

# ÚVOD

Letecká doprava patří mezi nejmladší druh dopravy osob a zboží. V průběhu svého vývoje zaznamenala tak dramatický rozmach, že dnes si bez ní nelze mezinárodní spolupráci, turistiku ani obchod představit. Letecká doprava je dnes nejbezpečnější, nejpohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob a stala se nepostradatelnou i pro přepravu mnoha druhů zboží.

Letecká doprava v Evropě zaznamenává od počátku 90. let minulého století velký nárůst a představuje nejrychleji se rozvíjející dopravní odvětví. Liberalizovaný evropský trh prodělává dramatický vývoj, který vedl k nárůstu počtu přepravovaných pasažérů a k poklesu reálného jízdného. Po nastartování deregulačních opatření na evropském leteckém trhu se objevily první společnosti, jejichž cílem bylo poskytnout cenově dostupné služby širokému okruhu klientů. Tyto společnosti však kromě výrazného poklesu cen za přepravu s sebou přinesly i změny týkající se rozložení leteckých proudů a přinesly tak novou jiskru do jinak zaběhnuté struktury.

Předkládaná práce by chtěla nastínit základní změny, které se díky nastoupené liberalizaci odehráli od počátku 90. let 20. století na evropském leteckém trhu.

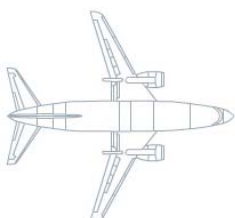


# 1. DATOVÉ ZDROJE A POUŽITÁ METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Osobní letecká doprava v Evropě je v anglosaské geografické literatuře často probíraným tématem. V české literatuře je tomuto tématu věnováno velice málo prostoru. Předkládaná textová část bakalářské práce z tohoto důvodu čerpá především z článků zahraničních autorů, které jsou dostupné v elektronické podobě z veřejných databází článků (Jstor, ProQuest) a z internetových zdrojů.

V průběhu zpracovávání této práce se ukázalo být jako značně problematické získávání konkrétních relevantních dat. Z důvodu vysokého stupně nezávislosti různých segmentů osobní letecké dopravy a jejího prostorového rozložení nepodléhají statistické údaje a data jednotné metodice sběru a analýzy. Tudiž publikovaná data nejsou vždy mezi sebou přímo porovnatelná. Existující evropské databáze shromažďující údaje od dopravců o provozovaných trasách, letových řádech a cenách jsou provozovány na komerční bázi (ceny dat jsou ve stovkách dolarů) a nejsou veřejně přístupné.

Většina dat použitých v této práci proto pochází ze sekundárních zdrojů, zejména ze zpráv asociací sdružujících evropské dopravce a dále z výročních zpráv a studií jednotlivých letišť a leteckých přepravců. Zveřejňovaná data mají ovšem limitovaný rozsah, v některých případech nebylo možno vytvořit dostatečně dlouhé časové řady pro zachycení dlouhodobějšího vývoje, a zahrnují pouze údaje o členských dopravcích příslušných asociací nebo pouze data o zemích Evropské unie. Vzhledem k uvedeným obtížím s dostupností dat jsou některé části práce podloženy pouze daty vybrané skupiny dopravců a některé části práce zůstávají v teoretické rovině. I přes tyto obtíže je však možné vytvořit si obraz vývoje letecké dopravy v Evropě a vypořádat její trendy.



## **2. HISTORIE A DEREGULACE LETECKÉHO TRHU V EVROPĚ**

### **2.1 Podmínky nutné pro rozvoj osobní letecké dopravy**

Více než 100 let uplynulo od doby, kdy se bratrům Wrightovým poprvé podařilo uskutečnit první řízený let. Od té doby se letecký průmysl dostal do zcela jiných podmínek a prošel dramatickým vývojem. K tomu, aby se letecký průmysl dostal do takové dimenze, v jaké ho známe v dnešní podobě, bylo zapotřebí těchto klíčových faktorů (Rodrigue et al., 2006):

- **technologický pokrok**
- **vzrůstající životní úroveň obyvatelstva**
- **klesající ceny letenek**
- **globalizace**

#### **2.1.1 Technologický pokrok**

Od doby zahájení obchodní letecké dopravy došlo samozřejmě k dramatickému vývoji všech součástí leteckého přepravního procesu, to znamená jak letadel, tak letových cest i letišť. Od jednoduchých letadel přes vrtulová až po moderní trysková a nadzvuková. Změny nastaly i v rozvoji letištní infrastruktury – ve způsobu řízení letového provozu, v logistice zavazadel, cateringu a v manipulační technice.

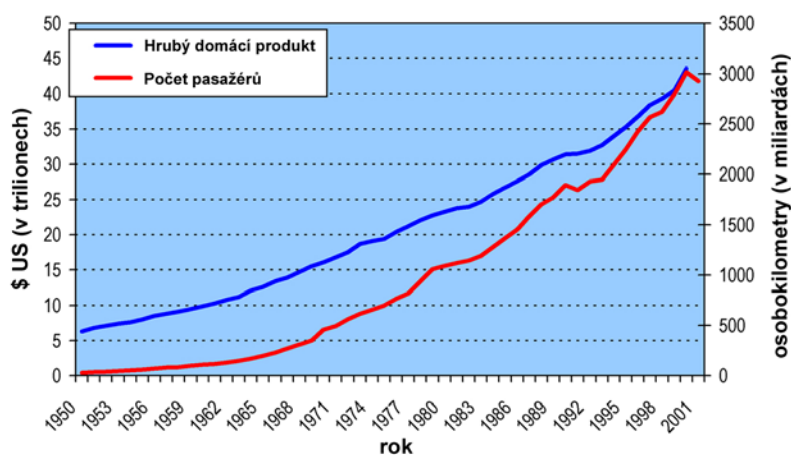
Bez neuvěřitelných technologických změn by nebylo možné dnes převážet letecky více než 1,7 miliardy cestujících ročně mezi všemi kontinenty světa s nejvyšší bezpečností a k tomu ještě převážet každý rok více než 30 milionů tun zboží a poštovních zásilek (Pruša, 2002).

#### **2.1.2 Životní úroveň obyvatelstva**

Růst objemu letecké dopravy velice úzce koreluje s příjmy a ekonomickým růstem obyvatelstva (viz Obr.1). Rozvoj letecké dopravy v masovější podobě byl umožněn teprve splněním (dostupností) určitých podmínek: uspokojení základních životních potřeb, tedy jinými slovy až po dosažení určitého stupně životní úrovně (dostatečného množství volných finančních prostředků a dostatečného množství volného času). Tyto základní podmínky měly k dispozici nejdříve bohatší vrstvy obyvatelstva a později i ostatní vrstvy obyvatelstva. Z prostorového hlediska by šlo postupovat od států nejvyspělejších, kde je

ekonomická síla a životní úroveň obyvatelstva nejvyšší, ke států méně vyspělým, ve kterých obyvatelstvo nemá k dispozici dostatek volných finančních prostředků. (Starkie, 2002). Vzdálené destinace se tak stávají čím dál více oblíbené

Významný mezník v rozvoji letecké dopravy v posledních 15ti letech znamenal rozpad tzv. bývalého východního bloku na přelomu 80. a 90. let. V souvislosti s tím se hovoří o odstranění politických bariér pro cestování mezi socialistickým a kapitalistickým světem, někteří odborníci považují tuto změnu za další mezník a počátek nové etapy rozvoje letecké dopravy (Hall, 1993). Letecká doprava se v roce 2004 podílela 43 % z celkového objemu dopravy v sektoru cestovního ruchu (WTO, 2005).



Zdroj:Rodrigue et al., 2006

Obr. 1 Růst letecké dopravy ve světě v závislosti na HDP obyvatel v letech 1950 – 2001 (vypočítaný korelační koeficient závislosti počtu osobokilometrů na růstu HDP ve světě dosahuje hodnoty 0,655)

### 2.1.3 Klesající ceny letenek

Jako důsledek technologického pokroku, zvýšené poptávky a ostré konkurenci leteckých aerolinií došlo ke značnému snížení cen za přepravu. Letecká doprava je tak dostupnější široké veřejnosti, čímž je opětovně a dodatečně zvyšována její poptávka.

### 2.1.3 Globalizace

Obchodní sítě vytvořené nadnárodními organizacemi a provázanost mezinárodního obchodu jsou na letecké dopravě silně závislé a jejich fungování by bez rychlého pohybu zboží nebo osob nemohlo být poskytováno v takové míře (Rodrigue et al., 2006).

## 2.2 Mezinárodní koncepce regulace

Pařížská konvence z roku 1919 přiznala státům svrchovaná práva nad vzdušným prostorem nad jejich teritoriem. Vzdušný prostor se tak stal přírodním zdrojem, stejně jako půda či minerály. Původní politika laissez-faire z průkopnických let letectví začala být postupně nahrazována bilaterálními dohodami o vzdušných službách (dále jen bilaterální dohody). Bilaterální dohody byly jednak uzavírány mezi dvojicemi států, které měly zájem o provoz leteckých linek mezi sebou, a v důsledku Pařížské konvence potom i se státy, přes které tyto linky vedly. Restriktivní charakter bilaterálních dohod a jejich nejednotnost, vedly ke snaze o vytvoření mezinárodní koncepce regulace.

Základním kamenem regulačních opatření se stala na dlouhou dobu mezinárodní konference konaná v Chicagu již roku 1944 (viz Příl. 7). Jejím cílem bylo dosažení mezinárodní dohody ve třech klíčových aspektech letecké dopravy (Doganis, 2002):

- výměna vzdušných dopravních práv (tzv. letových svobod);
- stanovení cenových tarifů pro dopravu osob i nákladu;
- kontrola frekvencí letů a jejich kapacit.

Chicagská konference definovala svobody letecké dopravy, které byly v různém rozsahu včleněny do následné série bilaterálních mezivládních dohod. Na samotné konferenci se podařilo mezi účastníky prosadit vzájemné přijetí pouze prvních dvou svobod – právo přeletět nad územím druhého státu při schválených pravidelných linkách a právo na jeho území přistát z technických (zejména doplnění paliva) a nouzových důvodů. Ostatní svobody nebyly vzájemně akceptovány a zůstaly tak v kompetenci jednotlivých států.

## 2.3 Důvody regulace

Od samotného počátku historie civilní letecké dopravy pasažéru bylo toto průmyslové odvětví silně regulováno na všech světových trzích. Regulovány byly (a v menší míře stále jsou) jak trhy národní, tak i trhy mezinárodní. Velký význam letecké dopravy pro ekonomický rozvoj národních hospodářství, silný politický rozměr, otázky bezpečnosti a standardizace technických norem, nacionální vnímání národních „vlajkových“ dopravců jakožto reprezentantů národního rozvoje a snaha chránit je před konkurencí, byly hlavními příčinami této striktní regulace (Závoda, 2006).

## 2.4 Vývoj a postavení leteckých společností

Letecké přepravní služby byly poprvé nabízeny veřejnosti za úplatu v roce 1912 v USA mezi městy St. Petersburg na Floridě a Tampou. Letadlo tehdy překonávalo mořský záliv mezi těmito městy a ušetřilo tak svým cestujícím hodně času tím, že nemuseli celý záliv objíždět. Ke skutečnému a světovému rozmachu letecké dopravy však došlo až po první světové válce, kdy i v Evropě začaly vznikat letecké společnosti. Tyto společnosti byly v Evropě obvykle organizovány na stejném základě, jako společnosti železniční, to znamená obvykle s účastí státu. Nejstarší leteckou společností, která je stále aktivní, je nizozemská společnost KLM, která vznikla v roce 1920. ČSA datují svůj vznik do roku 1923 a jsou tak také jednou z nejstarších fungujících leteckých společností na světě (Pruša, 2002).

### 2.4.1 Letecké společnosti jako národní monopoly

Evropské letecké společnosti původně vznikaly většinou jako národní dopravní systémy se stoprocentní nebo vysokou účastí státu. Společnosti tak v rámci svých zemí působily zpravidla v monopolním postavení a tomu odpovídal jejich přístup k rozvoji služeb a k cenám, za které byly jejich služby nabízeny. Od poloviny 80.let však, jako již dříve v USA, i v Evropě začal prosazovat obchodní přístup ve způsobu organizace a vedení leteckých společností a mnohé se tak dostaly do soukromých rukou (Levine, 1987). Návazně se pak začala uvolňovat omezení, která do té doby bránila vzniku dalších leteckých společností v rámci jednotlivých zemí a sílila tak konkurence mezi leteckými dopravci. Situace je samozřejmě v jednotlivých zemích různá, avšak celkový posun k liberalizaci letecké dopravy v celé Evropě je zcela zřejmý. Takovýto směr vývoje je také podporován liberalizační politikou EU, která již dnes v podstatě téměř neklade regulační zábrany plné konkurenci leteckých dopravců EU a jejich volnému přístupu k jednotlivým národním trhům EU. Omezení růstu konkurence a vzniku nových leteckých společností v EU jsou dnes již spíše kapacitní, jakožto důsledek skutečnosti, že infrastruktura letecké dopravy (letové cesty a letiště) není schopna udržovat krok s růstem poptávky a některá letiště nebo letové cesty pracují již na hranicích své kapacity.

Každá národní letecká společnost byla považována za součást identity jednotlivých zemí a finanční výsledky nebyly vždy hlavním kritériem posuzování činnosti takovýchto dopravců. Příkladem může být zkrachovalá belgická společnost Sabena (ukončila svou

činnost na konci roku 2001), která za celých téměř 80 let své činnosti vykázala zřejmě pouze jedenkrát kladný hospodářský výsledek. V případě finančních problémů obvykle zasahoval různými formami subvencí stát. Tato situace byla současně podporována ochranářstvím jednotlivých vlád, které jednak velmi přísně posuzovaly požadavky na poskytnutí obchodních práv zahraničním dopravcům a jednak tvrdě regulovaly tarify, za které byla přeprava cestujícím nabízena.

## 2.5 Počátky deregulace

Během posledních 20 let však prošel evropský letecký trh mnohými a zásadními změnami. Již v průběhu 80. let můžeme v celé EU pozorovat procesy deregulace trhu a její následky na růst plošného rozšíření a objemu přepravy letecké dopravy. Samotný proces deregulace evropského letového trhu pozměnil standardy nejen v regionálním (národním, celostátním), ale i v celoevropském a interkontinentálním měřítku (Schnell, 2001).

Procesy deregulace odstartovaly a později i odstranily základní překážky možnosti vstupu zahraničních leteckých společností na cizí letecký trh. Zároveň umožnily aeroliniím volně stanovovat ceny letenek a služeb spojených s leteckým provozem.

Letecký trh byl do značné míry řízený řadou omezení a anti-konkurenčních dohod mezi evropskými zeměmi. Do doby před začátkem deregulace leteckého trhu byla pozice národních přepravců na domácím trhu téměř neohrožitelná (Carlson, 2004).

