

	2002	2003	2004	2005	2006	Procentní nárůst
Velká Británie	26 676 210	38 335 445	44 528 195	50 452 751	55 903 012	110 %
Německo	8 230 000	15 950 000	19 235 443	26 866 308	32 018 059	289 %
Španělsko	5 732 709	10 291 315	14 948 363	22 101 563	27 296 638	376 %
Francie	2 939 494	5 900 752	8 360 833	8 445 242	10 507 822	257 %
Nizozemí	2 640 879	3 292 766	3 945 263	4 409 930	5 197 105	97 %

Zdroj: [22] - Autor

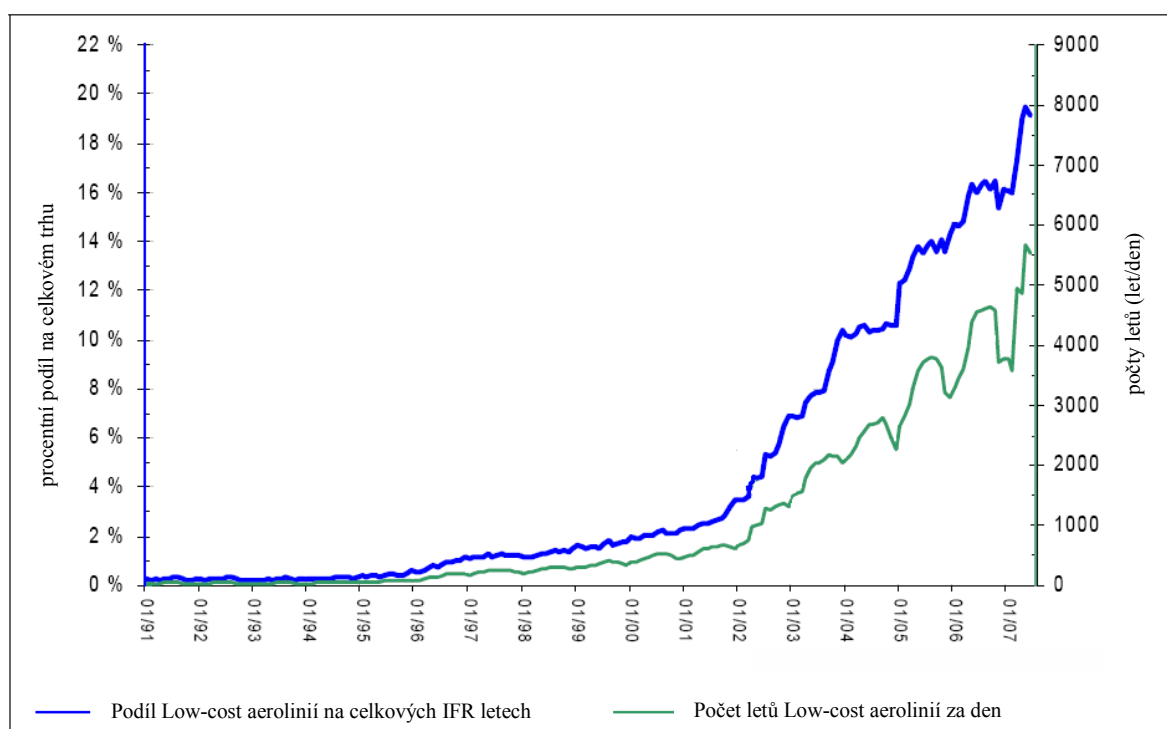
Zajímavý je i pohled na **obrázek č. 7** o vývoji nízkonákladových leteckých společností v desítku největších evropských leteckých dopravců podle počtu přepravených osob na jejich palubách. Z obrázku je patrné, že jediní dopravci, kteří razantně zvyšovali svůj růst v počtu přepravených osob, byli právě zástupci Low-cost aerolinií. Pro rok 2006 se v této tabulce umístili společnosti Ryanair na třetím místě, easyJet na místě pátém a poslední zástupce AirBerlin byl na místě devátém. Největší nízkonákladoví dopravci v těchto letech dosahovali růstu v řádu stovek procent. Naopak tradiční dopravci zaznamenali pohyb o pár procent, v některých případech směrem vzhůru, u některých následoval pád. Tento trend je stejný jako u využití sekundárních letišť, z kterých jsme usuzovali ovlivnění trhu Low-cost aeroliniemi na jednotlivých dopravních trzích. Tabulka podrobných dat o přepravních výkonech jednotlivých společností je uvedena v **příloze č. 11**.



