

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Přírodovědecká fakulta

Katedra geografie

Tomáš TROJAN

**Nízkonákladové letecké společnosti a rozvoj letecké dopravy v zemích
středovýchodní Evropy: země V4 a případová studie Polska**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.

Olomouc 2012

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně pod vedením RNDr. Pavla Ptáčka, Ph.D. a že jsem veškerou použitou literaturu a zdroje uvedl v seznamu použité literatury a řídil se zásadami vědecké etiky.

V Olomouci 14. 5. 2012

.....
podpis autora

Rád bych poděkoval RNDr. Pavlu Ptáčkovi, Ph.D. za pomoc, ochotu a cenné rady, které mi byly poskytnuty při zpracování této bakalářské práce.

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
Přírodovědecká fakulta
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš TROJAN**
Osobní číslo: **R09079**
Studijní program: **B1301 Geografie**
Studijní obor: **Regionální geografie**
Název tématu: **Nízkonákladové letecké společnosti a rozvoj letecké dopravy v zemích středovýchodní Evropy: země V4 a případová studie Polska**
Zadávací katedra: **Katedra geografie**

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

Práce se zaměří na roli letecké dopravy a zvláště nízkonákladových leteckých společností jako faktoru, který umožnil rychlý rozvoj letecké dopravy v zemích středovýchodní Evropy a zvláště v zemích V4. Zároveň díky institucionálním změnám na trhu práce a v letecké dopravě a v souvislosti s přistoupením těchto zemí do EU došlo k rozvoji migračních pohybů mezi vybranými evropskými státy a zeměmi V4. To vedlo k razantnímu prosazení tohoto druhu dopravy. Budou popsány změny, které umožnily vznik a rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v zemích západní Evropy a USA a rozvoj tohoto fenoménu v postkomunistických zemích středovýchodní Evropy. Jako příklad budou vybrány země V4 (ČR, Maďarsko, Polsko a Slovensko) a západoevropské země, mezi kterými došlo k velkému jak absolutnímu, tak i relativnímu nárůstu letecké dopravy. Případová studie Polska bude charakterizovat hlavní důvody, směry a motivace pracovních migračních pohybů mezi Polskem a zejména Britskými ostrovy. Dále bude věnována pozornost konkrétním charakteristikám (statistiky, časové trendy u letecké dopravy) ve výše zmíněných zemích a budou dány do souvislosti s trendy v oblasti migrace za prací.

Rozsah grafických prací: **Podle potřeb zadání**
Rozsah pracovní zprávy: **5 000 - 8 000 slov**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:

Baba Marietta L., Dahl-Jorgensen Carla: Work Migration from Poland to Norway: A New Institutional Approach
(<http://intergraph-journal.com/enhanced/vol2issue2/2.html>)
Burrell Kathy (ed.) (2009): Polish Migration to the UK in the 'New' European Union, Ashgate, 260 p. ISBN: 978-0-7546-7387-3
Dvořák, M. (2009): Rozvoj nízkonákladových a klasických leteckých společností v ČR po vstupu do EU (zkrácená verze disertační práce, VUT Brno)
<http://focus-migration.hwwi.de/>
<http://www.slideshare.net/reservoirgeogs/migration-case-study-poland-to-uk-presentation-837871>
<http://www.guardian.co.uk/politics/2010/apr/29/polish-immigration-to-uk-numbers>
<http://www.argostranslations.com/downloads/translation-articles/poles-in-the-uk/>
<http://www.statistics.gov.uk/cci/nugget.asp?id=2369>
http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/7371180.stm

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Pavel Ptáček, Ph.D.**
Katedra geografie

Datum zadání bakalářské práce: **27. dubna 2011**
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2012**

L.S.

Prof. RNDr. Juraj Ševčík, Ph.D.
děkan

Doc. RNDr. Zdeněk Szczyrba, Ph.D.
vedoucí katedry

V Olomouci dne 27. dubna 2011

Obsah

1 ÚVOD.....	8
2 CÍLE PRÁCE.....	9
3 PRACOVNÍ HYPOTÉZY	10
4 POUŽITÁ METODIKA	11
5 LETECKÁ DOPRAVA A NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI	12
5.1 Vznik a vývoj nízkonákladové letecké dopravy	13
5.2 Vznik a vývoj nízkonákladové letecké dopravy v Evropě.....	14
6 KONCEPT NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ DOPRAVY	16
7 LIBERALIZACE A DEREGULACE LETECKÉ DOPRAVY V EVROPĚ.....	19
8 ROZVOJ NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ V EVROPĚ. 22	
8.1 Případová studie společnosti Ryanair	22
8.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností ve střední a východní Evropě..	28
9 ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY VE STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPĚ	29
9.1 Rozvoj nízkonákladové letecké dopravy ve střední a východní Evropě.....	31
9.2 Letecký trh ve střední a východní Evropě po vstupu nízkonákladových přepravečů	31
9.3 Nízkonákladová letecká doprava v České republice.....	34
9.4 Nízkonákladová letecká doprava na Slovensku	41
9.5 Nízkonákladová letecká doprava v Maďarsku.....	44
9.6 Nízkonákladová doprava v Polsku.....	46
10 ROZVOJ NÍZKONÁKLADOVÉHO LÉTÁNÍ VE STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPĚ V ŠIRŠÍM KONTEXTU	52
10.1 Motivace pro zřízení linek nízkonákladových leteckých společností do regionu střední a východní Evropy	52
10.2 Motivace pro zřízení linek nízkonákladových leteckých společností z regionu střední a východní Evropy na západ	52
10.3 Otevření pracovního trhu	53
11 PŘÍPADOVÁ STUDIE POLSKA.....	54
11.1 Úvod.....	54
11.2 Situace ve Spojeném království po otevření trhu práce	54
11.3 Pracovní migrace.....	55
11.4 Poptávka po zaměstnání.....	56
11.5 Poptávka po letecké dopravě.....	58

11.6 Rozvoj nízkonákladové dopravy v Polsku	58
12 VÝSLEDKY A DISKUSE	60
13 ZÁVĚR	62
14 SUMMARY	63
15 KEY WORDS	64
16 POUŽITÉ ZDROJE	65
16.1 Seznam použité literatury	65
16.2 Seznam internetových zdrojů	67
17 PŘÍLOHY	71

1 ÚVOD

Letecká doprava patří mezi nejmladší druh dopravy zboží a osob a je dnes nejdynamičtějším odvětvím přepravy. V průběhu svého vývoje zaznamenala letecká doprava tak dramatický rozmach, že si bez ní nelze představit fungování dnešní společnosti. Mimo přepravy zboží došlo během vývoje letecké dopravy k výraznému nárůstu především civilní letecké dopravy, která je dnes nejrychlejším, nejpohodlnějším a nejbezpečnějším způsobem přepravy osob.

Letecká doprava v Evropě byla ovlivněna situací v USA, kde byla poprvé deregulována letecká doprava, což umožnilo vznik společností využívajících odlišný obchodní model zaměřený na nízkou cenu letenek. Tyto letecké společnosti jsou nazývány jako nízkonákladové. Vznik nízkonákladových leteckých společností v Evropě a jejich rozvoj významně přispěl k nárůstu letecké dopravy v Evropě. Ke vzniku těchto společností došlo zejména díky deregulaci letecké přepravy a liberalizaci leteckého trhu v Evropě v rámci procesu evropské integrace.

Po zavedení deregulačních opatření v Evropě došlo ke vstupu nízkonákladových leteckých společností na evropský letecký trh a tyto společnosti se staly vážným konkurentem klasických přepravců. Nabídka levnějšího létání oslovila mnoho cestujících a kromě nárůstu počtu přepravených způsobily nízkonákladové společnosti v Evropě i změny týkající se rozložení přepravních proudů.

V době největšího rozvoje nízkonákladových leteckých společností dochází k integraci zemí střední a východní Evropy do Evropské unie a k otevření pracovních trhů některých západoevropských států pro jejich občany. Prudký rozvoj nízkonákladových leteckých společností byl umožněn rozvojem pracovních migrací ze zemí střední a východní Evropy do západoevropských států, zejména z Polska na Britské ostrovy.

2 CÍLE PRÁCE

Cílem této práce je popsat rámcové podmínky vzniku nízkonákladových leteckých společností a jejich rozvoj v Evropě a šíření fenoménu nízkonákladové přepravy do zemí střední a východní Evropy. Pozornost bude zaměřena na institucionální a ekonomické podmínky, které vedly k jejich vzniku a šíření.

Budou popsány změny v letecké dopravě v souvislosti se změnami v přístupu k pracovnímu trhu a dalším socioekonomickým vývojem, souvisejícím s postupnou integrací středoevropských a východoevropských zemí do evropských struktur.

Jednou z klíčových otázek je, jak změnilo tyto procesy mapu letecké dopravy v regionu středovýchodní Evropy, obzvláště potom v zemích V4. To bude ilustrováno na vývojových trendech podílu nízkonákladové letecké dopravy na celkové přepravě.

Případová studie bude dokumentovat významné změny v rámci pracovní migrace a bude zaměřena na zemi, kde došlo k největšímu nárůstu počtu přepravených nízkonákladovými leteckými společnostmi, tedy na Polsko.

3 PRACOVNÍ HYPOTÉZY

Institucionální a ekonomické podmínky v Evropě na přelomu milénia umožnily prudký rozvoj nízkonákladové letecké dopravy. Změny, deregulace a liberalizace letecké dopravy umožnily prudký rozvoj nízkonákladových leteckých společností.

Ve stejné době dochází k integraci zemí střední a východní Evropy do evropských struktur a k otevření pracovních trhů Velké Británie, Irska a Švédska pro jejich občany. Ve středoevropských a východoevropských státech dochází v období po vstupu těchto států do Evropské unie k výraznému nárůstu letecké dopravy do uvedených států, především do Velké Británie a Irska. Dynamický rozmach nízkonákladových leteckých společností v Evropě umožnil rozvoj vratných migračních pohybů mezi zmíněnými evropskými státy. Těmito pohyby je myšlena především migrace občanů zemí střední a východní Evropy za prací do západoevropských států.

Atraktivní služby poskytované nízkonákladovými leteckými společnostmi a zejména jejich nabídka cenově dostupných letenek umožnily mnoha lidem využít letecké přepravy, jako způsobu dopravy za zaměstnáním.

4 POUŽITÁ METODIKA

V rámci této práce bylo použito několika metod, které lze rozdělit do třech skupin. První metodou, která byla využita především k popisu vzniku, historického vývoje a současného stavu letecké dopravy, je kompilace relevantních informací z odborné literatury. Byly čerpány informace z odborných zahraničních periodik, ale i z prací českých autorů, zabývajících se leteckou dopravou.

Pro získání relevantních informací o statistikách letecké dopravy bylo čerpáno ze stránek Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), Evropské asociace nízkonákladových leteckých společností (ELFAA), Statistického úřadu Evropské unie (EUROSTAT) či leteckým organizacím a statistickým úřadům jednotlivých států. Další metodou využitou při zpracování této práce bylo studium výročních a tiskových zpráv evropských letišť, které bylo použito za účelem získání statistik o letecké přepravě v rámci jednotlivých letišť.

Poslední metodou byla komparace získaných výsledků (statistik) u letecké dopravy s trendy v oblasti letecké přepravy. Pro lepší interpretaci a vizualizaci zpracované problematiky slouží tabulky a mapové přílohy. Tabulky byly vytvořeny pomocí programu MS Office 2007. Mapové přílohy byly vytvořeny pomocí programu ArcGIS 9.1.

5 LETECKÁ DOPRAVA A NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI

Fenomén posledních let, letecká doprava, se stal, zvláště s příchodem nízkonákladových leteckých společností, běžnou součástí každodenního života, a to i přesto, že se jedná o nejmladší druh přepravy osob a zboží. Každý den létají lidé na dovolené, na obchodní schůzky či setkání se svými blízkými a využívají tak nejbezpečnější druh dopravy vůbec.

V posledních deseti letech začínají hrát čím dál větší roli tzv. nízkonákladové letecké společnosti (LCC – z angl. Low Cost Carrier), orientované především na příznivou cenu pro cestující. Výhodné ceny letenek nízkonákladových leteckých společností jsou způsobeny omezením výdajů přepravců na stravu či další doplňkové služby pro cestující během letu. Lze si tak vybrat mezi vyšším komfortem při letu či nižší cenou letenky kompenzovanou menším pohodlím během letu.

Marketingové strategie nízkonákladových leteckých společností, zaměřující se především na nabídku nejnižší možné ceny letenek, spolu s flexibilním přístupem ohledně nabídky nových, pro cestující atraktivních destinací velmi významně ovlivnily trh v oblasti civilní letecké přepravy a právě tyto společnosti zaznamenaly v posledních letech výrazný růst.

Pro srovnání, nízkonákladové letecké společnosti v Evropě tvořily v roce 2001 pouze 4,9 % celkového trhu letecké dopravy. V roce 2010 ovládaly nízkonákladové společnosti celkem 35,3 % trhu letecké dopravy v Evropě. (Annual Analyses of the EU Air Transport Market, 2010, 97) Rozvoj nízkonákladových společností v Evropě resp. jejich podíl na celkovém trhu civilní letecké dopravy dokumentuje Tabulka č. 1.

Tabulka č. 1. Relativní podíl nízkonákladových leteckých společností na trhu letecké dopravy v Evropě v období let 2001 – 2010.

rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
podíl LCC na trhu (v %)	4,9	8,2	13,6	17,7	20,5	23,7	28,5	31,4	32,1	35,3

Zdroj dat: Annual Analyses of the EU Air Transport Market, 2010.

5.1 Vznik a vývoj nízkonákladové letecké dopravy

Nízkonákladové letecké společnosti resp. nízkonákladová letecká přeprava jsou nejmladším druhem civilní letecké dopravy, která vznikla již v meziválečném období. Hlavní rozvoj civilní letecké přepravy nastal po konci druhé světové války, zejména v souvislosti s dnes již neexistující americkou společností Pan American Airways, jenž byla průkopníkem v oblasti světové letecké přepravy. Zmíněná společnost Pan American Airways, která ukončila svoji činnost v roce 1992 a její dominantní podíl převzala světoznámá letecká společnost Delta Airlines, zavedla v roce 1956 na své pravidelné linky jako první na světě proudová letadla. Právě od tohoto období, které je označováno jako průlomové, a to zejména díky technickému pokroku na poli aviatiky, se začal růst a význam letecké dopravy dramaticky zvyšovat. V současné době je letecká doprava nepostradatelnou součástí našeho života, a ačkoliv se jedná o nejmladší druh přepravy osob a zboží, dnes si bez ní nedokážeme představit fungování obchodu, mezinárodní spolupráci či turistiku (Pruša, 2002).

Historie nízkonákladových leteckých společností sahá až do roku 1949, kdy ve Spojených státech Amerických vznikla letecká společnost Pacific Southwest Airlines, která jako první uplatňovala jisté prvky nízkonákladové letecké dopravy. Avšak první společností, která naplno využívala principy nízkonákladové letecké přepravy, byla podle Buttona (2004) společnost Southwest Airlines (původně Air Southwest). Dnes největší nízkonákladovou leteckou společností světa založili obchodníci Rollin W. King a Herbert D. Kelleher ve státě Texas v USA v roce 1967. Zásadní myšlenkou zakladatelů první nízkonákladové letecké společnosti bylo vytvořit nový způsob letecké přepravy resp. upravit stávající, velmi drahé, cestování letadlem. Prvotní myšlenkou byla minimalizace nákladů za jídlo a komfort na palubě letadel spojená s minimalizací nákladů spojených se stáním letadel na letištích a maximalizace jejich vytiženosti. Již od prvopočátku byl však primární důraz kladen na co nejnižší cenu letenky pro cestujícího. Hlavní principy stanovené R. W. Kingem a H. D. Kelleherem zůstaly v podstatě nepozměněné a jsou v systému nízkonákladových leteckých společností využívány dodnes.

5.2 Vznik a vývoj nízkonákladové letecké dopravy v Evropě

Civilní letecká přeprava na evropském kontinentu zaznamenala prudký rozvoj zejména po pádu „Železné opony“ a po rozpadu tzv. Východního bloku. Do této doby byly na evropském trhu dominantní zejména velké státní aerolinie. První leteckou společností v Evropě, kterou lze považovat za nízkonákladovou, byla dle Pruši (2002) dnes již neexistující společnost Laker Airways, založená již v roce 1966 britským podnikatelem Frederickem A. Lakerem. Tento podnikatel založil svou první leteckou přepravní společnost, nazvanou Channel Air Brigde, již v roce 1953, avšak tato se zabývala pouze přepravou automobilů přes Lamanšský průliv, konkrétně mezi městy Southend v jižní Anglii a francouzským Calais (Airliner Classics, 2009). Po úspěších společnosti Laker Airways, která v roce 1977 začala, pod značkou Skytrain, létat i do New Yorku, byl však F. Laker nucen v roce 1982 vyhlásit bankrot. Letenky společnosti Laker Airways byly na svou dobu opravdu levné a tuto společnost lze tedy považovat za průkopníka nízkonákladového létání v Evropě (Pruša, 2002).

Významnou evropskou leteckou společností, která se již od začátku své činnosti orientovala na nízkonákladový obchodní model a ve velkém se inspirovala americkými aerolinkami Southwest Airlines, je společnost Ryanair, založená Christym Ryanem, Tonym Ryanem a Liamem Lonegranomem v Irském Dublinu v roce 1985. Vývoj společnosti Ryanair bude podrobně popsán v kapitole č. 8.

Dalším významným nízkonákladovým leteckým dopravcem v Evropě je Easyjet. Tato britská společnost byla založena v roce 1995 po vzoru Ryanairu a rovněž ona patří mezi lídry v oblasti nízkonákladových leteckých přepravců v Evropě. V současné době čítá flotila Easyjetu více než 200 letadel a společnost létá na více než 580 linkách ve 30 zemích (www.easyjet.com).