Evropský letecký trh byl velice silně regulován omezujícími bilaterálními smlouvami sepsanými mezi vládami států, jichž se samotná přeprava týkala. Na každé mezinárodní letecké lince se podílely dvě národní aerolinie, které společně stanovovaly jednotnou cenu a rovnoměrně si rozdělovaly poptávku (např. omezení týkající se četnosti letů, kapacity, řídicích orgánů, počtu aerolinií na daných trasách). V takovém prostředí, ve kterém jsou předem na základě daných dohod rozdělené kapacitní limity a ceny, a kde národní aerolinie nereagují na zájmy pasažérů, poptávky a nepřijímají nové tržní stimuly, byla pravděpodobnost případného vstupu konkurence na takovýto trh téměř nulová. Takováto situace dovoľovala společnostem neúčinně a neúměrně zvyšovat své náklady a ceny (Debbage, 1994).

### **2.5.1 Bilaterální dohody**

V bilaterálních dohodách byly řešeny následující klíčové otázky: vzájemná výměna svobod letecké dopravy, vytyčení tras na kterých budou letecké linky provozovány a určení počtu aerolinií, které budou mít na příslušný mezistátní trh přístup. Dále zde byly řešeny i otázky stanovení přepravného. Ve většině případů byl určen pouze jeden dopravce z obou smluvních stran – vlastní výběr dopravce byl následně v kompetenci kontraktujících států. Bilaterální dohody ovšem téměř bez výjimky obsahovaly klauzuli stanovující, že ustanovený dopravce musí být většinově vlastněný a efektivně kontrolovaný ustanovujícím státem nebo jeho občany či společnostmi. Ustanoveným dopravcem se samozřejmě stávaly státní aerolinie – takto nastavený systém tedy chránil vlajkové dopravce smluvních stran před konkurencí, neboť přímo znemožňoval přístup na příslušný trh ostatním aeroliniím.

Explicitně určeny byly také trasy (páry letiště-letiště), které může ustanovený dopravce obsluhovat – dopravci tedy neměli právo obsluhovat potenciálně ziskové trasy, pokud tyto trasy nebyly v dohodách určeny, a jejich otevření bylo možné až po opětovném projednání bilaterální dohody (Závoda, 2006).

Předložení a implementace bilaterálních liberálních smluv na některých evropských letových trasách bylo prvním důležitým krokem k deregulaci. Uvedení smluv do reality dalo vzniknout vyšší konkurenci aerolinií jak v cenách za služby, tak i v kvalitě odpovídajících služeb. Další důležitý fakt související s těmito dohodami je, že vytvořily prvotní velký stimul ke zvýšení efektivnosti leteckých společností a zároveň došlo k většímu rozdílu mezi nabízenými službami a jim odpovídajícím cenám.

### **2.5.2 Charterové lety**

Na evropském leteckém trhu nejprve v průběhu 80. let došlo k růstu poptávky po charterových letech, které běžně podporovaly jen trasy během prázdnin. Ve Spojených státech se po roce 1978 rozběhla politika „Open Skies“. Tento proces byl spojený s deregulací navržen takovým způsobem, aby podpořil konkurenceschopnost na mezinárodních leteckých trasách. Na to byly některé země adekvátně nuceny pozměnit svoje bilaterální smlouvy se Spojenými státy. Výsledkem toho bylo zvýšení konkurence na atlantických letových trasách (Marín, 1995). Jedním z faktorů, který pomohl k impulsu volajícím po liberalizaci přicházel také ze strany spotřebitelských organizací, které vnímaly rozevírající se nůžky mezi cenou charterových letů a pravidelných letů. Na jedné



straně možnost charterových letů poskytovat mnohem nižší cenu za přepravu, než v případě pevně stanovených cen národních přepravců. (Graham, 2000).

### **2.5.3 Prvotní procesy deregulace**

Na popud těchto změn začaly některé vlády vyjednávat o nových bilaterálních smlouvách. V roce 1984 podepsala Velká Británie a Nizozemí první liberální bilaterální smlouvu, která byla o rok později doplněna další mírou deregulace. Následovně některé další evropské země podepsaly obdobnou liberálně bilaterální smlouvu. Např. dohoda mezi Velkou Británií a Německou spolkovou republikou (1985), mezi VB a Lucemburskem (1985), Velkou Británií a Belgií (1985) a mezi Velkou Británií a Irskem (1986). Tyto dohody umožnily vstup národních aerolinií na zahraniční trh, což vedlo ke vzniku hospodářské soutěže a tím pádem došlo i ke snížení cen za přepravu. Pro Velkou Británii, jakožto ostrovní stát, měla letecká přeprava klíčový význam. To je zřejmě hlavní důvod, proč se stala pionýrem evropské liberalizace.

Pod tímto tlakem začaly v roce 1986 státy Evropského společenství vzájemně diskutovat o vytvoření a založení leteckého trhu, který by umožňoval nárůst konkurence. Liberalizace letového trhu EU byla pozvolně rozdělena do třech fází. Orgány Evropské unie předložily a zavedly na konci roku 1987 soubor programového opatření (tzv. prvního liberalizačního balíčku – jednalo se o první multilaterální dohodu zemí ES). Rok 1987 tak může být považován v takových poměrech jako rok poslední plošné regulace leteckého trhu v prostoru Evropské unie. (Marín, P. 1995). Rozsah programového opatření z roku 1987 byl dále rozšířen aplikací druhého (1990) a třetího nejzásadnějšího (1993) programového liberalizačního balíčku, který zásadní měrou pomohl k vytvoření Single European Sky (viz níže) v roce 1997.

## **2.6 Programové liberalizační balíčky**

První programový balíček byl schválen v prosinci roku 1987 a začal platit od 1. ledna 1988a začal uvolňovat dočasné pevně stanovené směrnice. Již umožňoval cenovou konkurenci, byť stále v rozmezí multilaterálně schválených limitů. Například omezil pravomoci vlády mít námitky proti zavádění nových cenových relací. Aerolinkám bylo povolena flexibilita na podílu přepravovaných osob. Do té doby byla možnost parity absolutně vyvážená.

V červnu roku 1990 vešel v platnost druhý programový balíček EU. Posunul dále možnosti konkurence na trhu a rozšířil první programový balíček. Flexibilně rozšířil možnost stanovení cen za přepravu a rovnoprávné sdílení počtu pasažérů. Navíc tato nová zákonná ustanovení započala implementaci pátého práva letových svobod a definitivně uzákonila třetí a čtvrté právo letových svobod pro všechny přepravce Evropské unie (viz Příl. 1).

Poslední fází deregulace byl programový balíček přijatý v červnu 1992, v platnost však vyšel o půl roku později, v lednu 1993. Kroky zavedené touto směrnicí vedly k volné možnosti konkurence na trhu v rámci celé Evropské unie (Marín, 1995). Došlo k většímu rozpětí cen, které již nepotřebovaly souhlas vlády. Byly odstraněny regulace omezující maximální počty sedadel. Kompletně byly odstraněna omezení pátého práva letové svobody. Ovšem některá omezení nebyla ještě zcela odstraněna. Zvláště svoboda plně provozovat služby (kabetáž) na území cizího členského státu zůstaly regulovány (Gateway to the European Union, 2006). Např. nizozemská společnost KLM byla po druhém programovém balíčku schopna zřídit a provozovat leteckou linku na trase Amsterdam – Frankfurt – Mnichov, ale na trase Frankfurt – Mnichov je nepřipustné, aby naplnila kapacitu sedadel svého letadla na více než 50 % (Debbage, 1994). Rozsah poslední fáze deregulace se netýkal změn pouze v prostoru EU, ale byl rozšířen i do dalších evropských zemí, Norska a Islandu.

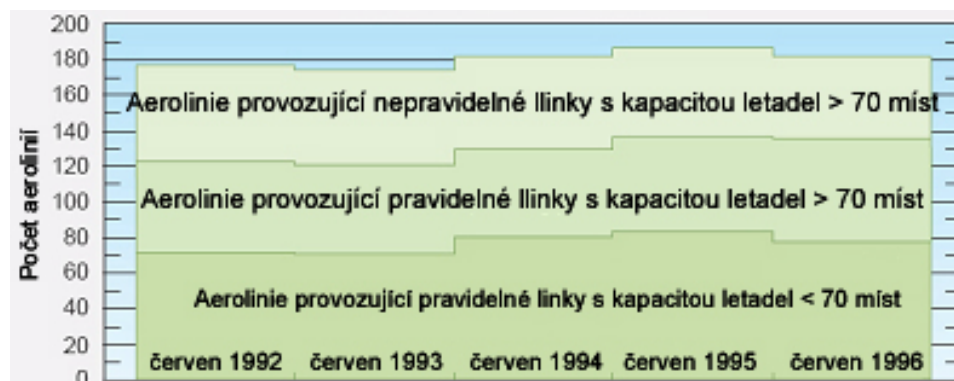
Tento balíček byl tedy pouze předstupněm plné deregulace evropského letového trhu. K té došlo 1. dubna 1997 a po tomto datu umožňuje provozovat členskému státu EU přepravu cestujících na území jiného členského státu EU, plnou kabetáž (Gateway to the European Union, 2006).

## 2.7 Zhodnocení liberalizace

Dnes můžeme konstatovat, že proces liberalizace letecké dopravy byl úspěšný, neboť téměř všechny větší letecké společnosti (kromě belgické společnosti Sabena, která na konci roku 2001 oznámila konec činnosti, které existovaly v roce 1993 existují dodnes. Pouze události 11. září vyvolaly problémy v některých společnostech jako například SwissAir.

Rozmach nízkonákladové dopravy je vnímán jako jeden z nejvíce dramatických dopadů evropské liberalizace letecké dopravy v 90. letech. Nový typ dopravců se stává konkurencí pro tradiční národní i charterové dopravce, kteří z počátku pocítili tuto

konkurenci nejvýrazněji (viz Obr. 2.) (Buryšková, 2004). To vše svědčí o velké dynamice trhu a stále přibývajícím konkurenci, která s sebou přináší velice zajímavé ceny a především vznikají nové destinace pro cestující.



zdroj: AEA, výroční zpráva 1997, úpravy autor

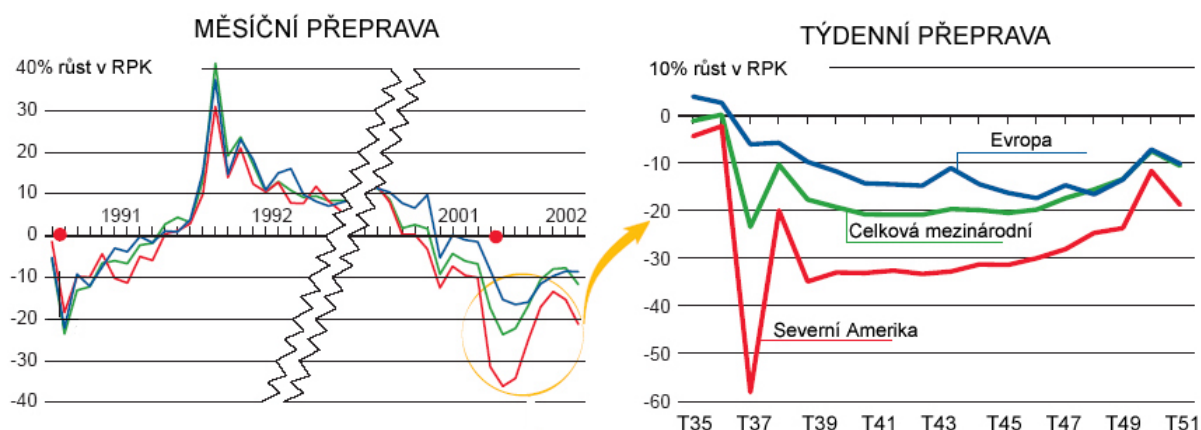
Obr. 2. Vývoj počtu druhu aerolinií v období června 1992 až června 1996 v AEA

### 3. CHARATERISTIKA LETECKÉ DOPRAVY V EVROPĚ

#### 3.1 Faktory ovlivňující leteckou dopravu

Letecká doprava je oproti jiným druhům dopravy velice silně závislá nejen na ekonomické, ale také i na mezinárodní politické situaci. Jakékoliv ozbrojené konflikty totiž vytvářejí nebezpečí terorismu proti leteckým dopravcům zúčastněných zemí a zhoršení ekonomické situace se okamžitě projeví v omezování cestovních výloh jak u služebních, tak soukromých cest. Dokladem pravdivosti tohoto tvrzení jsou například velmi špatné finanční výsledky naprosté většiny leteckých společností v období ropné krize v 70. letech minulého století a v letech 1990 - 1994, kdy se zkombinoval dopad hrozby terorismu spojený s válkou v Perském zálivu se zhoršující se světovou ekonomickou situací (Velmi dramatická situace nastala pro leteckou dopravu také po 11. září 2001, kdy následkem útoku na WTC v New Yorku poklesla poptávka po letecké přepravě v Evropě po určitou dobu až o 18 % (AEA, výroční zpráva, 2002)).

V porovnání s celkovou mezinárodní osobní leteckou dopravou a s leteckou dopravou v Severní Americe byl evropský kontinent nejméně ovlivněn incidentem z 11. září 2001. Mezinárodní přeprava zaznamenala po incidentu na WTC ztrátu okolo 20 % RPK, Severní Amerika byla z pochopitelných důvodů touto okolností zasažena nejvíce a propad dosahoval až 60 % RPK (viz Obr. 3).



zdroj: AEA, výroční zpráva 2002, úpravy autor

Obr.3. Závislost letecké dopravy na mezinárodní politické situaci od roku 1990 do roku 2002 (vlevo), situace v letecké dopravě po 11. září 2001 (vpravo)

### 3.2 Komparace letecké dopravy s jinými druhy dopravy v EU

Letecká doprava je v zemích EU nejrychleji a nejdynamičtěji se rozvíjejícím druhem osobní dopravy. Od roku 1990 do roku 2002 se počet osobokilometrů letecké dopravy zvýšily o 78 %, což je v porovnání s jinými druhy naprosto výjimečné. Železniční doprava za stejnou dobu zvýšila počet osobokilometrů o 15 %, ale v jakémkoliv období vždy vykazovala větší absolutní hodnoty přepravních výkonů než doprava letecká.

V roce 2004 činil rozdíl v přepravních výkonech osobní železniční a letecké dopravy pouhé 0,3 % (EASA, tisková zpráva 2005). Dá se proto předpokládat, že v současné době jsou přepravní výkony obou druhů dopravy minimálně vyrovnané a letecká doprava ve velmi brzké době předstihne dopravu železniční. Toto lze považovat za zcela zásadní zvrát a nový mezník v geografii dopravy a zároveň jako jeden z klíčových dopadů nastolené deregulace leteckého trhu (Schliephake, 2001).

Největších přepravních výkonů v zemích EU vykazuje osobní automobilová doprava.

