

Nízkonákladová letecká doprava ve středovýchodní Evropě

Nízkonákladové letecké společnosti (dále jen NLS) v posledních letech dramaticky ovlivnily trendy v letecké dopravě po celém světě, střední Evropu nevyjímaje. Zde je tento trend zřetelný v posledních zhruba deseti letech. Z původně málo dostupného způsobu cestování se stalo létání naprosto běžným. Cílem článku je nejprve popsat, jak nízkonákladová letecká doprava funguje a proč je tento model tak úspěšný. Jak se změnila mapa letecké dopravy zemí Visegrádské skupiny (V4)? Kde došlo k největšímu nárůstu počtu přepravených? To všechno mění i pohled na leteckou dopravu při výuce geografie.

Rozdílné obchodní modely, a především cenově atraktivnější služby zaručují NLS stále větší oblibu mezi širokou veřejností. V roce 2004 dochází k integraci států středovýchodní Evropy (SVE) do Evropské unie (EU), což významně posiluje vzájemné spojení zemí středovýchodní Evropy se západoevropskými státy. Liberalizace v oblasti letecké dopravy umožňuje rozšíření NLS do nově přistupivších států. Mezi hlavní důsledky této expanze patří nárůst počtu cestujících a přepravních výkonů letišť, která dříve plnila pouze záložní a podružnou roli.

NLS se stávají významnými konkurenty pro klasické aerolinie.

Vznik nízkonákladové letecké přepravy a její znaky

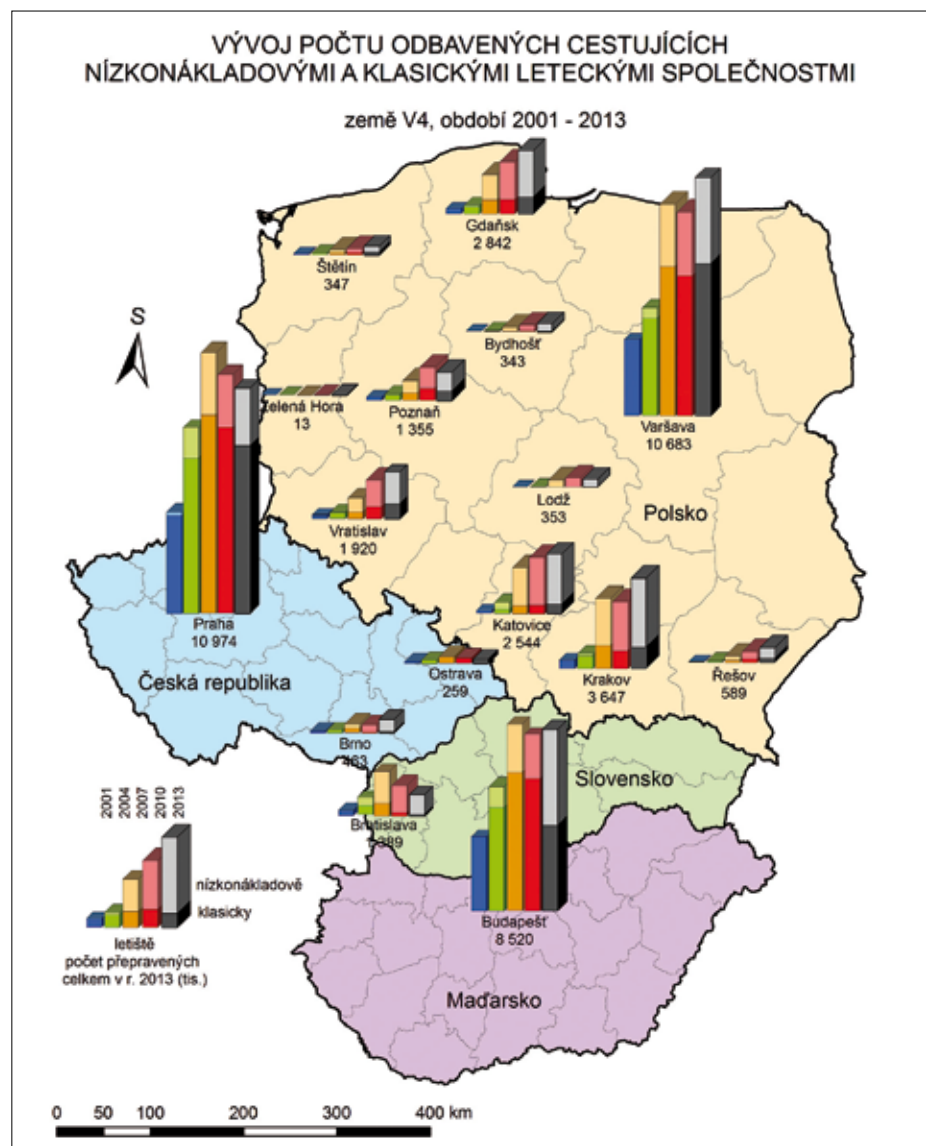
NLS mají svůj původ v USA, které jako první deregulovaly leteckou dopravu. Prvním rýze nízkonákladovým leteckým přepravcem byla americká společnost Southwest Airlines, která zahájila činnost v 70. letech 20. století, následována dalšími společnostmi. V západní Evropě došlo k deregulaci až v letech 1987–1997. Průkopníkem v oblasti