Obrázek 7: Vývoj počtu cestujících deseti nejúspěšnějších leteckých společností v Evropě pro rok 2006

Zdroj: [22] - Autor

Pro úplné zobrazení vývoje Low-cost aerolinií v Evropě je přiložen **obrázek č. 8**, o růstu počtu letů, a růstu celkového podílu Low-cost aerolinií na evropském leteckém trhu. Tento obrázek byl publikován ve studii *Low-cost Carrier Market Update* od Eurocontrol. Obrázek zachycuje vývoj od roku 1991 do roku 2007. Jak ze z obrázku patrné, největší rozvoj byl od roku 2002 a pokračuje až do roku 2007. Za toto období dosáhli Low-cost dopravci podílu až devatenácti procent z celkových letů na Evropském nebi.



Obrázek 8: Vývoj počtu denních letů Low-cost aerolinií a jejich podílu na evropském trhu IFR³⁰ letů

Zdroj: [21]

3.4.1 Nízkonákladová letecká doprava v České republice

Podrobné informace o nízkonákladové dopravě v České republice jsou publikovány ve studii *Low-cost monitor* pro rok 2007. Tyto data se vztahují pro rok 2006. V tomto roce byla na území našeho státu dvě letiště, které obsluhovali Low-cost dopravci. Letiště Praha

³⁰*Instrummet flight rules* – létání podle přístrojů. Je rozeznáván i druhý způsob letu, let na dohlednost.

Ruzyně se svojí kapacitou 6 737 681 cestujících za rok 2006, s 24,1% podílem Low-cost aerolinií. Druhým letištěm je letiště Brno Tuřany s kapacitou 114 100 cestujících za rok 2006 s 58,8 % Low-cost dopravců. Na tomto trhu operovalo 15 nízkonákladových dopravců, z nichž se na přepravě nejvíce podílela společnost easyJet, následovaná Smart Wings a SkyEurope. Podle níže uvedené **tabulky č. 8** přepravních výkonů nízkonákladových společností mezi roky 2002 až 2006, je vidět značný nárůst přepravy až 547% za sledovaných pět let. Mezi nejvíce obsluhované letiště patřily londýnský Stansted a Gatwick, následovaly Nottingham EMA, Bergamo, Paris CDG a letiště v Amsterdamu. Trojicí nejvíce obsluhovaných zemí nízkorozpočtovými aeroliniemi z České republiky byly Velká Británie, Itálie a Německo.

Tabulka 8: Vývoj přepravních výkonů Low-cost aerolinií v České republice mezi léty 2002-2006 (osoby/rok)

	2002	2003	2004	2005	2006	Procentní nárůst
Česká republika	260 910	515 040	1 309 245	1 517 991	1 686 862	547%

Zdroj: [22] - Autor

3.4.2 Výhled do budoucnosti

Od roku 2000 utrpělo letectví dvě těžké rány v podobě teroristického útoku na světové obchodní centrum v září roku 2001 a rozšíření smrtelného viru SARS o dva roky déle. Tyto události měly za následek velký pokles ve využití letecké dopravy. V roce 2007 se ale světové letectví po šesti letech začalo zotavovat a vykazovat zisk, který odpovídal 5,6 miliardy amerických dolarů. [25] Tyto úspěchy však netrvaly dlouho.

Situace na mezinárodním leteckém trhu za poslední rok ukazuje velké problémy aerolinií po celém světě. Rok 2008 s sebou přinesl další krizi v podobě zvýšení cen ropy a nastoupení celosvětové finanční a ekonomické krize. Náklady na palivo se v současné době u leteckých společností pohybují kolem 29 % celkových nákladů. [23] Tím je patrné, že každá sebemenší změna na cenu ropy má značný vliv na ekonomické výsledky celé společnosti. Už v roce 2008 měla většina společností, díky nutnosti konkurence s nízkonákladovými dopravci, značně omezené náklady, a rezervy se hledaly jen velice těžko. Cena ropy

se v srpnu tohoto roku vyšplhala až k hranici 140 \$ za barel. Společnosti řešily vzrůstající ceny ropy přes hadgingové³¹ programy. Ceny ropy na světových trzích se ale náhle začaly snižovat, až se cena ropy dostala v lednu letošního roku k 50 \$ za barel. Pro některé společnosti se staly hadgingové programy naopak nevýhodné, protože nasmlouvaná cena byla vyšší než ta tržní.