Tab. 1 Vývoj jednotlivých druhů dopravy v rámci EU od roku 1970 do roku 2002

rok / druh dopravy	Osobní automobilová		Autobusy & autokary		Tramvaje & metro		Železniční		Letecká	
	oskm (mlrd)	podíl [%]	oskm mlrd)	podíl [%]	oskm (mlrd)	podíl [%]	oskm (mlrd)	podíl [%]	oskm (mlrd)	podíl [%]
<b>1970</b>	1 562	73,8	269	12,7	34	1,6	219	10,3	33	1,6
<b>1980</b>	2 246	76,1	348	11,8	35	1,2	248	8,4	74	2,5
<b>1990</b>	3 139	79,0	369	9,3	42	1,1	268	6,7	157	3,9
<b>1991</b>	3 210	78,9	374	9,2	44	1,1	276	6,8	166	4,1
<b>1995</b>	3 463	79,5	377	8,7	41	0,9	274	6,3	202	4,6
<b>1997</b>	3 576	79,2	389	8,6	43	1,0	285	6,3	222	4,9
<b>1998</b>	3 655	79,1	395	8,5	44	1,0	287	6,2	241	5,2
<b>1999</b>	3 726	78,9	398	8,4	45	1,0	295	6,2	261	5,5
<b>2000</b>	3 780	78,5	402	8,3	47	1,0	304	6,3	284	5,9
<b>2001</b>	3 816	78,5	405	8,3	48	1,0	308	6,3	286	5,9
<b>2002</b>	3 882	78,8	411	8,3	48	1,0	307	6,2	280	5,7
<b>nárůst oskm 1990 - 2002</b>	<b>24%</b>	*	<b>11%</b>	*	<b>14%</b>	*	<b>15%</b>	*	<b>78%</b>	*

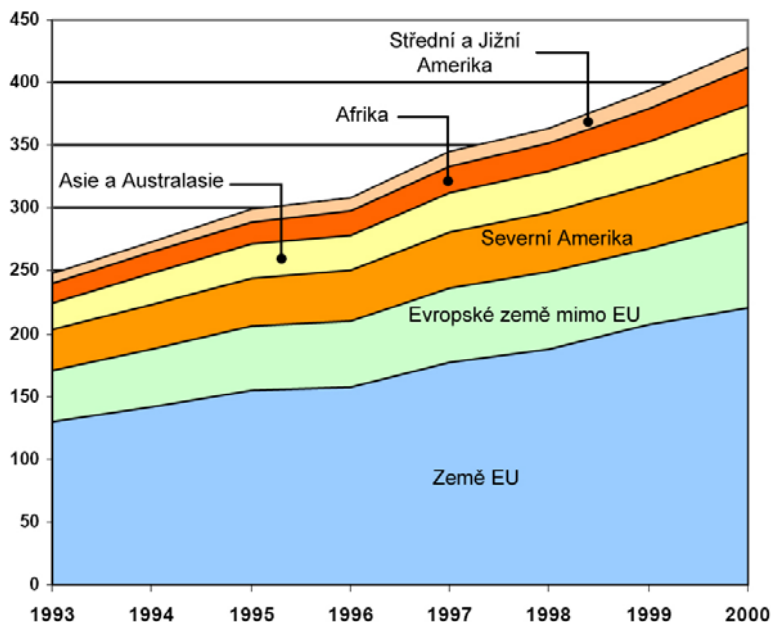
zdroj: EUROSTAT

Neméně významná je rovněž i skutečnost, že letecká doprava postupně ztrácí charakter exkluzivity a nedostupnosti. Na druhé straně však nelze opomenout, že ve vnitrostátních přepravách na krátké vzdálenosti nemůže letecká osobní doprava významně konkurovat silniční nebo železniční dopravě.

### 3.3 Vývoj počtu přepravených pasažérů

#### 3.3.1 Vazba EU s jinými regiony světa

V roce 1993 bylo v členských státech EU odbaveno necelých 250 milionů pasažérů. V roce 2000 jich bylo odbaveno 434 milionů, tj. nárůst o 74 %. V roce 2004 bylo přepraveno již 649 240 231 (z toho 547 milionů na pravidelných leteckých linkách). Do tohoto jsou však započítány počty přepravených pasažérů nových členských států EU.



zdroj: EUROSTAT, úpravy autor

Obr. 4. Vývoj počtu odbavených pasažérů v letech 1993 – 2000 ze zemí EU do regionů světa

Počet pasažérů odlétajících z EU v roce 2000 na intra-evropských letech tvořil 67 %, z čehož 16 % bylo odbaveno do evropských zemí mimo země EU. Do Severní Ameriky bylo odbaveno 13 % a zbývajících 20 % připadá na Asii, Australasii, Afriku a Střední a Jižní Ameriku. V roce 1993 byly tyto podíly téměř na stejné úrovni a tudíž v roce 2000 nedošlo k žádnému posunu destinací mimo evropský kontinent a vazby mezi kontinenty tak zůstali na stejné úrovni (viz Obr. 4).

#### 3.3.2 Vývoj počtu přepravených pasažérů v jednotlivých zemích EU

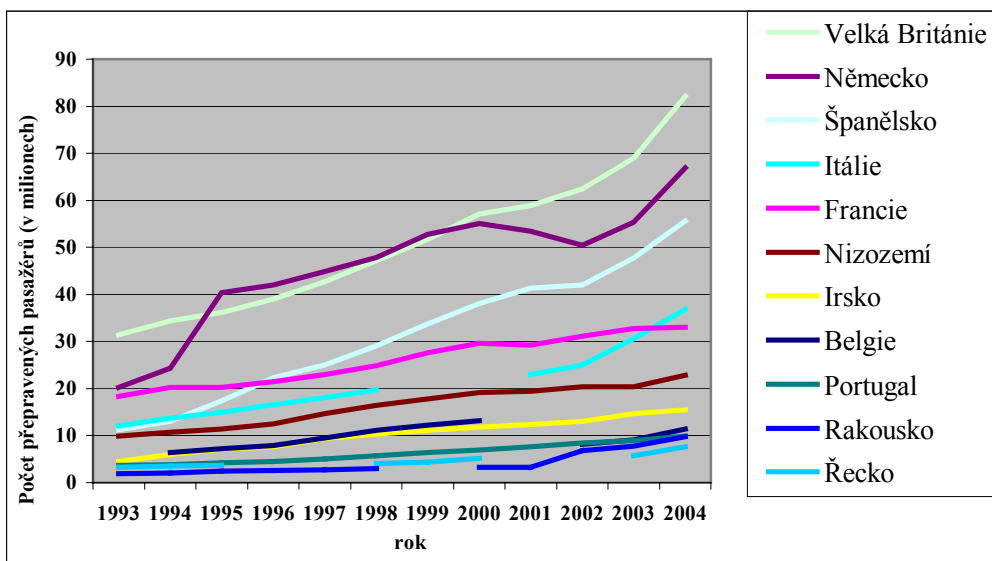
Celkový objem letecké dopravy v Evropě se od počátku 90. let značně zvýšil. Existují značné rozdíly v počtu přepravených pasažérů v jednotlivých zemích. Některé země jako Velká Británie, či Německo tak přepraví na intra-evropských linkách přibližně 8krát více cestujících než země jako je Řecko či Rakousko (Obr. 5, Příl. 2 a Příl. 3). Velká

Británie, Německo a Španělsko jsou země s největším počtem přepravených pasažérů, ale také země s velkým počtem obyvatel (potenciální zákazníci).

Vzájemné porovnání je možné pouze v případě, že by počet přepravených pasažérů byl vydělen počtem obyvatel dané země. Z tohoto hlediska by nejvyšších hodnot dosahovalo Irsko (až 5krát více odbavených cestujících než vlastních obyvatel), následované Velkou Británií, Španělskem, a Dánskem. Země jako Německo, Francie a Nizozemí pak dosahují mnohem nižších hodnot poměrů.

Všechny vybrané země EU vykázali za sledované období růst počtu přepravených pasažérů. Velice zajímavé jsou fluktuace vývoje počtu pasažérů v Belgii, která v roce 2000 vykazovala 13,16 milionů přepravených osob, zatímco v roce 2002 už jen 8,11 milionů a v roce 2004 11,41 milionů. Za sledované období let 1993 – 2004 ovšem vykazuje nárůst o 79,8 %. Také Německo má ve svém vývoji značné fluktuace.

Za povšimnutí stojí pozice Francie, která je hodnocena jako pátá země s největším počtem přepravených pasažérů, nicméně její růst je v porovnání s jinými zeměmi jako Velká Británie, Španělsko a Itálie poněkud zaostává. Tento fakt je spojen s existencí její rozvinuté sítě vysokorychlostní železnice, která je velice zdatným konkurentem především ve vnitrostátní dopravě. Například na trase Paříž – Lyon je počet přepravených cestujících leteckou dopravou pouhých 10 %, zbylých 90 % připadá na dopravu železniční. Jako zcela opačný příklad může sloužit trasa Londýn – Manchester, kde je naopak počet přepravených

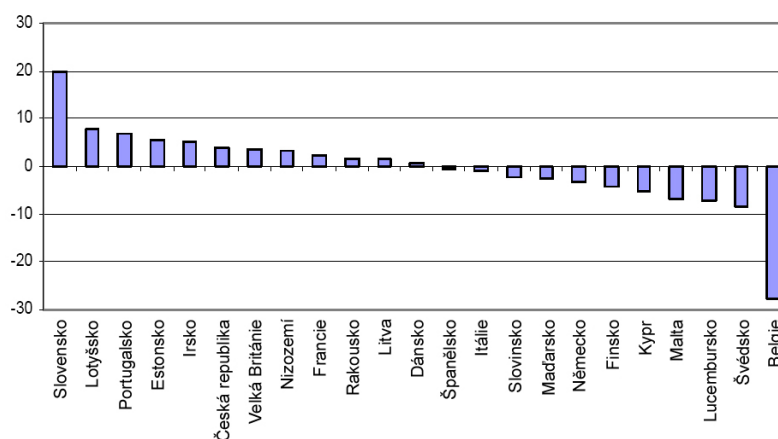


Zdroj: EUROSTAT

Obr. 5. Vývoj počtu přepravených pasažérů ve vybraných zemích EU od roku 1993 – 2004 na pravidelných intra-evropských linkách

cestujících leteckou dopravou 73 %, zbylých 27 % připadá na dopravu železniční (ve výpočtu nebyl zahrnut jiný druh dopravy než letecká a železniční). Přičemž přímková vzdálenost mezi městy Londýnem a Manchesterem je menší než v případě trasy Paříž – Lyon. Důvodem je velice chabě rozvinutá síť vysokorychlostní železnice ve Velké Británii (OECD, 2003).

Podle Obr. 5 vykazují země EU plynulý růst. Německo vykazuje skokový v letech 1994 – 1995 a až do roku 2000 také plynulé nárůsty počtu přepravených pasažérů. Tento trend je velice podobný i v ostatních zemích EU. Růst objemu letecké přepravy ve všech zemích EU dosahoval od roku 1993 až do roku 2001 vždy kladných hodnot. Až události 11. září ovlivnily leteckou dopravu v celé Evropě. V některých zemích došlo k hlubokému a dlouhodobějšímu nezájmu o leteckou dopravu, některé země i přes tyto události dosahovaly růstu počtu přepravených cestujících. Česká republika vykazovala i přes tyto okolnosti 5% růst. Konkrétní změny v růstu či poklesu zájmu o leteckou dopravu jsou uvedeny na Obr.6.



zdroj: EUROSTAT, úpravy autor

Obr. 6. Růstu/pokles počtu přepravených pasažérů ve vybraných státech EU v letech 2000/2001 (údaje se týkají pravidelné i nepravidelné letecké dopravy)

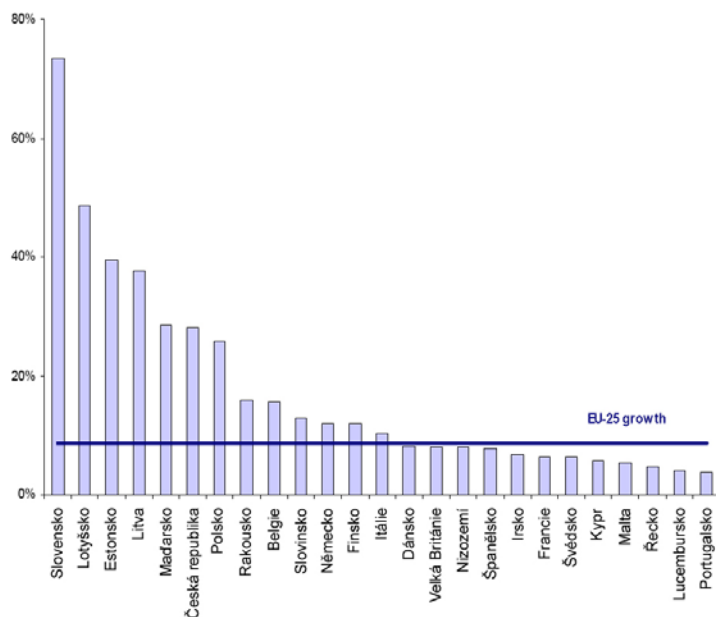
Podíváme-li se na růst letecké dopravy v roce 2003/2004 (viz Obr.7), všechny země EU zaznamenaly nárůst počtu přepravených pasažérů. Sedm prvních zemí, které vykazují nejrychlejší růst v letecké dopravě, jsou země bývalého východního bloku a zároveň také noví členové EU.

Největšího růstu dosáhlo Slovensko (73 %; 1,081 mil.), dále Lotyšsko (48 %; 1,056 mil.), Estonsko (40 %; 0,991 mil.), Litva (37 %; 0,994 mil.), Maďarsko (28 %; 6,445 mil.),



**Česká republika ( 28 %; 9,950 mil.)** a Polsko (26 %; 6,092). Česká republika má jako středoevropská země velice výhodnou pozici. Funguje jako přepravní uzel mezi státy východní a západní Evropy. Díky své poloze (viz Příl. 6) tak zaznamenává velice dynamický rozvoj (dále viz kapitola 5.1).

Průměrný růst zemí EU činil 8,8 %.



zdroj: EUROSTAT, úpravy autor

Obr. 7. Růstu/pokles počtu přepravených pasažérů ve státech EU v letech 2003-2004 (údaje se týkají pravidelné i nepravidelné letecké dopravy)

Těžiště zemí největších dopravních výkonů podle počtu odbavených pasažérů letecké dopravy bezpochybně leží v prostoru „modrého banánu“. Pokud bychom však vzali v úvahu pouze rychlost rozvoje letecké dopravy v Evropě, zaznamenali bychom největší rozvoj v zemích střední a východní Evropy. Tyto země střední a východní Evropy se v počtu odbavených cestujících samozřejmě nemohou srovnávat se zeměmi v západoevropském prostoru, ale jejich rozvoj je mnohem rychlejší. Můžeme proto konstatovat, že těžiště počtu přepravených pasažérů a hlavních přepravních proudů se tak posunuje z prostoru „modrého banánu“ směrem do střední Evropy.