Rozvoj uvedených nízkonákladových leteckých společností Ryanair a Easyjet byl podmíněn institucionálními podmínkami, resp. deregulací a liberalizací letecké dopravy v Irsku a Velké Británii (Závoda, 2006).

Další současné evropské nízkonákladové letecké společnosti jsou zobrazeny v tabulce č. 4, ve které je mimo rok založení společnosti uveden také stát, ve kterém daná společnost vznikla. Některé z uvedených společností byly založeny již před rokem 1966, kdy podle Pruši (2002) vznikla první evropská nízkonákladová společnost Laker Airways, avšak tyto společnosti nevyužívaly zpočátku nízkonákladový obchodní model, nýbrž působily jako klasické aerolinie, či byly jejich součástí. Jelikož zmíněné

společnosti přešly od klasického k nízkonákladovému létání, řadíme je k současným LCC společnostem.

6 KONCEPT NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ DOPRAVY

Český pojem nízkonákladový přepravce¹ pochází z anglického termínu *low-cost carrier*. V zahraniční literatuře se lze rovněž setkat s termíny *low-fare airlines*, *low-cost airlines*, *discount carrier*, *budget airline* či *no-frills carriers*. Uvedené pojmy, navzdory rozdílnému a poněkud zavádějícímu doslovnému překladu, mají tentýž význam a označují právě nízkonákladové letecké společnosti.

V současnosti neexistuje přesná definice, pomocí které by se daly odlišit nízkonákladové letecké společnosti od klasických leteckých přepravců, avšak faktorem, který činí z aerolinky nízkonákladového přepravce, je zejména využití nízkonákladového obchodního a provozního modelu a nízká úroveň poskytovaných služeb během letu, jež jsou součástí ceny letenky (Zwan, 2006).

Primárním rozlišovacím faktorem nízkonákladových leteckých přepravců od klasických aerolinií je minimalizace provozních nákladů. Avšak různé nízkonákladové společnosti dosahují úspor rozdílným způsobem a ne všechny se drží stejných principů. Relativně přesně popisuje tento stav Závoda (2006) v definici: „*Nízkonákladovými dopravci v letecké dopravě rozumíme aerolinie, které provozují pravidelné letecké linky osobní dopravy, provozují pouze přímé lety s omezenými doprovodnými službami a operují na základě nízkonákladového business modelu.*“

Uvedená definice vystihuje podstatu nízkonákladové letecké přepravy, avšak pro její pochopení je nutné vysvětlit pojem nízkonákladový business model. Nízkonákladový business model resp. jeho aplikace je hlavním rozdílem mezi nízkonákladovými a klasickými leteckými přepravci. Jedná se o efektivní operační model přepravců, zaměřený na redukci nákladů v celém produkčním řetězci (Závoda, 2006). Zmíněný model v sobě zahrnuje všechny metody, pomocí kterých jsou schopny nízkonákladové letecké společnosti redukovat provozní výdeje na minimum.

Nejčastějším způsobem, pomocí kterého minimalizují nízkonákladové společnosti výdaje, je používání jednoho typu letadla, což zásadním způsobem snižuje náklady na údržbu, trénink posádek a pilotů. Dále disponují pouze jen jednou cestovní třídou a často nenabízejí žádné slevy pro studenty či děti. Nízkonákladové společnosti, na rozdíl od klasických, poskytují v ceně letenek pouze služby spojené s přepravou. Veškeré další služby např. jídlo, pití, tisk či nadměrná zavazadla jsou zpoplatněny. Rovněž zábava na palubě letadla, např. televize či rádio, většinou není dostupná

¹ Autor se přiklonil k použití pojmu nízkonákladový, především z důvodu jeho rozšířenosti v české literatuře.

a letadla mají minimální dodatečnou výbavu, což redukuje jejich hmotnost a šetří tak spotřebu paliva. K výrazným úsporám dochází díky využívání menších, často regionálních, letišť s daleko nižšími poplatky za přistání, vzlet a doprovodné služby. Letadla bývají na zemi jen krátkou dobu, zejména díky volnému sezení cestujících bez přidělených čísel sedadel, což zrychluje nástup cestujících a tím pádem snižuje čas strávený na letišti spojený s poplatky. Linky nízkonákladových společností jsou přímé, bez přestupů a v případě prodlení či zrušení letu poskytují cestujícím méně služeb, než klasické letecké společnosti. Tyto společnosti nabízejí své letenky přímo přes internet a často nespolupracují s cestovními kanceláři či dalšími distributory. Zaměstnanci na palubě letadel většinou plní více funkcí najednou, např. letušky mají na starost i pořádek, a jelikož jsou lety plánovány tak, aby se letadlo vracelo večer na své domovské letiště, odpadají těmto společnostem náklady nutné na ubytování posádky na cizích letištích.

Uvedené metody nedodržují všichni nízkonákladoví přepravci, avšak jedná se o výtah nejčastěji využívaných a nejefektivnějších forem minimalizace provozních nákladů v rámci nízkorozpočtového obchodního modelu (Button, 2004).

„Jednotliví dopravci se od sebe odlišují různými prostorovými strategiemi, preferencemi odlišných tržních nik, respektive geografických typů destinací, velikostí a rozsahem sítí, procesem vzniku a celou řadou dalších znaků a charakteristik.“
(Seidenglanz, 2010)

Souhrnný přehled klíčových metod a strategií využívaných nízkonákladovými leteckými přepravci je uveden v tabulce č. 2.

Tabulka č. 2. Klíčové metody a strategie nízkonákladových leteckých přepravců.

Číslo	Strategie
1	on-line prodej letenek, nevyužívání služeb zprostředkovatelů prodeje letenek
2	příplatky za další služby (platba kartou, nadváha zavazadla)
3	zpoplatněné služby na palubě letadla (jídlo, pití, zábava, polštáře, doprovod samostatně letícího dítěte)
4	propracované webové stránky s detailními informacemi o destinacích
5	neexistence věrnostních programů či slev pro studenty či děti
6	velký počet sedadel s malými rozestupy, jedna třída na palubě letadla
7	využití vlastních schůdků v letadle namísto letištních nástupních mostů
8	bez přepravy nákladů, zboží a pošty (s výjimkou zavazadel cestujících)
9	rychlé obraty letadla na letištích (cca 20 až 30 minut, KSA – cca 45 až 50 minut)
10	procedury k minimalizaci provozních nákladů při startu a přistání vztažené k délce přistávací dráhy
11	doprava typu "point-to-point", přestupní letenky se neprodávají
12	preferenze méně využitých sekundárních letišť s nižšími poplatky, preference menších (regionálních) letišť v souvislosti s kratšími procedurami spojenými s bezpečnostními prohlídkami
13	preferenze segmentů s délkou letu do 2 hodin
14	letadla startují většinou velmi brzy ráno, kdy je ve vzduchu "menší provoz"
15	čištění letadla se provádí pouze na domovském letišti
16	maximalizace využití letadla (cca 11 letových hodin denně, KSA – cca 9 letových hodin)
17	flotila složená z jednoho druhu a velikosti letadla, preference úspornějších letadel (Boeing B737 či Airbus A319)
18	minimální dodatečná výbava letadel (snížení jejich hmotnosti, úspora paliva)
19	maximalizace využití pracovní síly posádky (minimální velikost, pracovní flexibilita, maximální možná délka pracovní doby, bez odborů, nižší průměrný plat než u KSA)
20	jednoduchá tvorba cen (např. jednosměrné letenky stojí přesně polovinu zpátečních letenek), čím méně dnů zbývá do odletu daného letu, tím cena letenky roste
21	propagace různých komerčních produktů, které si pasažéři mohou přímo na palubě koupit
22	omezené služby v souvislosti se zrušením letu či jeho prodlením

Pozn. KSA – klasické síťové aerolinie.

Zdroj: Seidenglanz, 2010 (převzato z Graham, Shaw (2008), Dobruszkes (2006), Button (2004), doplněno autorem).

7 LIBERALIZACE A DEREGULACE LETECKÉ DOPRAVY V EVROPĚ

Nízkonákladová letecká přeprava je v současné době, jak již bylo zmíněno, velice dynamickým a neustále rostoucím odvětvím dopravy. Prudký rozvoj nízkonákladových leteckých společností byl ovlivněn zejména citlivostí velké části cestujících na cenu letenek (Dobruszkes, 2006), avšak nebylo by možné jej realizovat bez liberalizace resp. deregulace letecké dopravy.

„Koncepce nízkonákladové dopravy vznikla již před prvními liberalizačními balíčky, nicméně až po liberalizaci trhů se stali nízkonákladoví dopravci skutečnou konkurencí pro tradiční dopravce. Liberalizace je proto vnímána jako hlavní motor rozkvětu nízkonákladových dopravců.“ (Závoda, 2006)

Civilní letecká doprava byla od svého vzniku velmi silně regulována, nejenom kvůli zajištění bezpečnosti cestujících na palubě letadel, ale i z mnoha dalších důvodů. Hlavními příčinami striktní regulace letecké dopravy byly, kromě zmíněné bezpečnosti cestujících a s ní spojené standardizace technických norem, především snahy jednotlivých států chránit národní dopravce před konkurencí (Závoda, 2006).

Rostoucí kritika silné regulace letecké přepravy se v Evropě objevila již v 70. letech, avšak rozhodujícím faktorem pro začátek mezinárodní liberalizace v Evropě se stala liberalizace vnitřního trhu Spojených států amerických resp. deregulace letecké dopravy, provedená na přelomu 70. a 80. let (Závoda, 2006, Seidenglanz, 2010).

Průkopníkem v oblasti liberalizace letecké dopravy v Evropě byla Velká Británie, pro kterou měla z geografického důvodu klíčový význam právě letecká doprava.

„První liberalizovanou bilaterální dohodu v Evropě uzavřela Velká Británie s Nizozemím (1984), následovaly bilaterální dohody s Německem (1984), Lucemburskem (1985), Belgií a Irskem (1988). Druhou hybnou silou na počátku evropské liberalizace byly multilaterální dohody, iniciované Evropskou komisí a Evropským soudním dvorem, tzv. liberalizační balíčky“ (Doganis, 2001 in Závoda, 2006).

Liberalizační balíčky² byly tedy postupně zaváděným systémem deregulačních opatření, jejichž cílem bylo především otevření přístupu na trh letecké přepravy, uvolnění kontrol tarifů a zavedení pravidel na obranu konkurence. Nejdůležitější změny

² Liberalizační balíčky byly celkově tři. První liberalizační balíček byl schválen v roce 1987, Druhý liberalizační balíček byl schválen v roce 1988, Třetí liberalizační balíček byl schválen v roce 1997 (Závoda, 2006).

z hlediska uvolnění regulačních bariér zahrnoval třetí liberalizační balíček z roku 1997 (Závoda, 2006).

První liberalizační balíček, schválený v prosinci 1987, obsahoval dohody o omezení rozdělení konkrétních trhů mezi letecké společnosti a rovněž zavedl pravidla rovné soutěže. Dále stanovil nová tarifní pásma, čímž se evropští dopravci odklonily od tarifů IATA³, která neumožňovala cenovou konkurenci (Závoda, 2006).

Druhý liberalizační balíček vstoupil v platnost v roce 1990 a obsahoval dodatky a modifikace prvního balíčku, tedy další uvolnění tarifů a restrikcí kapacity a frekvence spojů. Nejdůležitějším deregulačním opatřením tohoto balíčku však bylo, že umožnil zemím EU resp. jejich leteckým společnostem využívat třetí, čtvrté a páté svobody letecké dopravy⁴ (ELFAA⁵, 2004).

Třetí liberalizační balíček, pro evropské přepravce nejdůležitější, nabyl platnosti 1. ledna 1993, tedy současně se vznikem jednotného trhu EU, avšak plné účinnosti, díky přechodným obdobím pro jiná deregulační opatření, nabyl 1. ledna 1997 (Toman, 2008). „Cílem balíčku bylo dokončení tvorby jednotného trhu letecké dopravy na území EU. Balíček otevřel přístup na všechny evropské trhy všem dopravcům z členských zemí, vznikla tak koncepce evropských dopravců, která uvolnila regulační bariéry vstupu definované v bilaterálních smlouvách.“ (Závoda, 2006)

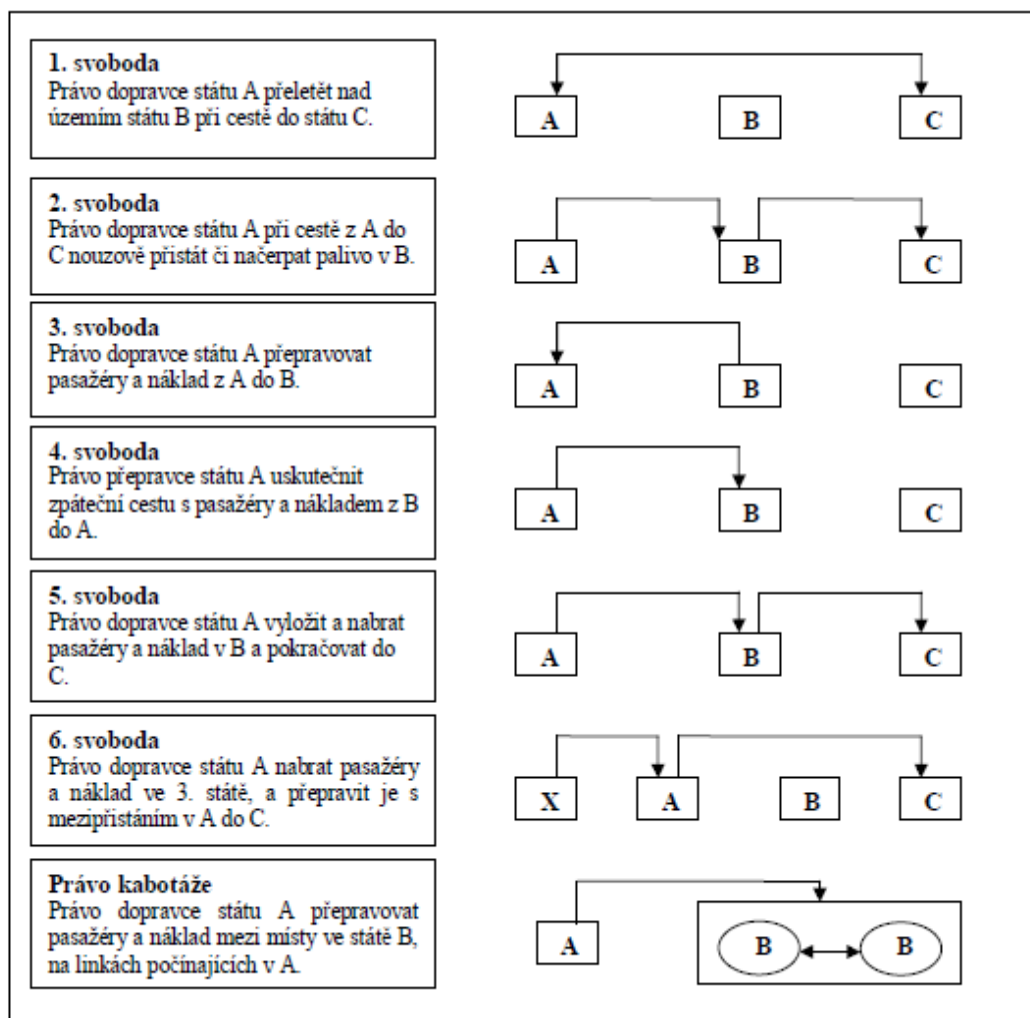
Deregulace letecké dopravy v Evropě spolu s rychlými politickými, ekonomickými a sociálními změnami v západoevropských a středoevropských státech (transformace, rozšíření Evropské unie v letech 2004 a 2007 apod.) vedla k dramatickému rozvoji nízkonákladových leteckých společností, které již začínaly být reálným konkurentem klasických aerolinií.

„Díky deregulaci totiž – samozřejmě se značnou mírou zjednodušení – může jakákoliv aerolinie nabízet služby na libovolné trase, v libovolném čase a s libovolnou frekvencí, s libovolně velkým letadlem a za libovolnou cenu (cena však nesmí být dumpingová).“ (Seidenglanz, 2010)

³ IATA (International Air Transport Association, Mezinárodní asociace leteckých dopravců, je mezinárodní organizací sídlící v Montrealu v Kanadě. Vznikla v roce 1945 a v současné době sdružuje přes 240 leteckých společností z více než 140 zemí světa, tvořící zhruba 84% celkového letového provozu).

⁴ Svobody letecké dopravy (Air traffic freedoms) jsou mezinárodním právem definovány jako dopravní práva ve vzdušném prostoru státu. Existuje celkem 6 svobod letecké dopravy (plus tzv. Právo kabotáže). Zmíněné svobody letecké dopravy jsou vyobrazeny v obrázku č. 1.

⁵ ELFAA (European Low Fares Airline Association, Evropská asociace nízkonákladových leteckých společností, elfaa.com, vlastní překlad).



Obrázek č. 1. Svobody letecké dopravy (Air traffic freedoms).

Zdroj: (Thomas (1997) in Závoda 2006).

8 ROZVOJ NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ V EVROPĚ

Rozvoj nízkonákladových leteckých společností na evropském kontinentu byl determinován především institucionálními podmínkami resp. deregulací letecké dopravy v Evropě. Postupné uvolnění regulačních opatření a liberalizace letecké dopravy směřovaly k jedinému cíli, kterým byl společný evropský vzdušný prostor. Pomocí zmíněných deregulačních opatření resp. liberalizačních balíčků se podařilo vytvořit podmínky pro vstup nízkonákladových přepravců na evropský letecký trh. Nízkonákladové letecké společnosti využily těchto společensko-právních změn a v plné míře expandovaly nejprve do zemí EU-15⁶, čili do tzv. starých států Evropské unie, a posléze i do nových členských zemí Evropské unie (EU-12⁷).