Tento pokles ceny ropy však měla na svědomí nastupující finanční a ekonomická krize, která velkou měrou ovlivnila i celosvětový dopravní trh. Po problémech s vyššími náklady spojenými s cenou ropy se nyní aerolinie potýkají s poklesem cestujících. Za prosinec loňského roku tento propad činil rekordních 22,6 % cestujících ve sdružení aerolinií IATA. [24] Rok 2009 by měl být podle ředitele IATA, Giovanni Bisignaniho tím vůbec nejtěžším. Již v současné době mají některé společnosti velké ekonomické problémy. Tato krize se nevyhýbá ani Low-cost aeroliniím. Dokonce i největší evropský nízkonákladový dopravce Ryanair předpokládá snížení zisku až o 50 %. Podle jejího ředitele Michaela O'Learyho je krize potřebná pro „pročištění“ trhu od neefektivních společností. Kapacity leteckých společností v Evropě jsou naddimenzované. Evropská agentura pro leteckou bezpečnost Eurocontrol předpokládá v příštím roce snížení letecké dopravy na starém kontinentě až o pět procent. Low-cost dopravci potřebují udržet velkou obsazenost svých spojů, aby i nadále mohli prodávat své letenky za velmi nízké ceny. To vzhledem k velkému snížení cestujících nebude jednoduché a dá se předpokládat konec některých společností, nebo v lepším případě jejich akvizice se silným partnerem. Jako příklad může sloužit bývalý polský Low-cost dopravce CentralWings, který nedávno ukončil svou činnost. Do velkých problémů se dostala i společnost SkyEurope provozující své linky i na území České republiky. Společnost ještě za své působení nevykázala zisk a její působení je závislé jen na jejích investorech.

Řešením se zdá být konsolidace trhu. I přes kolísání ceny ropy za minulý rok, se společnosti typu Lufthansa group, British Airways, Airfrance/KLM mohly v polovině loňského roku pochlubit kladným hospodařením. [25] Jedná se o holdingy, které zastupují více firem s větším podílem na trhu ve více kategoriích. Jak bude vypadat trh letecké dopravy za několik let je nejasné. Bude se odvíjet od světové ekonomiky a na tom, jak budou schopny

³¹ Hadgingové programy umožňují společnostem nasmlouvat si fixní ceny paliva na určité období bez ohledu na změny ceny na trhu.

se nastalé situaci jednotlivé společnosti přizpůsobit. Agentura IATA předpokládá pro letošní rok snížení tržeb až o 12 %. V roce 2001 a 2002 v souvislosti s teroristickými útoky v New Yorku se tržby snížily o 7 %. Dá se tedy předpokládat, že tato krize bude pro aerolinie po celém světě vůbec nejtěžší, jak také dokládají slova Giovanni Bisignaniho. [24]

ZÁVĚR

Letecká doprava prošla za posledních dvacet let bouřlivým obdobím, které změnilo její dopravní trh. Hlavní podíl na této změně nese hlavně nastupující globalizace a také deregulace leteckého dopravního trhu v USA, Evropě a také Jihovýchodní Asii. Právě tyto změny rozvířily jinak poklidný trh letecké dopravy a vnesly do ní nové možnosti konkurence, která předtím byla téměř potlačena. Tímto se letecká doprava stala mnohem dostupnější jak po stránce finanční, tak i po stránce nabízených spojení.

Nejvýraznější změnou liberalizace letecké dopravy je bezesporu nástup nízkonákladových leteckých společností. Bez deregulace tyto společnosti neměly možnost provozovat své služby. Tito dopravci jsou také důkazem úspěchu liberalizace v leteckém trhu. Podmínky vzniku a jejich postupného vývoje popsala první kapitola této práce. Jejich hlavní přednost je v přístupu k nákladům. Letecká doprava do té doby byla příliš neefektivní a vyznačovala se velkými jednotkovými náklady. Druhá kapitola této práce ukázala hlavní rozdíly v podnikání Low-cost aerolinií, díky kterým jsou schopny nabízet letenky za velmi nízkou cenu a dosahovat velké obsazenosti svých letadel.