### 3.4 Letecká dopravní síť

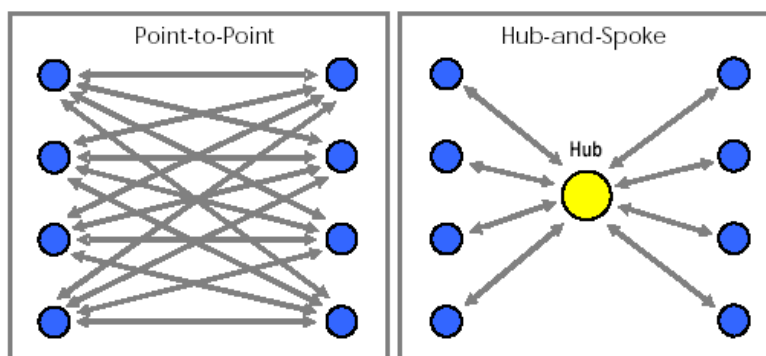
Jedním z neočekávaných jevů, které drasticky změnilo strukturu leteckých tras, bylo široké zavedení systému hub-and-spoke. V kombinaci s dopravou typu point-to-point

a jejího propojení na centrální hub jsou letecké společnosti schopny nabídnout větší výběr alternativních destinací a zvýšit i frekvenci letů. Koncentrace přepravy v dopravním uzlu umožňuje leteckým společnostem úspory z rozsahu. Situace na evropském leteckém trhu se však v porovnání s trhem americkým poněkud liší a evropský letecký trh je pod vlivem odlišných faktorů:

- Cestovní vzdálenosti v rámci Evropy (EU-25) jsou kratší: z toho vyplývá, že počet velkých a významných leteckých dopravních uzlů je podstatně nižší a také, že užívání těchto uzlů již není tolik výhodné jako v minulosti.
- Konkurence jiných druhů dopravy: Evropská vysokorychlostní železniční síť je ve vybraných službách zdatnou konkurencí letecké přepravy na evropském kontinentu.
- Mezikontinentální bilaterální regulace versus Evropská deregulace: Ačkoli je evropský letecký trh po 1. dubnu 1997 kompletně deregulován, evropské aerolinie stále trvají na bilaterálních dohodách mezi neevropskými zeměmi. Tudíž neevropské aerolinie nemají právo na změnu svého uzlového letiště, aniž by přišli o své portfolio mezinárodních destinací (Bourghouwt, Hakfoort, 2001)

### 3.4.1 Síť typu hub-and-spoke a point-to-point

Výhodou sítě hub-and-spoke je obvykle její větší efektivita, určitou nevýhodou je pak její snadná zranitelnost narušením centra a riziko zpoždění jako důsledek neexistence přímých spojení. Síť typu hub-and-spoke umožňuje prostřednictvím koncentrace proudů



Zdroj: Rodrigue et al., 2006

Obr. 8. Rozdíly dopravní sítě typu point-to-point a hub-and-spoke

větší flexibilitu dopravního systému – např. v Obr. 8 síť typu „point-to-point“ zahrnuje celkem 16 nezávislých cest, které musí být obsluhovány vlastní infrastrukturou a dopravními vozidly. Síť typu „hub-and-spoke“ ke stejnému účelu postačuje pouze 8 nezávislých cest. Omezení počtu obsluhovaných relací může vést ke zvýšení frekvence obsluhy zbývajících relací (aplikace principu úspor z rozsahu), např. namísto jednoho páru spojů mezi každým párem uzlů v síti typu „point-to-point“, může být nabídnuto pět spojů z každého uzlu do vybraného „hubu“. Další výhody sítě typu „hub-and-spoke“ lze charakterizovat následujícím způsobem: Zavedení efektivnějších odbavovacích způsobů v hubech, což v daném hubu umožní zvládnout ve stejném čase větší množství přepravy (přestupů cestujících).

Nicméně síť typu hub-and-spoke vykazuje i jisté potenciální nevýhody. Nutnost přestupu cestujících, což v některých směrech může znamenat zpoždění a prodloužení cestovní doby. Hrozí také potenciální přetížení hubu, protože většina přestupů se děje právě v tomto uzlu (Rodrigue et al., 2006).

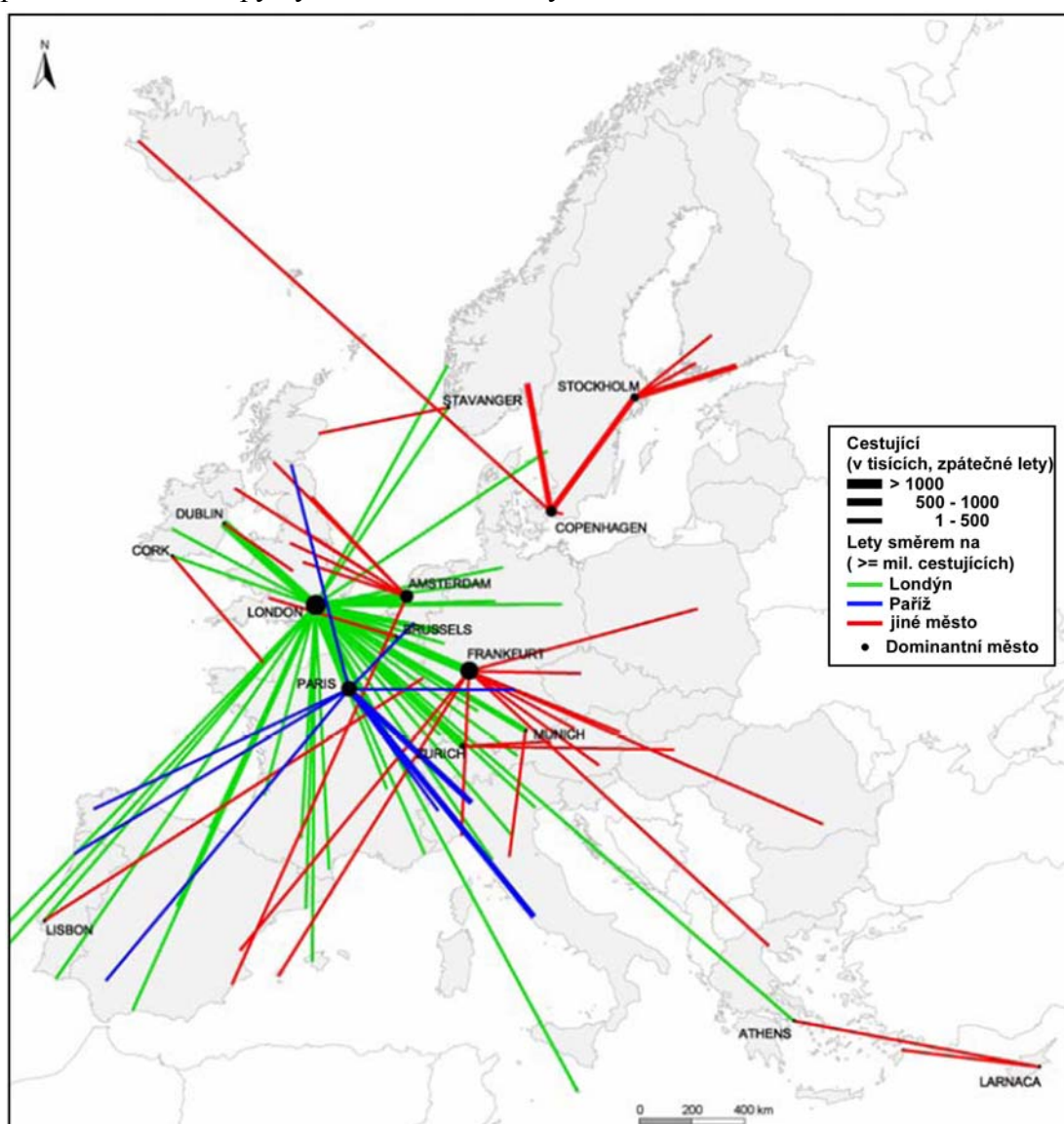
### **3.4.2 Odklon od využívání dopravních sítí typu hub-and-spoke**

Dopravní síť typu hub-and-spoke byly vždy doménou národních přepraveců. Jelikož byly vlastníci národních letišť vždy úzce spjati s národními aeroliniemi, tak národní přepravci měli a stále mají značná privilegia na těchto letištích. Tento fakt je jedním z mnoha z antikonekvenčních opatření aerolinií v boji proti konkurenci zejména proti nízkonákladovým přepravecům, kteří jsou tak nuceni využívat sekundární letiště. Neznamená to však, že by nízkonákladoví přepravci neoperovali na velkých evropských letištích, ale hlavním opěrným bodem v jejich činnosti jsou právě sekundární nebo regionální letiště.

Odklon ve využívání sítě hub-and-spoke je však nutno brát spíše jako jemnou odchylku od klasického vývoje leteckých sítí. Letecké síť typu hub-and-spoke jsou z pohledu počtu přepravených pasažérů zcela bezpochybně stále nejvyužívanější. Síť typu point-to-point však vytváří nové destinace, převážně ve spojení s nízkonákladovými přepravci.

### 3.5 Vývoj přepravních proudů

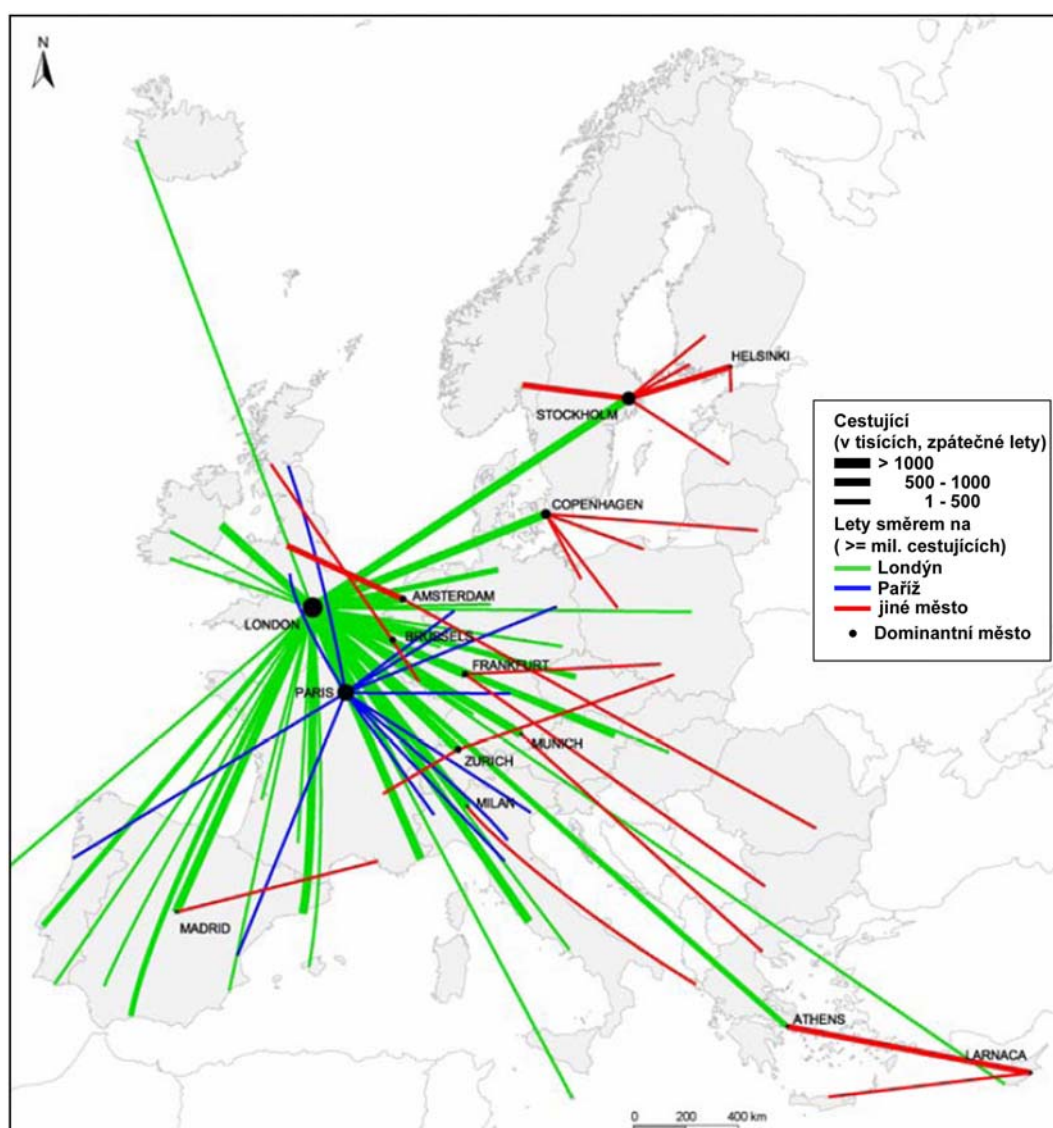
Podíváme-li se na strukturu přepravních proudů v Evropě roce 1990 (viz Obr.9), bylo možné na celoevropské úrovni vyzorovat čtyři naprosto dominantní letecké tahy – Londýn, Frankfurt, Paříž a Amsterdam. Na mezoregionální úrovni byla dominantní dvě města – Kodaň a Athény. V rámci preferovaných linek byl Frankfurt hlavním dopravním uzlem pro všechna města střední a východní Evropy kromě Budapešti. Paříž byla atraktivní destinací pro některá města jižní Evropy. Některá britská města měla své dopravní proudy směřovány na Amsterdam. Hlavním dopravním uzlem zaujímající dominantní postavení dopravních tahů Evropy byl v roce 1990 Londýn.



Zdroj: ESPON, 2004, úpravy autor

Obr. 9. Mapový náčrt hlavních letových proudů v Evropě v roce 1990

V roce 2000 byla situace díky nastoupeným procesům deregulace poněkud odlišná (viz Obr. 10). Především Frankfurt ztratil své privilegované postavení jako centrální dopravní uzel dopravních tahů střední Evropy. Funkci tohoto velkého dopravního uzlu přejala letiště situovaná východně od Frankfurtu. Praha a především Vídeň tak začaly suplovat funkci dopravního uzlu Frankfurtu a spojují především země východní Evropy. Dopravní uzly Londýn a Paříž si i po deseti letech stále drželi své pozice a jsou stále nejdominantnějšími městy v evropském leteckém provozu. Na mezoregionální úrovni si své postavení upevnila Kodaň a Stockholm.



Zdroj: ESPON, 2004 úpravy autor

Obr. 10. Mapový náčrt hlavních letových proudů v Evropě v roce 2000

Celkově vzato, za desetileté období jsme byli svědky usměrnění leteckých dopravních proudů směrem k Londýnu a Paříži (čímž vlastně došlo k posílení typu sítě hub-and-spoke, avšak zároveň s omezenou kapacitou evropských letišť došlo k hledání a vytváření alternativních či nových destinací a využívání sítě typu point-to-point). Frankfurt a Amsterdam ztratili na svých pozicích v porovnání s Londýnem a Paříží, nicméně jsou pořád významnými dopravními uzly v Evropě. Je tedy možné říci, že struktura letecké sítě z pohledu těchto velkých dopravních tahů, byla v roce 1990 více vyvážená než v roce 2000. Vývoj letecké dopravy ukazuje, že od počátku 90. let zaznamenala velice rychlý rozvoj města jako Lisabon, Madrid, Barcelona, Praha, Mnichov a Varšava. Také nelze opomenout, že došlo k výraznému nárůstu počtu přepravených pasažérů na těchto proudech (ESPON, 2004).

V letech 1992 – 1996 došlo k prudkému nárůstu dvojic měst (v anglosaské literatuře označovány jako „city-pairs“). Zatímco v roce 1992 existovalo v zemích AEA 58 dvojic měst, tak v roce 1996 jich bylo již 161 (AEA, výroční zpráva, 1997) Počet leteckých spojení se od roku 1993 zvýšil o 30 % (EUROSTAT, 2004).