Postupný vývoj a šíření fenoménu nízkonákladové letecké dopravy v Evropě lze nejlépe sledovat na expanzi resp. růstu počtu nových leteckých linek společnosti Ryanair, která, jakožto zakladatel konceptu nízkonákladové letecké přepravy na území Evropy, je nejenom jednou z nejstarších LCC společností, ale zároveň je největší nízkonákladovou leteckou společností, s nejvyšším počtem přepravovaných cestujících a provozující nejvíce leteckých linek v Evropě (ELFAA, 2012).

8.1 Případová studie společnosti Ryanair

Společnost Ryanair, po svém vzniku v roce 1985, nejprve provozovala lety pouze mezi Londýnem a irským Waterfordem, o rok později své lety navýšila o atraktivní linku mezi Londýnem a Dublinem. V roce 1987 rozšiřuje společnost svoji síť o 15 nových pravidelných linek z Dublinu do měst Glasgow, Manchester, Cardiff, Cork, Shannon, Galway, Waterford, Knock a dalších. Do roku 1995 společnost působí v rámci celého britského společenství a Irska. Ačkoliv společnost zpočátku hospodařila se ztrátou, která se v roce 1990 pohybovala ve výši téměř 20 mil. britských liber, od roku 1991 do současné doby dosáhly, díky restrukturalizaci společnosti, hospodářské výsledky tohoto přepravce vždy kladných hodnot v každém roce. Navzdory počátečním problémům se v roce 1995 podařilo firmě Ryanair přepravit na silně konkurenční lince

⁶ EU-15: Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Spojené království, Španělsko, Švédsko.

⁷ EU-12: Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko.

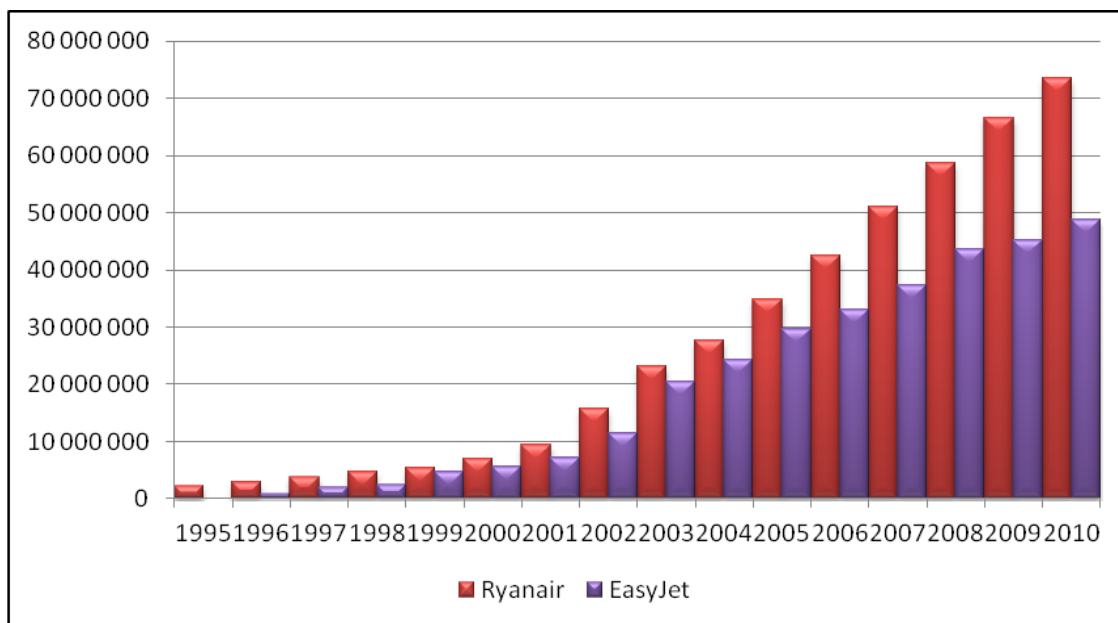
Londýn – Dublin více cestujících, než jejich největší konkurent, společnost British Airways (www.ryanair.com, Závoda, 2006).

Jakmile nabyla platnosti deregulační opatření a orgány Evropské unie doslova otevřely nebe pro letecké společnosti členských států, společnost Ryanair jako první v Evropě expandovala na území cizího státu a v roce 1997 zřídila čtyři nové linky mezi Londýnem a Stockholmem, Oslem, Paříží a Bruselem. Toto období znamenalo pro rozvoj civilní nízkonákladové letecké přepravy zlom, jelikož došlo k výraznému vstupu soukromých leteckých společností na letecký trh a nárůst počtu odbavených cestujících těmito společnostmi. Společnost Ryanair pokračuje v otevírání nových tras a v roce 2001 již provozuje celkem 90 linek mezi Londýnem, Dublínem a mnoha letišti v západoevropských státech resp. kontinentální Evropě. V dalších letech dochází opět k postupnému nárůstu počtu odbavených cestujících a k navyšování počtu obsluhovaných linek, avšak dramatický nárůst nastává v období rozšiřování Evropské unie v roce 2004, po kterém se významně zvýšil počet linek, jelikož společnost začala létat na doposud neobsluhovaná letiště v zemích střední a východní Evropy. Po roce 2005 společnost dále navyšuje počet tras o nové linky především do východoevropských zemí. V roce 2010 začala společnost Ryanair nově využívat letiště především ve Španělsku a na Kanárských ostrovech, konkrétně v Barceloně, Seville a Valencii resp. na ostrovech Gran Canaria, Tenerife a Lanzarote. Spolu se zavedením nové linky na Maltu vytváří nízkonákladová letecká společnost Ryanair síť turisticky atraktivních linek, které jsou převážně využívány v rámci dojížděky za rekreací (www.ryanair.com).

Společnost Ryanair dnes provozuje celkem 286 letadel, létá do 28 zemí na více než 1 400 linkách (ryanair.com, 2012). V současné době je, co do počtu přepravených cestujících, společnost Ryanair největším leteckým přepravcem v Evropě, resp. pátým největším leteckým přepravcem na světě (IATA, 2012).

Expanze společnosti Ryanair zpočátku nezpůsobila rozruch na poli evropské letecké dopravy, avšak po roce 1995, kdy byla v Londýně založena neméně úspěšná společnost EasyJet, se nízkonákladová letecká doprava stávala u mnoha cestujících preferovanou formou letecké dopravy. Právě od tohoto roku můžeme sledovat růst

počtu nízkonákladových přepravečů a hlavně prudký nárůst cestujících přepravených nízkonákladovými společnostmi. Zmíněný nárůst počtu přepravených cestujících dokládá obrázek č. 2, který zobrazuje počet cestujících přepravených největšími nízkonákladovými společnostmi Ryanair a EasyJet.



Obrázek č. 2. Počet cestujících přepravených společnostmi Ryanair a EasyJet v období let 1995 – 2010.

Zdroj: Webové stránky společností Ryanair a Easyjet (dostupné na www.easyjet.com, www.ryanair.com).

Zpočátku, jako reakce na úspěch nízkonákladových přepravečů Ryanair a EasyJet, byly zakládány dceřiné společnosti velkých vládních aerolinií, které ve snaze snížit ztráty způsobené vstupem nízkonákladových přepravečů, vytvářely společnosti využívající tzv. nízkonákladový business model. Jako příklad dceřiných nízkonákladových společností v Evropě lze uvést společnost Germanwings, vzniklou v rámci letecké společnosti Lufthansa, nebo společnost Transavia v rámci společnosti KLM. V tomto období tedy vznikaly nejenom zmíněné pobočky a dceřiné společnosti velkých dopravců, ale i nové a samostatné nízkonákladové letecké společnosti (Fageda a kol., 2011). Ačkoliv nelze říci, že se rozvoj ostatních nízkonákladových leteckých společností ubíral naprosto stejným směrem, jako tomu bylo u společnosti Ryanair, lze v šíření nízkonákladových leteckých společností působících v Evropě pozorovat mnoho podobností.

Jak vyplývá z kapitoly č. 7, k vytvoření vhodných institucionálních podmínek pro spuštění nízkonákladové letecké přepravy došlo v Evropě v roce 1997, tedy nárůst počtu nízkonákladových přepravců je možné sledovat právě od tohoto období. V souvislosti se zmíněnými institucionálními podmínkami je také nutné uvést, že se nízkonákladové letecké společnosti nejprve soustředily na letecký trh členských států Evropské unie, čili operovaly zejména v členských resp. západoevropských státech. Tento trend potvrzuje i tabulka č. 3, ve které jsou uvedeny počty cestujících přepravených nejvýznamnějšími nízkonákladovými leteckými společnostmi v Evropě v letech 2005 – 2011. Z uvedené tabulky vyplývá skutečnost, že většina dnešních největších nízkonákladových přepravců byla založena v západoevropských zemích, přesněji v zemích EU-15.

Zmíněná liberalizační opatření byla ovšem rozšířena i do Švýcarska⁸ a nečlenských států Evropské unie nacházejících se v Evropském hospodářském prostoru, teda do Norska, Lichtenštejnska a Islandu. (Dobruszkes, 2006).

Těchto podmínek využila také významná norská nízkonákladová společnost Norwegian, která je nyní jedním z předních evropských nízkonákladových dopravců. V současné době společnost létá do 114 destinací, provozuje 296 linek a v roce 2012 má v plánu přepravit více než 16 milionů pasažérů (www.norwegian.com).

Mezi významné nízkonákladové společnosti patřila i slovenská společnost Sky Europe, která zkrachovala v roce 2009 (viz kapitola č. 10). Sky Europe byla, společně se společností Wizz Air, svého času jedinou důležitou LCC společností vzniklou mimo území západní Evropy. Dominance západoevropských LCC společností na trhu nízkonákladové letecké dopravy v Evropě je tedy naprosto patrná.

V rámci střední a východní Evropy je nejdůležitější společností zmíněná maďarská LCC společnost Wizz Air (viz Kapitola č. 10). Tato společnost dosahuje od doby svého vzniku v roce 2003 stále lepších přepravních výkonů a v současné době patří mezi přední evropské nízkonákladové dopravce.

V současné době operují nízkonákladoví letečtí přepravci v rámci celé Evropy, přičemž dynamickým rozvojem prochází poslední dobou letecký trh v zemích střední a východní Evropy, kde významně vzrůstá počet odbavených a dochází k nárůstu počtu linek a nově obsluhovaných letišť. Tomuto rozvoji se věnuje následující kapitola.

⁸ Dohoda o letecké dopravě ze dne 21. června 1999. Vstoupila v platnost v červnu 2002 a týkala se mezinárodních letů mezi Švýcarskem a EU.

Tabulka č. 3. Počet cestujících přepravených významnými nízkonákladovými společnostmi v Evropě v období let 2005 – 2011. (v tis.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EasyJet	29 557	33 700	38 200	44 600	46 100	49 600	53 400
Flybe	2 700	5 500	7 000	7 500	7 300	7 300	7 300
Norwegian	2 100	5 100	6 800	9 100	10 800	13 200	15 000
Ryanair	34 768	40 500	49 000	57 700	65 300	72 700	75 500
Sky Europe**	950	2 700	3 600	3 600	2 400	0	0
Sterling*	1 800	4 000	4 500	3 800	0	0	0
Sverigeflyg	150	400	500	500	600	600	600
Transavia	4 200	5 100	5 400	5 500	5 200	5 100	5 200
Wizz Air	900	3 000	4 200	5 900	7 800	9 600	12 300

* přibližné údaje platné až do ukončení služeb v říjnu 2008

** přibližné údaje platné až do ukončení služeb v září 2009

Zdroj dat: ELFAA, 2012.

Tabulka č. 4. Současné nízkonákladové letecké společnosti v Evropě
(rok založení a domovský stát).⁹

název LCC společnosti	stát	rok založení
Cimber Air	Dánsko	1950
Condor	Německo	1955
Thomson	Spojené království	1962
Meridiana	Itálie	1963
Transavia	Nizozemsko	1966
Monarch Airlines	Spojené království	1967
Aer Arann	Irsko	1970
Air Berlin	Německo	1978
Flybe	Spojené království	1979
Ryanair	Irsko	1985
Sky Ways	Švédsko	1986
Blue 1	Finsko	1987
Norwegian Air Shuttle	Norsko	1993
EasyJet	Spojené království	1995
Sky Express	Rusko	1996
Germanwings	Německo	1997
Helvetic Airways	Švýcarsko	2001
InterSky	Rakousko	2001
Bmibaby	Spojené království	2002
Island Express	Island	2002
Jet2	Spojené království	2002
Darwin Airline	Švýcarsko	2003
Jetairfly	Belgie	2003
Wind Jet	Itálie	2003
Wizz Air	Maďarsko	2003
Blue Air	Rumunsko	2004
Coredon Airlines	Nizozemsko	2004
Smart Wings	Česká republika	2004
Vueling	Španělsko	2004
Arkefly	Nizozemsko	2005
Blu Express	Itálie	2005
TUIfly	Německo	2007
Wow Air*	Island	2012

* Společnost WOW air plánuje zahájit provoz 1. června 2012 (www.wowair.is)

Zdroj: Webové stránky jednotlivých aerolinií.

⁹ Společnosti vzniklé před liberalizací a deregulací leteckého trhu v Evropě operovaly v rámci bilaterálních smluv mezi jednotlivými státy (Závoda, 2006).

8.2 Rozvoj nízkonákladových leteckých společností ve střední a východní Evropě

Situace ve střední a východní Evropě byla po dlouhou dobu ovlivněna politickým režimem resp. politickou i ekonomickou orientací zemí na Sovětský svaz a v této době nebylo pro běžné občany možné cestovat na západ. Proto znamenala změna stávajících poměrů resp. pád tzv. Železné opony v roce 1989 prudký rozvoj letecké dopravy a to zejména do západních zemí. Možnost navštívit doposud izolované státy spolu se změnami v hospodářském sektoru resp. orientace domácích ekonomik na vyspělé země západní Evropy vyvolaly masivní poptávku po letecké dopravě. V tomto období však působily v zemích střední a východní Evropy pouze státní aerolinie.

Nízkonákladové letecké společnosti začaly v zemích střední a východní Evropy vznikat až po roce 2004, kdy se po jejím rozšíření o deset zemí staly členy, mimo jiné, i postsocialistické státy¹⁰. V této době vzniklo několik nízkonákladových přepraveců, z nichž nejúspěšnějším a v současnosti nejvýznamnějším přepravcem v rámci střední resp. východní Evropy je maďarská nízkonákladová společnost Wizz Air (Dobruszkes, 2009).

Zahraniční nízkonákladoví přepravci však obsluhovali několik málo letišť ve střední Evropě již před rokem 2004. Některé státy se v rámci bilaterálních smluv dohodly s již členskými státy Evropské unie a umožnily leteckým přepravcům zřízení mezinárodních linek, kupříkladu společnost EasyJet, jenž zavedla mezinárodní linku z anglického Bristolu do Prahy již 31. 3. 2002 (www.easyjet.com).

Dominujícím faktorem, který umožnil vstup nízkonákladových leteckých přepraveců do regionu střední a východní Evropy, byla výše zmíněná deregulace letecké přepravy v Evropě spolu s evropskou integrací, avšak důležitým faktorem je také růst životní úrovně občanů zemí střední a východní Evropy, zejména České republiky, kteří si již mohli dovolit cestovat letecky za prací a turistikou. Nesporný vliv na vstup LCC společností do regionu střední a východní Evropy měla také poptávka po létání do tohoto regionu ze strany občanů západoevropských zemí.

Zvýšená poptávka po letecké dopravě, zejména nízkonákladové, ovlivnila růst počtu nově obsluhovaných letišť v zemích střední a východní Evropy a souvislý nárůst počtu přepravených cestujících. Zmíněné situaci se věnují následující kapitoly.

¹⁰ v roce 2004 se Evropská unie rozšířila o Českou republiku, Estonsko, Kypr, Litvu, Lotyšsko, Maďarsko, Maltu, Polsko, Slovensko a Slovinsko.

9 ROZVOJ LETECKÉ DOPRAVY VE STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPĚ

Letecká doprava je v současné době nejdynamičtěji se rozvíjícím druhem dopravy v Evropě. V období mezi lety 1990 do roku 2002 se přepravní výkony, resp. počet přepravených cestujících zvýšil o 78 %, což je z hlediska dopravy mimořádný nárůst (Ponechal, 2006). V současné době se objem přepravy u letecké dopravy neustále zvyšuje, resp. zaznamenává nejvyšší meziroční nárůst v rámci všech druhů dopravy. Tento nárůst dokládá i fakt, že počet letecky přepravených cestujících na území Evropské unie je nyní vyšší, než počet cestujících přepravených v rámci železniční dopravy (Eurostat¹¹, 2012). Je ovšem pochopitelné, že letecká doprava nemůže konkurovat osobní automobilové dopravě, a to v rámci celé Evropy. Většina cestujících využívá při vnitrostátním cestování a pohybech na krátké vzdálenosti osobní automobilovou dopravu či přepravu železniční, avšak v rámci delších vzdáleností můžeme sledovat zmíněný trend nárůstu letecky přepravených cestujících. Jinými slovy, převaha silniční či železniční dopravy je naprosto logická ve vnitrostátní přepravě, resp. přepravě na krátké vzdálenosti. Trendem posledních let je však preference letecké přepravy před jinými druhy dopravy, a to zejména v regionu střední a východní Evropy, kde byla letecká doprava po dlouhou dobu považována za exklusivní, drahý a poněkud nedostupný způsob přepravy.

Právě v zemích tohoto regionu, tzn. v zemích bývalého východního bloku, můžeme sledovat nejvyšší nárůst objemu letecké přepravy. Zmíněný nárůst objemu letecké dopravy v zemích tohoto regionu je v rámci předpokládaného vývoje letecké dopravy v Evropě očekáván i v budoucnu¹².