Hlavní částí této práce bylo odpovědět na otázku, jak se nástup těchto společností projevil na dopravním trhu v Evropské unii. Pro posouzení tohoto vlivu byl vybrán dopravní trh Velké Británie a čtyř vybraných zemí. Díky dostupnosti dat o přepravách mezi těmito zeměmi bylo možné provedení statistické analýzy. V první řadě bylo potřeba porovnání těchto dopravních trhů z hlediska změny preference ve volbě dopravy jednotlivými cestujícími. Na základě tohoto rozboru jsme schopni říci, že využití letecké dopravy jednoznačně stoupl a na všech trzích si letecká doprava vydobyla vedoucí postavení. Ostatní druhy dopravy, zmíněné v této práci, svůj podíl na dopravním trhu ve většině ztrácely a jejich cestující přecházeli právě k letecké dopravě. Do jaké míry se na tomto úspěchu letecké dopravy podíleli nízkonákladoví přepravci, bylo dokázáno pomocí indexu determinace. Pomocí tohoto indexu bylo na jednotlivých trzích určeno, jaký procentní podíl na rozvoji letecké dopravy má doprava s využitím nízkorozpočtových aerolinií. Z výsledků je jasně patrné, že většina cestujících, která přešla z ostatních druhů dopravy, na dopravu leteckou, je přímým důsledkem rozvoje Low-cost aerolinií. Podle těchto jednoznačných výsledků je možné toto tvrzení rozšířit pro celý dopravní trh Evropské unie. Musíme brát jistě v úvahu,

že nízkonákladová doprava se v různých státech Evropy vyvíjí různě, a její podíl je v každém státě odlišný. Ve všech zemích ale zaznamenala v posledních letech velký růst. Příkladem může být i naše Česká republika, která zaznamenala mezi lety 2002 až 2006 nárůst cestujících využívajících Low-cost aerolinií až 547 %. S tím samozřejmě jistě souvisí již zmíněný přechod cestujících k letecké dopravě, který byl dokázán na zkoumaných trzích. V závěru práce je nastíněna i budoucnost letecké dopravy. Jisté je, že aerolinie z celého světa čeká tento rok velmi obtížné období, a některé z nich dokonce jejich zánik. Tato práce ukázala velmi pozitivní vliv liberalizace na letecký trh, a hlavně pro samotné cestující. Podle mého názoru by bylo velice pozitivní i pro světový trh, globální rozšíření liberalizace.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

LITERATURA

- [1] Bína, L. - Šourek, D. – Žihla, Z. *Provoz a řízení letecké dopravy I*, Pardubice: Institut Jana Pernera, 2004. 126 s. ISBN 80-86530-17-5
- [2] Winston, C. *The economic effects of airline deregulation*, Brookings Institution Press, 1986, ISBN 0815758456
- [3] Toman, M. *Prostrová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě*, Diplomová práce. Brno: Masarykova Univerzita, 2008. s. 84
- [4] Čapek, J. *Civilní letectví ve světě práva*. Praha: LexisNexis, 2005, ISBN 80-86199-95-9
- [5] Závoda, M. *Regulace, liberalizace a konkurence v letecké dopravě*, Diplomová práce. Praha: Univerzita Karlova, 2006. s. 107
- [6] Pruša, J. *Svět letecké dopravy*. Praha: Galileo, 2007, ISBN 978-80-239-9206-9
- [7] Dobruszkes, F. *An analysis of European low-cost airlines and their networks*, Brussels, Journal of Transport Geography, 2006,
- [8] Souček, E. *Základy pravděpodobnosti a statistiky*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005. 170 s. ISBN 80-7194-611-7.
- [9] Martin, B. *The impact of EU law on the regulation of international air transportation*, Ashgate Publishing, 2007, ISBN 0754649512