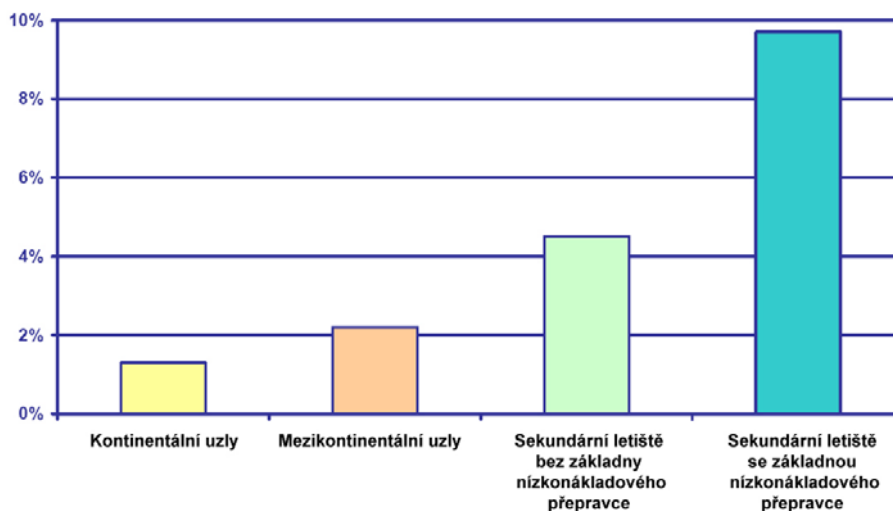
### 3.6 Evropská letiště

Letiště slouží z principálního hlediska pouze jako prostor pro přistání letadla. K tomu, aby letadla mohla přistávat postačuje pouze letištní dráha a navigační systém. V současnosti evropská letiště již nejsou pouhými zatravněnými plochami s prkennými čekárnami pro hrstku cestujících. Z letišť se dnes stala centra nabízející komplex služeb, které s vlastní leteckou dopravou již vůbec nesouvisí. S rostoucím počtem pasažérů na jednotlivých letištích se z letišť stala takřka nákupní centra a obří komplexy služeb, které produkují značné množství pracovních příležitostí od těch nejméně kvalifikovaných až po ty nejkvalifikovanější (Dennis, 2002).

#### 3.6.1 Vývoj evropských letišť

Pořadí a nástin vývoje největších evropských letišť je uveden v Příl. 4. Největší letiště bychom našli opět v prostoru „modrého banánu“. Tato největší evropská letiště vykazují již velice nízký růst. Podle Obr. 11 se nejvíce rozvíjejí letiště sekundární, na nichž operují nízkonákladoví přepravci. V roce 2004 byl jejich nárůst téměř 10%.

Mezikontinentální a mezinárodní uzlová letiště v Evropě vykazují průměrný roční růstu pouhých 1,8 %, resp. 2,2 %.



zdroj: ELFAA, 2004

Obr. 11. Vývoj evropských letišť v roce 2004

### 3.6.2 Kapacita evropských letišť

V současné době je největším problémem evropských letišť jejich kapacita. Pod tímto pojmem se zjednodušeně skrývá součet volných slotů (označuje se tím časově a prostorově vymezený přistávací a vzletový koridor, vyhrazená ranvej, letištní rampa, využití terminálů, doprovodný letištní servis, manipulace se zavazadly, odbavení pasažérů atd.). Potíže mají především největší evropská letiště, která pracují na hranicích svých kapacitních možností a bez nejnovějších technologických vymožeností by už nedocházelo k nárůstu počtu odbavených cestujících.

Letiště, která v dobách své výstavby nepředpokládala takovéto přepravní výkony, již nemají možnost rozšíření a potencionální výstavbě nových ranvejí či terminálů brání ekologické aktivity. Ty nejčastěji oponují, tím, že další výstavba by decimovala životní prostředí a místo výstavby nové infrastruktury je možné letový provoz přesouvat na sekundární a regionální letiště, které zatím disponují dostatečnou kapacitou (Graham, Guyer, 1999).

### 3.6.3 Sekundární letiště

Sekundární letiště by se dalo definovat jako letiště, které leží v blízkosti letiště primárního (to by se dalo definovat jako hlavní letiště určitého města, viz Tab. 2.), bylo

vybudováno jako letiště záložní a dříve sloužilo spíše jen jako letiště pro národní lety. Frekvence mezinárodních letů zde byla minimální. Jejich vliv byl v mezinárodním měřítku zanedbatelný. S rychlým rozvojem letecké dopravy od počátku 90. let tak začala sekundární letiště promlouvat do uspořádání leteckých linek v Evropě (Bonnasies, 1999).

K tomu, aby mohl letecký přepravce začít pravidelně využívat infrastruktury kteréhokoliv letiště, musí mu být předem udělena licence (v anglosaské literatuře ozn. *slot*). Na velkých evropských letištích, která jsou již přeplněná, je velice obtížné tento slot získat. Na sekundárních letištích však zatím není problém kapacity a slotů významný. Sekundární letiště právě naopak vítají jakýkoliv příliv nových aerolinií. Sekundární letiště se v některých případech přímo podbízí leteckým společnostem. S pomocí dobře fungujícího přepravce je sekundárnímu letišti zajištěn rozvoj. Tato letiště pak mohou poskytovat nová pracovní místa a podílí se na snižování nezaměstnanosti a zvyšují prestiž okolí. Výhody pak sklízí jak provozovatelé, tak i uživatelé sekundárního letiště (Feldhoff, 2002).

Tab.2. Příklady evropských sekundárních letišť

město	primární letiště	sekundární letiště
<b>Amsterdam</b>	Schiphol	Rotterdam
<b>Barcelona</b>	Aeroport del Prat	Girona, Reus
<b>Berlín</b>	Tegel	Schönefeld
<b>Brusel</b>	Zaventem	Charleroi
<b>Düsseldorf</b>	Düsseldorf international	Cologne/Bonn, Weeze
<b>Frankfurt</b>	Main	Hahn
<b>Glasgow</b>	Abbotsinch	Prestwick
<b>Hamburg</b>	Hamburg Airport	Lübeck
<b>Kodaň</b>	Kastrup	Malmö
<b>Krakow</b>	Balice	Katowice
<b>Londýn</b>	Heathrow, Gatwick	Stansted, Luton
<b>Milán</b>	Malpensa	Bergamo
<b>Paříž</b>	Charles de Gaulle, Orly	Beauvais
<b>Řím</b>	Fiumicino	Ciampino
<b>Stockholm</b>	Arlanda	Skavsta, Västerås
<b>Vídeň</b>	Vienna International	Bratislava

Zdroj: ELFAA,2004

Výhodou sekundárních letišť je jejich vzdálenost od přeplněných center měst. Sekundární letiště tak mají obecně lepší silniční dostupnost pro osobní automobilovou dopravu. Také se stále více stávají oblíbenými i mezi cestujícími, kteří se na takovýchto letištích cítí být méně stresováni. Orientace na těchto menších letištích je snadnější a



v případě využití silniční dopravy pro transfer na letiště je případné riziko pozdního příjezdu menší. Avšak největší výhodou těchto sekundárních letišť jsou nižší letištní poplatky. Letečtí přepravci pak mohou pasažérům nabídnout nižší ceny letenek, což zpětně pozitivně ovlivňuje poptávku po přepravě na daném letišti. Právě tento fakt je hlavní hnací silou rozvoje těchto letišť (Barret, 2000).

Nevýhodami těchto sekundárních letišť je v některých případech velká vzdálenost od hlavního centra. Např. sekundární letiště Hahn je vzdáleno 100 km od Frankfurtu. Další nevýhodou je užší rozsah infrastruktury letiště. Od napojení na městskou hromadnou dopravu přes komerční prostory po vybavení terminálů a celková úroveň nabízených služeb je mnohem nižší.

Sekundárních letišť nejvíce využívají převážně nově vzniklé letecké společnosti, které již nemohou získat slot na letištích primárních. Zpravidla se jedná o společnosti nízkonákladové. Není to však pravidlem. V Tab. 3 jsou uvedeny příklady růstu vybraných sekundárních letišť po příchodu nízkonákladového přepravce.

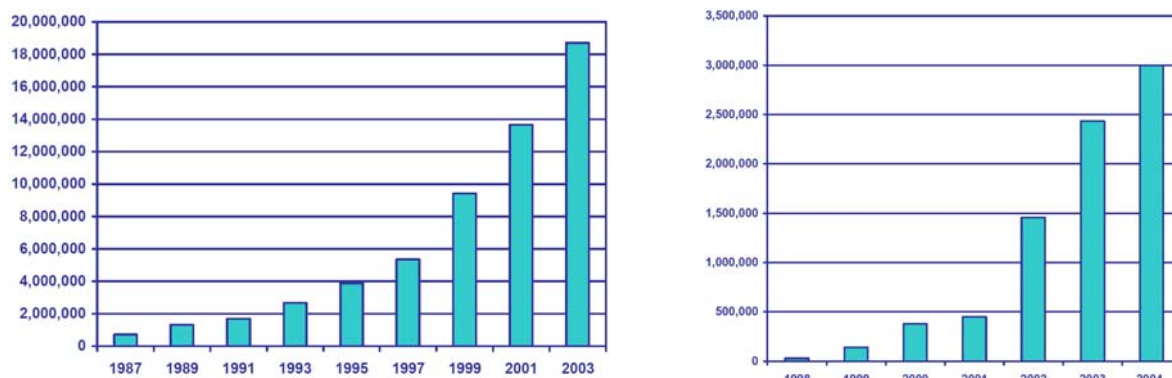
Letiště Londýn Stansted odbavilo v roce 1988 zhruba 1 milion pasažérů. Od příchodu nízkonákladové společnosti Ryanair v 1988, se počet odbavených pasažérů vyšplhal až na téměř 21 milionů odbavených pasažérů ročně, přičemž podíl Ryanairu na celkovém počtu pasažérů v roce 2004 tvořil 52 %. Možná jako lepší příklad by mohla sloužit letiště Brusel Charleroi a Frankfurt Hahn, které před rokem 1997 odbavovali méně než 20 000 pasažérů ročně. Díky obecně vzrůstající oblibě letecké dopravy a především díky velice příznivým cenám letenek, vykázala tato letiště za pouhých 7 let zhruba 1,7 milionů (Charleroi) a 3 miliony (Hahn) odbavených pasažérů. Ryanair odbaví téměř naprostou většinu pasažérů, tj. na Charleroi 95 % a na Hahn 94 %. Podle odhadů (Goodbody, 2004) bylo v roce 2004 využíváno pouze 32 % sekundárních letišť, tudíž je možné očekávat další růst využití těchto letišť, a tím i nárůst počtu cílových míst.

Tab. 3. Sekundární letiště a nízkonákladový přepravci

letiště	Počet pasažérů před vstupem Ryanairu	celkový počet pasažérů v roce 2004 (v mil.)	Podíl Ryanairu [%]
Londýn Stansted	1 000 000 (1988)	20,9	52
Brusel Charleroi	< 20000 (1997)	1,7	95
Frankfurt Hahn	< 20000 (1997)	3,0	94

zdroj: (Závoda, 2006)

Na Obr. 12 je zachycen vývoj na letištích Londýn Stansted a Frankfurt Hahn. Vývoj na těchto sekundárních letištích má podobný průběh. Obě letiště vykazují velice dynamický a rychlý růst počtu odbavených pasažérů.



zdroj: ELFAA, 2004

Obr. 12. Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Londýn Stansted v letech 1987 – 2003 (vlevo) a na letišti Frankfurt Hahn v letech 1998 - 2004

### 3.6.4 Regionální letiště

Regionální letiště (ze stejných důvodů jako letiště sekundární) mají podobný trend vývoje jako letiště sekundární. Samozřejmě nedosahují takových přepravních výkonů, ale s jejich rozvojem opět dochází ke zvýšení počtu destinací. Rovněž zvyšují dopravní dostupnost měst. Díky regionálním letištím dochází alespoň k částečné disperzi jinak koncentrovaných leteckých linek do velkých měst. Nelze také opomenout fakt, že regionální letiště, ačkoli mají velice úzký rozsah infrastruktury a doprovodných služeb, jsou díky velice nízkým cenám letenek nově vyhledávaným místem (viz Tab. 4) výletníků a turistů. Z tohoto lze usoudit, že rozhodujícím faktorem v rozvoji těchto destinací je pouze cena za přepravu (Thompson, 2002).

Tab.4. Nové destinace vzniklé díky nízkým cenám letenek

stát	nové destinace
<b>Belgie</b>	Charleroi
<b>Česká republika</b>	Brno
<b>Dánsko</b>	Esjberg
<b>Finsko</b>	Tampere
<b>Francie</b>	Bergerac, Rodez, Limogez, Carcassonne, Pau, La Rochelle, Nimes, St. Etienne, Tours, Poitiers, Dinard, Marseille
<b>Irsko</b>	Knock, Derry, Kerry
<b>Itálie</b>	Bari, Pescara, Ancona, Brindisi, Palermo, Alghero, Trieste
<b>Německo</b>	Karlsruhe-Baden, Altenburg, Hahn, Tempelhof, Münster (Osnabrück), Erfurt
<b>Norsko</b>	Haugesund
<b>Polsko</b>	Gdaňsk, Poznaň
<b>Rakousko</b>	Graz, Linz, Klagenfurt
<b>Slovensko</b>	Košice
<b>Španělsko</b>	Bilbao, Girona, Jerez, Murcia, Santander, Valladolid, Zaragoza
<b>Švédsko</b>	Malmö, Nyköping
<b>Velká Británie</b>	Blackpool, Bournemouth, Newquay

zdroj:ELFAA,2004

### 3.6.5 Nízkonákladové letiště

Se spojením výhod sekundárních či regionálních letišť a nízkonákladových přepravců se v geografii dopravy objevuje nový pojem – nízkonákladové letiště. Pro účely zevrubné definice by se dalo použít těchto klíčových vlastností: nízké letištní poplatky, nízké náklady na vybavení letiště, funkce přímých letů bez mezipřistání a nízkonákladové aerolinie fungující jako primární zákazníci. Na nízkonákladových letištích je počet obchodních cestujících nižší než 20 %; cestující si jej vybrali především kvůli ceně; mnoho cestujících je ochotno akceptovat dlouhé trvání cesty na letiště v rozsahu dvou a více hodin; dálkové přímé lety bez mezipřistání vedou na nízkonákladových letištích k relativně vysokému podílu zahraničních cestujících; cestující jsou průměrně mladší než na uzlových letištích. Za takovéto letiště může být považováno např. letiště Frankfurt Hahn (Klophaus, Schaper, 2004).

Zajímavou reakcí na takovou situaci na trhu je výstavba zcela nového terminálu (mp<sup>2</sup>) na francouzském letišti Marseille (třetí největší letiště ve Francii, v roce 2004 přepravilo 5,8 milionů pasažérů a růst za tento rok činil 7,3 %). Tento nový terminál je primárně určen nízkonákladovým dopravcům, jelikož právě ti jsou hlavními hybnými

prvky růstu nejen francouzských, ale i ostatních evropských regionálních letišť. Tento nový terminál je vybudován v těsné blízkosti terminálu staršího. Je tedy pouze jen a jen na cestujících jestli zvolí luxusnější cestu za vyšší cenu nebo se rozhodnou pro nižší cenu ovšem s nižším komfortem. Nový terminál je vybaven pouze barevnými betonovými podlahami, není zde klimatizace a místo nástupních ramp jsou k dispozici klasické pojízdné schody. Takovéto prostředí má přímý vliv na výši letištních poplatků, zatímco na klasickém marseillském terminálu zaplatí cestující za letištní poplatky nejméně 6 euro, na tomto novém terminálu se cena pohybuje od 1,3 euro.

