

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM**

2011–2014

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Barbora Vaněčková**

**Analýza low-cost dopravců v České republice a na Slovensku**

Praha 2014

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Dana Šrámková

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

BACHELOR STUDIES

2011-2014

**BACHELOR THESIS**

**Barbora Vaneckova**

**Analysis of low-cost carriers in Czech republic and Slovakia**

Prague 2014

The Bachelor Thesis Work Supervisor: Ing. Dana Sramkova

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 13. března 2014

Vaněčková Barbora

## **Poděkování**

Chtěla bych poděkovat paní Ing. Daně Šrámkové za za profesionalitu, ochotu a cenné rady, které mi byly poskytnuty v průběhu vypracování bakalářské práce.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá analýzou nízkonákladových leteckých společností působících na českých a slovenských letištích. Ze široka popisuje leteckou dopravu, její historii, charakteristiku, význam a rozdělení. Analyzuje vznik, rozvoj a celkovou charakteristiku nízkonákladových leteckých společností na trhu České republiky a Slovenska, popisuje výhody a nevýhody a popisuje vybraná letiště v České republice a na Slovensku. Cílem této práce je zmapovat působení nízkonákladových leteckých společností na českém a slovenském trhu letecké dopravy.

## **Klíčové pojmy**

Cestovní ruch, doprava, EasyJet, infrastruktura, konkurence, letiště, letecká doprava, nízkonákladové letecké společnosti, Norwegian, SmartWings, Ryanair.

## **Annotation**

This bachelor thesis work analyses low-cost airlines operating out of airports in the Czech Republic and Slovakia. It broadly describes air travel, its history, characteristics, importance and structure. It also analyses the low-cost airline market in the Czech Republic and Slovakia, its establishment, development and overall characteristics. Furthermore, it describes the advantages and disadvantages of selected airports in the Czech Republic and Slovakia. The goal of this work is to map the effects of low-cost airlines on the Czech and Slovak markets.

## **Key words**

Air service, airport, competition, EasyJet, infrastructure, low-cost carriers, Norwegian, SmartWings, Ryanair, tourism, transport.

# OBSAH

<b>ÚVOD</b> .....	<b>8</b>
<b>1 CHARAKTERISTIKA LETECKÉ DOPRAVY</b> .....	<b>9</b>
1.1 POJEM LETECKÁ DOPRAVA .....	9
1.2 HISTORIE A VÝVOJ LETECKÉ DOPRAVY V ČESKOSLOVENSKU .....	11
1.3 INFRASTRUKTURA LETECKÉ DOPRAVY .....	12
1.4 ROZDĚLENÍ LETECKÉ DOPRAVY A SPOLEČNOSTÍ .....	15
<b>2 NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI</b> .....	<b>19</b>
2.1 VZNIK A ROZVOJ NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ .....	20
2.2 CHARAKTERISTIKA NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ .....	22
2.3 KLASICKÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI VS. NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI .....	27
2.3.1 Rozpočty leteckých společností.....	27
2.3.2 Cenotvorba leteckých dopravců – tarifkace .....	28
2.3.3 Kritéria rozhodování zákazníka při výběru produktu .....	29
<b>3 ANALÝZA VYBRANÝCH LETIŠŤ ČESKÉ REPUBLIKY A SLOVENSKA</b> .....	<b>30</b>
3.1 LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA (ČR) .....	31
3.2 LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY (ČR) .....	34
3.3 LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA (ČR) .....	34
3.4 LETIŠTĚ M. R. ŠTEFÁNKA BRATISLAVA (SR) .....	35
3.5 LETIŠTĚ KOŠICE (SR) .....	37
<b>4 ANALÝZA VYBRANÝCH NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ PŮSOBÍCÍCH V ČR A NA SLOVENSKU</b> .....	<b>39</b>
4.1 SMARTWINGS .....	39
4.1.1 Ceny .....	40
4.1.2 Destinace .....	41
4.2 RYANAIR 42	
4.2.1 Ceny .....	43
4.2.2 Destinace .....	44
4.3 EASYJET 44	
4.3.1 Ceny .....	45
4.3.2 Destinace .....	45
4.3.3 Konkurence EasyJet vs. RyanAir .....	46

4.4	NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA .....	48
4.4.1	Ceny .....	49
4.4.2	Destinace .....	51
<b>5</b>	<b>DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....</b>	<b>52</b>
5.1	ROZBOR OTÁZEK .....	53
5.2	VYHODNOCENÍ DOTAZNÍKU .....	59
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>60</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>61</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK.....</b>	<b>65</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK.....</b>	<b>65</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>67</b>
	<b>PŘÍLOHY .....</b>	<b>I</b>



## ÚVOD

Letecká doprava má v cestovním ruchu stále se rozvíjející charakter. Je to nejmodernější, nejrychlejší a také nejbezpečnější způsob přepravy účastníků cestovního ruchu vůbec. Od počátku jejího vzniku, kdy poprvé provedli první let bratři Wrightovi, je to téměř 110 let, co je letecká doprava součástí našeho života.

Letadla se stávají stále populárnějším druhem přepravy díky jejich pohodlnosti a rychlosti. Moderní doba umožňuje volbu levnějších nízkonákladových letů poskytovanou velkou řadou nízkonákladových leteckých společností. V dnešní době je letecká doprava neoddelitelnou součástí společenského života. Společnost si neexistenci letecké přepravy nedokáže představit. Průměrný roční nárůst využívání letecké přepravy činí okolo 5 % a potvrzuje tím silnou a pružnou působnost na trhu.

Cílem bakalářské práce je zmapovat působnost nízkonákladových leteckých společností na letištích v České republice a na Slovensku. Z dotazníkového šetření by měl čtenář zjistit podstatu nízkonákladových leteckých společností a pomoci mu při výběru rozhodování volby dopravy.

Celá práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola se zaměřuje na charakteristiku letecké dopravy, uvede čtenáře do historie vzniku letectví a jejího vývoje, popíše rozdělení letecké dopravy a leteckých společností. V kapitole druhé se práce zabývá rozbohem nízkonákladových leteckých společností, popisuje jejich vznik, rozvoj a charakteristiku, jak se vytváří ceny produktů, a do jakých destinací pravidelně létá. Třetí kapitola analyzuje vybraná letiště, na kterých nízkonákladové společnosti působí. Navazující kapitola se zabývá rozbohem čtyř nízkonákladových leteckých společností, které jsou pro společnost známé, populární a svou činností provozují na letištích v České republice a na Slovensku. U každé z těchto společností bylo třeba zmínit její přednosti, nejvíce se zde zaměřuji na úspěšnost společnosti, cenové nabídky, destinace a celkové priority a odlišnosti. V poslední kapitole jsou vyhodnoceny poznatky plynoucí z dotazníkového šetření. Otázky měly doplnit množství informací o letecké dopravě a nízkonákladových leteckých společnostech, zjistit spokojenost či nespokojenost zákazníků nízkonákladových dopravců, jejich zkušenosti s přepravou a kvalitou.

# 1 CHARAKTERISTIKA LETECKÉ DOPRAVY

## 1.1 Pojem letecká doprava

Letecká doprava je dynamicky vyvíjejícím se globálně masovým dopravním odvětvím, jejímž specifikem je využívání vzdušného prostoru nad zemským povrchem. V současné době je dostupná pro všechny vrstvy obyvatel a je zcela běžně využívána pro soukromé či pracovní cesty. Svou činností podporuje růst vysokého počtu ekonomických procesů a zvyšuje počet odborných disciplín.

Dnes si leteckou dopravu můžeme spojit s pojmem liberalizace. Evropská unie má za úkol sjednotit trhy letecké přepravy a tak začla odvětví liberalizovat. *“Díky liberalizačním opatřením Evropské unie harmonizující pravidla podnikání aerolinek na jednotném vnitřním trhu, došlo k velkému rozmachu nízkonákladových dopravců a zesílení konkurence mezi všemi leteckými společnostmi v Unii. Dříve vysoce regulované odvětví s drahými letenkami se tak proměnilo v dynamický sektor, jehož služby díky přijatelným cenám v EU využívá stále více cestujících.”*<sup>1</sup> Produktivita letecké dopravy se stále rozrůstá, dokonaleji se vyvíjí její technologie a vytvářejí se nové dopravní společnosti, mezi kterými vzniká konkurence. Mezi dopravci každým dnem dochází ke snaze nalézt ta pravá řešení, jak zvýšit produktivitu a snížit náklady při provozu tak, aby umožnili všem vrstvám obyvatel běžně využívat leteckou dopravu. S postupem přetváření těchto společenských vztahů v letecké dopravě dochází ke změně mnoha činností, které přímo ovlivňují ekologii, finanční stabilitu, bezpečnost a srovnatelnost tržních podmínek.