INTERNETOVÉ STRÁNKY

- [10] *The International Civil Aviation Organization* [online]. Dostupné z: <<http://www.icao.int>>
- [11] *Ryanair.com* [online]. Dostupné z: <<http://www.ryanair.com>>
- [13] *EasyJet.com* [online]. Dostupné z: <<http://www.easyjet.com>>
- [14] *Wikipedie* [online]. Dostupné z: <<http://www.wikipedia.com>>

- [15] *The Economic Impact of Air Service Liberaization* [online]. Dostupné z: <http://www.intervistas.com/4/reports/2006-06-07_EconomicImpactOfAirServiceLiberalization_FinalReport.pdf>
- [16] Dobruszkes, F. *An analysis of European low-cost airlines and their networks*, Brussel, Journal of Transport Geography, 2006. Dostupné z: <<http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo>>
- [17] *Liberalisation of european air transport* [online]. European Low Fares Airline Association, 2004. Dostupné z: <<http://www.elfaa.com/documents>>
- [18] Kaberry, R. *Social Benefits of Low Far Aerlines* [online]. European Low Fares Airline, 2007, Dostupné z <<http://www.elfaa.com/documents>>
- [19] *Air travel de-regulation and local economies in Europe: reflections on the unintended consequences for productivity* [online]. 2006, Dostupné z: <<http://www.cs.nott.ac.uk>>
- [20] *Travel Trends – A report on the International Passanger Survey* [online] Dostupné z: <www.statistics.gov.uk/StatBase/Product.asp?vlnk=1391>
- [21] *Low-cost Carriers Market Update* [online]. Poslední revize 2.3.2009 Dostupné z: <www.eurocontrol.int/statfor/public/standard_page/analysis.html>
- [22] *Low Cost Monitor* [online]. Dostupné z: <www.rdc-store.com/index.php?main_page >
- [23] *Letecká doprava loni utrpěla miliardové ztráty* [online]. Poslední revize 2.2.2009 Dostupné z: <www.letectvi.cz>
- [24] *IATA varuje: Aerolinky čeká nejtěžší rok* [online]. Poslední revize 29.1.2009 Dostupné z: <www.ihned.cz>
- [25] *Aerolinie celý prudkému růstu ceny ropy* [online]. Poslední revize 8.6.2008 Dostupné z: <www.airways.cz>
- [26] European Low Fares Airline Assciation [online]. Dostupné z: <www.elfaa.com>

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Průměrné roční mzdy, a počty cestujících u jednotlivých společností	21
Tabulka 2: Výpis úspor ve srovnání s tradičními dopravci.....	24
Tabulka 3: Shrnutí nízkonákladového bussines modelu	25
Tabulka 4: Využití letišť Low-cost aeroliniemi ve Velké Británii (osob/rok 2007).....	33
Tabulka 5: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Francií a Velkou Británií (v tisících cestujících)	34
Tabulka 6: Variabilita růstu letecké dopravy zapříčiněná rozvojem Low-cost dopravců....	35
Tabulka 7: Celkové přepravní výkony Low-cost aerolinií v jednotlivých státech (cestující/rok)	37
Tabulka 8: Vývoj přepravních výkonů Low-cost aerolinií v České republice mezi léty 2002-2006 (osoby/rok).....	39

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Výpis leteckých svobod a jejich popis	13
Obrázek 2 Rozdělení trhu mezi společnostmi ve sdružení ELFAA a společnost Aer Lingus	18
Obrázek 3: Přepavní výkony evropských nízkonákladových společností mezi léty 1999 – 2006.....	19
Obrázek 4: Formální zápis nulové a alternativní hypotézy	28
Obrázek 5: Vývoj volby druhu dopravy mezi Velkou Británií a Francií.....	30
Obrázek 6: Vývoj volby dopravy mezi Španělskem a Velkou Británií	32
Obrázek 7: Vývoj počtu cestujících deseti nejúspěšnějších leteckých společností v Evropě pro rok 2006	37
Obrázek 8: Vývoj počtu denních letů Low-cost aerolinií a jejich podílu na evropském trhu IFR letů.....	38

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Nejnavštěvovanější země Velké Británie pro rok 2007 (v tisících cestujících)

Příloha 3: Vývoj dopravního trhu mezi Francií a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 4: Vývoj dopravního trhu mezi Německem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 5: Vývoj dopravního trhu mezi Nizozemím a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 6: Vývoj dopravního trhu mezi Španělskem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 7: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Německem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 8: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Nizozemím a Velkou Británií (v tisících cestujících)