liberalizace letecké dopravy byla Velká Británie a Irsko, pro které má letecká doprava vzhledem ke geografické poloze velký význam. Právě v Irsku vznikla nejvýznamnější evropská NLS Ryanair, která jako první expandovala na území cizího státu. Společnost Ryanair naplno využila příznivých podmínek a vytvářela další spojení mezi Irskem a ostatními evropskými státy. Dnes létá Ryanair do 28 zemí na více než 1400 linkách a co do počtu přepravených cestujících je největším leteckým přepravcem v Evropě, resp. pátým největším leteckým přepravcem na světě (v roce 2012 přepravila téměř 80 milionů cestujících). Za úspěchem této společnosti stojí zejména nízká cena letenek, kvůli které nízkonákladové létání preferuje stále větší počet cestujících (www.ryanair.com, 2012). Výrazně nižší cenu letenky oproti klasickým přepravcům jsou NLS schopny nabízet pouze díky využívání tzv. nízkonákladového obchodního modelu, který předpokládá minimalizaci veškerých provozních nákladů (rámeček).

NLS a středovýchodní Evropa

Před vstupem států V4 do EU v roce 2004 v nich působily západoevropské NLS většinou na základě bilaterálních dohod mezi zúčastněnými státy. Vstup zemí V4 do EU urychlil růst přepravních výkonů. V posledních deseti letech však zaznamenávají dynamický nárůst NLS společnosti na úkor klasických přepravců v celé Evropě. Zatímco v roce 2001 tvořil podíl NLS na celoevropském trhu 4,9 %, v roce 2012 to už bylo 37 %. Mimo trávení dovolené v období svátků či víkendů tento typ cestování využívá stále více lidí ze západní Evropy v souvislosti s kongresovou turistikou, podnikáním a obchodními cestami. Zlepšená dopravní dostupnost napomáhá také hospodářskému růstu regionu.

Patrný je však vzájemný nárůst přepravních výkonů v obou směrech. Vzrostla poptávka cestujících z regionu SVE po cenově zajímavém a flexibilním leteckém spojení se západoevropskými státy, především s Velkou Británií a Irskem (tabulka 1). Důležitým faktorem byl i růst životní úrovně občanů zemí SVE a zvyšující se poptávka po leteckém spojení s turistickými cíli například v jižní Evropě. Již před érou nízkonákladové letecké dopravy byla vzájemná mobilita mezi prostorem SVE a západní Evropou značná. Využívaly se ale jiné druhy dopravy, především automobily nebo autobusy. K výrazné změně



Vývoj počtu odbavených cestujících klasickými a nízkonákladovými společnostmi (země V4, období 2001–2013)

Zdroj: Internetové stránky letišť

V ZORNÉM POLI GEOGRAFŮ

Nejčastějším způsobem minimalizujícím výdaje NLS je používání jednoho typu letadla, což zásadním způsobem snižuje náklady na údržbu, trénink posádek a pilotů. NLS dále disponují pouze jednou cestovní třídou a často nenabízejí žádné slevy pro studenty či děti. Na rozdíl od klasických přepravců poskytují NLS 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 a letadla mají minimální dodatečnou výbavu, což redukuje jejich hmotnost a šetří tak spotřebu paliva. K výrazným úsporám dochází využíváním menších, často regionálních letišť s daleko nižšími poplatky za přistání, vzlet a doprovodné služby. Letadla bývají na zemi jen krátkou dobu, což jim umožňuje zejména volné sezení cestujících bez přidělených čísel sedadel. To zrychluje nástup cestujících a tím zkracuje čas strávený na letišti spojený s poplatky. Linky nízkonákladových společností jsou přímé, bez přestupů a v případě prodlžení či zrušení letu poskytují cestujícím méně služeb než klasické letecké společnosti. NLS nabízejí své letenky přímo přes internet a často spolupracují s cestovními kancelářemi 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 (Graham, Shaw, 2008, Marada, 2011).

došlo právě v souvislosti s rozvojem nízkonákladové letecké dopravy.

Důležitou příčinou zvyšující se poptávky po NLS byla také rostoucí migrace za prací ze strany nově přistoupivších států země SVE (Dobruszkes, 2009). V roce 2004 mohli jejich občané pracovat bez omezení pouze ve Velké Británii, Irsku a Švédsku. Jen podíl spojení mezi Polskem a Britskými

Tabulka 1: Hlavní směry nízkonákladové letecké přepravy mezi západní a středovýchodní Evropou a jejich relativní podíly na trhu evropské nízkonákladové letecké přepravy v roce 2008

Směr přepravy	Podíl na celkovém trhu (v %)
Polsko <> Velká Británie	20,8
Česko <> Velká Británie	6,4
Polsko <> Německo	5,3
Polsko <> Irsko	5,2
Rumunsko <> Itálie	5,0

Zdroj: Dobruszkes, 2009

ostrovky dosáhl v roce 2008 více než čtvrtiny všech spojení mezi státy SVE a západní Evropou v segmentu NLS (tabulka 1). Kromě dojížděky za prací existují i další důvody, například studium. K uvedeným faktorům dále přistupují migrační vlny jako důsledek slučování rodin, sňatků atd. Důležité je také letecké spojení s evropskými centry ekonomického a politického dění (Londýn, Brusel apod.).