Nejvyšší relativní nárůst objemu přepravených v posledních letech zaznamenalo Lotyšsko, Polsko, Litva, Rumunsko, Slovensko, Maďarsko a Česká republika (viz tabulka č. 4). Nejvyšší relativní nárůst letecké dopravy v Lotyšsku v posledních letech byl způsoben vstupem významných evropských nízkonákladových přepraviců na tamní trh. V minulosti působila v Lotyšsku pouze nízkonákladová společnost Air Baltic, jenž vznikla jako joint-venture dánské letecké společnosti Scandinavian Airlines

¹¹ Eurostat (statistický úřad Evropské unie).

¹² Jak vyplývá ze Závěrečné zprávy Evropské komise o leteckém trhu v EU z roku 2011, do roku 2017 se v rámci EU očekává nárůst letecké dopravy o 22 %. Dle této zprávy se od roku 2000 zvýšil počet civilních leteckých společností v Evropě o 40 %, což bylo způsobeno změnou ekonomického prostředí, liberalizací leteckého trhu a zejména rozvojem LCC společností, které nadále posilují na území celé Evropy a největších růstů dosahují v regionu střední a východní Evropy. Dle zmíněné zprávy Evropské komise se v příštích letech očekává nárůst letecké dopravy zejména v zemích východní, kde je předpokládán nárůst letecké dopravy až 7 % ročně do roku 2017, oproti průměrnému nárůstu v rámci celé Evropy, který dosahuje 2,9 %.

(SAS) a lotyšského státu. Air Baltic tedy zastávala funkci národního přepravce. Ačkoliv dosahovala letecká přeprava v Lotyšsku konstantního růstu, největší nárůst byl způsoben vstupem LCC společností Ryanair a dále společnostmi Norwegian, Skyways a Wizz Air na lotyšský letecký trh (www.riga-airport.com).

Ovšem z hlediska absolutního nárůstu letecké dopravy mezi sledovanými zeměmi vévodí Polsko, kde došlo mezi lety 2004 až 2010 k impozantnímu nárůstu letecké dopravy co do počtu přepravených osob. Zvýšení počtu letecky přepravených z původních zhruba 6 milionů pasažérů přepravených v roce 2004 na více než 18 milionů přepravených v roce 2010 znamenalo absolutní nárůst o zhruba 12 milionů cestujících. V Polsku byl tedy v uvedené době nárůst letecky přepravených téměř srovnatelný s nárůstem ve všech ostatních zmiňovaných zemích regionu dohromady¹³, což dokládá význam letecké dopravy v Polsku a její rozvoj v posledních letech.

Tabulka č. 5. Nárůst letecké dopravy ve vybraných zemích střední a východní Evropy v období let 2004 – 2010. (v tis.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	nárůst 2004 – 2010 (v %)
Česká republika	10 154	11 367	12 329	13 267	13 644	12 571	12 427	122
Lotyšsko	1 059	1 890	2 503	3 170	3 701	4 076	4 670	441
Litva	880	1 450	1 805	2 198	2 563	1 872	2 331	265
Maďarsko	6 407	7 950	8 284	8 580	8 430	8 081	8 175	128
Polsko	6 092	7 080	13 546	17 157	18 730	17 092	18 433	303
Rumunsko	3 434	3 633	4 936	6 988	8 061	8 027	8 923	260
Slovensko	1 124	1 567	2 153	2 265	2 600	1 952	1 888	168

Zdroj: EUROSTAT, 2012.

¹³ V Polsku došlo mezi lety 2004 až 2010 k nárůstu objemu letecké přepravy celkem o 12 342 341 osob. V ostatních zmiňovaných zemích došlo ve stejném období k nárůstu objemu letecké přepravy celkem o 15 355 252 osob.

9.1 Rozvoj nízkonákladové letecké dopravy ve střední a východní Evropě

Zmíněný negativní názor společnosti na leteckou přepravu jako na drahý způsob přepravy změnil, resp. vyvrátil, vstup nízkonákladových leteckých společností na středoevropský a východoevropský trh. Nízkonákladoví přepravci umožnili lidem ve zmíněných regionech využívat dostupných a zajímavých služeb, a jakmile nabyla společnost vědomí o atraktivních službách nízkonákladových přepravců, poptávka po létání, zejména nízkonákladovém, se významně zvýšila.

Nárůst objemu letecké přepravy v zemích střední a východní Evropy byl způsobem zejména vstupem nízkonákladových leteckých společností na trh letecké dopravy v těchto zemích resp. zavedení nových linek ze západoevropských států do zemí tohoto regionu. Nezanedbatelný podíl na zvýšení počtu přepravených cestujících v poslední době však mají také nízkonákladové letecké společnosti vzniklé v těchto postkomunistických státech (Dobruszkes, 2009).

9.2 Letecký trh ve střední a východní Evropě po vstupu nízkonákladových přepravců

Vstup nízkonákladových leteckých přepravců do regionu střední a východní Evropy znamenal navýšení nejenom počtu odbavených cestujících, ale i počtu nově obsluhovaných letišť a nárůst počtu leteckých linek. Ačkoliv v porovnání se státy západní Evropy, resp. objemem letecké přepravy mezi západoevropskými zeměmi, dosahuje objem letecké přepravy v zemích střední a východní Evropy stále nižších hodnot, můžeme dnes sledovat jeho velmi dynamický růst. Pro srovnání Česká republika má dnes se svými 10,5 miliony obyvatel zhruba stejný počet obyvatel jako Belgie, naproti tomu je, počet leteckých cestujících v Belgii v současné době ještě téměř třikrát vyšší než v Česku (Eurostat, 2012).

Po vstupu nízkonákladových leteckých společností na trh střední a východní Evropy došlo, jak již bylo řečeno, k významnému nárůstu počtu přepravených cestujících těmito společnostmi mezi západem a východem Evropy. Vývoj tohoto trendu dokumentují údaje v tabulce č. 6 a tabulce č. 7, ze kterých je patrný růst počtu přepravených cestujících i nárůst počtu linek ze západu Evropy do regionu východoevropského. V lednu roku 2008 byl počet cestujících, přepravených

nízkonákladovými společnostmi ze západu Evropy na východ, celkem 2,13 milionu oproti 0,14 milionům v lednu roku 2004, což znamenalo nárůst na 13 % celkového počtu nízkonákladově přepravených cestujících v Evropě. Podíl objemu přepravy uvnitř EU-15 se v tomto období snížil o 15 %, což dokumentuje prudký rozvoj nízkonákladové letecké přepravy v regionu východní Evropy. Co se týká nárůstu počtu nově obsluhovaných letišť, resp. navýšení počtu linek, došlo ve stejném období k nárůstu linek mezi západem a východem (EU-12) Evropy o 17 %, což znamenalo zvýšení počtu z pouhých 21 linek mezi zeměmi západní a východní Evropy v roce 2004 na celkově 285 linek v roce 2008 (Dobruszkes, 2009).

Tabulka č. 6. Absolutní a relativní počet přepravených cestujících nízkonákladovými leteckými společnostmi v Evropě v lednu 2004 a v lednu 2008.

směr přepravy	leden 2004		leden 2008	
	mil. odbavených	%	mil. odbavených	%
západ (EU-15) - západ (EU-15)	7,89	98	13,4	83
západ (EU-15) - východ (EU-12)	0,14	2	2,13	13
východ (EU-12) – východ (EU-12)	0,01	0	0,07	0
východ (EU-12) - ostatní	0,03	0	0,57	4
celkem	8,08	100	16,17	100

Zdroj: Dobruszkes, 2009.

Tabulka č. 7. Absolutní a relativní počet linek nízkonákladových leteckých společností v Evropě v lednu 2004 a v lednu 2008.

směr přepravy	leden 2004		leden 2008	
	počet linek	%	počet linek	%
západ (EU-15) - západ (EU-15)	512	94	964	72
západ (EU-15) - východ (EU-12)	21	4	285	21
východ (EU-12) – východ (EU-12)	2	0	7	1
východ (EU-12) - ostatní	11	2	81	6
celkem	546	100	1336	100

Zdroj: Dobruszkes, 2009.

Z uvedených údajů vyplývá již popsaný nárůst letecké dopravy především ve střední a východní Evropě, která je pro nízkonákladové letecké společnosti velmi perspektivním trhem. Z geografického i socioekonomického hlediska je však velmi zajímavé sledovat nejčastější směry letecké dopravy mezi západní a východní Evropou, resp. jednotlivé země, mezi kterými došlo v posledních letech k významnému nárůstu letecké dopravy.

Tabulka č. 8. Hlavní směry nízkonákladové letecké přepravy mezi západní a východní Evropou a relativní podíly jednotlivých směrů na trhu evropské nízkonákladové letecké přepravy v roce 2008.

směr přepravy	podíl na celkovém trhu (v %)
Polsko \diamond Velká Británie	20,8
Česká republika \diamond Velká Británie	6,4
Polsko \diamond Německo	5,3
Polsko \diamond Irsko	5,2
Rumunsko \diamond Itálie	5,0

Zdroj: Dobruszkes, 2009.

V roce 2008 převládala, v rámci nízkonákladové letecké dopravy mezi západem (EU-15) a východem (EU-12) Evropy, letecká doprava mezi Polskem a Velkou Británií, která dosahovala celkem 20,8 % celkové nízkonákladové přepravy mezi západem a východem Evropy. Pokud k tomuto připočteme ještě podíl spojení mezi Polskem a Irskem, který dosahoval v roce 2008 5,2 % celkové nízkonákladové dopravy v Evropě, docházíme ke zjištění, že nízkonákladová letecká doprava mezi Polskem, Irskem a Spojeným královstvím tvořila v roce 2008 celou jednu čtvrtinu celkového objemu nízkonákladové letecké dopravy mezi zeměmi západní (EU-15) a východní (EU-12) Evropy. Z hlediska nízkonákladové letecké dopravy je tudíž Polsko velmi významným a perspektivním trhem.

Druhým největším trhem resp. přepravním směrem, co do počtu přepravených cestujících, byla letecká doprava mezi Českou republikou a Velkou Británií, která v roce 2008 dosahovala 6,4 % celkové nízkonákladové přepravy mezi západní

a východní Evropou (Dobruszkes, 2009).

Ačkoliv došlo v poslední době k nárůstu letecké dopravy v celém regionu střední a východní Evropy, bude dále věnována pozornost nízkonákladové dopravě v zemích V4. Největší pozornost bude, mimo jiné, věnována Polsku, resp. spojení Polska se Spojeným královstvím. Právě tento směr letecké dopravy a nově vzniklá nízkonákladová spojení těchto zemí souvisí se socioekonomickými změnami v Polsku po jeho přistoupení k Evropské unii v roce 2004. Nově vzniklá letecká spojení vznikla z důvodu zvýšené poptávky po nízkonákladovém létání v rámci regionu střední a východní Evropy a umožnila rozvoj vratných migračních pohybů mezi uvedenými státy. Pro srovnání v rámci regionu střední a východní Evropy bude věnován prostor také nízkonákladové letecké dopravě v Maďarsku a na Slovensku.

9.3 Nízkonákladová letecká doprava v České republice

Letecká doprava v České republice je v současné době neustále rostoucím odvětvím dopravy, podobně jako v okolních státech. Rostoucí objem letecké dopravy v České republice je způsoben rozvojem nízkonákladových společností operujících na území státu resp. využívajících česká letiště.

Jednoznačně největší podíl na celkovém objemu letecké dopravy v České republice má Letiště Praha-Ruzyně, které v posledních deseti letech každoročně odbavuje více než 90 % všech odbavených pasažérů v rámci České republiky (www.prg.aero).

V České republice v dnešní době existuje celkem 91 civilních letišť, které jsou rozděleny do tří skupin. První skupinu tvoří Letiště Praha-Ruzyně, které je letišťem celostátního významu. Druhou skupinu tvoří letiště v Brně, Ostravě, Pardubicích a Karlových Varech, která jsou regionálními letišti většího významu¹⁴. Poslední skupinu tvoří regionální letiště menšího významu, tzv. aeroklubová a sportovní letiště. Statut mezinárodního letiště v současnosti přísluší 24 letištím v České republice (www.czech.cz).

¹⁴ Letiště v Karlových Varech a Pardubicích nebyla zařazena do analýzy v rámci České republiky, jelikož na nich neoperují nízkonákladové letecké společnosti.

Tabulka č. 9. Převážní výkony na letištích v Praze, Brně a Ostravě
v období let 2001 – 2011.

	Praha	Brno	Ostrava
2001	6 098 742	128 583	124 183
2002	6 314 653	157 257	152 380
2003	7 463 120	166 142	197 439
2004	9 696 413	171 888	216 259
2005	10 777 020	315 672	265 864
2006	11 581 511	393 686	300 736
2007	12 436 254	415 276	332 266
2008	12 630 557	506 174	353 737
2009	11 643 366	440 850	307 130
2010	11 556 858	396 589	279 973
2011	11 788 629	557 952	273 563

Zdroj: www.airport-brno.cz, www.airport-ostava.cz, www.prg.aero.cz.

Letiště Praha-Ruzyně

Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně je letišťem celostátního významu, největším letišťem v České republice i v nových členských státech Evropské unie. Bylo postaveno v letech 1933 – 1937 a nachází se 17 km od centra Prahy na severozápadním okraji města. Letiště je určeno především pro mezinárodní letecký provoz a využívá jej většina zahraničních cestujících. Za rok 2011 získalo Letiště Praha-Ruzyně velice prestižní ocenění Eagle Award od asociace IATA, jako nejvíce se rozvíjející letiště světa. V současné době letiště odbavuje přes 11 milionů cestujících ročně a letiště využívá přes 50 civilních a 5 nákladních leteckých přepravců (www.prg.aero.cz).

Na Letišti Praha-Ruzyně operuje v současnosti celkem 16 nízkonákladových leteckých společností, jmenovitě Air One, Bmibaby, Cimber Air, Condor, EasyJet, Germanwings, Iceland Express, Jet2, Norwegian Air Shuttle, Skyways Express, Smart Wings, Transavia, Volotea, Vueling, Wind Jet a Wizz Air. Nízkonákladoví přepravci se na celkovém objemu dopravy ruzyňského letiště podílí v současnosti 22,2 procenty. Nejvýznamnější LLC společností působící na tomto letišti je česká společnost Smart Wings, kterou zde provozuje společnost Travel service. V roce 2011 přepravila Smart

Wings celkem 13 % cestujících odbavených v rámci ruzyňského letiště. Druhé místo patří britské společnosti Easy Jet (6 % celkově odbavených pasažérů), třetí co do počtu odbavených je maďarská společnost Wizz Air, která v roce 2011 přepravila 5 % všech pasažérů ruzyňského letiště (www.prg.aero.cz).

Z hlediska nejnavštěvovanějších zemí převládají v rámci ruzyňského letiště Německo, Spojené království, Francie, Itálie a Rusko. Do těchto pěti zemí odletělo z ruzyňského letiště v roce 2011 celkem 5 048 694 cestujících, což je téměř 43 % celkového počtu přepravených v roce 2011. Nejoblíbenějšími destinacemi v rámci tohoto letiště jsou Frankfurt, Londýn, Paříž a Moskva (www.prg.aero.cz).

Tabulka č. 10. Relativní vývoj počtu pasažérů odbavených nízkonákladovými leteckými společnostmi na letišti v Praze v období let 2001 – 2011.

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
3,6	5,0	9,1	16,5	17,0	23,2	23,9	24,7	22,0	22,1	22,2

Zdroj dat: Výroční zprávy Letiště Praha (dostupné na www.prg.aero.cz).

Přestože je pražské letiště ve velké míře využíváno klasickými leteckými společnostmi, lze sledovat vliv LCC společností na celkovém počtu přepravených pasažérů, a to zejména po roce 2004, kdy se Česká republika stala členem EU. Jak vyplývá z tabulky č. 10, došlo po roce 2004 k významnému nárůstu podílu LCC společností na celkovém počtu přepravených cestujících.

Letiště Brno-Tuřany

Brněnské letiště v Tuřanech bylo otevřeno roku 1954 a je druhým největším mezinárodním letištem v České republice. Letiště je vzdáleno 8 km od centra města a nachází se na jihovýchodním okraji Brna v blízkosti dálnice D1 ve směru na Olomouc.

Doménou letiště v Brně byly až do roku 2005, kdy jej začala využívat LCC společnost Ryanair, pouze charterové lety. Po vstupu největšího evropského nízkonákladového přepravce razantně vzrostl počet odbavených cestujících. Na nově vzniklé lince mezi Brnem a Londýnem (Stansted) bylo v prvním roce provozu této linky přepraveno téměř 115 000 cestujících. Od této doby bylo brněnské letiště v hledáčku

dalších LCC společností a po rozsáhlé rekonstrukci v roce 2006, kdy byl otevřen moderní terminál a v rámci ČSA¹⁵ byla zavedena pravidelná linky do Prahy (zrušena 22. 7. 2011), se stalo letiště v Brně plnohodnotným mezinárodním letištěm, vhodným pro LCC přepravce. V roce 2010 vstoupil na brněnské letiště další LCC přepravce, maďarská společnost Wizz Air (www.airport-brno.cz).

Letiště Brno-Tuřany je další středoevropskou destinací, která zaznamenává rozvoj především díky nízkonákladovým leteckým společnostem (Ponechal, 2006).

Letiště v Brně je, mimo charterové společnosti Sam Air, Travel Service a ruskou aerolinii UT Air, využíváno převážně nízkonákladovými leteckými společnostmi. Růst podílu LCC společností na celkové přepravě brněnského letiště roste, což dokumentuje tabulka č. 13. Z nízkonákladových leteckých společností využívá toto letiště největší evropská LCC společnost Ryanair, dále společnost Smart Wings a Wizz Air. Z brněnského letiště se v rámci pravidelné dopravy létá do Spojeného království (Londýn-Luton, Londýn-Stansted), Itálie (Řím-Fiumicino, Miláno-Bergamo) a Ruska (Moskva-Vnukovo). Dále se v rámci nepravidelné dopravy a turistických letů létá do mnoha destinací, především v západní a jižní Evropě a severní Africe (Španělsko, Řecko, Kypr, Tunisko, Egypt, a jiné). V současné době je letiště mimo pravidelné a sezónní lety využíváno také k charterovým letům do turisticky atraktivních destinací v jižní Evropě a severní Africe (www.airport-brno.cz).