## 4. NÍZKONÁKLADOVÉ AEROLINIE

Jak bylo uvedeno výše, vznik evropských nízkonákladových aerolinií je přímým důsledkem nastolené deregulace leteckého trhu v 90. letech. Růst počtu nízkonákladových letů je od jejich vzniku a zejména v posledních letech velice významným posunem v komerčním letectví. Nabídka leteckých spojení do destinací v daném regionu a s ní spojené rychlé přizpůsobování cen letů je hlavní myšlenkou nízkorozpočtových letů. V budoucnu se očekává růst počtu společností provozujících nízkorozpočtové lety a posilování jejich pozice na trhu. Letecké společnosti, které provozují tyto lety, si na trhu udržely velice dobrou pozici i v období oslabování globální ekonomiky a dokonce i po teroristických útocích v září 2001, kdy měly tradiční národní letecké společnosti ekonomické problémy.

V důsledku deregulace se dostali na trh nováčci, kteří za důležitý podnikatelský cíl pokládali zásadu uskutečňovat létání dostupnější pro širší okruh uživatelů. Noví operátoři dosáhli toho, že etablované letecké společnosti musely reagovat a adekvátně přizpůsobit své nabídky z hlediska cen a kvality (Vowles, 2000).

### 4.1 Definice nízkonákladových aerolinií

Definice slova „nízkonákladová aerolinie“ není jednotná. V anglické literatuře se nízkonákladoví přepravci označují pojmem low-cost airlines, někdy pojmem low-fare airlines (nízkotarifní) a někdy také pojmem „no-frill airlines“, což by se dalo volně přeložit jako „nic extra“ neboli přeprava „bez příkras“. Nejjednodušeji by se dal pojem nízkonákladový přepravce definovat asi takto:

*Nízkonákladový přepravce je takový přepravce, jehož činnost působení se odvíjí na základě nízkonákladového „business modelu“.*

### 4.2 Nízkonákladový „business model“

Typický nízkonákladový přepravce se vyznačuje těmito způsoby podnikání:

- pouze jedna cestovní třída
- používají pouze malý počet typů letadel, typicky jeden (nejběžněji Boeing 737 nebo Airbus A320). Standardizovaná flotila umožňuje hromadný nákup náhradních dílů, šetří náklady na zaškolení techniků. Školení pilotů a posádky letadel se také zjednodušuje a zlevňuje

- jednoduchý systém tarifů (cena letu se odvíjí také od toho, kdy je let zákazníkem objednan a zaplacen: čím dříve, tím je cena nižší, čím později, tím cena letenky stoupá)
- přímý prodej letenek, převážně pomocí internetu či telefonu (tím se snižuje počet pracovníků a papírování, v současné době se podíl prodaných letenek prostřednictvím internetu pohybuje u společnosti Ryanair nad 90% (zdroj: Ryanair, 2006))
- vyšší produktivita zaměstnanců (zaměstnanci pracují na více pozicích - kromě zajištění bezpečnosti přepravovaných osob i uklízí letadlo či vydávají palubní lístky a dohlíží na pasažéry při nástupu na palubu u odletových bran)
- služby na palubě letadla (během letu není „zdarma“ podáváno občerstvení, v případě zájmu je cestující povinen tyto služby uhradit)
- maximální využití letadel (letadla jsou neustále v provozu a létají jak nejčastěji je možné a i čas mezi dobou jednotlivých odbavení je stlačen na minimum)
- využívají sekundární letiště, na nichž jsou sazby za užívání letiště nižší a i pravděpodobnost zpoždění letu je nižší
- přímé linky (trasy jsou provozovány na přímém spojení a méně využívají velkých dopravních uzlů a neposkytují navazující lety)
- letecké linky jsou provozovány na krátkých a středně-dlouhých vzdálenostech

zdroj: Wikipedia; Fojtáčková, 2003

### 4.3 Historie nízkonákladových aerolinií

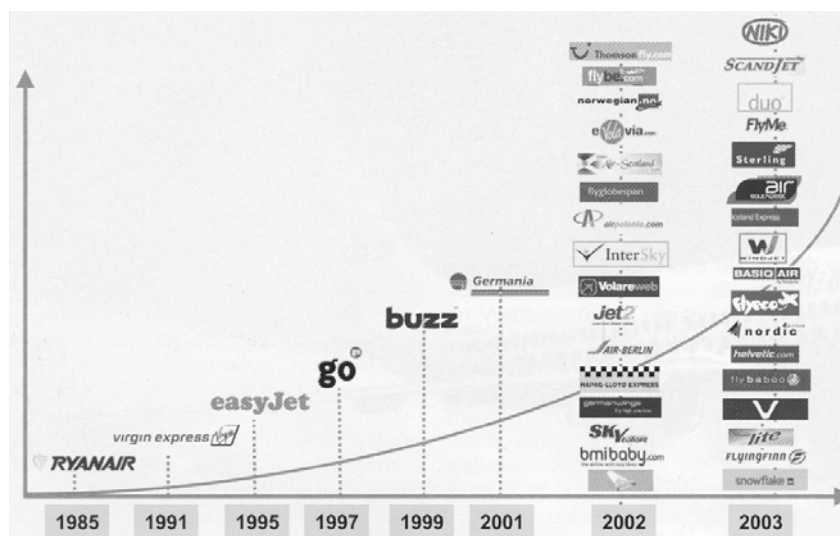
První koncept návrhu nízkonákladových letů vznikl v roce 1977, kdy Freddie Lakec uskutečnil svůj první levný let společnosti Skytrain mezi Londýnem a New Yorkem. V 90. letech minulého století se nízkonákladové lety rozšířily i do Evropy, kde je začala provozovat společnost Eire-registered ve Velké Británii. Nízkonákladové lety se později rozšířily i do západního Německa a jižní Evropy.

Opravdovým průkopníkem modelu nízkonákladového podnikání v Evropě je letecká společnost Ryanair, založená v roce 1985, která by bývala zřejmě nepřežila, kdyby se státy Velká Británie a Irsko v roce 1986 nedohodly na liberální dohodě o letecké dopravě. To umožnilo společnosti Ryanair dosáhnout na „závodní trati“ Londýn – Dublin s nízkonákladovou koncepcí úspěchu. Liberalizace letecké dopravy provedená v Evropské unii ve třech etapách posléze umožnila, aby Ryanair – a později i další letecké společnosti – mohly v EU expandovat bez jakýchkoli dopravně-právních omezení. Tím také dosáhla

evropská politika v letecké dopravě v plném rozsahu svého hlavního cíle – učinit leteckou dopravu pro evropského uživatele atraktivnější.

V Evropě nevyvolala expanze společnosti Ryanair dlouhou dobu žádnou pozornost. Teprve v roce 1991 byla založena další letecká společnost s nízkonákladovou koncepcí – European Belgian Airlines (EBA). Ta byla v roce 1996 převzata společností Virgin Express. V roce 1995 se objevuje v Londýně společnost EasyJet. Ryanair, EBA a EasyJet jako průkopníci modelu nízkonákladového podnikání konečně vzbudili pozornost tradičních národních vlajkových dopravců a způsobili, že jimi byla přijata protipatření, jako například zakládání vlastních nízkonákladových poboček. Odpovídající strategie společnosti British Airways, která založila v roce 1997 leteckou společnost Go, a společnosti KLM, která v roce 1999 založila společnost Airline Buzz, zůstaly nakonec bez úspěchu. Společnost Go byla posléze prodána společnosti EasyJet a Buzz společnosti Ryanair. Za zmínku stojí, že nízkonákladové společnosti přes intenzivní konkurenční boj s tradičními leteckými společnostmi se opakovaně stávaly váženými odběrateli jejich použitých letadel. Tak se například letadlová flotila společnosti Ryanair skládala v roce 1999 z 22 letadel, z nichž osm bylo předtím v majetku společnosti Lufthansa.

Roky absolutního rozkvětu pro zakládání nízkonákladových leteckých společností v Evropě však byly roky 2002 a 2003. Kromě množství nově založených společností se dalo pozorovat, že do tohoto tržního segmentu proniklo i několik charterových leteckých společností. V Německu byla průkopníkem tohoto vývoje společnost Germania následovaná společností Air Berlin. Vstup charterových společností na tento trh se přitom uskutečnil především zvyšující se nabídkou jednotlivě objednatelných sedadel, zatímco předtím byla sedadla pronajímána výhradně pořadatelům cesty. Stejnou cestu nastoupily i některé vlastní charterové letecké společnosti cestovních kanceláří. V případě cestovního koncernu TUI byla založena speciální nízkonákladová letecká společnost (Hapag Lloyd Express). Se společnostmi Germanwings, Snowflake a BmiBaby se konečně dostaly na start nově založené společnosti, které vykazují spojení s tradičními liniovými leteckými společnostmi. Společnost Germanwings je například dceřinnou společností Eurowings, na níž má podíl společnost Deutsche Lufthansa. Společnost Basiq Air je nízkonákladovou nabídkou společnosti Transavia, patřící ke KLM. Společnost Finnair se podílí ve výši 85 procent na společnosti Nordic Airlink ve Švédsku. (Bjeličič, 2004).



Zdroj: Bjeličič, 2004

Obr.13. Schématické znázornění vývoje počtu nízkonákladových přepravců od roku 1985 – 2003

#### 4.4 Důvody úspěchu nízkonákladových aerolinií

Jedním z důvodů proč síla leteckých nízkonákladových společností pravděpodobně poroste i nadále je, že společnosti provozující vysokonákladové lety se v posledních letech nedostatečně rychle přizpůsobily změnám na trhu. Letecké společnosti v Evropě se rychleji vzpamatovaly z teroristických útoků v září 2001 než USA. V Evropě byl zaznamenán pokles letecké dopravy jen o 5,8 % narozdíl od USA, kde byl pokles až o 14,1 %.

Nízkonákladové letecké společnosti působí a expandují na trzích, na kterých dosud nebyla uspokojena poptávka po krátkých nebo středně-dlouhých letech (viz Tab. 5.). Tyto společnosti se soustřeďují na vnitroregionální přepravu, vytvořily svou vlastní leteckou síť a jsou velkými konkurenty vysokonákladových leteckých společností. Dokonce i vlády jednotlivých zemí, ve kterých nízkonákladové letecké společnosti působí, nevěřily, že koncept nízkonákladových letů může být tak úspěšný.

Dalším důvodem úspěchu nízkonákladových aerolinií je využívání sekundárních a regionálních letišť, na kterých jsou letištní poplatky nižší než na letištích primárních a jsou schopny zákazníkům poskytovat celkové nižší cenu za přepravu. (Goodbody, 2004).

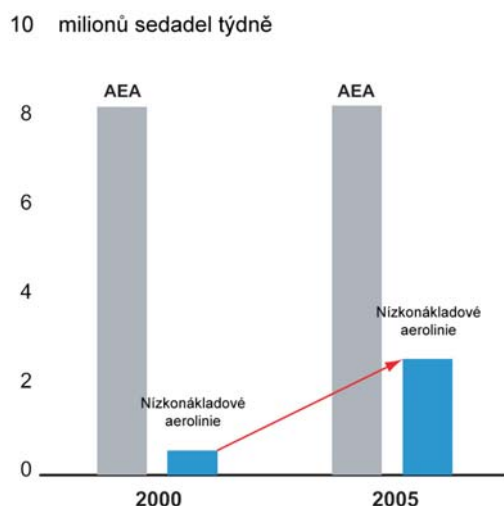


Tab.5. Hlavní destinace nízkonákladových leteckých společností ve východní Evropě v roce 2004

<b>Praha</b>	<b>Budapešť</b>	<b>Bratislava</b>	<b>Varšava</b>	<b>Ostatní cíle ve východní Evropě</b>
z/do	z/do	z/do	z/do	
Belfast	Amsterdam	Amsterdam	Kolín n. R.	Bělehrad
Billund	Berlín	Barcelona	Londýn	Bukurešť
Bristol	Schönefeld	Dubrovník	Milán	Dubrovník
Cardiff	Kolín n. R.	Londýn	Řím	Gdaňsk
Kolín n. R.	Dubrovník	Milán		Katowice
Kodaň	Londýn	Palma		Poznaň
East Midlands	Milán	Paříž		Krakov
Glasgow	Oslo	Řím		Lublaň
Leeds Bradford	Paříž	Split		Skopje
Londýn - Gatwick	Řím	Stuttgart		Sarajevo
Londýn - Stansted	Split	Benátky		Split
Manchester	Stockholm	Varšava		Temešvár
Newcastle	Stuttgart	Curych		Záhřeb
Oslo	Benátky			
Southampton	Varšava			
Stockholm	Curych			
Stuttgart				
Teesside				

zdroj: Bjeličič,, 2004

Na Obr.14 je schematicky uveden vývoj postavení nízkonákladových aerolinií mezi aeroliniemi vysokonákladovými mezi aeroliniemi asociace AEA. Vysokonákladoví přepravci za 5 let téměř nezvýšili své podíly na trhu, zatímco nízkonákladové společnosti výrazně zvýšily svůj podíl na trhu.

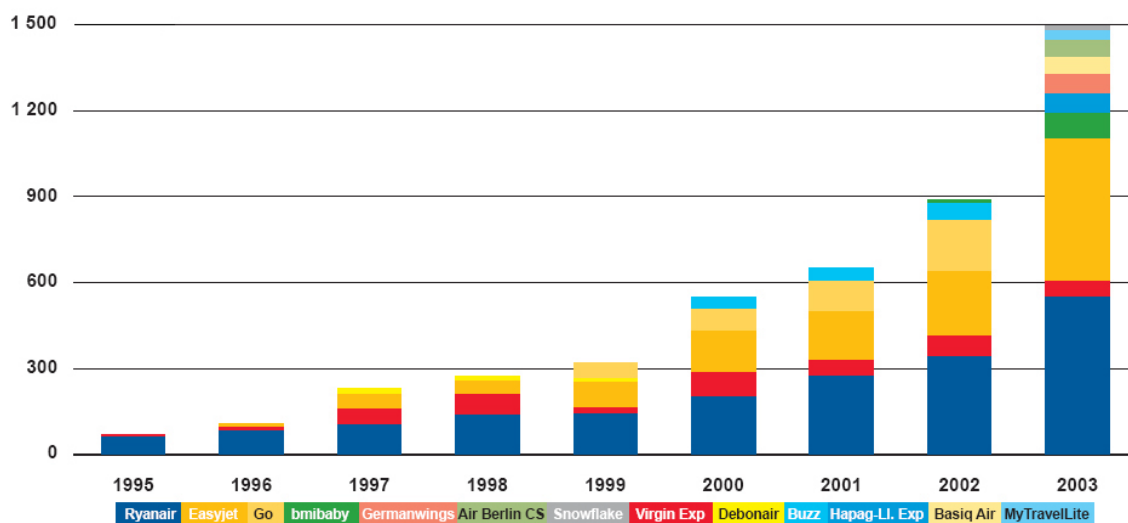


zdroj: AEA, výroční zpráva 2005, úpravy autor

Obr.14. Vývoj počtu ASK u vysokonákladových přepravců AEA a u nízkonákladových přepravců v zemích AEA

#### 4.5 Struktura trhu nízkonákladových společností

Společnost Ryanair a EasyJet jsou evropskou špičkou mezi nízkonákladovými aeroliniemi. Společně tyto dvě společnosti odbaví 53 % pasažérů, kteří využívají služeb nízkonákladových aerolinií (viz Obr.15). Jejich podíl na celkovém počtu přepravených pasažérů v zemích EU činí 9 %.



zdroj: AEA, výroční zpráva, 2003

Obr.15. Nízkonákladové aerolinie a jejich podíly na evropském leteckém trhu v letech 1995 – 2003 (údaje jsou v tisících sedadlech týdně)

Ryanair je největší nízkonákladová letecká společnost v Evropě. Má 15 základen, 302 leteckých spojení ve 22 státech. Ryanair aktuálně operuje s flotilou 100 kusů letadel

Boeing 737-800 a má závazně objednáno dalších 139 nových letadel, která budou dodána v období příštích 6-ti let. Ryanair aktuálně zaměstnává 2 700 lidí (Ryanair, 2006).