V posledních letech se letecká doprava stále více stává fenoménem světové ekonomiky. Výrazně spočívá v důležitých významech:

**Politický význam** se týká především mezinárodní letecké dopravy, která se snaží udržovat a rozšiřovat osobní kontakty v jednotlivých zemích za účelem plnění mocenských úkolů a při prosazování obchodních záměrů.

*„Politika EU transformovala odvětví letecké dopravy vytvořením podmínek pro jeho konkurenceschopnost a zajištění jak kvality služeb, tak i nejvyšší úrovně*

---

<sup>1</sup> BusinessInfo. *Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

*bezpečnosti. Spotřebitelé, letecké společnosti, letiště a zaměstnanci tak získávají přínosy v podobě nových tras a letišť, větší volby nižších cen a celkově lepší kvality služeb.*<sup>2</sup>

**Hospodářský význam** spočívá v nejrychlejší a nejbezpečnější přepravě osob a zboží. Je to jediná možnost pro přepravu drahých druhů zboží a také rychle zkazitelných produktů. V poslední době se letecká doprava stává velmi podstatným prostředkem pro přepravu poštovních zásilek a nákladu. Hospodářství v Evropské unii z velké části významně přispívá díky existenci více než 130 registrovaných leteckých společností a sítí 450 letišť.

Letecká doprava je velmi citlivá na světové krize a jakékoli světové katastrofy (teroristické útoky, tsunami, tornáda, aj.). Odeznívající ekonomická situace evropského hospodářství negativně ovlivňuje provoz leteckých společností a letišť, kdy byly zaznamenány až 30% poklesy počtu přepravených cestujících. Za normálních okolností poskytuje letecká doprava v Evropské unii pracovní příležitosti pro více než 3 miliony lidí, avšak pod silným tlakem recese. Hospodářská krize v roce 2009 silně zasáhla evropské letecké společnosti, kdy ztráty činily 3,8 miliard dolarů.<sup>3</sup>

Odvětví letecké dopravy vytváří až 8, 4 miliónů volných pracovních míst, z toho nejvíce nabídek práce se tvoří u leteckých společností, samotného letiště a u poskytovatelů leteckých navigačních služeb<sup>4</sup>. V dnešní době vytvoří každý milion přepravených cestujících v jednom areálu letiště až tisíc pracovních míst a podpoří tím tak národní ekonomiku a její růst.

Letecká doprava má celou řadu výhod, nevýhod či problémů, stejně tak jako ostatní dopravní sektory. Jednou z nejznámějších výhod je rychlost přepravy, která je pro leteckou dopravu tou nejspecifičtější. Pro všechny účastníky cestovního ruchu představuje rychlost přepravy značnou pohodlnost a komfort. Nejedná se ale pouze o osobní přepravu, přepravuje se také zboží s krátkou dobou expirace a drahé předměty. Vzhledem k moderní době dnes během přepravy letadlem můžeme očekávat

---

<sup>2</sup> BusinessInfo. *Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

<sup>3</sup> ČERVINKA, Michal. EKONOMIKY. In: *LETEČTÍ DOPRAVCI A JEJICH OBCHODNÍ PŘÍSTUPY. ECONOMIC INSTRUMENTS AND FINANCING THE CARE FOR THE ENVIRONMENT* [online]. 2010 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://emi.mvso.cz/EMI/2010-03/04%20Cervinka/Cervinka.pdf>

<sup>4</sup> IATA. *Economic and Social Benefits of Air Transport* [online]. 2013 [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: [http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/pages/economic-social-benefits.aspx](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/pages/economic-social-benefits.aspx)

audiovizuální programy, nápojový a jídelní servis, palubní prodej za výhodné ceny, možnost použití vlastní elektroniky a u některých společností i internet.

Další významnou výhodou je stále se zlepšující úroveň poskytovaných služeb jednotlivých leteckých podniků. Kultura a pohodlnost cestování stále roste na populárnosti. Díky zvyšující se kapacitě některých letadel a zlepšující se nabídce služeb se zvyšuje poptávka po letecké přepravě.

Podobně jako velké průmyslové podniky mají značný dopad na kvalitu životního prostředí. I letecký provoz a činnosti s ním spojené negativně ovlivňují životní prostředí. Určitý vliv má letecký provoz na čistotu vody a půdy v oblasti letišť, může docházet k chemickým znečištěním při leteckých haváriích, při údržbě letadel, čištění a další. Také hluková zátěž při startu a celkovém provozu letadla je vnímána okolím jako nevýhoda, která narušuje běžný život místních obyvatel.

## **1.2 Historie a vývoj letecké dopravy v Československu**

Prvními lidmi, kteří provedli let motorovým letadlem, byli bratři Orvill a Willburg Wrightovi v roce 1903. K vykonání prvního letu došlo ve Spojených státech na výběžku Kitty Hawk v Severní Karolíně, dne 17. prosince 1903, kdy se jejich Flyer rozeběhl po kolejnici proti větru. Samotný let trval 12 sekund a letadlo urazilo 37 metrů.

V Československu byli významnými průkopníky letecké tradice konstruktéři a piloti Ing. Jan Kašpar s bratrancem Evženem Čihákem, kteří začali stavět své první letadlo v roce 1909 v Pardubicích. První samostatný let byl z Pardubic do Prahy a uskutečnil ho Jan Kašpar v květnu 1911. První let s cestujícími proběhl v prosinci téhož roku z Mělníka do Prahy-Chuchle. V té době bylo sestrojeno nejvyspělejší letadlo u nás. Poté se svým bratrem založili první československou firmu na výrobu letadel.

Pro rozvoj letecké dopravy v Československu bylo významným krokem podepsání Mezinárodní dohody o civilním letectví. K začátkům civilní letecké dopravy v Československu můžeme označit rok 1920, kdy francouzsko-rumunská letecká společnost FRA zahájila pravidelné letecké spojení Paříž – Strassbourg – Praha. Po založení státního podniku Československých státních aerolinií ČSA v roce 1923 byla zahájena v Československu první vnitrostátní linka Praha – Bratislava. V průběhu dalších let byly rozšířeny letecké spoje do ostatních měst v Československu. V roce 1927 vznikla první soukromá Československá letecká společnost, která zajišťovala

a provozovala zahraniční spoje. V roce 1930 ČSA vytvořily svou první mezinárodní linku z Prahy do Záhřebu.

V nadcházejících letech se rozšiřoval letecký provoz a nově vznikající letecké společnosti spolu začaly spolupracovat. Zahraniční aerolinie významně pronikaly dále na naše území. V roce 1939 letecká společnost ČSA zanikla z důvodu okupace Československa. Byl uzavřen vzdušný prostor a zastaven provoz na všech letových linkách. O šest let později (po osvobození Československa) se ČSA staly jediným leteckým dopravcem u nás a postupně byla obnovena činnost na všech mezinárodních a vnitrostátních linkách.

Během doby produkce se ČSA rozvíjela. Zavedly se u nás proudová letadla, do letadlového parku byly zařazeny turbovrtulové letouny, zahájily se lety na dálkových spojích. Po rozdělení Československa v roce 1993 došlo k vzniku samostatných Českých aerolinií. Česká letecká doprava dokázala být úspěšná po celou dobu svého provozu a řadila se k nejlepším světovým leteckým dopravcům.