Tabulka č. 11. Přepravní výkony letiště Brno-Tuřany v období let 2001 – 2011.

	Brno
2001	128 583
2002	157 257
2003	166 142
2004	171 888
2005	315 672
2006	393 686
2007	415 276
2008	506 174
2009	440 850
2010	396 589
2011	557 952

Zdroj: Provozní výsledky letiště Brno-Tuřany (dostupné na www.airport-brno.cz).

¹⁵ České aerolinie

Tabulka č. 12. Počet cestujících přepravených pravidelnou a nepravidelnou leteckou přepravou na letišti Brno-Tuřany v období let 2001 – 2011.

	pravidelná přeprava	nepravidelná přeprava
2001	15 430	113 153
2002	20 443	136 814
2003	21 598	144 544
2004	1 468	170 420
2005	78 918	236 754
2006	152 478	241 208
2007	168 114	247 162
2008	218 094	288 080
2009	165 848	275 002
2010	148 561	248 028
2011	311 942	246 010

Zdroj: Provozní výsledky letiště Brno-Tuřany (dostupné na www.airport-brno.cz).

Tabulka č. 13. Počet cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými společnostmi na letišti Brno-Tuřany a jejich podíl na celkové přepravě v období let 2001 – 2010.

	2001	2004	2007	2010
celková přeprava	128 583	171 888	415 276	396 589
podíl LCC	0	0	178 569	354 947
podíl LCC (v %)	0	0	43	90

Zdroj: Provozní výsledky letiště Brno-Tuřany (dostupné na www.airport-brno.cz).

Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Letiště v Ostravě se nachází 20 km jihozápadně od Ostravy u obce Mošnov. Dříve mělo název Letiště Ostrava-Mošnov. Letiště využívají zejména charterové společnosti, které nabízejí lety především do prázdninových destinací v jižní Evropě a severní Africe.

Na Ostravském letišti působí jako pravidelní dopravci České aerolinie, ruský dopravce Aeroflot, tuniská společnost Nouvelair, nizozemský KLM a společnost Central Connect Airlines. Společnost CCA¹⁶ provozuje čtyřikrát denně pravidelné lety z Ostravy do Prahy a v rámci spolupráce s ČSA nabízí lety do mnoha evropských destinací (Poznaň, Berlín, Hannover, Stuttgart, Lublaň, Krakow, Záhřeb) s odletem z Prahy (www.flycca.cz, www.airport-ostrava.cz).

Letiště v Ostravě Ostravské letiště hodlá začít využívat česká nízkonákladová společnost Smart Wings, provozovaná společností Travel Service, která v roce 2012 nabídne cestujícím nové pravidelné linky do Paříže a Středomoří. Společnost Smart Wings zavede od 31. května 2012 pravidelnou linku na pařížské letiště Charlese de Gaulla a v témže roce nabídne i další pravidelná spojení s oblíbenými prázdninovými destinacemi ve Středomoří. Létat bude do Splitu, Soluně, na Kos, Lefkadu, Lesbos, na Mallorcu, Larnaku, Rhodos, Burgas a Krétu. Tyto nové pravidelné linky zavede společnost z důvodu zvýšené poptávky českých, polských a slovenských turistů využívajících ostravské letiště (www.novinky.cz, 12. 3. 2012, www.smartwings.com).

Mimo potenciální zákazníky z České republiky (především Moravskoslezského, Olomouckého a Zlínského kraje) se počítá s potenciálním využíváním letiště i řadou zahraničních zákazníků, konkrétně z Polska a Slovenska. V dojezdové vzdálenosti do 90 minut od letiště se nachází 5,9 mil. obyvatel, v dojezdové vzdálenosti do 120 minut téměř 9 mil. obyvatel s převahou cizinců, zejména občanů Polska. Spádová oblast letiště v Ostravě pokrývá rozsáhlé území s vysokým počtem obyvatel a letiště je v současné době stále více využíváno zahraničními občany. Z těchto důvodů se počítá s dalšími investicemi v rámci ostravského letiště i s navýšením počtu linek u stávajících dopravců (www.airport-ostrava.cz).

¹⁶ Central Connect Airlines

Tabulka č. 14. Počet cestujících přepravených pravidelnou a nepravidelnou leteckou přepravou na letišti v Ostravě v období let 2001 – 2011.

	pravidelná přeprava	nepravidelná přeprava
2001	64 090	60 093
2002	68 055	84 325
2003	95 328	102 111
2004	90 363	125 896
2005	74 247	191 617
2006	136 692	164 043
2007	111 537	217 097
2008	113 687	235 301
2009	88 101	212 475
2010	79 218	196 598
2011	68 098	203 789

Zdroj: Výroční zprávy Letiště Ostrava, a.s. (dostupné na www.airport-ostrava.cz).

Jak vyplývá z uvedených tabulek o objemu letecké přepravy v České republice, jednoznačně dominantním letišťem je Letiště Praha-Ryzuně, kde dochází k odbavení většiny cestujících v rámci České republiky. Letiště Praha je zejména tranzitním letišťem, resp. velkým přepravním uzlem v rámci střední Evropy, avšak je také cílovou destinací pro mnoho zahraniční cestující. Praha je nejenom atraktivní turistickou destinací, je rovněž dějištěm mnoha kulturně-společenských a sportovních akcí, které přitahují pozornost zahraniční. Z těchto důvodů je pražské letiště cílovou destinací pro mnoho zahraničních turistů. V Praze má rovněž svá zastoupení velké množství zahraničních firem, tudíž je Praha často navštěvována i z důvodu obchodních cest. V rámci ruzyňského letiště bylo v roce 2011 nízkonákladově přepraveno více než 2,5 mil. cestujících. Z pohledu nízkonákladové přepravy se tedy jedná o nejvýznamnější letiště v České republice. I přes růst podílu nízkonákladově přepravených cestujících na celkové dopravě v posledních letech je však pražské letiště využíváno především klasickými leteckými společnostmi.

Dalšími nejvytíženějšími letišti v České republice jsou Letiště Brno-Tuřany a Letiště Ostrava. I když se ve srovnání s pražským letišťem jedná o daleko méně vytěžovaná letiště s o poznání menším počtem přepravovaných osob, lze i v případě těchto letišť pozorovat změny v počtu přepravených osob, zejména po roce 2004.

V případě brněnského letiště byla do roku 2004 dominantní nepravidelná letecká přeprava převážně do jihoevropských a severoafrických prázdninových destinací. V roce 2005 vstoupil na toto letiště nízkonákladový přepravce Ryanair a zavedl pravidelnou linku do Londýna. Již na konci roku 2005 byl počet pravidelně přepravených cestujících téměř o 80 tisíc vyšší, než v roce předchozím. Tento nárůst byl způsoben pouze jednou leteckou linkou, avšak pro mnoho cestujících nesmírně atraktivní. Nárůst počtu přepravených pravidelnou přepravou narůstal a Ryanair zavedl novou linku do španělské Girony, kterou však po čase zrušil, jelikož nebyla rentabilní. I přesto docházelo nadále k růstu pravidelně přepravených cestujících a posléze začaly brněnské letiště využívat i další LCC společnosti, konkrétně Smart Wings a Wizz Air. Počet odbavených cestujících v rámci brněnského letiště neustále narůstá, a to nejenom v rámci nepravidelné přepravy do zejména turistických destinací v jižní Evropě a severní Africe, ale rovněž díky pravidelné přepravě LCC společností, resp. jejich leteckým linkám do mnoha evropských destinací. V Brně dnes na pravidelných linkách dominují nízkonákladové letecké společnosti a po zrušení pravidelných letů ČSA do Prahy tvoří 90 % celkové přepravy (viz obrázek č. 6).

Ostravskému letišti dominuje nepravidelná přeprava, a to především do atraktivních prázdninových destinací. V rámci pravidelné přepravy je nejvýznamnější linka ČSA z Ostravy do Prahy. Nástup nízkonákladových leteckých společností je zde na počátku a jejich podíl není v dosavadních statistikách ještě zachycen. Očekává se však dynamický rozvoj nízkonákladové letecké přepravy v rámci ostravského letiště (www.novinky.cz, 12. 3. 2012, www.airport-ostrava.cz).

9.4 Nízkonákladová letecká doprava na Slovensku

Letecká doprava na Slovensku je soustředěna především na letiště v Bratislavě. Z mezinárodního hlediska jsou dále využívána letiště v Košicích, Popradu, Žilině, Piešťanech a Letiště Sliač.

Na objemu letecké přepravy na Slovensku se podílí především výkony bratislavského letiště. Nárůst letecké dopravy na Slovensku je způsoben zejména atraktivitou Bratislavy, jako historicky i ekonomicky bohatým městem. Letiště v Bratislavě je však v rámci východní Evropy specifickým případem, protože se v jeho širší atrakční oblasti nachází vídeňská aglomerace a řada nízkonákladových leteckých

společností jej využívá jako záložní letiště pro letiště ve Vídni (viz dále).

Situace na slovenském leteckém trhu byla velmi ovlivněna krachem společnosti Sky Europe v roce 2009. Tato společnost působila na všech mezinárodních letištích na Slovensku a dle údajů o přepravních výkonech v rámci jednotlivých letišť dosahoval její podíl na celkově odbavených pasažérech, mimo letiště v Bratislavě, více než 70 % (www.transport.sk).

Po krachu této společnosti a rovněž po pádu slovenského státního přepravce Air Slovakia v roce 2010 došlo k celkovému poklesu počtu přepravených v rámci Slovenska (portal.statistics.sk). Zrušené linky byly částečně nahrazeny, a to především Českými aeroliniemi, LCC společností Smart Wings a slovenským regionálním dopravcem Danube Wings.

Letiště v Bratislavě

Mezinárodní letiště Milana Rastislava Štefánika Bratislava je nejstarším a nejvytíženějším letištem na Slovensku. Nachází se v městské části Ružinov ve vzdálenosti zhruba 9 km od centra Bratislavy.

Z bratislavského letiště mohou dnes cestující letět celkem do 24 destinací ve 12 zemích. Týdně se na tomto letišti uskuteční 86 letů (letenky.com, 2012).

Bratislavské letiště je mimo charterové společnosti (Danube Wings, Air Explore, ABS jets, VR jet, Opera jet, Samair, VIP wings a Travel Service) využíváno klasickými aeroliniemi okolních států (ČSA, LOT Polish Airlines), ruským dopravcem UT air a také leteckou společností El Al, která je národním dopravcem Izraele. Avšak bratislavské letiště využívají především nízkonákladové letecké společnosti. Z LCC dopravců zde operuje Ryanair, Norwegian Air Shuttle a Smart Wings (www.airportbratislava.sk).

Zdaleka největší počet odbavených náleží LCC společnosti Ryanair, která z bratislavského letiště pravidelně létá do 16 destinací. Nejfrekventovanější zemí v rámci této společnosti je Spojené království, kde létá nejčastěji do Londýna (Stansted a Luton).

Bratislavské letiště velice těží ze své polohy. Jelikož je vzdáleno pouze 50 km od letiště ve Vídni (Schwechat), je sem záměrně přeměrována část kapacity vídeňského letiště. Bratislavské letiště je tedy sekundárním letištem vídeňského letiště,

což lze považovat za evropský unikát, jelikož primární letiště Slovenska leží na území jiného státu, v tomto případě na území Rakouska. Nejenom z tohoto důvodu, ale i díky nízkým letištním poplatkům ve srovnání s velkými okolními letišti je bratislavské letiště vhodné pro LCC společnosti.

Jak vyplývá z Tabulky č. 15, od roku 2001 do roku 2002 převládala v rámci bratislavského letiště nepravidelná přeprava. Ke zlomu došlo v roce 2002, kdy na bratislavské letiště vstoupila nová LCC společnost Sky Europe. Tato společnost zaznamenala po krátké době velký úspěch, který se projevil na nárůstu pravidelné dopravy. Po vstupu dalších nízkonákladových přepravců, zejména společnosti Ryanair, došlo k ještě výraznějšímu nárůstu pravidelné dopravy, která dnes tvoří většinu ve srovnání s dopravou nepravidelnou. V rámci bratislavského letiště roste v posledních letech podíl nízkonákladové letecké přepravy, který v roce 2010 dosahoval téměř 90 % (viz tabulka č. 16).

Tabulka č. 15. Převážní výkony Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě v období let 2001 – 2010.

	pravidelná doprava	nepravidelná doprava	celková doprava
2001	134 842	153 580	293 326
2002	159 441	204 039	368 203
2003	250 460	223 931	480 203
2004	560 138	330 104	893 614
2005	971 245	349 663	1 326 493
2006	1 603 526	328 921	1 937 642
2007	1 611 211	393 330	2 024 142
2008	1 753 752	455 000	2 218 545
2009	1 305 505	398 158	1 710 018
2010	1 233 300	428 988	1 665 704

Zdroj: Výroční zprávy Letiště Bratislava (dostupné na www.airportbratislava.sk).

Tabulka č. 16. Počet cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými společnostmi na letišti v Bratislavě a jejich podíl na celkové přepravě v období let 2001 – 2010.

	2001	2004	2007	2010
celková doprava	293 326	893 614	2 024 142	1 665 704
podíl LCC	36 255	424 556	1 451 310	1 484 142
podíl LCC (v %)	12	48	72	89

Výroční zprávy Letiště Bratislava (dostupné na www.airportbratislava.sk).

9.5 Nízkonákladová letecká doprava v Maďarsku

Letecká doprava v Maďarsku je realizována především z letiště v Budapešti. Dalšími letišti jsou například letiště v Györu, Debrecenu, Pécsi a Letiště Balaton (Keszthely). Dle dostupných údajů však letiště v Budapešti odbavuje každoročně téměř 99 % všech cestujících v Maďarsku, tudíž je podíl ostatních letišť na celkové letecké dopravě v Maďarsku minimální (www.bud.hu).

Letiště v Budapešti

Mezinárodní letiště Ference Liszta Budapešť (také Letiště Budapešť-Ferihegy) je největším a nejdůležitějším letištem Maďarska. Letiště v Budapešti částečně těží ze své polohy, jelikož je ve velké míře využíváno cestujícími z cizích států, především ze Slovenska, avšak výrazný podíl na výkonech letiště má také atraktivita hlavního města z pohledu zahraničních turistů.

Letiště v Budapešti je dnes využíváno mnoha leteckými společnostmi, mimo charterové jej využívá řada klasických dopravců, především ze zemí střední Evropy, ale i z jiných evropských států. Na letišti působí také mimoevropští přepravci (Egyptair, El Al, Hainan Airlines a Qatar Airways). Služeb budapešťského letiště dnes využívá celkem 36 dopravců (www.bud.hu).

Z LCC společností využívající toto letiště jsou nejdůležitějšími maďarský LCC přepravce Wizz Air, dále Ryanair a Easyjet. Podíl LCC společností na celkovém počtu odbavených dosahuje od roku 2005 každoročně více jak 20 % (viz tabulka č. 17).

Tento fakt je, mimo jiné, způsoben zejména společností Wizz Air, která využívá budapešťské letiště jako hlavní základnu.

LCC společnost Wizz Air je dnes největším středoevropským dopravcem a dle informací společnosti spojuje letiště v Budapešti s celkem 33 destinacemi v Evropě. V roce 2012 plánuje přepravit více než 2,5 milionu cestujících. Společnost rovněž plánuje rozšířit nabídku obsluhovaných destinací o další trhy, jako je Tel Aviv a Istanbul (www.wizzair.com).

Letiště bylo domovskou základnou maďarských státních aerolinií Malév Hungarian Airlines, které ukončily svou činnost v únoru 2012. Společnost Malév, která vznikla již v roce 1946, byla státním leteckým dopravcem Maďarska a členem aliance Oneworld. Před ukončením činnosti létala do 50 destinací a její flotila čítala 22 letadel (www.malev.com).

Očekává se, že z pádu společnosti Malév budou nejvíce těžit současné nízkonákladové letecké společnosti na maďarském trhu letecké dopravy. LCC společnosti, zejména Wizz Air a Ryanair již představily plány na posílení letů či zavedení nových linek ze snahy získat co nejvíce zákazníků, kteří využívali služeb společnosti Malév. Společnost Malév přepravovala před svým pádem 47 % všech odbavených pasažérů v Maďarsku. Druhý největší podíl na celkově odbavených měla ve stejném období LCC společnosti Wizz Air, která odbavovala 10 % celkově odbavených pasažérů v rámci Maďarska. Je očekáván nárůst počtu odbavených LCC společnostmi, a to zejména u přepravce Wizz Air, jelikož LCC společnosti tvoří v současnosti pouze 23,9 % celkově odbavených pasažérů na maďarském trhu letecké dopravy. V následujících letech je očekáván nárůst podílu LCC společností na maďarském leteckém trhu, který může dosahovat i 40 % celkově odbavených pasažérů, přičemž může snadno překročit hranici 50 % celkově odbavených pasažérů v rámci Maďarska (CAPA – Centre for Aviation, 2012).

Tabulka č. 17 dokumentuje přepravní výkony letiště v Budapešti. Jelikož budapešťskému letišti dominuje pravidelná doprava, resp. nepravidelná doprava netvoří více než 5 % celkové dopravy, je zde uveden pouze celkový počet přepravených cestujících. Od roku 2001 se počet odbavených neustále zvyšuje, přičemž k nejvyššímu nárůstu došlo po roce 2004, kdy Maďarsko přistoupilo k Evropské unii. Do roku 2003 nepůsobila na budapešťském letišti žádná LCC společnost, avšak po založení LCC společnosti Wizz Air v roce 2003 lze sledovat nárůst podílu LCC společností na celkovém počtu přepravených. Po roce 2004 došlo k dalšímu nárůstu tohoto podílu,

jelikož v tomto roce vstoupilo Maďarsko do Evropské unie a stalo se tak mnohem dostupnější pro cestující ze všech členských států. V současnosti se podíl LCC společností na celkovém počtu odbavených pohybuje zhruba okolo 24 %, avšak v budoucnu se očekává nárůst tohoto podílu, v souvislosti s pádem maďarského přepravce Malév.