Růst počtu nízkonákladových letů se očekává hlavně ve Velké Británii. Odhaduje se, že aerolinie na britských ostrovech přepraví v roce 2030 asi 501 mil. cestujících (pro porovnání v roce 2000 přepravily 181 mil. cestujících). Velká Británie se na tuto expanzi leteckých společností připravuje rozšiřováním odbavovacích kapacit letišť. Počet leteckých společností provozujících nízkonákladové lety se stále rozrůstá. V jednotlivých evropských státech vznikají nové společnosti nebo již existující letecké společnosti vstupují na nové trhy.

## 5. SITUACE V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICCE

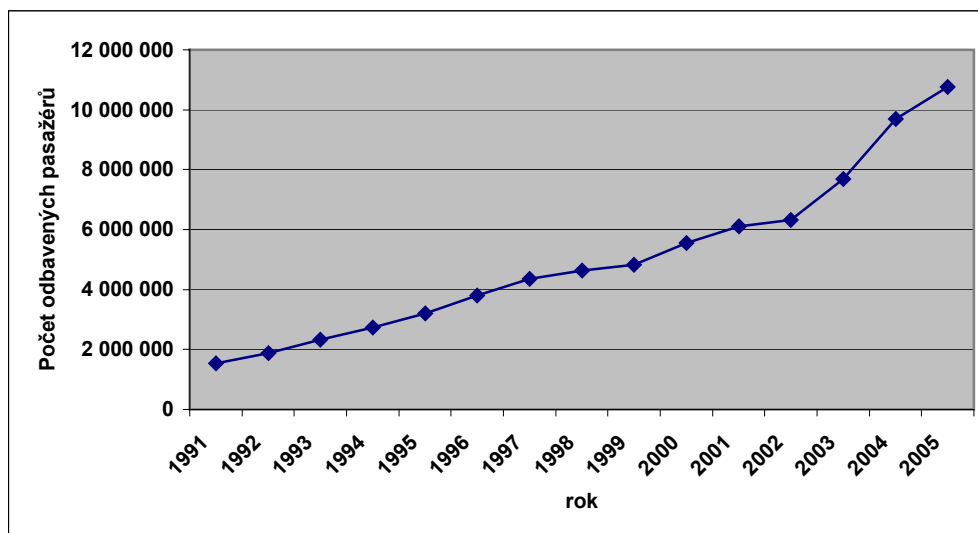
### 5.1 Česká republika

Letecká doprava vykazuje v České republice nejrychlejší nárůst v porovnání s jinými druhy dopravy. Je zde v provozu 87 civilních letišť, z nichž 7 slouží veřejnému mezinárodnímu provozu. Letiště Praha-Ruzyně má ovšem dominantní postavení, neboť zajišťuje přes 96 % výkonu v osobní a 84 % výkonu v nákladní dopravě. Mezi další letiště s mezinárodním významem patří Brno, Ostrava, Karlovy Vary, Pardubice, Liberec a Kunovice, jejichž kapacita je však využívána pouze v omezené míře. Většímu využití brání většinou zastaralé technické vybavení a malá kapacita odbavovacích prostor. U výše uvedených letišť se však projevuje nedostatečná provázanost na ostatní části dopravní infrastruktury, především na osobní železniční a hromadnou dopravu.

Česká republika zaujímá vzhledem k ostatním státům ve střední a východní Evropě nejvýhodnější postavení. Stala se jedním z výchozích bodů pro cesty Čechů, tak i pro pasažéry z blízkého zahraničí. Hlavní příčinou je liberální politika české vlády v oblasti civilní letecké dopravy a také turistická a obchodní atraktivita pražské metropole (Letiště Praha s.p., 2006).

#### 5.1.1 Letiště Praha - Ruzyně

V roce 2005 letiště Praha – Ruzyně vykázalo nejvyšší provozní a růstové hodnoty od vzniku společnosti v roce 1991 a zaznamenalo rekordní výsledky. Oproti předchozímu roku přepravilo 10 751 522 cestujících, což představuje nárůst o 29,9 %. Počet pohybů letadel dosáhl hodnoty 144 962, tj. nárůstu o 25,2 %, zatímco průměrný nárůst provozu na evropských letištích v roce 2004 činil jen 5,6 %. Letiště Praha – Ruzyně se tak posunulo již na 27. místo v Evropě. Porovnání s konkurenčními letišti ve středoevropském regionu vyznívá pro Prahu rovněž velmi dobře – Budapešť odbavila 6 444 700 cestujících a Varšava 6 085 111 cestujících. Letiště Praha si vede velmi dobře také ve srovnání s Vídní, kterou prošlo 14 785 529 cestujících. Praha tím v roce 2004 dosáhla 65,6 % provozu Vídně, přičemž před deseti lety to bylo jen 35,7 %. Postupně se tak stává významným konkurentem, s nímž se ve středoevropském prostoru musí počítat.



zdroj: Letiště Praha s.p., 2006

Obr. 16. Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Praha – Ruzyně v letech 1991 - 2005

Na Obr. 16 je zachycen vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Praha-Ruzyně. Údaje se týkají jak pravidelných tak nepravidelných letů. Počet odbavených cestujících se od roku 1991 zvýšil o 704 %. Největšího ročního růstu dosáhlo letiště v roce 2004 (26%). Průměrný roční růst počtu odbavených pasažérů na ruzyňském letišti je 15 %. Převážná většina pasažérů je z Ruzyně odbavována na pravidelných letech do evropských zemí (viz Příl. 5).

Tab.6. Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Praha-Ruzyně v letech 1991 – 2005

rok	Počet pasažérů	Ib[%]	Iř[%]
1991	1 527 000	100	100
1992	1 883 000	123	123
1993	2 325 033	152	123
1994	2 742 102	180	118
1995	3 211 460	210	117
1996	3 798 859	249	118
1997	4 359 962	286	115
1998	4 629 013	303	106
1999	4 822 763	316	104
2000	5 553 532	364	115
2001	6 098 742	399	110
2002	6 314 653	414	104
2003	7 686 442	503	122
2004	9 696 413	635	126
2005	10 751 522	704	111

zdroj: Letiště Praha s.p., 2006

Z celkového počtu 10 751 522 cestujících jich je 9 081 920 odbaveno na pravidelných linkách. Podle prognózy vydané společností Letiště Praha s.p, by se počet

ročního pohybu letadel měl v roce 2015 pohybovat okolo 275 000, což by odpovídalo 19,35 milionům přepravených pasažérů. Jelikož přepravní výkony se na letišti Praha – Ruzyně v posledních letech blížily ke kapacitní hranici bylo nutné zvýšit jeho kapacitu výstavbou nového odbavovacího terminálu. Letiště Praha s.p. také připravuje rozšíření dráhového systému letiště formou realizace nové paralelní dráhy.

Podíváme-li se na počet transferujících pasažérů na tomto letišti, zjistíme, že pražské letiště u tohoto ukazatele posílilo svou pozici. V roce 2000 využilo Prahu jako uzlové letiště pouze 362 476 pasažérů, v roce 2005 jich bylo 1 050 999. Praha se tak stává významným leteckým uzlem ve střední Evropě.

Dominantní leteckou společností na pražském letišti vždy byla a v současnosti je společnost ČSA (v roce 2004 odbavila 3 934 399 pasažérů). V roce 2003 držela společnost EasyJet druhou příčku v počtu odbavených cestujících a třetí příčku držela německá Lufthansa. V roce 2005 byla společnost EasyJet již na třetí příčce a na druhou příčku dosáhla česká nízkonákladová společnost Smart Wings (provozovaná společností Travel Service).

Praha je přitažlivá destinace pro nízkonákladové letecké společnosti. První nízkonákladové letecké společnosti na český trh vstoupily před čtyřmi lety v roce 1999. V současné době na pražském letišti působí 9 nízkonákladových společností (např. EasyJet, BmiBaby, Volare, German Wings, Smart Wings a nejnověji Sky Europe). V roce 2002 domácí nízkonákladové letecké společnosti přepravily 5 % ze všech pasažérů, kteří byli odbaveni na českých letištích. Podíl nízkonákladových provozovatelů na výkonech letiště Praha činil za rok 2004 16,5 % (oproti 9,1 % v roce 2003). Dochází zde jako na většině evropských letišť k růstu podílu nízkonákladových aerolinií na celkovém počtu odbavených cestujících.

V souvislosti se vzrůstajícím počtem odbavených pasažérů, s příchodem nízkonákladových společností a celkovou situací na evropském leteckém trhu získala Praha nové destinace, a je tak v evropském leteckém prostoru dostupnější. V roce 2000 poskytovala Praha celkem 70 leteckých destinací na pravidelných linkách, z čehož 9 jich bylo mimo evropský kontinent. V současnosti poskytuje Praha již 115 destinací, z čehož 12 leží mimo Evropu. Praha-Ruzyně tak nabízí širokou paletu možných spojení a stává se stále důležitějším dopravním uzlem ve sjednocující se Evropě. Nárůst nově otevřených destinací podpořil i program spolupráce s leteckými společnostmi. Tento program

zajišťuje na nově zavedené pravidelné destinaci zaváděcí cenu přistávacího poplatku na období jednoho roku (Letiště Praha s.p., 2006).

Tab. 7. Hlavní destinace z letiště Praha – Ruzyně v roce 2001 a 2005

rok	2001	2005
10 hlavních destinací dle odbavených cestujících pravidelné letecké dopravy	1. Londýn	1. Londýn
	2. Frankfurt	3. Paříž
	3. Paříž	2. Frankfurt
	4. Amsterdam	4. Amsterdam
	5. Curych	5. Curych
	6. Kodaň	6. Moskva
	7. Moskva	7. Manchester
	8. Brusel	8. Madrid
	9. Vídeň	9. Dublin
	10. Budapešť	10. Kodaň

zdroj: Letiště Praha s.p., 2006

Za posledních 5 let se na pěti nejvytíženějších linkách z Prahy téměř nic nezměnilo. Pouze Paříž se dostala ze třetí pozice na druhou a vyměnila si tak místo s Frankfurtem. Moskva posílila svou pozici a posunula se ze sedmého místa na šesté. Destinace Brusel Vídeň a Budapešť, které v roce 2001 patřily do první desítky, ztratily svou pozici a byly vystřídány destinacemi jako Manchester, Madrid a Dublin.



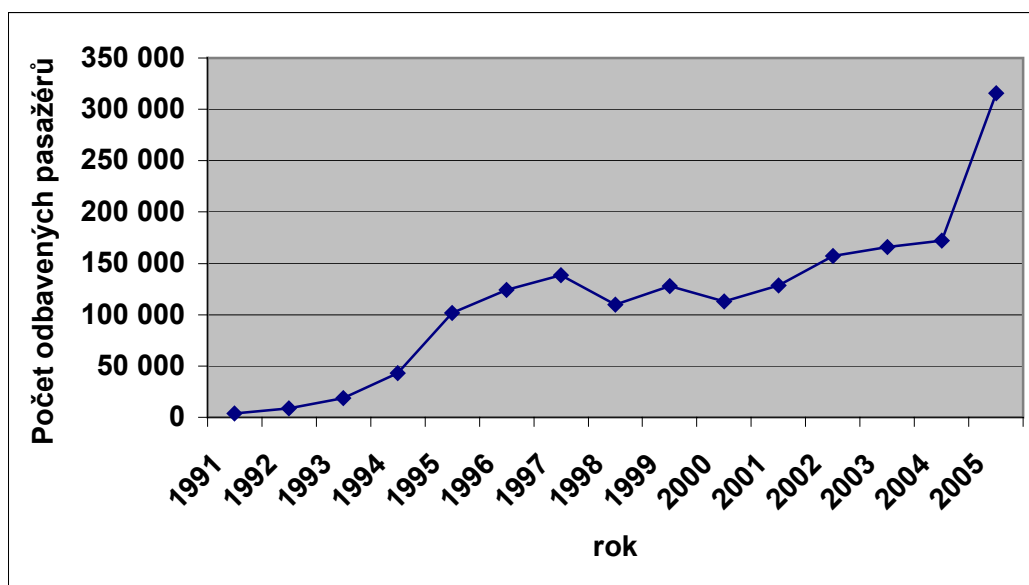
zdroj: webové stránky Letiště Praha, s.p.

Obr. 17. Síť leteckých destinací v roce 2005 dostupných z letiště Praha-Ruzyně

### 5.1.2 Letiště Brno – Tuřany

Letiště Brno – Tuřany patří do skupiny malých regionálních letišť popsaných výše. Původně bylo letišťem vojenským. Avšak společenské změny si po roce 1989 vyžádaly přeměnu tohoto letiště na civilní a začalo tak sloužit osobní letecké dopravě. V roce 1992 jej přebrala Česká správa letišť od Ministerstva obrany a obdržela povolení k provozu veřejné mezinárodní dopravy.