### 1.3 Infrastruktura letecké dopravy

Na konci 80. let letecká osobní i nákladní doprava v České republice nebyla příliš podpořená k dalšímu vývoji. Po roce 1991 se postupně rozvíjely mezinárodní obchodní vztahy, sportovní a společenské kontakty a do letecké dopravy vstoupilo mnoho nových soukromých podnikatelských aktivit. Týkalo se to především osobní letecké dopravy, která oproti vnitrostátní letecké dopravě po roce 1991 začínala významně vzrůstat.<sup>5</sup>

*„Infrastruktura cestovního ruchu je souhrn organizačně-technických předpokladů pro uspokojování potřeb účastníků cestovního ruchu v dané destinaci.“<sup>6</sup>*

Dělíme ji do tří skupin:

- Letiště a služby řízení letového provozu
- Letadlový park
- Vzdušné cesty

---

<sup>5</sup> ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování leteckých podniků a letišť*. 1. vyd. Vysoká škola obchodní. ISBN 978-80-86841-08-3.

<sup>6</sup> ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přeprac. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde, 2012, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2.

## Letiště

„Pod pojmem letiště se myslí územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím.“<sup>7</sup> Letiště jsou rozhodující částí letecké pozemní infrastruktury. Dohromady tvoří složitý provozní komplex, během kterého je plně využíváno řady funkcí a služeb, které na sebe navazují. Letiště je vybaveno systémem vzletových a přistávacích drah (runway), a manévrovacím a parkovacím prostorem pro letadla. Pro pohodlnost cestujících při odbavení slouží odbavovací budovy, ve kterých cestující odchází k příslušným branám odletu. Dále administrativní budovy, zařízení pro údržbu a opravy letadel (hangáry), požární a záchranné služby a další.

Podle počtu odletů a příletů a dle celkového počtu cestujících je největším letišťem na světě letiště Hartsfield-Jackson v USA v Atlantě. V roce 2005 ho využilo téměř jeden milion letadel a přistálo zde až 88 milionů cestujících.<sup>8</sup>

Tabulka č. 1: Největší letiště v EU podle počtu cestujících v roce 2006

Název letiště	Počet cestujících v mil.
London/Heathrow	67
Paris/Charles-de-Gaulle	56
Frankfurt/Main	52
Amsterdam/Schiphol	46
Madrid/Barajas	45
London/Gatwick	34
München	31
Barcelona	30
Roma/Fiumicino	29
Paris/Orly	26

Zdroj<sup>9</sup>

<sup>7</sup> BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, str. 19. ISBN 978-80-8

<sup>8</sup> Fly4less: Ze světa cestování. *TOP10 - Největší letiště světa* [online]. [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: <http://www.fly4less.cz/clanek/25-top10-nejvetsi-letiste-sveta.html>

<sup>9</sup> Letecká doprava v kontextu aktivit a politik EU. *BusinessInfo.cz* [online]. 2008 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

Celý komplex služeb poskytovaný na letišti je velmi složitý. K základním provozním službám patří zejména řízení letového provozu, které zajišťuje bezpečné prostředí pro let, který je v rukou specializovaných odborníků. Během provozu se snaží hlídat počasí, kapacitu vzdušných letových cest, telekomunikační služby, navigační služby, celní služby a další. Služby zajišťující dodavatelské a letecké společnosti se nazývají handlingové služby. Handlingové služby se starají o obsluhu letadel před letem, během letu i po něm. Jedná se o cateringové služby, technické ošetření, doplnění pohonných hmot a obsluhu zavazadel.

Na letišti se vytváří celá řada pracovních příležitostí nejen přímo v leteckém průmyslu. Do komplexu služeb poskytovaných na letišti řadíme specializované a značkové obchody, restaurace, fastfoody, kavárny, bary, supermarkety, hotely, konferenční centra, rent a car a podobně. V prostorách letišť se objevují cestovní kanceláře a agentury, VIP služby, pozemní doprava, směnářské služby a jiné.

### **Letadlový park**

*“Podle Zákona o civilním letectví se letadlem rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu. Pro účely tohoto zákona se nepovažuje za letadlo model letadla, jehož maximální vzletová hmotnost nepřesahuje 20 kg.”<sup>10</sup>* Mimo klasicky známých osobních letadel zde patří i speciální letouny, vrtulníky, rakety a jiné.

Vývoj kvality a techniky letadel stále stoupá. Firmy vyrábějící letadla kladou důraz na zvyšování bezpečnosti, která je pro cestující shledávána jako ta nejdůležitější. Výrobci letadel se snaží snižovat emise vzhledem k silnému znečištění ovzduší, snížit spotřebu paliva a zamezit příliš velké hlučnosti vývojem dokonalejších motorů. Pro cestující se snaží nabídnout více pohodlí během letu a neustále zvyšují kapacitu dalších míst v letadlech. Největšími výrobci letadel v dnešní době je Boeing, který vsází více na rychlost a pohodlnost během letu a Airbus, který nabízí pro cestující až 800 míst na palubě.

---

<sup>10</sup> Definice základních pojmů. In: *Letecká doprava* [online]. 2014 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://jza.smerem.cz/Skola/PTLDK/definice.pdf>

- **Boeing**
  - přední letecká společnost od roku 1916 s počátečním názvem „Pacific Aero Products Co.“ založena W. E. Boeingem ve Washingtonu,
  - spolu s inženýrem amerického námořnictva Georgem C. Westerveltem sestrojili první produkt, hydroplán B&W,
  - jejich létající člun Boeing B-1 poprvé přepravil tři lidi a poštu,
  - nyní sídlí v Chicagu,
  - zaměstnává více než 170 000 lidí po celých Spojených státech a v 70 zemích světa
  - „poskytuje produkty a služby zákazníkům ve 150 zemích a je jedním z největších vývozců v USA z hlediska tržeb.“<sup>11</sup>
  
- **Airbus S. A. S**
  - světový výrobce civilních letadel založen 1970 ve Francii,
  - v roce 2003 se dostává do obrovské konkurence se společností Boeing (prodává se více menších letadel Airbusu než Boeingu)

### **Vzdušné cesty**

Vzdušné cesty neboli letecké linky jsou tvořeny pomyslnými čarami, které protínají místa v atmosféře v určitých bodech. Podle zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví je vzdušným prostorem České republiky prostor nad územím do úrovně, která se používá pro letový provoz. Evropská vládní organizace Eurocontrol (Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu) má za úkol koordinovat řízení letového provozu v Evropě, vyvíjet nové prostředky a systémy pro řízení, rozšiřovat kapacitu letových cest, a celkově zefektivnit letový provoz.

## **1.4 Rozdělení letecké dopravy a společností**

Z pohledu cestovních kanceláří a agentur má rozhodující význam při nákupu a prodeji dopravních cenin rozdělení letecké dopravy na dopravu pravidelnou,

---

<sup>11</sup> Boeing.com. *About Us* [online]. 2013 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://www.boeing.com/boeing/companyoffices/aboutus/brief.page>



nepravidelnou a blockcharterovou, či vnitrostátní a mezinárodní. Největším rozdílem mezi pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravou je nabídka a prodej přepravních kapacit.

*„Leteckou dopravu zajišťují letečtí dopravci – letecké společnosti, kteří provozují vlastní nebo pronajatou letadlovou techniku. Jejich zákazníci jsou jednotlivci, cestovní kanceláře a agentury, firmy, podnikatelé a poštovní správy.“<sup>12</sup>* Je to obvykle samostatný podnik provozující letadla pro přepravu cestujících, zboží a pošty.

Pravidelná letecká doprava přepravuje cestující na pravidelných linkách letecké společnosti podle pravidelného publikovaného letového řádu. Je nabízena za veřejné ceny jednotlivými leteckými společnostmi či agenturami IATA. Letecké společnosti zodpovídají za let, který se musí uskutečnit a to i v případě neúplné obsazenosti letadla. V zimním období či během nočních letů se stává, že pravidelné letecké společnosti nabízí své volné letadlové kapacity pro nepravidelnou přepravu. Jedná se zde o letecké společnosti ČSA, Lufthansa, British Airways a další.

Nepravidelná letecká doprava neboli charterová se soustřeďuje na objednávku až celé kapacity letadla. Lety provozuje určitý dopravce, ale obchodně jsou nabízeny jménem objednavatele pro početnější skupiny cestujících. Nejčastěji je objednavatelem cestovní kancelář s početnou skupinou klientů cestujících do stejného střediska. Volná místa v těchto letech nejsou veřejně nabízena a na objednavatele se vztahuje obchodní riziko za využití nabízené kapacity. Mezi leteckou společností a objednavatelem záleží na dohodě ceny, za kterou je přeprava nabízena s ohledem na opravdové náklady a situaci na trhu.