Mapa letecké dopravy v regionu V4

Výše uvedené faktory výrazně změnilu mapu letecké dopravy v regionu SVE. Nejmarkantnější rozdíly jsou patrné v zemích V4, a především v Polsku. V období let 2004 až 2012 došlo v regionu V4 k celkovému nárůstu počtu přepravených cestujících o 19,8 milionu (tabulka 2). Z toho jen na Polsko připadá nárůst o 15,7 milionu (Eurostat, 2014). Navíc NLS byly rozhodující při nárůstu celkového objemu cestujících, a zejména nárůstu jejich relativního podílu. Jen v Polsku dnes podíl NLS tvoří více

než polovinu celkového počtu přepravených cestujících na tamních letištích (obrázek). Při podrobnější analýze bylo zjištěno, že nárůst cestujících 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 je Gdaňsk, Štětín, Poznaň a Vratislav. Velmi významný je podíl NLS na počtu přepravených cestujících na Slovensku, kde v roce 2012 z bratislavského letiště odletělo NLS 90 % cestujících. Letiště v Budapešti, Praze a Varšavě jsou využívána stále převážně klasickými leteckými přepravci, jelikož se jedná o významné přepravní uzly. Proto je zde podíl přepravených NLS nižší, ale také zaznamenal výrazný nárůst.

Závěr

Mapa letecké dopravy byla v souvislosti s nízkonákladovou leteckou přepravou nejvíce překreslena v Polsku. Polsko je jednou ze zemí SVE, kde můžeme sledovat nárůst preference nízkonákladového létání, které je již významným konkurentem klasických leteckých přepravců. Proto jsou dnes i klasické letecké společnosti 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, takže rozdíly mezi nimi se postupně zmenšují.

Pavel Ptáček, Tomáš Trojan, Petr Kladiivo,
PrF UP v Olomouci

Tabulka 2: Nárůst letecké dopravy v zemích V4 v období let 2004–2012 (v tis.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2004 – 2012 (v %)	2004 – 2012 (v tis.)
Česká republika	10 154	11 367	12 329	13 267	13 644	12 571	12 427	12 651	11 742	116	1 588
Maďarsko	6 407	7 950	8 284	8 580	8 430	8 081	8 175	8 885	8 430	132	2 023
Polsko	6 092	7 080	13 546	17 157	18 730	17 092	18 433	20 635	21 791	358	15 699
Slovensko	1 124	1 567	2 153	2 265	2 600	1 952	1 888	1 808	1 563	139	439

Zdroj: EUROSTAT, 2014

Low-Cost Airline Travel in Central and Eastern Europe. This article discusses low-cost air travel. Specifically, it looks at the expansion of the phenomenon of low-cost air travel to Central and Eastern Europe, in the early twenty-first century. In connection with European Union enlargement in 2004 (and again in 2007) newly acceded Member States achieved complete liberalization of the air transport market, enabling rapid development. This development was particularly advantageous to low cost transport, whose share of total traffic began to grow very dynamically. Both the total volume of air travel and low-cost airlines share in this total volume increased significantly as a reaction to increased demand for low-cost air travel.

APLIKACE DO VÝUKY:

- Zjistěte, které NLS operují v zemích V4. Které z nich zde vznikly a které vznikly v jiných státech? Využijte internetových stránek letišť uvedených na obrázku a zjistěte podle letového řádu operující NLS a na jejich stránkách zemi původu.
- Cestovali jste již někdy s NLS? Porovnejte výhody a nevýhody cestování s NLS s klasickými leteckými přepravci (využijte i článek M. Marady, 2011).
- Vysvětlete, proč k největšímu nárůstu počtu přepravených došlo v Polsku. Situaci porovnejte s českými letišti.

LITERATURA A ZDROJE DAT:

Annual Analyses of the EU Air Transport Market 2010. Final Report. www.ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/doc/annual-2010.pdf

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

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 na: <<http://www.sciencedirect.com>>.

History of Ryanair. Dostupné na: <http://www.ryanair.com/cz/about>.

MARADA, M. (2011): Důsledky deregulace letecké dopravy. *Geografické rozhledy*, 5/10–11, s. 8–9.

SEIDENGLANZ, D. (2010): Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. *Konference české geografické společnosti*, s. 523–528.

TROJAN, T. (2012): Nízkonákladové letecké společnosti a rozvoj letecké dopravy v zemích středovýchodní Evropy: země V4 a případová studie Polska. *Bakalářská práce*. Univerzita Palackého v Olomouci, 73 s.

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