Tabulka č. 17. Převážní výkony letiště v Budapešti v období let 2001 – 2011.

	celková doprava	podíl LCC	podíl LCC (v %)
2001	4 594 875	0	0
2002	4 482 695	0	0
2003	5 022 538	95 428	2
2004	6 392 807	1 073 992	17
2005	7 932 765	2 229 107	28
2006	8 266 677	2 132 803	26
2007	8 597 137	2 218 061	26
2008	8 443 053	2 085 434	25
2009	8 095 367	1 959 079	24
2010	8 190 089	2 063 902	25
2011	8 920 653	2 105 274	24

Zdroj: Výroční zprávy Letiště Budapešť (dostupné na www.bud.hu).

9.6 Nízkonákladová doprava v Polsku

V Polsku je podle dostupných údajů celkem 84 letišť se zpevněným povrchem, přičemž pravidelné civilní dopravě slouží 11 letišť. Vyšší počet letišť s pravidelnou dopravou je způsoben velikostí země a počtem obyvatel Polska, který je ve srovnání s ostatními státy V4 o poznání vyšší. Síť letišť v Polsku je polycentrická, což je způsobeno polycentrickým typem sídelní struktury a stavem dopravní infrastruktury. Největší význam pro polskou leteckou dopravu má letiště ve Varšavě, které odbavuje většinu cestujících v rámci Polska, avšak v posledních letech na své dominantní pozici poněkud oslabuje na úkor ostatních letišť.

Letiště ve Varšavě

Mezinárodní letiště Frédéricica Chopina Varšava je nejstarším a nejvýznamnějším letištěm Polska. Nachází se zhruba 10 km jihozápadně od centra Varšavy.

Letiště je využíváno klasickými, nízkonákladovými i charterovými leteckými společnostmi. Je domovskou základnou polského národního dopravce LOT Polish Airlines, který má také další základny v Krakově a Katovicích. Mimo LOT Polish Airlines jej využívá mnoho klasických přepravců, konkrétně KLM, Lufthansa, Aer Lingus, Austrian Airlines, Air France, Alitalia, British Airways, Brussels Airlines, Czech Airlines, Delta Air Lines, El Al, Finnair, Icelandair, OLT Express, Qatar Airways, Swiss International Air Lines, TAP Portugal, Volotea a SAS (www.lotnisko-chopina.pl).

Z LCC společností operují na Varšavském letišti Wizz Air, Air One, Blue 1, Condor, Iceland Express, Blue Air, Norwegian Air, WOW air a také polská LCC společnost Centralwings. Nejvýznamnější LCC společností v rámci varšavského letiště je maďarská společnost Wizz Air (www.lotnisko-chopina.pl).

Počet přepravených v rámci varšavského letiště každoročně narůstá. Za posledních 10 let se počet odbavených zdvojnásobil (viz Tabulka č. 18). Ačkoliv je varšavské letiště jednoznačně dominantním letištěm Polska, dochází v posledních letech k nárůstu dopravy u ostatních polských letišť. Podíl LCC přepravců na celkovém počtu přepravených v rámci Letiště F. Chopina se zvyšuje (viz tabulka č. 18), což souvisí s trendem růstu dopravy u LCC společností v Polsku. V souvislosti s nárůstem dopravy u LCC společností bylo ve Varšavě přestavěno bývalé vojenské letiště Modlin (Mazovia) na civilní letiště, které je určeno výhradně pro LCC společnosti. Toto letiště převezme část kapacity Letiště F. Chopina, mimo jiné v souvislosti se zvýšením frekvence letů do Varšavy v době konání Mistrovství Evropy ve fotbale 2012.

Tabulka č. 18. Převážní výkony letiště F. Chopina Varšava
v období let 2001 – 2011.

	celková doprava	podíl LCC	podíl LCC (v %)
2001	4 713 655	0	0
2002	4 936 835	0	0
2003	5 124 581	97 367	2
2004	6 085 111	212 979	4
2005	7 071 667	445 515	6
2006	8 101 827	939 812	12
2007	9 268 551	1 408 820	15
2008	9 460 606	1 400 170	15
2009	8 320 927	1 356 311	16
2010	8 712 384	1 603 079	18
2011	9 337 734	1 792 845	19

Zdroj: Tiskové a výroční zprávy Letiště F. Chopina ve Varšavě
(dostupné na www.lotnisko-chopina.pl).

Letiště v Krakově

Mezinárodní letiště Jana Pavla II. v Krakově je druhým nejvýznamnějším letištěm Polska co do počtu odbavených pasažérů. Je využíváno mnoha klasickými zahraničními aeroliniemi, ale rovněž domácím přepravcem LOT Polish Airlines. Mimo klasické a charterové dopravce je však využíváno také LCC společnostmi. Z LCC přepravců zde působí Ryanair, Easyjet, Germanwings, Jet2com, Norwegian Air Shuttle, WOW Air a polská LCC společnost Centralwings. Nejvíce frekventované je spojení s Londýnem (Stansted a Gatwick) a Mnichovem. Nejnavštěvovanější zemí je Spojené království, kam zajišťují nejvíce letů LCC společnosti Ryanair a Easyjet (www.krakowairport.pl).

Na letišti v Krakově dochází od roku 2001 k růstu počtu přepravených (viz tabulka č. 19) a to zejména po roce 2003, kdy zde začala působit LCC společnost Ryanair a také po roce 2004, kdy Polsko vstoupilo do Evropské unie.

Dalšími letišti v Polsku určenými pro mezinárodní provoz a pravidelnou civilní leteckou dopravu jsou letiště v Katovicích, Gdaňsku, Vratislavi, Poznani, Řešově, Lódži, Bydhošti, Štětíně a Zelené Hoře. Absolutní počty odbavených cestujících

na letištích v Polsku v období let 2001 – 2011 jsou uvedeny v tabulce č. 19. Podíly LCC společností na celkové přepravě na letištích v Polsku v období let 2001 – 2010 jsou uvedeny v tabulce č. 20.

Tabulka č. 19. Přepravní výkony letišť v Polsku v období let 2001 – 2010. (v tis.)

	Varšava	Krakov	Katovice	Gdaňsk	Vratislav	Poznaň	Štětín	Řešov	Lódž	Bydhošť	Zelená Hora
2001	4 714	555	180	319	238	221	67	28	4	7	6
2002	4 937	501	202	318	236	266	77	52	5	13	8
2003	5 125	593	258	365	284	314	87	67	6	20	8
2004	6 085	841	623	467	352	351	91	73	6	25	4
2005	7 072	1 379	1 092	672	4 668	399	102	92	18	39	1
2006	8 102	2 164	1 458	1 256	866	637	177	207	205	133	8
2007	9 269	3 069	1 996	1 716	1 281	863	228	280	312	180	7
2008	9 461	2 924	2 427	1 954	1 486	1 213	302	324	339	280	5
2009	8 321	2 680	2 365	1 911	1 365	1 236	277	383	309	275	3
2010	8 712	2 863	2 403	2 232	1 654	1 419	269	454	394	278	4

Zdroj: Webové stránky jednotlivých letišť.

Tabulka č. 20. Podíl cestujících přepravených nízkonákladovými leteckými společnostmi na celkové dopravě na letištích v Polsku v období let 2001 – 2010.

	2001	2004	2007	2010
Varšava	0,0	9,6	29,4	31,2
Krakov	9,2	15,4	66,4	72,8
Katovice	32,0	63,5	82,4	85,0
Gdaňsk	0,0	11,9	63,9	72,1
Vratislav	2,1	5,7	66,2	68,3
Poznaň	0,0	12,8	59,5	63,2
Řešov	0,0	23,9	60,6	68,7
Lódž	0,0	0,0	98,3	98,7
Bydhošť	21,0	45,6	86,9	87,7
Štětín	0,0	1,2	54,6	62,3
Zelená Hora	0,0	0,0	0,0	0,0

Zdroj: ULC - Urząd Lotnictwa Cywilnego (dostupné na www.ulc.gov.pl).

V Polsku dochází od roku 2001 k výraznému nárůstu civilní letecké dopravy. K největšímu absolutnímu nárůstu došlo ve sledovaném období v případě letiště ve Varšavě, avšak k největšímu relativnímu nárůstu dochází na menších polských letištích, které jsou využívány především nízkonákladovými leteckými společnostmi. Vstup LCC společností na malá regionální letiště (Lódž, Bydhošť) způsobil na těchto letištích dramatický nárůst počtu odbavených. Například na letišti v Lódži bylo v roce 2001 odbaveno 4 028 pasažerů. O 10 let později bylo na tomto letišti odbaveno již 389 286 cestujících. Také další polská letiště zaznamenala v posledních letech velice progresivní nárůst letecké dopravy (viz tabulka č. 19), který byl nepochybně způsoben vstupem nízkonákladových leteckých společností na polský letecký trh. Podíl nízkonákladově přepravených cestujících na celkové dopravě v posledních letech významně vzrostl u všech uvedených letišť¹⁷ (viz tabulka č. 20). LCC společnosti také zvýšily dostupnost polských letišť.

¹⁷ s výjimkou letiště v Zelené Hoře, které bylo v minulosti využíváno pouze společností LOT Polish Airlines, a kde dnes působí regionální dopravce Sprint Air.

Vývoj letecké dopravy v Polsku souvisí se socioekonomickou situací po roce 2004, kdy se Polsko stalo členem EU a jeho občanům bylo umožněno pracovat v některých členských státech. Na toto zareagovaly LCC společnosti a v tomto období vstupovaly na jednotlivá polská letiště s nabídkou levného létání do západoevropských států. Z údajů o leteckých spojeních Polska se západoevropskými zeměmi jednoznačně vyplývají vazby na Spojené království a Irsko, které jako první umožnily polským občanům pracovat na svém území po vstupu Polska do EU.

K podobným závěrům dochází i Ponechal (2008), který tvrdí, že „při detailnějším zkoumání letových řádů bylo zjištěno, že zde existuje intenzivní vazba polských letišť s destinacemi ve Spojeném království. Tato vazba může být způsobena otevřeným pracovním trhem mezi zeměmi Evropské unie.“

10 ROZVOJ NÍZKONÁKLADOVÉHO LÉTÁNÍ VE STŘEDNÍ A VÝCHODNÍ EVROPĚ V ŠIRŠÍM KONTEXTU

10.1 Motivace pro zřízení linek nízkonákladových leteckých společností do regionu střední a východní Evropy

Rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v regionu střední a východní Evropy byl ovlivněn liberalizací letecké dopravy v Evropě (viz kapitola č. 8), dále růstem kupní síly obyvatel zemí střední a východní Evropy, rozdílnou cenovou hladinou mezi západoevropskými a středoevropskými a východoevropskými zeměmi a v neposlední řadě i liberalizací pracovních trhů některých zemí EU-15 po rozšíření Evropské unie v roce 2004. K uvedenému rozvoji přispěla také atraktivita regionu střední a východní Evropy pro občany EU-15. Středoevropské a východoevropské státy, zejména Česká republika, ale i Maďarsko a Polsko, jsou západoevropskými turisty nesmírně vyhledávány, především díky své bohaté historii a kultuře. Zvyšující se kvalita turistické i dopravní infrastruktury v těchto zemích vede k tomu, že se zde v současné době, a to zejména v turisticky i ekonomicky zajímavých velkoměstech, koná stále více mezinárodních konferencí, kongresů a významných společenských událostí, což nepochybně pozitivně ovlivňuje poptávku po nízkonákladovém létání do této části Evropy a to nejenom v důsledku nárůstu obchodních cest. Pro mnohé obyvatele západoevropských zemí je rovněž střední a východní Evropa atraktivní destinací pro strávení dovolené, období svátků či víkendu. Tento typ cestování využívá v současné době stále více lidí ze západní Evropy, přičemž využití nízkonákladové dopravy spolu s atraktivitou středoevropských a východoevropských měst, levnějším ubytováním v porovnání s jejich domovinou a vzrůstající popularitou těchto destinací vytváří pro turisty ze západoevropských zemí nesmírně zajímavou nabídku (Dobruszkes, 2009).

10.2 Motivace pro zřízení linek nízkonákladových leteckých společností z regionu střední a východní Evropy na západ

Fenomén migrace je pro střední a zejména pro východní Evropu velmi silným cestovním faktorem. Již před érou nízkonákladové letecké dopravy byla migrace z prostoru střední a východní Evropy do západní Evropy výrazná. Využívaly se ale především jiné druhy dopravy, jako pozemní doprava automobily nebo autobusy. K výrazné změně ale došlo právě v souvislosti s rozvojem nízkonákladové letecké dopravy.

Nejvýznamnějším migračním procesem ve střední a východní Evropě je migrace za prací do západoevropských států. Tuto jsme mohli pozorovat již dříve, avšak dojíždka za zaměstnáním výrazně narostla po inovaci v letecké dopravě, resp. rozvoji nízkonákladového létání. Důležitou roli na růstu pracovní migrace do západoevropských států sehrálo otevření trhu práce, resp. neuplatnění tzv. přechodného období, ze strany Velké Británie, Irsku a Švédska vůči nově přichozím státům¹⁸. Z hlediska dalších migračních procesů je mimo dojíždky za prací nutné uvést také další podněty, například studium, jelikož v západoevropských státech lze dnes zaznamenat zvyšující se počet zahraničních studentů ze střední a východní Evropy. K uvedeným faktorům dále přistupují migrační vlny jako důsledek slučování rodin, sňatků atd. Důsledkem tohoto vývoje je nejenom výrazný nárůst přepravených cestujících, ale i stále stoupající poptávka po cestách do západoevropských států, které využívají nízkonákladové letecké společnosti a nabízejí cenově dostupné letenky svým potenciálním zákazníkům.

10.3 Otevření pracovního trhu

Důležitým faktorem, který významně podpořil zájem středoevropských a východoevropských občanů o práci v západoevropských státech, bylo otevření pracovního trhu pro občany nových členských zemí Evropské unie. Po vstupu nových členských států do Evropské unie v roce 2004 mohli občané nově přistoupivších států (EU-8¹⁹) pracovat pouze ve Spojeném království, Irsku a Švédsku. Tyto státy totiž neuplatnily tzv. přechodné období pro přijetí nové legislativy a otevřely tak svůj trh práce občanům nových členských států. Přístup pracovníků z nových členských zemí nejméně omezovalo Irsko a Spojené království. Naopak ochranu svého pracovního trhu nejvíce prosazovalo Rakousko a Německo, tedy země s vysokým podílem cizích pracovníků, které se obávaly masového příchodu cizích pracovníků po roce 2004. Tyto obavy se nepotvrdily, avšak k výraznému nárůstu došlo zejména v případě Irsku a Spojeného království.

¹⁸ Také zaměstnanecké vztahy au-pair, stejně jako zaměstnání v zahraničních zastoupeních východoevropských podniků, ale také aktivita sezonních pracovníků sehrály významnou roli při růstu poptávky po LCC přepravě.

¹⁹ EU-8 je označení pro nově přistoupivší státy k EU v roce 2004 bez Kypru a Malty.

11 PŘÍPADOVÁ STUDIE POLSKA

11.1 Úvod

Existence železné opony po desetiletí neumožňovala jakoukoliv migraci mezi západní a východní Evropou. Po jejím pádu v roce 1989 bylo občanům bývalých totalitních států umožněno svobodně se pohybovat a cestovat, avšak pracovní trh v západoevropských státech byl těmto občanům víceméně uzavřen. Tato omezení souvisela s evropskou integrací a otevření pracovního trhu pro občany bývalých komunistických států bylo podmíněno začleněním východoevropských zemí do evropských struktur. V roce 2004 přistoupilo k Evropské unii deset nových členských států (Česká republika, Estonsko, Kypr, Litva, Lotyšsko, Maďarsko, Malta, Polsko, Slovensko a Slovinsko). Došlo tak k největšímu rozšíření Evropské unie v její historii. Ačkoliv byl po přistoupení nových členů k EU umožněn volný pohyb osob, většina z původních členských zemí (EU-15) použila přechodná omezení v rámci volného pohybu pracovníků z nových členských států. Jedním z hlavních důvodů pro tato opatření byla obava z masového přílivu migrantů způsobená poměrně velkým rozdílem v příjmech a zaměstnanosti mezi západoevropskými a východoevropskými státy. Ze zemí EU-15 neuplatnily pro pracovníky z nově přistoupivších států žádná omezení pouze Spojené království, Irsko a Švédsko (Wood, 2011).

11.2 Situace ve Spojeném království po otevření trhu práce

Ve Spojeném království se tehdejší vláda Tonyho Blaira domnívala, že po otevření pracovního trhu pro občany nových států EU bude přistěhovalců 5 až 13 tisíc ročně (Wood, 2011). Situace však byla značně podceněna.

V období od května 2004 do prosince 2005 zažádalo pouze ve Spojeném království o práci více než 350 000 občanů nových států EU. Z tohoto velmi vysokého počtu bylo přes 200 000 Poláků a přes 20 000 Čechů (viz tabulka č. 21). Tato výrazná migrační vlna způsobila změnu na tamním trhu práce, resp. zvýšila již relativně vysoký podíl cizích pracovníků na celkovém počtu pracovníků ve Spojeném království. Uvedená migrační vlna byla způsobena především vysokou poptávkou po zaměstnání ve středoevropských a východoevropských státech. Nejvíce pracovníků odešlo po rozšíření EU v roce 2004 z Polska. Příčiny motivace těchto pracovníků jsou uvedeny v následující kapitole.