Do rozdělení leteckých společností podle charakteru letecké přepravy řadíme osobní letecké společnosti. Flotila a vybavení těchto společností je na míru přizpůsobena pouze přepravě osob. Doplnkovou službou je zde přeprava zboží či pošty. Dceřinými společnostmi těchto osobních dopravců jsou cargo letecké společnosti, které nabízejí přepravu zboží a pošty na pravidelných i nepravidelných linkách.

*„Letecké společnosti dělíme dle velikosti sítí na regionální a mezinárodní, kdy regionální síť dopravců zahrnuje jedno mateřské letiště (hub) a určitý počet druhotných, malých letišť. Jsou to buď zcela nezávislé společnosti či společnosti ve spolupráci*

---

<sup>12</sup> ORIEŠKA, Ján. Služby v cestovním ruchu. 1. vyd. Praha: Idea servis, 2010, s. 54. ISBN 978-808-5970-685.

s větším leteckým dopravcem nebo aliancí na základě mnoha druhů smluv (franchising<sup>13</sup>, code-share).<sup>14</sup> Mezinárodními dopravci jsou zde společnosti nabízející přepravní služby mezi státy nacházející se na jednom kontinentu.

Nejvýznamnějším členěním letecké dopravy se považuje rozdělení podle typu nabízených služeb a cen na leteckou dopravu s klasickými leteckými společnostmi a leteckou dopravu s nízkonákladovými leteckými společnostmi. Rozdělení se používá pouze pro kategorizaci pravidelných leteckých dopravců. Rozdělení vzniklo v období 90. let 20. století za masového příchodu nízkonákladových společností na světový trh.

**Klasické letecké společnosti (síťoví dopravci)** umožňují přepravu pouze v rámci své sítě. Nabízí cestujícím pohodlnější sezení při přepravě, servis během letu, možnost využití salónek bez poplatků a jiné. Cenová nabídka u těchto dopravců se značně od nízkonákladových společností liší.

V každé zemi je jeden či několik nejvýznamnějších leteckých dopravců, kteří jsou zvoleni jako hlavní a tvoří tak významnou pozici při sjednávání mezinárodních leteckých smluv, ve světových organizacích vstupují do členství a další. Společnost IATA dnes sdružuje všechny letecké dopravce na světě, kterých je do dnešní doby 240. Nejznámějšími klasickými leteckými společnostmi jsou British Airways, American Airlines, British Airways, Delta Airlines, KLM, Air France, Aeroflot, Lufthansa, Virgin Atlantic. V České republice je nejznámější a zároveň jedna z pěti nejstarších leteckých dopravců na světě České Aerolinie, a.s. známé pod zkratkou ČSA.

**České aerolinie, a.s (ČSA)** jsou pro Českou republiku národní leteckou společností tzv. vlajkovým dopravcem. V letecké dopravě působí již od roku 1923 a jejich první let byl proveden z Prahy do Bratislavy. Společnost nejen zajišťuje osobní dopravu, ale provozuje Cargo přepravu leteckých zásilek a pošty. V roce 2001 se začlenily do sítě osmnácti aerolinií mezinárodní aliance SkyTeam. Od roku 2012 je společnost členem Českého aeroholdingu.

**IATA - Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (International Air Transport Association)** je dobrovolná nevládní organizace leteckých dopravců provozující pouze pravidelnou mezinárodní přepravu. Vznikla na popud jednatřiceti

---

<sup>13</sup> metoda podnikání uvádějící na trh zboží, služby či technologie, v České republice není tak rozšířena jako v zahraničí, je o úplatné poskytnutí práva na používání jména a obchodních známek velkého dopravce (franchisor) na menšího dopravce (franchisee)

<sup>14</sup> PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s.?. ISBN 978-80-239-9206-9.

pravidelných mezinárodních leteckých přepravců na konferenci v Chicagu v roce 1945. Její činnost je provozována v Ženevě, ačkoliv hlavním sídlo se nachází v kanadském Montrealu. IATA se zabývá celou škálou problémů v letecké dopravě. Dvakrát ročně organizuje multilaterální konferenci, na které probírají správné rozložení letových řádů a dopravců z celého světa.

## 2 NÍZKONÁKLADOVÉ LETECKÉ SPOLEČNOSTI

Nízkonákladová letecká doprava (low-cost<sup>15</sup>) prošla v posledním desetiletí významným rozvojem a zcela tak změnila pohled na leteckou dopravu ve světě. Letečtí dopravci z velké části přizpůsobili a zjednodušili své služby tak, aby byly více dostupné široké veřejnosti. Cestující díky nim získali větší možnost výběru nejen mezi leteckými společnostmi, ale také v jiných sférách dopravy. Pro naplnění svého obchodního záměru se v první řadě zaměřili na snížení nákladů, na co největší využívání leteckých spojů a na nízké výnosy a výtěžky v přepočtu na jednoho cestujícího.

Tyto poměry na trhu letecké dopravy se podstatně změnilly probíhající expanzí nízkonákladových dopravců, která přišla v období kolem roku 2001. Poptávka po letecké dopravě upadala, ale nízkonákladové společnosti si dokázaly za této situace udržet své místo a popřípadě dokonce zvýšit svou přepravní výkonnost. Počet leteckých společností provozujících nízkonákladové lety se od té doby stále rozrůstá a tak prohlubují své pozice na trhu. Klasické letecké společnosti se vzhledem ke konkurenci musí neustále přizpůsobovat invazi nízkonákladových dopravců do systému leteckých dopravců.

V dnešní době se postavení leteckých dopravců na trhu zcela mění. Vzhledem k tlakům konkurence na snižování nákladů se dopravci pokouší netradičně měnit své obchodní zvyky tak, aby se lišili od ostatních a nalákali k sobě více zákazníků. Nadějný dopravce se dnes musí řídit určitými pravidly tak, aby se stal mezi ostatními nejvíce prosperujícím. Velmi často se dopravci zaměřují pouze na jednu konkrétní oblast, ve které vynikají a jsou schopni ji měnit stále v lepší a atraktivnější. Velmi důležitá je zde také důvěra zákazníků vůči dopravci. Společnost zjišťují pomocí marketingových nástrojů reakce zákazníků na jejich služby a ovlivňuje tak tok jejich myšlenek. Dopravce vsází na jednoduchost, rychlost, přesnost a dostupnost nabízených služeb a splnit tak přání zákazníků bez jakéhokoliv omezení.<sup>16</sup>

---

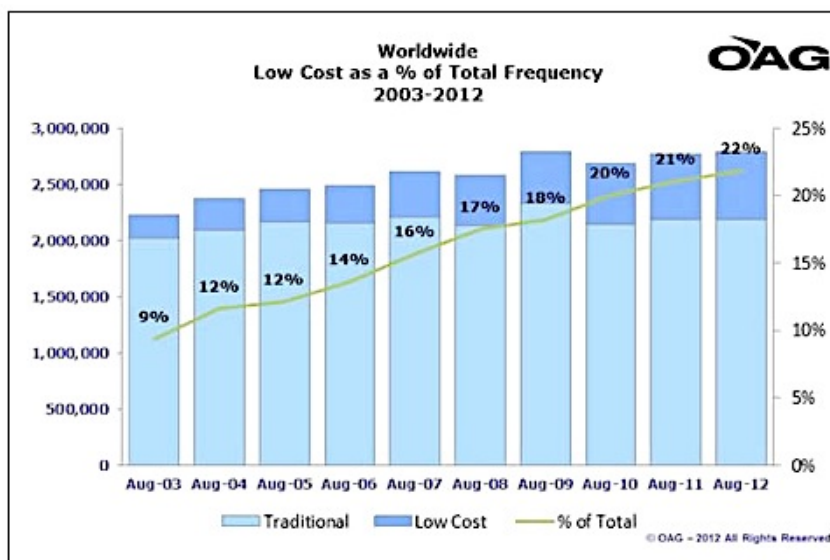
<sup>15</sup> anglický překlad – „nízké ceny“

<sup>16</sup> ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, 315 s. ISBN 978-80-7204-677-5.

Nízkonákladové společnosti přinesly letecké dopravě ty typy zákazníků, kteří si cestování letadlem z finančních důvodů nemohli dovolit. Svou činností na leteckém trhu počet nových cestujících poptávajících se po produktech náravně vzrostl.