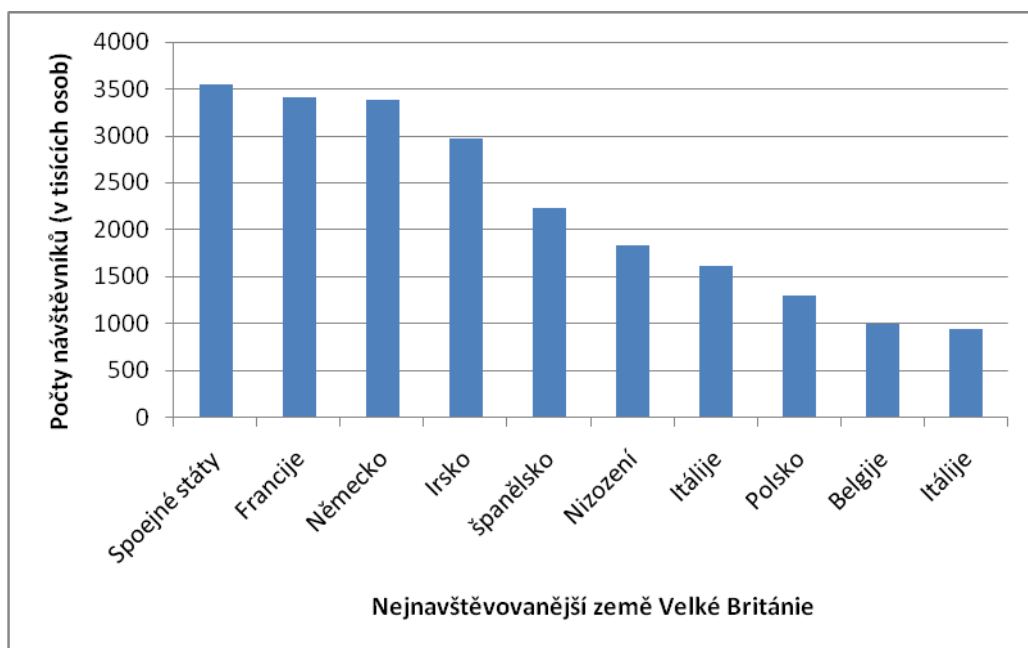
Příloha 9: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Španělskem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Příloha 10: Tabulka pro výpočet korelačního koeficientu ukázkového trhu mezi Francií a Velkou Británií

Příloha 11: Podklady statistických hodnot pro jednotlivé výpočty

Příloha 12: Počty cestujících deseti nejúspěšnějších leteckých společností v Evropě v roce 2006

Příloha 1: Nejnavštěvovanější země Velké Británie pro rok 2007 (v tisících cestujících)



Zdroj: [20] - Autor

Příloha 2: Vývoj dopravního trhu mezi Francií a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Francie → Velká Británie						
	Letecká doprava	Individuální doprava	Individuální automobilová doprava	Dálková autobusová doprava	Námořní doprava a Eurotunel	Doprava celkem
1999	899	1 075	640	363	2 324	3 223
2000	957	1 051	419	440	2 130	3 087
2001	901	883	420	408	1 951	2 852
2002	987	918	461	389	2 089	3 076
2003	1 047	907	459	407	2 026	3 073
2004	1 113	1 025	472	436	2 141	3 254
2005	1 272	1 022	464	364	2 052	3 324
2006	1 500	1 075	472	521	2 194	3 694
2007	1 472	993	453	363	1 932	3 404
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	64%	-8%	-29%	0%	-17%	6%