Tabulka č. 21. Žadatelé o práci ve Spojeném království ze států EU-8 v období od května 2004 do prosince 2005.

země	počet žádostí	% z celkového počtu
Polsko	204 895	59,5
Litva	44 715	13,0
Slovensko	36 355	10,6
Lotyšsko	23 030	6,7
Česká republika	20 005	5,8
Maďarsko	10 345	3,0
Estonsko	4 680	1,6
Slovinsko	340	1,0
celkem (EU-8)	344 365	100,0

Zdroj: Eurostat, 2006

(Accession Monitoring Report May 2004 – December 2005).

11.3 Pracovní migrace

Migrace Poláků za prací byla vždy výrazná. Již před vstupem Polska do Evropské unie v roce 2004 bylo velké množství Poláků zaměstnáno v cizích, především okolních státech. Jednalo se především o Německo (viz tabulka č. 22), jelikož dojezdové vzdálenosti na pracoviště často umožňovaly denní dojížděku do zaměstnání. V jiných případech bylo možné cestovat po pozemních komunikacích a v nutných případech letecky. Letecká doprava však tvořila naprosto minimální podíl na dopravě pracovníků v zahraničí, především kvůli vysokým nákladům na letenku. Z tohoto důvodu byla letecká doprava využívána pouze sezónními pracovníky ve vzdálených zemích. Dlouhou dobu neexistoval způsob, jak mohli pracovníci v zahraničí ekonomicky výhodně využívat potenciál letecké dopravy. Poptávka po letecké dopravě však v Polsku existovala dlouho, a výrazně se zvýšila po vstupu Polska do EU, kdy se tamním občanům otevřel pracovní trh v Irsku a Spojeném království.

Jak dokládá tabulka č. 22, po vstupu Polska k EU se výrazně zvýšil počet Poláků v zahraničí. K nejvýznamnějšímu relativnímu nárůstu počtu Poláků došlo v případě Irska a Spojeného království, přičemž v případě Spojeného království došlo i k nejvyššímu absolutnímu nárůstu.

Tabulka č. 22. Počet Poláků ve vybraných evropských zemích

v letech 2002 – 2007. (v tis.)

	2002	2004	2006	2007
Rakousko	11	15	34	39
Belgie	14	13	28	31
Francie	21	30	49	55
Německo	294	385	450	490
Irsko	2	15	120	200
Itálie	39	59	85	87
Nizozemsko	10	23	55	98
Španělsko	14	26	44	80
Švédsko	6	11	25	27
Spojené království	24	150	580	690
EU	451	750	1 550	1 860
celkem	786	1 000	1 956	2 270

Zdroj: Główny Urząd Statystyczny 2008 in Wood, 2011.

11.4 Poptávka po zaměstnání

Na občany Polska měly vliv především ekonomické faktory²⁰, které byly hlavní motivací pro odchod za prací do západoevropských států po vstupu Polska k EU. Mezi ekonomické faktory patřily především nízká nezaměstnanost, daleko vyšší průměrný příjem oproti příjmu v Polsku a vysoká životní úroveň v západoevropských zemích (Wood, 2011).

Po vstupu do Evropské unie v roce 2004 patřilo Polsko k zemím s nejvyšší nezaměstnaností v rámci celé unie. Celková míra nezaměstnanosti dosahovala v roce 2004 více než 19 %. Situace však nebyla stejná na celém území Polska a i zde existovaly značné regionální rozdíly. Například ve Varmijsko-mazurském vojvodství dosahovala v roce 2004 míra nezaměstnanosti 24 % a v mnoha dalších vojvodstvích přesahovala hranici 20 % (Główny Urząd Statystyczny, 2012).

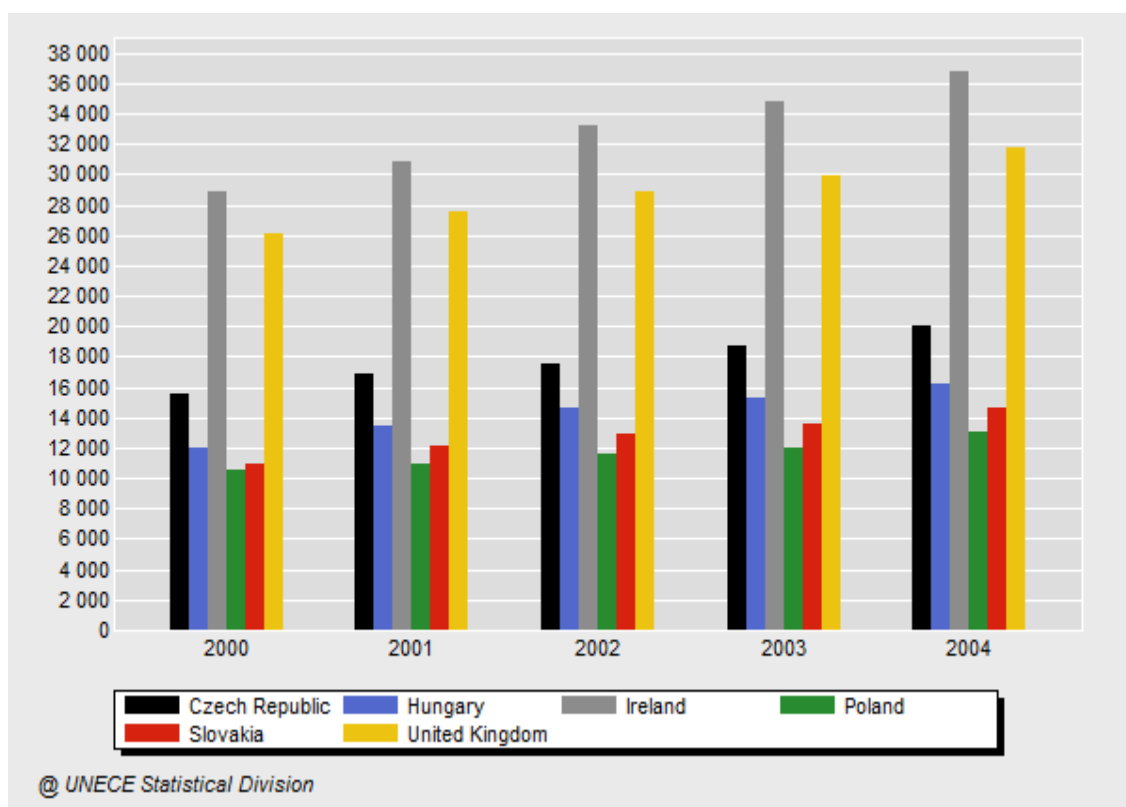
V Polsku byla v roce 2004 průměrná roční hrubá mzda 8 021 Euro. Naproti tomu v Irsku byla ve stejném roce průměrná roční hrubá mzda 37 216 Euro

²⁰ Mimo ekonomické faktory měly vliv na pracovní migraci do Spojeného království také faktory mimoekonomické (znalost jazyka a kulturní blízkost).

a ve Spojeném království dokonce 41 617 Euro (Eurostat, Annual Earnings 2004).

Hodnota hrubého domácího produktu v Polsku byla v roce 2004 nejnižší v rámci všech zemí V4, a mnohem nižší než v Irsku a Spojeném království ve stejném roce (viz obrázek č. 3).

V rámci Polska tedy existovala vysoká poptávka po zaměstnání, a to zejména v zahraničí, kde vysoká průměrná mzda a vyšší životní úroveň vzbuzovaly zájem ze strany polských potenciálních pracovníků. V tomto období byla rovněž pro mnoho Poláků atraktivní sezónní migrace. Dle Potužákové (2009) lze za 2 měsíce při desetihodinové práci denně a mzdě 4 – 5 Euro na hodinu i po odečtení nákladů vydělat 50 – 60 % průměrného ročního výdělku v Polsku.



Obrázek č. 3. Hrubý domácí produkt v zemích V4, Irsku a Spojeného království v období let 2000 – 2004 (v USD).

Zdroj: UNECE – United Nations Economic Commission for Europe (dostupné na www.unece.org).

11.5 Poptávka po letecké dopravě

Jak již bylo zmíněno, pro občany Polska pracující v zahraničí byla po dlouhou dobu letecká doprava ekonomicky nevýhodná. Vysoké ceny letenek často nedovolovaly navštěvovat Polsko a velmi často tak nutily pracovníky v zahraničí setrvávat v místě zaměstnání. Časté cestování se jim zkrátka nevyplatilo. Teprve po vstupu nízkonákladových leteckých společností na letecký trh v Polsku bylo možné ekonomicky výhodně cestovat na delší vzdálenosti. Rozvoj nízkonákladové dopravy v Polsku odstartoval v době, kdy země vstoupila do Evropské unie a občanům Polska bylo umožněno pracovat v zahraničí, především v Irsku a Spojeném království. Jelikož v Polsku existovala vysoká poptávka po dobře placené práci v zahraničí, staly se LCC společnosti nástrojem, který umožnil rozvoj vratných migračních pohybů, resp. rozvoj pracovní migrace, mezi Polskem a Irskem a Spojeným královstvím.

11.6 Rozvoj nízkonákladové dopravy v Polsku

Rozvoj nízkonákladové dopravy byl mimo liberalizace pracovního trhu ve vyhledávaných státech (Irsku a Spojeném království) podmíněn také liberalizací a deregulací letecké dopravy v Evropě (viz kapitola č. 8). Uvedené institucionální podmínky umožnily vznik a rozvoj nízkonákladové dopravy v Polsku, která se stala, mimo jiné, preferovaným nástrojem pro uskutečnění migrace polských občanů za prací. Rozvoj nízkonákladové dopravy v Polsku souvisí se zvýšeným zájmem tamních obyvatel o Britské ostrovy, jelikož právě tam proudilo po otevření pracovního trhu nejvíce občanů (viz tabulka č. 22).

Této situace dokonale využily LCC společnosti, které vstoupily na trh letecké přepravy z důvodu vysoké poptávky po spojení s Britskými ostrovy, a nabídly cestujícím cenově dostupné letecké spojení s destinacemi v Irsku a Spojeném království. Po roce 2004, kdy začala výrazná migrace polských pracovníků do Irska a Spojeného království, lze sledovat podobné změny v polské letecké dopravě, resp. nárůst počtu odbavených (viz kapitola č. 10). V tomto období dochází k nárůstu počtu odbavených jak klasickými leteckými společnostmi, tak zejména prostřednictvím LCC společností (viz obrázek č. 6). V uvedených přílohách lze pozorovat nárůst počtu nízkonákladově přepravených pasažérů resp. pokračování tohoto nárůstu v důsledku rozvoje nízkonákladové přepravy v Polsku.

Současně s nárůstem poptávky po nízkonákladové přepravě vyvolané pracovními migranty, v případě některých atraktivních destinací v Polsku (zejména Krakova) narůstá poptávka za strany obyvatel Britských ostrovů. Současný stav letecké dopravy v Polsku dokládá její význam v Evropě. To lze dokumentovat i na tom, jaký je trend v podílech počtu nízkonákladově přepravených cestujících v rámci zemí V4 (viz tabulka č. 23, obrázek č. 6).

Tabulka č. 23. Vývoj podílu nízkonákladově přepravených cestujících na celkovém počtu přepravených cestujících v zemích V4 v období let 2001 – 2010.

	2001	2004	2007	2010
Polsko	1,81	14,12	50,13	56,05
Česká republika	3,46	15,86	23,90	23,78
Slovensko	12,36	47,51	71,70	89,10
Maďarsko	0,00	16,80	25,80	25,20

Zdroj: Webové stránky jednotlivých letišť.

I když není podíl nízkonákladově přepravených cestujících v Polsku nejvyšší, představuje nejdynamičtější nárůst a z hlediska absolutního počtu přepravených je ve srovnání se Slovenskem téměř osminásobný²¹.

²¹ Např. v roce 2010 bylo v Polsku nízkonákladově přepraveno celkem 11 593 303 cestujících, zatímco na Slovensku bylo v témže roce přepraveno nízkonákladově 1 484 142 cestujících.

12 VÝSLEDKY A DISKUSE

Ukázalo se, že rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v Evropě započal již před zavedením deregulačních opatření, avšak prudký rozvoj byl zaznamenán v souvislosti s institucionálními opatřeními (liberalizační balíčky). Za prvního plnohodnotného nízkonákladového přepravce v Evropě je považována společnost Ryanair. K největšímu rozmachu nízkonákladových společností v západní Evropě tedy dochází od druhé poloviny devadesátých let, přičemž za průkopníka nízkonákladové přepravy v Evropě lze považovat Britské ostrovy. To bylo umožněno díky liberalizaci letecké dopravy v Irsku a Spojeném království již na konci osmdesátých let.

K rozšíření fenoménu nízkonákladové letecké dopravy do zemí střední a východní Evropy došlo s časovým posunem, až na počátku jednadvacátého století. Nejdříve souvisela poptávka po nízkonákladové přepravě s masovým zájmem o turisticky atraktivní destinace, jako Praha a Budapešť. To bylo umožněno díky uzavření bilaterálních dohod mezi vybranými zeměmi středovýchodní Evropy a západoevropskými státy.

V souvislosti s rozšířením Evropské unie v roce 2004 (resp. 2007) došlo k úplné liberalizaci trhu letecké přepravy i v nově přistoupivších členských státech. To umožnilo prudký rozvoj zejména nízkonákladové přepravy, jejíž podíl na celkové přepravě začal velmi dynamicky narůstat. Zároveň dochází k uvolnění pracovního trhu v některých starých členských zemích EU pro občany nových členských států. V rámci komparace uvedených statistik letecké dopravy s trendy v oblasti migrace za prací byla zjištěna souvislost nárůstu letecké dopravy ve vybraných zemích V4 s migrací do západoevropských států. Především v případě Spojeného království a Irsku byl zaznamenán významný příliv pracovní síly z těchto zemí, zejména z Polska.

Současně s tím dochází v případě Polska také k velmi dynamickému nárůstu letecké dopravy v segmentu nízkonákladové přepravy. Dnes tento podíl tvoří více než polovinu celkového počtu přepravených cestujících na polských letištích. Při podrobnější analýze bylo zjištěno, že nárůst přepravených nízkonákladovými leteckými společnostmi je do značné míry způsoben vysokým počtem leteckých spojení s destinacemi na Britských ostrovech. To se týká zejména menších letišť jako Gdaňsk, Štětín, Poznaň a Vratislav.

Hlubší pozornost by si zasloužila analýza podmíněnosti pracovní migrace z regionu středovýchodní Evropy a její souvislost s rozvojem nízkonákladové letecké

dopravy a také rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu.

I klasické letecké společnosti jsou dnes nuceny reagovat na prudký nástup svých nízkonákladových konkurentů. Mění se jejich obchodní strategie a začínají přebírat některé z prvků doposud uplatňovaných výhradně nízkonákladovými leteckými společnostmi a rozdíly mezi nimi se postupně zmenšují.

13 ZÁVĚR

V práci byl popsán vznik nízkonákladové letecké dopravy a rozvoj tohoto fenoménu v Evropě. Byl popsán rovněž koncept nízkonákladové přepravy a institucionální podmínky, které umožnily jeho vznik a rozvoj. V dalších částech práce jsou charakterizovány podmínky vzniku nízkonákladové přepravy v zemích středovýchodní Evropy a podrobněji je představena letecká doprava v jednotlivých zemích V4 (Česká republika, Maďarsko, Polsko, Slovensko) s jejich vlastními specifiky v rámci letecké dopravy.

Zvláštní pozornost je věnována specifickým institucionálním, socioekonomickým a jiným podmínkám, které ovlivnily rozvoj nízkonákladové letecké dopravy v těchto zemích (deregulace a liberalizace leteckého trhu, liberalizace trhu práce).

Práce obsahuje případovou studii Polska, ve kterém došlo k největšímu nárůstu migrace za prací ze sledovaných zemí V4 a vychází z přehledného vývoje letecké dopravy, zvláště nízkonákladové, a z trendů v oblasti migrace za prací mezi Polskem a Britskými ostrovy.

Součástí práce jsou mapové přílohy, které ilustrují nárůst letecké přepravy v zemích V4 a značnou preferenci nízkonákladové letecké přepravy v Polsku.

14 SUMMARY

This bachelor work was focused on the development of air transport, and especially low-cost airlines in Europe. It turned out that the development of low cost air travel in Europe have already begun implementation of deregulation measures, but the rapid development was made in regard to the institutional measures (liberalization packages). In the first full-fledged low-cost carrier in Europe is seen as Ryanair. The biggest boom in low-cost airlines in Western Europe is therefore the second half of the nineties, and a pioneer of low cost transportation in Europe can be considered the British Isles.

The extension of the phenomenon of low cost air travel to Central and Eastern Europe was a time shift in the early twenty-first century. First, the demand for low cost associated with the transport of mass interest in the attractive tourist destinations such as Prague and Budapest. This was made possible by the closure of bilateral agreements between the selected countries of Central Europe and Western European countries.

In the context of EU enlargement in 2004 (or 2007) achieve complete liberalization of air transport market in the newly acceded Member States. This enabled rapid development, particularly low cost transport, whose share of total traffic began to grow very dynamically. At the same time to release the labor market in some old EU member countries for citizens of new Member States. The comparison of the statistics of air transport with trends in labor migration has been associated increase in air transport in selected countries V4 migration to Western countries. Especially in the United Kingdom and Ireland was a significant influx of labor from these countries, especially from Poland.

At the same time in the case of Poland is also a very dynamic growth of air traffic in the segment of low cost transportation. Today, this figure represents more than half the total number of passengers at Polish airports.

Deeper attention it deserves analysis conditionality labor migration from the region of Central Europe and its connection with the development of low cost air travel and the development of low cost air travel in connection with the development of tourism.

15 KEY WORDS

air transport, low-cost airlines, deregulation, liberalization, labour migration, the Visegrad Group (V4)

16 POUŽITÉ ZDROJE

16.1 Seznam použité literatury

Button, K. (2002). Debunking some common myths about airport hubs. *Journal of Air Transport Management*. [online]. [cit. 2012-05-14]. Roč. 2002, č. 3, s. 177-188. Dostupné z databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Dobruszkes, F. (2006): *An analysis of European low-cost airlines and their networks*. *Journal of Transport Geography*. [online]. 14, s. 249-264. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Dobruszkes, F. (2009): *New Europe, new low-cost air services*. *Journal of Transport Geography*. [online]. 17, s. 423-432. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Doganis, R., (2001), [online]. *Flying off course: The economics of international airlines*. [online]. London: Routledge. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z databáze ProQuest z WWW: <<http://www.proquest.com>>.