Na obrázku č. 1 vidíme křivku vývoje leteckých společností ve světě. Největším rozvojem nízkonákladových dopravců byl rok 2009.

Obrázek č. 1: Celosvětový vývoj leteckých společností v letech 2003 - 2012



Zdroj<sup>17</sup>

Koncentrace příletů na naše letiště je velmi vysoká, protože popularita těchto společností stále stoupá. Z globálního hlediska nízkonákladoví dopravci zabírají určitý podíl na trhu od jiných dopravců. V září 2012 náklady nízkonákladových leteckých společností tvořily 22 % celosvětového podílu na trhu letecké dopravy.

## 2.1 Vznik a rozvoj nízkonákladových leteckých společností

Začátek fungování nízkonákladových společností přisuzujeme vznikající liberalizaci trhu letecké dopravy v USA, kdy během jejího postupu se nízkonákladové společnosti rozšířili do celého světa. V roce 1967 vznikla společnost Southwest

<sup>17</sup> Analytics: September Executive Summary. *Oag.com* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.oag.com/Insight/OAG-FACTS/September-Executive-Summary?country=GB>

Airlines, která začala provozovat lety z letišť bývalých armádních základen s velmi nízkými letištními poplatky a stala se největší nízkonákladovou společností na světě. Postupem času vznikaly nové společnosti, které viděly Southwest Airlines jako svůj vzor.<sup>18</sup> Ke snížení svých nákladů společnost fungovala na základě dvou důležitých zásad oddělující „model low-cost“ s jinými operačními modely:

- **Zásada č. 1:**  
 „Point to point“ lety se zaměřují na krátké či střední vzdálenosti a pravidelně (bez mezipřistání mezi jednotlivými destinacemi)
- **Zásada č. 2:**  
**Jedna třída na palubě bez poskytnutí servisu.**

Na začátku 80. let patřila k jedné z nejrychleji rostoucí letecké společnosti společnost People Express, která jako první zavedla lety se sníženými cenami pro osoby. Létání se v té době stalo přitažlivější z důvodu zvýšení počtu nabízených leteckých spojů a obrovského snížení cen. Ostatní společnosti musely upravit své nabídky tak, aby cena a kvalita byla srovnatelná s ostatními nabídkami. Největší krize těchto společností přišla v jejich rozmachu od 90. let přispěním teroristického útoku 11. září 2001, kdy došlo ke změně podnikání většiny amerických leteckých společností a tím tak nastalo nejvýhodnější období pro zakládání nízkonákladových společností.<sup>19</sup>

Tabulka č. 2: Růst nízkonákladových dopravců na konkurenčních trasách - počet tras v letech 2006 - 2009

	<b>Ryanair</b>	<b>EasyJet</b>	<b>Ryanair v %</b>	<b>EasyJet v %</b>
2009	248	381	13,10%	51,80%
2008	213	372	13,90%	53,30%
2007	86	201	8,90%	40,40%
2006	54	129	8,40%	30,70%

Zdroj<sup>20</sup>

<sup>18</sup> ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování podniků letecké dopravy a letišť*. Vyd. 1. Brno: Akademické nakladatelství CERM, 2010, 315 s. ISBN 978-80-7204-677-5.

<sup>19</sup> BJELICIC, Borislav. Východní Evropa - perspektivní trh pro nízkonákladové letecké společnosti. In: *Osteuropa - Wachstumsmarkt für Low Cost Airlines* [online]. 2004 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/IZD17\\_04/vychod.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/IZD17_04/vychod.pdf)

<sup>20</sup> The Low-cost fare response to new entry. In: MALIGHETTI, Paolo, Paleari STEFANO a Renato REDONDI. *The Low-cost fare response to new entry* [online]. 2013 [cit. 2014-03-10]. DOI:

V roce 1995 se staly průkopníky tohoto způsobu dopravy společnosti Ryanair a EasyJet, které zcela zkopírovaly strategii již zmiňované společnosti Southwest Airlines. Ve střední Evropě v letech 2005 – 2009 se na trhu začínají silně prosazovat nízkonákladové společnosti kromě již zmíněné Ryanair a EasyJet také Air Berlin, Germanwings, Wizz Air a další. Zatímco nabídka klasických aerolinií měřená sedadlovou kapacitou pravidelných letů po roce 2000 spíše stagnuje, nabídka nízkonákladových letů naopak expanduje – v roce 2000 byla jejich nabídka zanedbatelná, v roce 2009 je již srovnatelná s nabídkou klasických leteckých společností<sup>21</sup>.

## 2.2 Charakteristika nízkonákladových leteckých společností

*„Nízkonákladová letecká společnost je dopravní společnost nabízející levnější letenky výměnou za nižší kvalitu služeb během letu.“<sup>22</sup>* Existence počtu nízkonákladových leteckých společností je vysoká. Ve světě je dnes celkem kolem 250 nízkonákladových leteckých společností, z toho asi 60 společností je pouze v Evropě. Nejvíce společností vzniklo v USA, Kanadě, Austrálii, Velké Británii, Irsku a Německu. V České republice, na Slovensku, v Maďarsku a Polsku se objevuje jen menší množství.

Všechny nízkonákladové letecké společnosti můžeme rozdělit na dvě jednoduché skupiny:

**Společnosti „čistokrevné“** jsou společnosti, které jsou na trhu naprosto nové a teprve se stávají populárními. Tato skupina společností bývá nejvíce úspěšná díky rychlosti vstupu na trh. V Evropě ročně jde až o 25% nově vznikajících leteckých společností. Proces vzniku i zániku tohoto typu leteckých společností je plynulý a tudíž reálný počet low-cost společností nelze odhadnout.

---

10.1007/s12544-013-0098-9. Dostupné z:  
[http://download.springer.com/static/pdf/289/art%253A10.1007%252Fs12544-013-0098-9.pdf?auth66=1394657327\\_474820ca55e0b534801640769463d4ee&ext=.pdf](http://download.springer.com/static/pdf/289/art%253A10.1007%252Fs12544-013-0098-9.pdf?auth66=1394657327_474820ca55e0b534801640769463d4ee&ext=.pdf)

<sup>21</sup> SIEDENGLANZ, Daniel. Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. In: *XII. sjezd české geografické společnosti* [online]. 2010 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: [http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik\\_CGS/Socioekonomicka\\_geografie/Letecka\\_doprava\\_a\\_ve\\_stredni\\_doprave.pdf](http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik_CGS/Socioekonomicka_geografie/Letecka_doprava_a_ve_stredni_doprave.pdf)

<sup>22</sup> BÍŇA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007. 157 s. ISBN 978-80-8

**Společnosti dceřiné** jsou takové společnosti, které jsou založeny na obranu daného procenta společností umístěných na trhu. Jsou navenek samostatné a ve skutečnosti jsou založené a řízené jinou společností.

Tabulka č. 3: Současné a nově vznikající nízkonákladové letecké společnosti

počet	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
na konci roku	<b>29</b>	<b>37</b>	<b>41</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>43</b>	<b>40</b>	<b>38</b>	<b>31</b>
nově vznikající	5	10	13	10	10	4	1	1	1
zkrachovalé		1	5	7	5	7	2	2	5
sloučené, osvojené		1	3		2	2	2	1	3

Zdroj<sup>23</sup>

V tabulce č. 3 je přehledně zobrazen počet nově vznikajících nízkonákladových leteckých společností v letech 2001 – 2009. Uvádí se zde, kolik nízkonákladových společností bylo v provozu na konci uvedeného roku, které nově vznikají či naopak zkrachovaly, sloučily se nebo byly osvojeny. Nejvíce leteckých společností bylo v roce 2005, kdy jejich počet na konci roku činil 48.