Velká Británie → Francie						
1999	2 063	1 591	6 523	1 321	9 883	11 946
2000	2 432	1 869	6 086	1 336	9 471	11 903
2001	2 682	1 832	5 854	1 410	9 277	11 959
2002	3 042	1 727	5 713	1 454	9 070	12 112
2003	3 477	1 678	5 620	1 030	8 480	11 957
2004	3 669	1 784	4 888	1 092	7 933	11 602
2005	4 033	1 676	4 362	898	7 061	11 094
2006	4 231	1 667	3 866	894	6 623	10 854
2007	4 360	1 603	4 157	909	6 842	11 202
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	111%	1%	-36%	-31%	-31%	-6%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 3: Vývoj dopravního trhu mezi Německem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Německo → Velká Británie						
	Letecká doprava	Individuální doprava	Individuální automobilová doprava	Dálková autobusová doprava	Námořní doprava a Eurotunel	Doprava celkem
1999	1 634	105	514	470	1 160	2 794
2000	1 751	105	444	331	1 007	2 758
2001	1 461	105	328	303	848	2 309
2002	1 540	87	365	420	1 016	2 556
2003	1 781	67	369	236	830	2 611
2004	2 010	62	329	409	958	2 968
2005	2 373	41	370	343	920	3 293
2006	2 451	39	376	347	961	3 412
2007	2 354	33	386	407	1 022	3 376
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	44%	-69%	-25%	-13%	-12%	21%

Velká Británie → Německo						
1999	1 416	59	290	218	685	2 101
2000	1 673	48	312	277	737	2 410
2001	1 604	37	266	236	638	2 242
2002	1 620	63	243	271	655	2 275
2003	1 727	32	226	84	413	2 140
2004	1 774	34	303	166	562	2 336
2005	1 996	25	232	188	496	2 492
2006	2 186	22	237	211	512	2 698
2007	2 146	29	228	224	540	2 686
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	52%	-51%	-21%	3%	-21%	28%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 4: Vývoj dopravního trhu mezi Nizozemím a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Nizozemí → Velká Británie						
	Letecká doprava	Individuální doprava	Individuální automobilová doprava	Dálková autobusová doprava	Námořní doprava a Eurotunel	Doprava celkem
1999	814	153	379	149	803	1 617
2000	818	121	309	107	622	1 440
2001	764	157	263	125	646	1 410
2002	755	167	322	77	664	1 419
2003	858	159	284	142	691	1 549
2004	932	159	354	81	689	1 621
2005	930	153	354	145	790	1 720
2006	1 025	173	339	159	766	1 791
2007	1 100	128	319	201	723	1 823
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	35%	-16%	-16%	35%	-10%	13%

Velká Británie → Nizozemí						
	Letecká doprava	Individuální doprava	Individuální automobilová doprava	Dálková autobusová doprava	Námořní doprava a Eurotunel	Doprava celkem
1999	1 182	142	353	186	761	1 943
2000	1 354	178	312	152	690	2 044
2001	1 407	145	331	171	687	2 094
2002	1 404	198	315	195	745	2 149
2003	1 482	223	262	130	663	2 145
2004	1 561	209	237	128	604	2 165
2005	1 534	213	271	128	640	2 174
2006	1 674	226	230	223	736	2 410
2007	1 609	204	271	108	631	2 240
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	36%	44%	-23%	-42%	-17%	15%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 5: Vývoj dopravního trhu mezi Španělskem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Španělsko → Velká Británie						
	Letecká doprava	Individuální doprava	Individuální automobilová doprava	Dálková autobusová doprava	Námořní doprava a Eurotunel	Doprava celkem
1999	683	8	20	14	146	829
2000	688	18	22	16	161	849
2001	676	16	31	9	180	856
2002	793	15	25	2	217	1 010
2003	1 024	14	24	15	182	1 206
2004	1 313	11	35	20	152	1 465
2005	1 605	7	27	14	181	1 786
2006	1 772	9	43	12	209	1 981
2007	2 034	7	45	4	193	2 227
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	198%	-13%	125%	-71%	32%	169%