European Commission. (2011). *Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2010: Final Report*. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/doc/annual-2010.pdf>.

Fageda, X., Jiménez, J. L., Perdiguero, J. (2011). *Price rivalry in airline markets: a study of a successful strategy of a network carrier against a low-cost carrier*. *Journal of Transport Geography*. [online]. Roč. 2011, č. 19, s. 658-669. [cit. 2012-05-14]. Dostupné databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Graham, B., Shaw, J. (2008). *Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability*. [online]. *Geoforum*, 39, s. 1439-1451. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Ponechal, L. (2006). *Transformace destinací letecké dopravy*. Brno, 2006. Bakalářská práce. Masarykova univerzita

Potužáková, Z. (2009). *Pracovní imigrace ve středoevropském prostoru*. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, Nakladatelství Oeconomia. 29 s. ISBN 978-80-245-1691-6.

Pruša, Jiří a kol. (2002). *Letecká doprava*. [online]. Univerzita Hradec Králové, Fakulta informatiky a managementu. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <http://www.galileoczk.cz/issphp/upload/48/93/iss_409759929994893.pdf>.

Seidenglanz, D. (2010). *Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců*. [online]. s. 523-528. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.konference.osu.cz/cgsostrava2010>>.

Thomas, M. L., (1997). *A portfolio management approach to strategic airline planning*. Journal of Air Transport. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z databáze Sciencedirect z WWW: <<http://www.sciencedirect.com>>.

Toman, M. (2008). *Prostorová analýza nízkonákladové letecké dopravy v Evropě*. Diplomová práce. Brno. Masarykova univerzita.

Wood, L. (2011). *Migration in an Enlarged EU: An Unequal Distribution of Polish to the UK*. 2011. Seminární práce

Závoda, M. (2006). *Regulace, liberalizace a konkurence v letecké dopravě*. Diplomová práce. Praha. Univerzita Karlova v Praze.

Zwan, J. (2006). *Low-Cost Carriers - Europe, Een onderzoek naar de Europese low-cost carriers en hun netwerkontwikkeling*. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://cv.jvdz.net/LowCostCarriersEuropa.doc>>.

16.2 Seznam internetových zdrojů

Aer Arann. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.aerarann.com>>.

Air Berlin. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.airberlin.com>>.

Airport Krakow. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.krakowairport.pl>>.

Airport Riga. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.riga-airport.com>>.

Arkefly. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.arkefly.nl>>.

Blu Express. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.blu-express.com>>.

Blue Air. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.blueair.vola.ro>>.

Blue 1. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.blue1.com>>.

Bmibaby. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.bmibaby.com>>.

Budapest Airport. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.bud.hu>>.

CAPA – Centre for Aviation. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.centreforaviation.com/analysis/after-malevs-grounding-hungary-could-become-large-lcc-market-with-wizz-air-and-ryanair-moving-in-67369>>.

Cimber Air. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://cimber.com>>.

Central Connect Airlines. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.flycca.cz>>.

Condor. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://condor.com>>.

Corendon Airlines. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.corendon-airlines.com>>.

Czech Republic - The Official Website. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.czech.cz>>.

Darwin Airline. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.darwinairline.com>>.

Easyjet. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.easyjet.com>>.

ELFAA, European low fare airline association, [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.elfaa.com>>.

EUROSTAT, Statistics database, [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <http://www.epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database>.

Flybe. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.flybe.com>>.

Germanwings. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.germanwings.com>>.

Główny Urząd Statystyczny. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <http://www.stat.gov.pl/gus/index_PLK_HTML.htm>.

Helvetic Airways. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.helvetic.com>>.

IATA, The International Air Transport Association. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.iata.com>>.

Iceland Express. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.icelandexpress.com>>.

Intersky. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.intersky.biz>>.

Jet Air Fly. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.jetairfly.com>>.

Jet 2. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.jet2.com>>.

Letenky.com. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://letenky.com>, 2012>.

Letisko M. R. Štefánika v Bratislavě, [online]. Dostupné z WWW: <<http://www.letiskobratislava.cz>>.

Letiště Brno, a.s., [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://.airport-brno.cz>>.

Letiště Leoše Janáčka Ostrava. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.airport-ostrava.cz>>.

Letiště Praha. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.prg.aero/cs/>>.

Malev. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.malev.com>>.

Meridiana. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.meridiana.it>>.

Monarcg Airlines. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.monarch.co.uk>>.

Norwegian. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.norwegian.com>>.

Novinky.cz. [online]. 12. 3. 2012 [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.novinky.cz/ekonomika/261585-aerolinky-smartwings-nabidnou-z-ostravskeho-letiste-nove-linky-po-evrope.html>>.

Ryanair. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ryanair.com>>.

Sky Ways. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.skyways.se>>.

Sky Express. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.skyexpress.ru>>.

Smartwings. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.smartwings.com>>.

Štatistický úrad Slovenskej republiky. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://portal.statistics.sk>>.

Thomson. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://thomponfly.com>>.

Transavia. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://transavia.com>>.

Transport.sk. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.transport.sk>>.

TUI Fly. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.tuifly.com>>.

UNECE – United Nations Economic Commission for Europe. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.unece.org>>.

Urząd Lotnictwa Cywilnego. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.ulc.gov.pl>>.

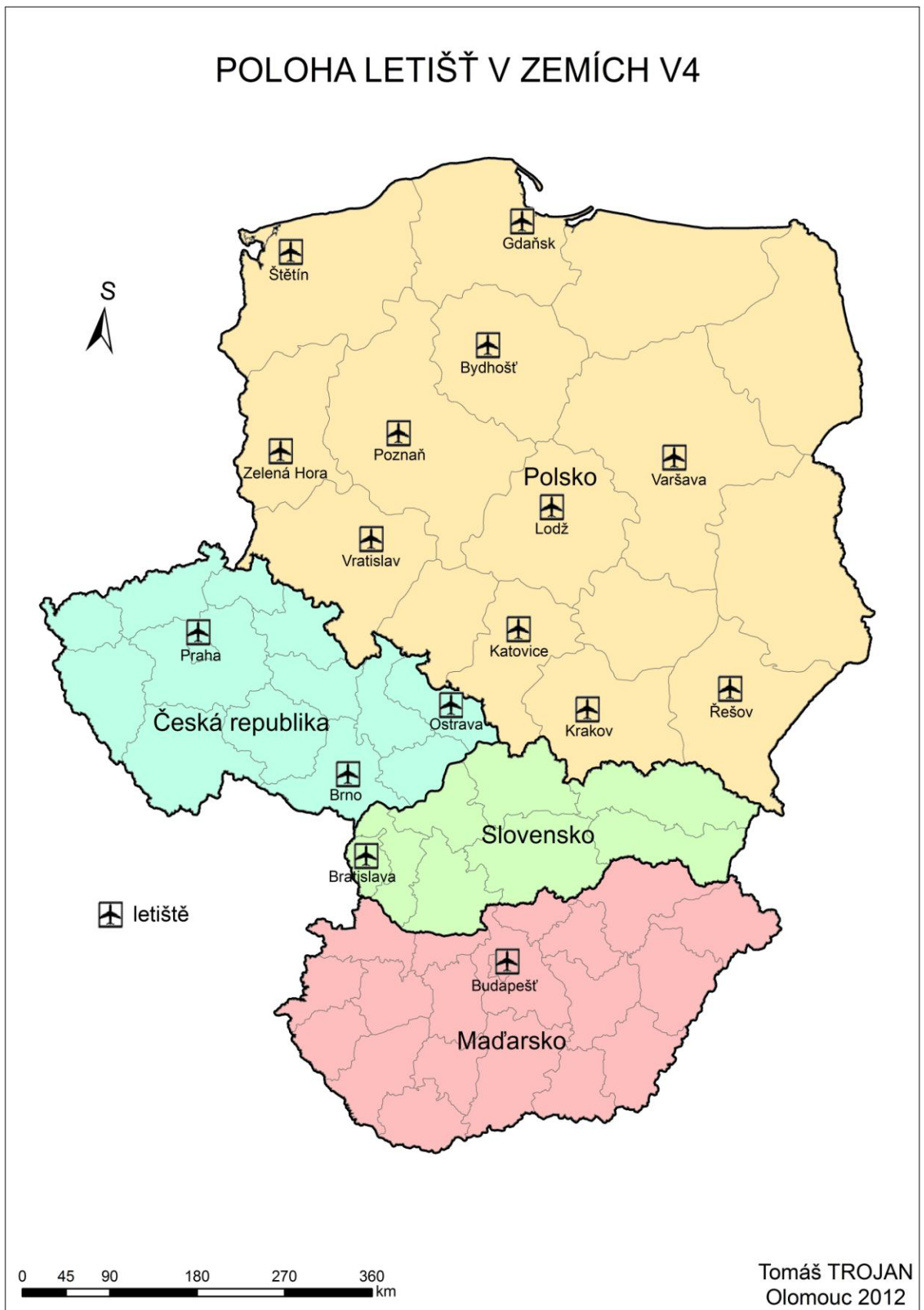
Vueling. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.vueling.com>>.

Warsaw Chopin Airport. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.lotnisko-chopina.pl>>.

Wind Jet. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.volawindjet.it>>.

Wizzair. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.wizzair.com>>.

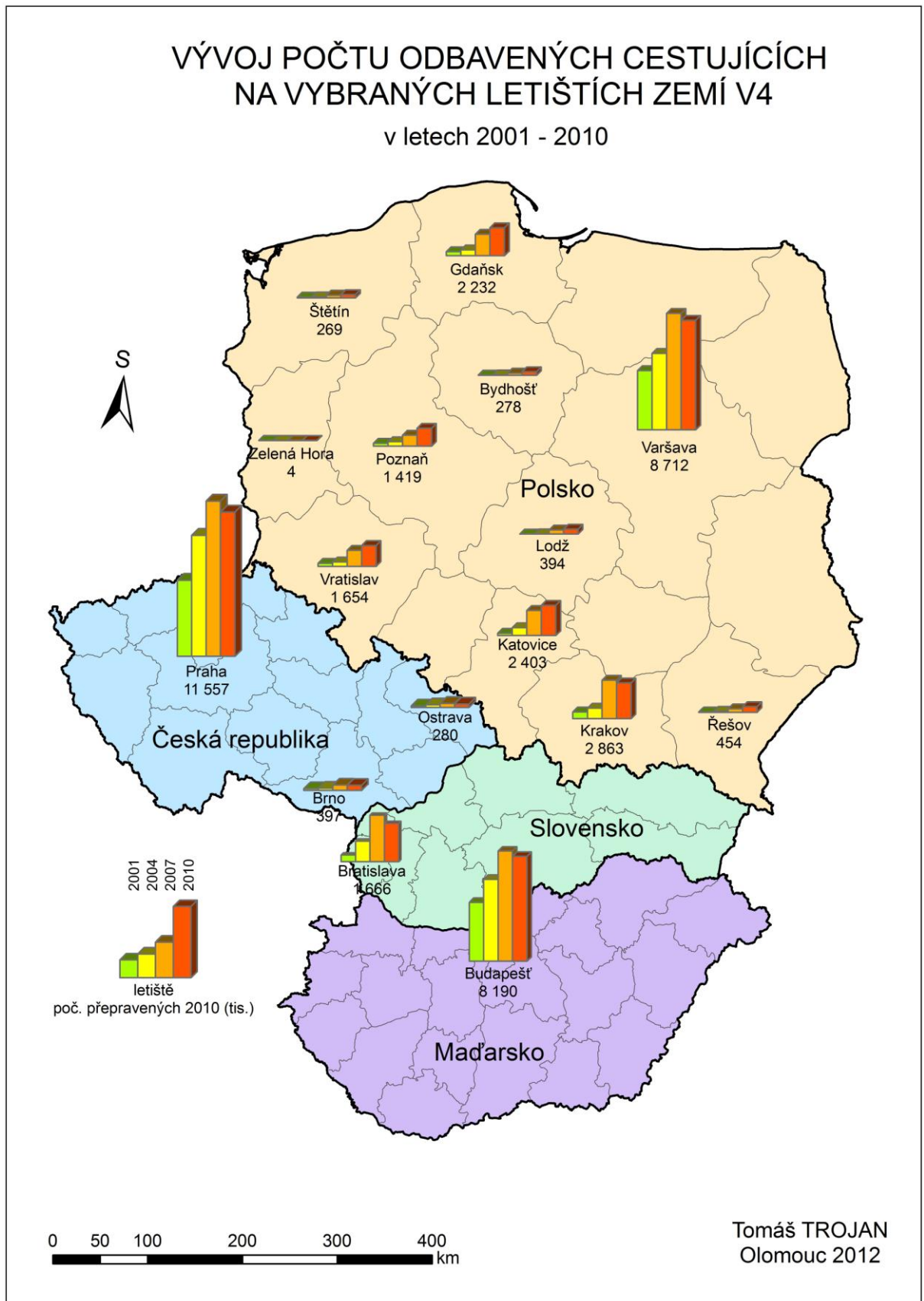
Wowair. [online]. [cit. 2012-05-14]. Dostupné z WWW: <<http://www.wowair.is>>.



Obrázek č. 4. Poloha letišť v zemích V4.

VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NA VYBRANÝCH LETIŠTÍCH ZEMÍ V4

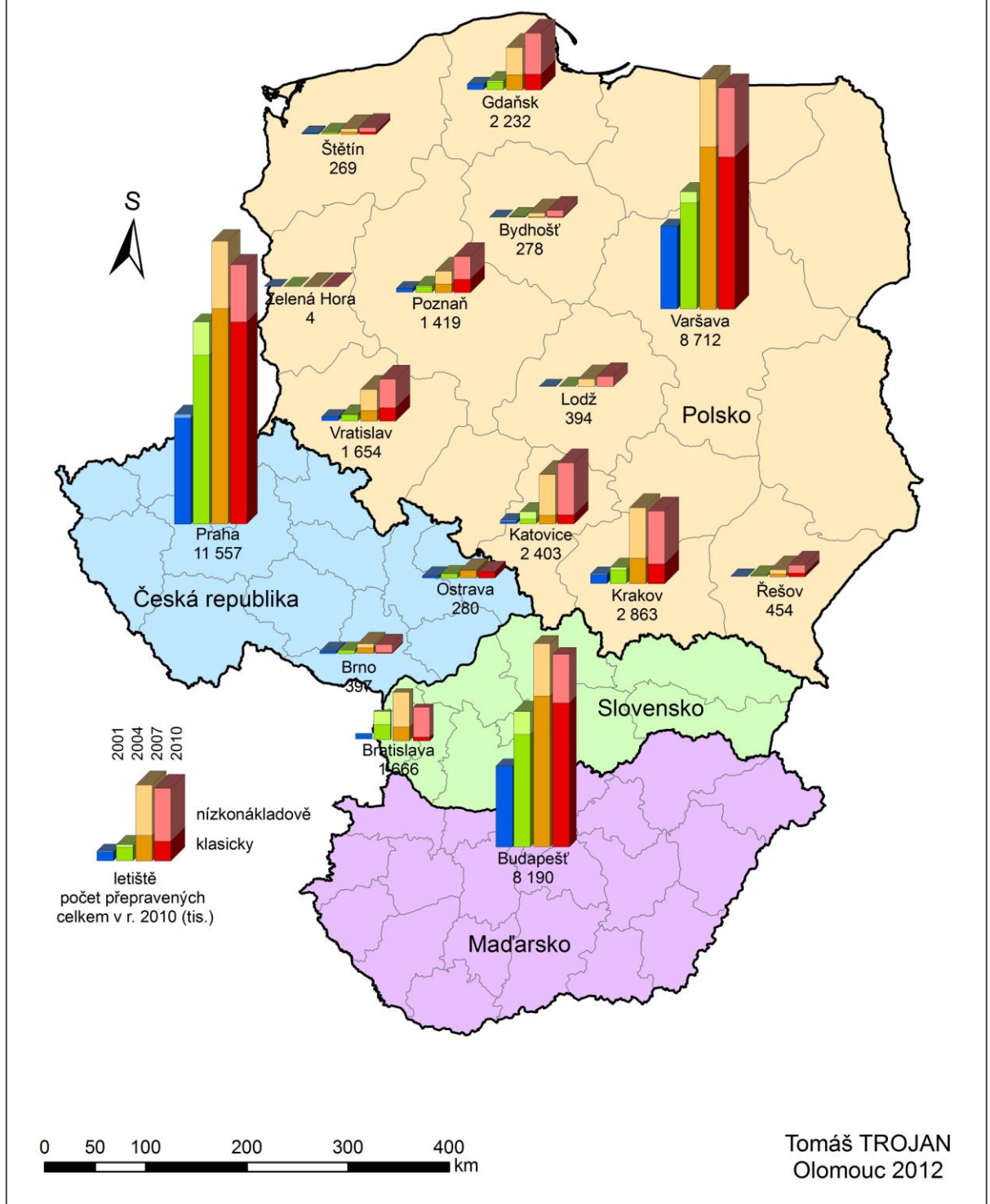
v letech 2001 - 2010



Obrázek č. 5. Vývoj počtu odbavených cestujících na vybraných letištích zemí V4 (v letech 2001 – 2010).

VÝVOJ POČTU ODBAVENÝCH CESTUJÍCÍCH NÍZKONÁKLADOVÝMI A KLASICKÝMI LETECKÝMI SPOLEČNOSTMI

země V4, období 2001 - 2010



Obrázek č. 6. Vývoj počtu odbavených cestujících nízkonákladovými a klasickými leteckými společnostmi (země V4, období 2001 – 2010).