Kromě cenově výhodných letenek za přepravu je zde mnoho dalších charakteristik, které je třeba zmínit:

- lety jsou krátké, pravidelné a podle předem publikovaného letového řádu – vzhledem k omezenosti výběru destinací bývají přestupy mezi jednotlivými lety velmi komplikované,
- prodej a rezervace letenek je možný pouze pomocí on-line systému, pokud je nutná změna rezervace, lze pouze za poplatek nebo vůbec,
- velmi přísná omezení při přepravě zavazadel (je třeba se držet určité hmotnosti a poplatky za překročení limitu jsou obvykle vysoké), některé low-cost airlines chtějí peníze za každé odbavené zavazadlo.
- cena letenky závisí na tom, kde si ji zákazník objednal a kdy byla zaplacená – čím dříve si ji zákazník objedná, tím je cena nižší, pokud však letenku objednáme pár dní před odletem, cena bývá mnohdy mnohonásobně vyšší,

<sup>23</sup> Books and Papers: European Low Fare Airlines. In: *Strategydynamics.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.strategydynamics.com/books-and-papers/european-low-fare-airlines-case/assets/European-Low-Fare-Airlines-Case-Sample.pdf>



- neexistují zde papírové letenky formátu IATA, pouze elektronická verze – je vám přidělen kód, který při odbavení předkládáte u pasové kontroly (výhodné vzhledem k ušetření za tisk letenek),
- palubní servis je velmi omezený, téměř žádné společnosti neposkytují při letu jídelní servis, občerstvení je k dispozici pouze za poplatek, není zde žádný palubní program, nabídka novin, polštářky, příkrývky, sluchátka, aj., frequent flyer<sup>24</sup> zde neexistuje,
- na palubní vstupence nenajdeme číslo sedadla, letadla nabízejí maximální možný počet sedacích míst (neplatí u všech nízkonákladových společností),
- snížený počet pracovníků v sektoru a administrativa z důvodu přijímání objednávek letů pomocí telefonu či internetu (e-ticketing<sup>25</sup>),
- příjem pouze kvalifikovaného a zkušeného leteckého personálu,
- letadlový park je složen z dvoumotorových, nízkoúdržbových letadel (Boeing 737 a Airbus 320), snižují se náklady na jejich řízení a celkovou údržbu letadla,
- neexistují žádné bezplatné letištní salónky, pokud je společnosti mají, tak za poplatek,
- s poskytovateli vnějších služeb jsou smlouvy individuální,
- velmi důležitou činností je zde výběr destinací, mezi kterými společnosti létají (vybírají si destinace s poměrně slabší konkurencí na trhu) – v destinaci musí být nutností vysoká poptávka po nízkonákladových letech,
- v případě neobsazenosti letadla se může stát, že společnost let zruší – společnosti mají právo let zrušit a vrátit vám peníze zpět či poskytnout vám pomoc a vyhledat vám jiný spoj,
- častá zpoždění letů – bohužel zpoždění odletu je předností u nízkonákladových leteckých společností, může se jednat i o několik hodin,
- zákonná povinnost pojištění společnosti proti krachu zde vůbec neexistuje.

---

<sup>24</sup> program sbírání bodů za nalétané míle, půjčení auta či objednání ubytování

<sup>25</sup> anglický překlad – „elektronická letenka“

## Low-cost code share

Jedná se o smlouvy, kde je označení letu jedné letecké společnosti letovými kódy dvou nebo více leteckých společností. Nízkonákladové letecké společností dle národních leteckých dopravců utváří strategická partnerství, kombinují marketingové zdroje a snaží se mezi sebou vytvářet dohody.

Důležitou formou spolupráce leteckých společností je vznik celosvětových aliancí. Od objevení v roce 1997 se tento typ spolupráce stal velmi populární. Vzhledem k liberalizaci letecké dopravy vznikla s cílem posílit ekonomiku a konkurenceschopnost společností v alianci. Jednotlivé členské společnosti poskytují služby v daném regionu a jejich návaznost je vzájemná. Složení aliancí není vždy pevné, společnosti do aliancí přicházejí či přestupují.<sup>26</sup>

V dnešní době ve světě působí tři hlavní aliance:

**SkyTeam** (1999) – provádí 14 615 letů denně do 728 destinací ve 149 zemích,

**Star Alliance** (1997) – 16 000 letů denně do 841 destinací ve 157 zemích,

**One World** (1999) – 4200 letů denně do více než 250 destinací v 50 zemích.<sup>27</sup>

## Revenue Management

Revenue management je aplikace disciplinovaných analýz, které předpovídají chování spotřebitelů na trhu a optimalizují dostupnost a cenu produktu na maximalizaci růstu příjmů společnosti. Zjednodušeně lze jej chápat jako proces prodeje předem určených sedadel pro dosažení maximálních tržeb nebo také jako kontrolu a řízení rezervací způsobem přinášející společnosti zisk.

Každá nízkonákladová letecká společnost se snaží udržovat zisk pomocí revenue managementu. Mohou je využívat jednodušeji než klasičtí dopravci, protože se zaměřují na přepravu „point to point“ oproti klasickým dopravcům pracujícími s letenkami v odlišných měnách s různými cenami.

Letecké společnosti mají podrobně zpracované plány pro maximalizaci svých zisků. Jejich cílem je prodávat správný produkt (sedadlovou kapacitu) správnému

---

<sup>26</sup> KUBEŠ, Zdeněk. Czefrica.com. *Aliance leteckých společností* [online]. 2013 [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: <http://www.czefrica.com/cs/pro-snazsi-orientaci/280-aliance-leteckych-spolenosti.html>

<sup>27</sup> Ladislav BÍNA, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6.

zákazníkovi ve správný čas, za správnou cenu a ve „správném balení“ tak, aby služba vedla k plné spokojenosti poptávajícího a současně ke zvýšení zisků společnosti. V dnešní době je mnoho moderních programů, které co nejpřesněji zjišťují množství poptávek po jednotlivé destinaci, vytvoří křivku poptávky a jsou schopny nám vypočítat průměrnou cenu za let. Tyto programy tvoří data z rezervačních systémů, jsou schopny je ukládat do databáze, vytvářet pomocí speciálních metod prognózy poptávek a také vypočítat počet sedadel, které se mají za danou cenu v daný čas uvolnit.

Nelze říci, že tyto společnosti mají více výhod než nevýhod. Bohužel je tomu tak, že tyto společnosti tvoří značnou část negativních bodů. Zde jsou shrnuty přehledně ty nejzákladnější:

### **Klady**

- velmi nízká cena letenky (zvláště pro jednosměrné lety),
- nabídka slev na vybrané lety,
- pohodlí při dodání letenky v elektronické verzi,
- vyřízení objednávky po telefonu či on-line – není nutný osobní kontakt (úspora volného času),
- bezpečnost - flotila je obvykle složena z nových či zrekonstruovaných letadel.

### **Zápory**

- mnoho služeb je zde zpoplatněno (změna rezervace, větší hmotnost zavazadla, občerstvení na palubě, letištní salónek aj.),
- menší pohodlnost při přepravě (chybí servis, velké množství přestupů),
- nespolehlivost (zrušení letu),
- omezenost (počet a hmotnost zavazadel).

### **Sdružení evropských nízkonákladových aerolinií ELFAA**

ELFAA byla založena v roce 2003 jako nezisková organizace, která zastupuje a chrání potřeby nízkonákladových leteckých společností a jejich zákazníků. Byla založena 10 společnostmi, které společně přepravily 49 miliónů pasažérů – jednalo se o Ryanair, Air Berlin, Hapag-Lloyd Express, Basiqair/transavia, Volareweb a nově Sky Europe. Jejím posláním je zajistit, aby evropská politika a legislativa podporovala

volnou a rovnou hospodářskou soutěž, aby následný růst a vývoj nízkých cen do budoucna umožnilo většímu počtu lidí cestovat letadlem a také prosazovat liberalizaci letecké přepravy v rozšířené EU. Prezident sdružení je toho názoru, že rozvoji evropského letectví a spotřebitelům právě tyto low cost aerolinie prospívají (mnoho jejich zákazníků dříve leteckou dopravu nepoužívalo) a také podporují evropskou integraci, hospodářský růst, zaměstnanost a také konkurenceschopnost EU.<sup>28</sup>

## **2.3 Klasické letecké společnosti vs. nízkonákladové letecké společnosti**

V letecké dopravě dnes působí jak klasičtí, tak nízkonákladoví dopravci na řadě vyspělých liberalizovaných trzích ve značném konkurenčním prostředí. Jednotlivé nově vznikající společnosti musí uskutečnit základní rozhodnutí o tom, na jaké služby se zaměřit (zda na pravidelné, nepravidelné lety nebo na klasické či nízkonákladové a další) a společně tak vytvořit strategie, podle kterých se budou ve svém podnikání řídit. V současném stupni konkurence mohou plně fungovat jen ty společnosti, které svou činnost provozují v ideálním rozsahu za účelem vytvářet úspory. Letecké společnosti se vzhledem k současnosti musí vyrovnávat i s problémy (teroristické útoky, přírodní pohromy aj.), které již nejsou v rozsahu jejich působnosti bez pomoci státu.