Doménou brněnského letiště byly až do roku 2005 charterové lety. S příchodem nízkonákladové společnosti Ryanair v roce 2005 se rapidně zvýšil počet přepravených pasažérů. Na letecké lince Brno – Londýn Stansted bylo od jejího založení v březnu 2005 do března 2006 přepraveno téměř 115 000 pasažérů. Ryanair tak téměř zdvojnásobil počet přepravených cestujících (viz Obr. 18) a zajistil tak Brnu letecké spojení s Londýnem 7krát týdně. Další letecké spojení získalo Brno s příchodem společnosti Cirrus Airlines, která nabízí spojení 6krát týdně do německého Mnichova.



zdroj: Letiště Brno a.s., 2006

Obr. 18. Vývoj počtu odbavených pasažérů na letišti Brno – Tuřany v letech 1991 - 2005

## 5.2 Slovenská republika

### 5.2.1 Letiště M.R. Štefánika v Bratislavě

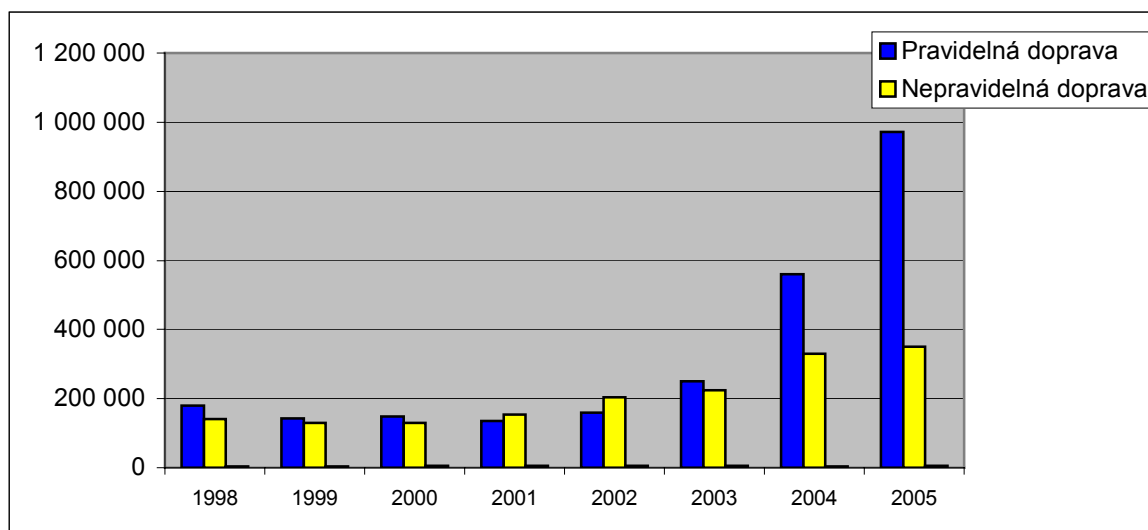
Letiště M.R.Štefánika je hlavní a největší slovenské letiště. Bratislava by se na první pohled pravděpodobně nedala považovat jako vhodné město pro leteckou rozvoj letecké dopravy. Vzdálenost Bratislavy od letiště Vídeň, které je důležitým a tradičním



dopravním uzlem střední Evropy, je přibližně 50 km a hlavní město Slovenské republiky nedosahuje ani půl milionu obyvatel a celé Slovensko má necelých 5,5 milionů obyvatel.

Právě blízkost letiště Vídeň se ukázalo být jako velice výhodná pozice. Bratislava tak vlastní evropský unikát. Je jediným sekundárním letišťem v Evropě, jehož primární letiště leží na území jiného státu. Na Obr. 19 je zachycen vývoj na bratislavském letišti.

Na bratislavském letišti docházelo od roku 1998 k poklesu počtu odbavených cestujících. V roce 2001 a 2002 vykazovala pravidelná letecká doprava horších výsledků, než doprava nepravidelná. Ke zlomu a dramatickému vývoji došlo v roce 2002, kdy na letišti M. R. Štefánika vstoupila zcela nová nízkonákladová společnost SkyEurope (viz Obr. 19). Ta nejprve nabízela pouze vnitrostátní spojení z Bratislavy do Košic, ale po zaznamenání úspěchů na této trase začala postupně rozšiřovat počet nabízených destinací. V současné době společnost SkyEurope nabízí z bratislavského letiště spojení do 24 evropských destinací (viz Obr. 20). Podíl společnosti SkyEurope na počtu odbavených cestujících se zvýšil ze 13 % v roce 2002 na 47 % v roce 2004.



zdroj: Letiště M.R.Štefánika v Bratislavě

Obr. 19. Počet odbavených pasažérů na letišti M.R.Štefánika v Bratislavě v letech 1998-2005



zdroj: Letiště M.R. Štefánika v Bratislavě

Obr. 20 Síť leteckých destinací v roce 2006 dostupných z letiště M.R. Štefánika v Bratislavě

## 6. ZÁVĚR

Evropský letecký trh prošel od počátku liberalizace značnými změnami. Hlavním cílem liberalizačního procesu bylo zvýšit konkurenci mezi přepravci a zajistit tak uživatelům letecké dopravy nižší tarify. Rapidní nárůst počtu přepravených pasažérů, vznik nízkonákladových aerolinií a fakt, že letecká doprava ve velice brzké době překoná dopravu železniční je dostatečným důkazem toho, že liberalizace evropského trhu proběhla úspěšně.

Nicméně evropský letecký trh však zůstává nadále vysoce koncentrován. Města Londýn a Paříž od počátku liberalizace neustále posilují svá dominantní postavení na trhu a těžiště letecké dopravy tak stále leží v prostoru „modrého banánu“. Důležitou roli v tomto prostoru hraje rozvinutá síť typu hub-and-spoke bývalých národních přepravců. Tento typ dopravní sítě je však těžko dostupný novým leteckým dopravcům, kteří na přeplněných evropských hubech nemohou získat slot. Z tohoto důvodu se noví přepravci snaží využívat sekundárních či regionálních letišť, čímž zvyšují počty nových destinací.

Odstranění striktní regulace v odvětví přispělo ke vzniku mnoha nových dopravců, z nichž většina přizpůsobila své podnikání nízkonákladovému business modelu. Na současném evropském trhu spolu soutěží několik globálních tradičních dopravců a desítky menších nových dopravců.

Česká republika získává díky liberalizaci a své geograficky výhodné postavení a letiště Praha – Ruzyně se stalo nejvyužívanějším letišťem ve střední Evropě.

## 7. POUŽITÁ LITERATURA A ZDROJE

(Barret, 2000)

BARRET, Sean D. Airport competition in the deregulated European aviation market. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2000, vol. 6, no.6 [cit. 2005-12-08], p. 13-27. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Bjeličić, 2004)

BJELIČIČ, Borislav. *Osteuropa – Wachstumsmarkt für Low-cost Airlines*, Internationales Verkehrswesen. [online]. 2004, ročník 56, č. 7+8, [cit. 2006-01-16], str. 309-313. Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>. Český překlad dostupný na Internetu: <[http://www.datis.cdail.cz/edice/izd/izd17\\_04/vychod.pdf](http://www.datis.cdail.cz/edice/izd/izd17_04/vychod.pdf)>.

(Bonnassies, 1999)

BONNASSIES, Olivier. *Growth at regional airport*, Avmark Aviation Economist. [online]. 1999, ročník 23, č.2+3, , [cit. 2006-03-05], Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>.

(Bourghouwt, Hakfoort, 2001)

BOURGHOUWT, Guillaume. HAKFOORT, Jacco. The evolution of the European aviation network 1990-1998. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2001, vol. 7, no.5 [cit. 2005-11-28], p. 311-318. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Burýšková, 2004)

BURÝŠKOVÁ, Adriana. *Přínos nízkonákladových aerolinií pro rozvoj regionu*. Diplomová práce, ESF MU, 2004.

(Carlson, 2004)

CARLSSON, Frederik. Prices and Departures in European Domestic Aviation Markets. *Review of Industrial Organization* [online]. 2004, volume 24. [cit. 2005-12-14], p. 37-49. Dostupné na Internetu: <<http://journals.kluweronline.com/issn/0889-938X/contents>>. ISSN 1048-6542

(Debbage, 1994)

DEBBAGE, Keith G. The international airline industry: globalization, regulation and strategic alliances. *Journal of Transport Geography* [online]. 1994, vol. 2, n.3 [cit. 2006-04-12], p. 191- 203. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Dennis, 2002)

DENNIS, Nigel P.S. Long-term route traffic forecasts and flight schedule pattern for a medium-sized European airport. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2002, n.8 [cit. 2006-31-01], p. 313 - 324. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Doganis, 2002)

DOGANIS, R., The airline business in the 21st century, [online]. 2002, [cit. 2006-31-01] Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>.

(Feldhoff, 2002)

FELDHOFF, Thomas. Japan's regional airports: conflicting national, regional and local interests. *Journal of Transport Geography* [online]. 2002, vol. 7, no.10 [cit. 2005-12-08], p. 165 - 175. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Fojtáčová, 2003)

FOJTÁCHOVÁ, Hana. *Nízkonákladové lety, jejich přednosti a postavení v letecké dopravě*, 2003. [online]. Dostupné na internetu: <[www.czechtourism.cz/files/statistiky/lety.pdf](http://www.czechtourism.cz/files/statistiky/lety.pdf)>. ISSN 1212-5075.

(Graham, Guyer, 1999)

GRAHAM, Brian. GUYER, Claire. Environmental sustainability, airport capacity and European air transport liberalization: irreconcilable goals? *Journal of Transport Geography* [online]. 1999, no.7 [cit. 2006-31-01], p. 165 - 180. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Graham, 2000)

GRAHAM, Brian. Demand for leisure air travel and limits to growth. *Journal of Transport Geography* [online]. 2000, no.6 [cit. 2006-31-01], p. 109 - 118. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Hall, 1993)

HALL, Derek R., Impacts of economic and political transition on the transport geography of Central and Eastern Europe [online]. 1993, [cit. 2006-31-01]. Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>.

(Levine, 1987)

Levine, M., Airline Competition in Deregulated Markets, *Yale Journal on Regulation*, 4, [online]. 1987, [cit. 2006-31-01] Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>

(Klophaus, Schapter, 2004)

KLOPHAUS, Richard.SCHAPTER, Thorsten. *Was ist ein Low Cost Airport?*. Internationales Verkehrswesen. [online]. 2004, ročník 56, č. 5, [cit. 2006-05-09], str. 191-196. Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>. Český překlad dostupný na Internetu: <[http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/IZD/IZD17\\_04/vyraz.pdf](http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/IZD/IZD17_04/vyraz.pdf)>.

(Marín, 1995)

MARÍN, Pedro L. Competition in European aviation: Pricing policy and market structure. *The Journal of Industrial Economics* [online]. 1995, vol. XLIII, no.2 [cit. 2006-31-01], p. 141- 159. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>> ISSN 1048-6542

(OECD, 2003)

Organisation for Economic Cooperation and Development. 2003. [cit. 2006-26-02] *Rersources for Tomorrow's Transport* [online]. OECD, Paris. Dostupné v databázi ProQuest: <<http://www.proquest.com>>

(Pruša, 2002)

PRUŠA, Jiří a kolektiv, *Letecká doprava*, [online]. Univerzita Hradec Králové, Fakulta informatiky a managementu, 2002. Dostupné na internetu: <[http://www.galileoczk.cz/issphp/upload/48/93/iss\\_409759929994893.pdf](http://www.galileoczk.cz/issphp/upload/48/93/iss_409759929994893.pdf)>

(Rodrigue et al., 2006)

RODRIGUE, J.P. *et al.* (2006) *Transport Geography on the Web*, [online]. Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>

(Schliephake, 2001)

SCHLIEPHAKE, Konrad. *Personenverkehr in Deutschland*. In Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie, ročník 25, Sešit 1, březem 2001.

(Schnell, 2001)

SCHNELL, Mirko C.A. Managerial perception of barriers to route exit: Evidence from Europe's civil aviation markets *Journal of Air Transport Management* [online]. 2001, vol. 7, no.6 [cit. 2006-31-01], p. 95 - 102. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>> . ISSN 1048-6542

(Starkie, 2002)

STARKIE, David. Airport regulation and competition. *Journal of Air Transport Management* [online]. 2002, volume 8. [cit. 2006-04-03], p. 63 - 72. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Thompson, 2002)

THOMPSON, Ian B. Air transport liberalisation and the development of third level airports in France. *Journal of Transport Geography* [online]. 2002, vol. 7, no.10 [cit. 2005-12-08], p. 273-285. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Vowles, 2000)

VOWLES, Ken. The effect of low fare air carriers on airfares in the US. *Journal of Transport Geography* [online]. 2000, vol.5, no.8 [cit. 2005-12-08], p. 121 - 128. Dostupné na Internetu: <<http://www.sciencedirect.com>>. ISSN 1048-6542

(Závoda, 2006)

ZÁVODA, Miroslav. *Regulace, liberalizace a konkurence v letecké dopravě*. Diplomová práce, Univerzita Karlova v Praze, Fakulta sociálních věd, Institut ekonomických studií, 2006.

## INTERNETOVÉ STRÁNKY

AEA Association of european airlines. , [online]. Dostupné na internetu:

<<http://www.aea.be>>.

ELFAA, European low fare airline association , [online]. Dostupné na internetu:

<<http://www.elfaa.com>>.

EASA, European aviation safety agency , [online]. Dostupné na internetu:

<<http://www.easa.com>>.

ESPON, European spatial planning and observing network, [online]. Dostupné na internetu:<<http://www.espon.lu>>.

EUROSTAT, Directorate-General Energy and Transport website , [online]. Dostupné na internetu:<[http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?\\_pageid=0,1136228,0\\_45572945&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572945&_dad=portal&_schema=PORTAL)>.

Gateway to the European Union [online]. Directorate-General Energy and Transport website. Dostupné na internetu:

<[http://europa.eu.int/comm/transport/air/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/air/index_en.htm)>.

Goodbody, Stockbrokers [online]. Dostupné na internetu:<<http://www.goodbody.ie>>.

Letiště Brno, a.s., [online]. Dostupné na internetu:

<<http://www.airport-brno.cz>>.

Letiště M.R.Štefánika v Bratislavě, [online]. Dostupné na internetu:

<<http://www.letiskobratislava.cz>>.

Letiště Praha, s.p., výroční a tiskové zprávy [online]. Dostupné na internetu:

<[http://www.prg.aero/cs/site/klient/klient\\_index.htm](http://www.prg.aero/cs/site/klient/klient_index.htm)>.



Ryanair, výroční a tiskové zprávy, [online]. Dostupné na internetu:  
<<http://www.ryanair.com>>.

Riga Airport, [online]. Dostupné na internetu: <<http://www.riga-airport.com/>>.

Talinn Airport, [online]. Dostupné na internetu: <<http://www.tallinn-airport.ee>>.

Vilnius Airport, [online]. Dostupné na internetu: <<http://www.vilnius-airport.lt>>.

Wikipedia, [online]. Dostupné na internetu: <<http://en.wikipedia.org>>.

WTO, World Tourism Organization [online]. Dostupné na internetu:  
<<http://www.wto.org>>.

## SEZNAM ZKRATEK a jiné vysvětlivky

AEA	–	Association of European Airlines (Sdružení evropských aerolinií, v současnosti má 30 členů z 27 států Evropy, členem je i ČSA)
ASK	–	Available Seat Kilometres (dostupné sedadlokilometry – součin dostupných míst na jednotlivém letu a délky letu)
EASA	–	European Aviation Safety Agency
ESPN	–	European Spatial Planning Observation Network
EU	–	European Union (Evropská unie)
EUROCONTROL	–	letový provoz řídila celá řada vnitrostátních systémů, které samy o sobě nebyly schopny zabránit zpožděním a následné nespokojenosti cestujících. Evropská Komise proto sjednotila tyto systémy
ES	–	Evropské společenství
charter	–	charterové lety, tedy nepravidelné lety prodávané cestovními kancelářemi v rámci komplexních balíčků služeb; byly podrobeny významně menší regulaci
Ib	–	bazický index
Iř	–	řetězový index
RPK	–	Revenue Passenger Kilometers (míra prodané přepravní kapacity sítě dopravce)
Single European Sky	–	Jednotné evropské nebe (spojeno s absolutní deregulací trhu a také s vytvořením EUROCONTROL)
slot	–	označuje se tím časově a prostorově vymezený přistávací a vzletový koridor, vyhrazená ranvej a doprovodný letištní servis (manipulace se zavazadly, odbavení pasažérů atd.)
WTO	–	World Tourism Organization (Světová organizace cestovního ruchu)
WTC	–	World Trade Center (Světové obchodní centrum)