Velká Británie → Španělsko						
1999	9 758	49	209	336	615	10 373
2000	10 706	34	204	182	448	11 154
2001	11 320	39	247	163	469	11 789
2002	11 926	64	244	283	599	12 525
2003	13 309	50	309	72	454	13 763
2004	13 448	54	207	103	385	13 833
2005	13 483	61	211	78	353	13 836
2006	13 810	34	224	353	618	14 428
2007	13 510	52	223	69	359	13 869
Procentní růst jednotlivých přeprav						
	38%	6%	7%	-79%	-42%	34%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 6: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Německem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Německo → Velká Británie			Velká Británie → Německo		
	Heathrow	Stansted		Heathrow	Stansted
1999	871	193		696	172
2000	723	395		692	398
2001	618	307		624	363
2002	622	319		662	336
2003	571	589		607	467
2004	617	648		579	430
2005	629	764		576	463
2006	647	771		673	510
2007	613	708		604	586
Procentní změna ve využití letiště					
	-30%	267%		-13%	241%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 7: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Nizozemím a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Nizozemí → Velká Británie			Velká Británie → Nizozemí		
	Heathrow	Stansted		Heathrow	Stansted
1999	344	66		389	90
2000	339	52		420	107
2001	290	57		359	76
2002	268	53		331	106
2003	288	89		346	119
2004	275	132		330	123
2005	221	121		303	149
2006	228	152		279	139
2007	261	143		288	132
Procentní změna ve využití letiště					
	-24%	117%		-26%	47%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 8: Srovnání cestujících na letištích Heathrow a Stansted mezi Španělskem a Velkou Británií (v tisících cestujících)

Španělsko → Velká Británie			Velká Británie → Španělsko		
	Heathrow	Stansted		Heathrow	Stansted
1999	285	38		545	444
2000	322	56		579	666
2001	287	32		646	787
2002	287	66		502	885
2003	288	103		580	899
2004	309	253		560	1194
2005	301	414		550	1353
2006	332	471		562	1441
2007	338	413		448	1422
Procentní změna ve využití letiště					
	19%	987%		-18%	220%

Zdroj: [20] - Autor

Příloha 9: Tabulka pro výpočet korelačního koeficientu ukázkového trhu mezi Francií a Velkou Británií

	Počet cestujících odbavených na letišti Stansted x_i	Celkový počet cestujících letecké dopravy y_i	$x_i y_i$	x_i^2	y_i^2
1999	34	899	30566	1156	808201
2000	91	957	87087	8281	915849
2001	114	901	102714	12996	811801
2002	165	987	162855	27225	974169
2003	175	1047	183225	30625	1096209
2004	195	1113	217035	38025	1238769
2005	210	1272	267120	44100	1617984
2006	276	1500	414000	76176	2250000
2007	265	1472	390080	70225	2166784
Úhrn	1525	10148	1854682	308809	11879766

Zdroj: Autor

Příloha 10: Podklady statistických hodnot pro jednotlivé výpočty

Dopravní trh	Korelační koeficient	Koeficient determinace	Hodnota testového Kritéria	Kritérium 1% hladiny významnosti t-testu na 7 stupňů volnosti
Francie → Velká Británie	0,91	0,8281	5,8	3,499
Velká Británie → Francie	0,93	0,8649	6,69	
Německo → Velká Británie	0,9	0,81	5,46	
Velká Británie → Německo	0,89	0,7921	5,16	
Nizozemí → Velká Británie	0,93	0,8649	6,69	
Velká Británie → Nizozemí	0,77	0,5929	3,19	
Španělsko → Velká Británie	0,97	0,9409	10,5	
Velká Británie → Španělsko	0,92	0,8464	6,2	

Zdroj: Autor

Příloha 11: Počty cestujících deseti nejúspěšnějších leteckých společností v Evropě v roce 2006

		2002	2003	2004	2005	2006	procentní nárůst
1	Lufthansa	54 463 962	56 177 711	60 011 549	57 374 327	58 969 743	8%
2	AirFrance	54 679 084	53 895 069	53 713 648	51 664 788	51 463 365	-6%
3	Ryanair	16 298 326	27 222 262	32 349 902	38 166 247	48 256 137	196%
4	Iberia	39 463 162	39 343 803	41 109 201	43 112 388	42 040 444	7%
5	BritishAirways	45 253 158	46 509 644	44 844 407	43 722 260	42 040 444	-7%
6	easyJet	12 892 872	23 354 613	31 592 084	35 891 137	40 391 969	213%
7	SAS	36 357 636	31 479 601	31 895 598	41 571 984	39 763 975	9%
8	Alitalia	31 768 448	31 034 891	29 338 720	31 254 649	30 214 611	-5%
9	AirBerlin	4 046 573	8 871 544	9 831 056	17 677 676	20 927 382	417%
10	KLM	16 884 277	16 405 487	17 001 023	17 265 355	17 314 340	3%

Zdroj: [22] - Autor