Vzhledem k odlišnosti klasických a nízkonákladových společností je potřeba ujasnit si hlavní nástroje, mezi kterými letecké společnosti za chodu mezi sebou soupeří. V případě zákazníka zájímavějšího se o leteckou přepravu se jedná o cenovou nabídku, která je nejpodstatnější. Hlavní rozpor tvoří kvalita produktu či poskytovaných služeb a jejich celková spolehlivost. Velkou odlišnost představují také nabízené bonusy vázané na služby či produkt např. věrnostní programy.

### **2.3.1 Rozpočty leteckých společností**

Rozpočet je plán hospodářského plánování všech typů leteckých společností zahrnující výnosy, náklady, přínosy, pohledávky a peněžní toky nejen pro letecký průmysl. Letecké společnosti považují své záznamy za přísné tajné a strategické.

---

<sup>28</sup> Ladislav BÍNA, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6.

Výše nákladů nízkonákladových společností určuje míru výnosu z činnosti letecké společnosti a také její způsobilost se pohybovat ve vysokém konkurenčním prostředí. Klasické letecké společnosti se k řízení nákladů staví nárazově a úspory zavádějí pouze v dobách ekonomických krizí či poklesů. V dnešní době se zcela mění postoj k této situaci snížením nákladů vzhledem k vysoké konkurenci nízkonákladových dopravců. Klasické společnosti začínají krachovat, protože jejich náklady nejsou pod kontrolou a jsou nuceni stahovat je neustále směrem dolů. Zisky nízkonákladových leteckých společností jsou tvořeny z letecké přepravy cestujících, z vyšší hmotnosti a nadpočetnosti zavazadel, placeného občerstvení, z doplňkové činnosti, placených salónek, u poplatků za zrušení rezervace, z příjmů dceřiných společností a další.

### **2.3.2 Cenotvorba leteckých dopravců – tarifkace**

Jedním z rozdílů mezi produkty klasických a nízkonákladových dopravců je fakt, že klasičtí dopravci nabízejí možnost využití celé sítě partnerů. Díky konkurenčním bojům leteckých společností se každá z nich snaží takticky navrhnout co nejnižší ceny a přitáhnout tak k sobě co největší množství zákazníků, kteří vytvoří poptávku po daném produktu. Značná část ceny bývá celkově pod úrovní skutečných nákladů na přepravu, ale i přesto letecké společnosti musí být schopny udržet si slušné hospodářské výsledky a na trhu letecké dopravy přežít. Je třeba, aby jejich průměrné výnosy z prodeje sedadlové kapacity byly vyšší než jejich průměrné náklady.

Při vyhledávání požadovaného letu se může zákazník setkat s nabídkou různých cen za přepravu. Cestujícím je poskytnuta komplexnější nabídka u klasických leteckých dopravců, kteří mohou přepravit větší počet cestujících na dílčích linkách s využitím přestupu, než u nízkonákladových, které poskytují přepravu pouze z jednoho místa na druhé bez jakéhokoliv přestupu.

U klasických leteckých společností se rozdělují tarify na stoprocentně platné tarify a zlevněné tarify, které se liší stanovenými podmínkami. Stoprocentně platné tarify jsou vzhledem k své charakteristice praktičtější, protože bez jakéhokoliv poplatku či zákazu můžeme provést změnu rezervace nebo můžeme požadovat vrácení plného jízdného za letenku. U zlevněných tarifů tato možnost neexistuje. Jakákoli změna není dovolena buď vůbec a nebo za poplatek. U nízkonákladových společností jde v prvním případě o jednosměrné tarify bez omezujících podmínek.

### 2.3.3 Kritéria rozhodování zákazníka při výběru produktu

Základní podmínkou pro tvorbu úspěšného produktu leteckých společností je zjistit ta správná kritéria, která jsou důležitá pro jednotlivé segmenty na trhu letecké dopravy. Každá letecká společnost se logicky snaží vytvořit takovou nabídku, která bude odpovídat potřebám a prioritám cestujících a tím tak zvýšit poptávku po svých produktech na maximum. Měla by jasně definovat cílové segmenty na svém trhu, svou síť i cenovou politiku, celou svou produktovou strategii.

Hlavními kritérii, ze kterých klasické i nízkonákladové letecké společnosti vycházejí při tvorbě produktu, jsou následující:

- Cena – jako nejdůležitější, týká se cestujících, kteří podnikají soukromé cesty, mají omezené příjmy a preferují kvalitu v místě pobytu než při vlastní cestě, řídí se pravidlem: čím levnější, tím lepší.
- Letový řád a jeho pravidelné dodržování – pro letecké společnosti je velmi důležité dodržovat letový řád, aby si udrželi poptávku po svých produktech, také je důležité načasování letů pro cestující, kteří cestují tam i zpět ve velmi krátké době a během jednoho dne (pracovní cesty).
- Kvalita přepravního procesu – cestující dávají přednost letišťům s jednodušší přepravou do centra či destinace, zajímají se o rychlost odbavení, zdvořilost personálu, všímají si také kvality doplňkových služeb na letišti a dalších priorit.
- Služby na palubě – je kladen důraz na nerušený odpočinek při přepravě a profesionální servis.

### 3 ANALÝZA VYBRANÝCH LETIŠŤ ČESKÉ REPUBLIKY A SLOVENSKA

Vzhledem k faktu, kdy Česká republika a Slovensko tvořily jednu zemi, můžeme analyzovaná letiště shrnout do jedné kapitoly. V této kapitole jsou popisována tato mezinárodní letiště: Letiště Václava Havla Praha, Letiště Brno Tuřany, Letiště L. Janáčka Ostrava, Letiště Bratislava a Košice.

Tabulka č. 4: Přehled mezinárodních letišť České republiky a Slovenska

<b>Česká republika</b>	<b>Slovensko</b>
Letiště Václava Havla Praha	Letiště M. R. Štefánika Bratislava
Letiště Brno Tuřany	Letiště Košice
Letiště Leoše Janáčka Ostrava	Letiště Poprad
Letiště Pardubice	Letiště Piešťany
Letiště Karlovy Vary	Letiště Slijač
	Letiště Žilina

Zdroj: autor práce, 2014

Letiště nejen České republiky jsou upraveny základním legislativním rámcem, který tvoří řadu zákonů, úmluv a předpisů. Hlavní význam má veřejné mezinárodní letiště Václava Havla Praha, Regionální letiště Brno – Tuřany, Letiště Leoše Janáčka Ostrava a Karlovy Vary a Letiště Pardubice. Letiště v Brně a v Ostravě jsou rezervními letišti pro Prahu a pro další blízká zahraniční letiště.

Česká republika je jednou z nejoblíbenějších turistických destinací v Evropě, která nabízí příjemné klima, rozmanitou přírodu a bohaté kulturní a historické památky. Nejznámějším a také nejvíce využívanějším letištem je letiště Václava Havla Praha, které leží v hlavním městě České republiky.<sup>29</sup>

Slovenská republika a její dostupnost regionů cestovního ruchu je díky rychlé a kvalitní letecké dopravě nevyhnutelnou podmínkou pro to, aby si tuto destinaci

---

<sup>29</sup> *Prague Airport: Tourism and Economy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: Prague airport [online]. 2014 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/reasons-for-prague/tourism-and-economy/>

vybrali cizinci jako svůj cestovní cíl. Slovensko má výhodné rozmístění letišť, jelikož ani jedno prioritní středisko neleží dále než 100 km od letiště. Hlavní význam mají na Slovensku letiště v Bratislavě, Košicích, Popradu, Žilině, Piešťanech a také letiště Slijač. Nejvýznamnějším letišťem je letiště M. R. Štefánika ležící v hlavním slovenském městě Bratislava a Letiště v Košicích.

### **3.1 Letiště Václava Havla Praha (ČR)**

Provoz tohoto nejvýznamnějšího civilního mezinárodního letiště v České republice zajišťuje společnost Letiště Praha, a.s., která vznikla 1. prosince 2008 v průběhu privatizační transformace ze státního podniku Správa Letiště Praha. Samotné letiště bylo postaveno v letech 1933 – 1937, získalo mnohá ocenění jako např. Eagle Award od asociace IATA za nejvíce se rozvíjející letiště světa (11 – 12 miliónů cestujících za rok). V roce 2010 dosáhl hospodářský výsledek až k miliardě. Letiště zaměstnává až 2000 zaměstnanců. V roce 2012 došlo k přejmenování letiště z názvu Praha Ruzyně na Letiště Václava Havla Praha vzhledem k významným činům bývalého prezidenta Václava Havla. Dnes se letiště Václava Havla Praha řadí mezi největší mezinárodní letiště v České republice a je jedním z největších letišť v Evropské unii. Ročně odbaví okolo 11 miliónů cestujících, provozuje letecké linky do více než 110 destinací ve 42 zemích.

V roce 2013 letecká doprava v České republice významně narůstá. Letiště Václava Havla Praha v roce 2013 odbavilo téměř 11 miliónů cestujících. Vzhledem k oživení trhu letecké přepravy v Evropě a díky aktivní obchodní politice letiště získalo nové letecké dopravce i nové destinace a tím vzrostl počet odbavených cestujících o 1,55 % oproti roku 2012.

Na obrázku č. 2 je zobrazen graf s křivkou vývoje příjezdového cestovního ruchu dle počtu cestujících v letech 2003 – 2013. Počet cestujících odlétajících z Prahy či cestujících, pro které je Praha cílovým místem v rámci pravidelné přepravy vzrostl od roku 2010 překvapivě o více než 14%.



Obrázek č. 2: Příjezdový cestovní ruch v České republice



Zdroj<sup>30</sup>

„Mezi další příznivé vlivy na celkové výsledky roku 2013 určitě patří nárůst přepravených cestujících síťovými dopravci o 3 %, nárůst u nízkonákladových dopravců o téměř 6 % a zvýšení průměrné obsazenosti letadel na 73 %.“<sup>31</sup>

Tabulka č. 5: Počet odbavených cestujících v Praze v letech 2007 - 2013

Rok	Počet cestujících	Nárůst / pokles k předcházejícímu roku
2007	12 436 000	
2008	12 631 000	1,6 %
2009	11 643 000	-7,8 %
2010	11 556 858	-0,7 %
2011	11 788 629	2 %
2012	10 807 890	-8,3 %
<b>2013</b>	<b>10 975 000</b>	<b>+1,55 %</b>

Zdroj<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Prague Airport: *Tourism and Economy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z:

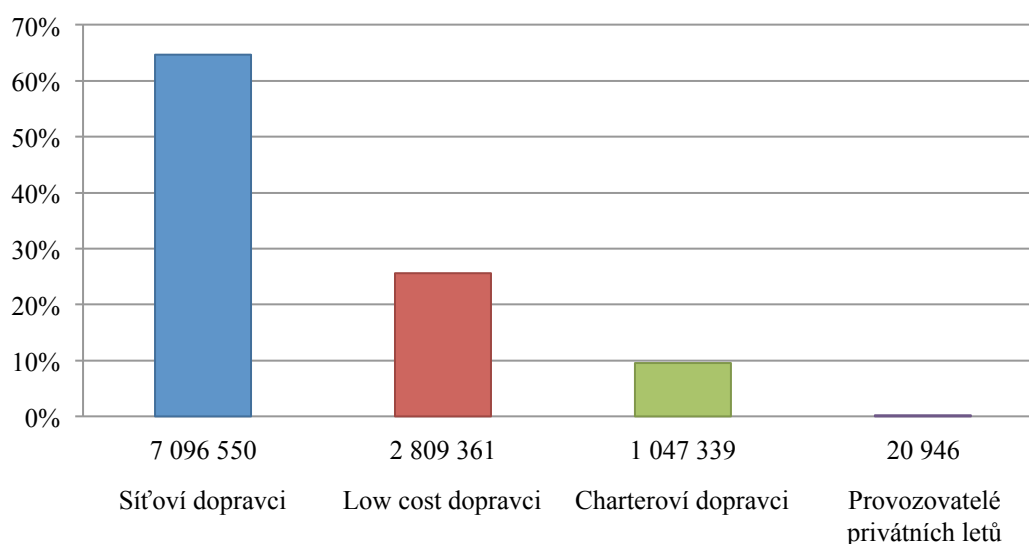
<http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/reasons-for-prague/tourism-and-economy/>

<sup>31</sup> Prague Airport. *Praha láká stále více cestujících, vyplývá to z přepravních výsledků Letiště Václava Havla Praha za rok 2013* [online]. 2013 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-laka-stale-vice-cestujicich-vyplyva-to-z-prepravnich-vysledku-letiste-vaclava-havla-praha-za-rok-2013/>

<sup>32</sup> tamtéž

Klasickými leteckými dopravci, kteří operují na pražském letišti, jsou např. ČSA, British Airways, Lufthansa aj. Pro cestující využívající letiště v Praze se stávají nejvyhledávanějšími zeměmi zejména Velká Británie, Rusko, Německo, Francie a také Itálie. Hlavními TOP destinacemi z hlediska počtu cestujících je Paříž, Moskva, Frankfurt a také Amsterdam. Největší podíl na přepravě připadá na České aerolinie, které využívá až 2 773 699 cestujících. Z nízkonákladových společností využívá letiště nejvíce společnost EasyJet s 846 360 cestujícími.<sup>33</sup>

Graf č. 1: Počet cestujících využívající dopravu na letišti v Praze v roce 2013



Zdroj<sup>34</sup>

Klasické letecké společnosti tvoří z celkového počtu cestujících (10 975 000) využívající Letiště Václava Havla Praha okolo 65%, oproti nízkonákladovým společnostem, které využívá jen 25% cestujících. Nepravidelnou leteckou dopravu tvoří okolo 10 % cestujících.

<sup>33</sup> Prague Airport. *Praha láká stále více cestujících, vyplývá to z přepravních výsledků Letiště Václava Havla Praha za rok 2013* [online]. 2013 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-laka-stale-vice-cestujicich-vyplyva-to-z-prepravnich-vysledku-letiste-vaclava-havla-pr>

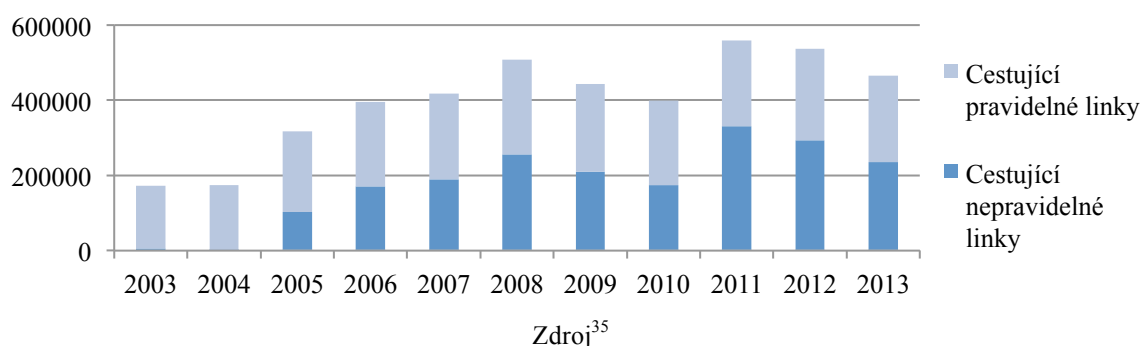
<sup>34</sup> Prague Airport: *Tiskové zprávy* [online]. 2013 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-laka-stale-vice-cestujicich-vyplyva-to-z-prepravnich-vysledku-letiste-vaclava-havla-praha-za-rok-2013/>

### 3.2 Letiště Brno - Tuřany (ČR)

Letiště v Brně bylo ve svých počátcích uvedeno do provozu v roce 1954 jako státní letiště pouze s vojenským provozem, provoz civilní byl zahájen o pět let později. Vzhledem k neexistenci kvalitní a rychlé dopravy letecká doprava v Brně dosahovala během svého vývoje těch největších výkonů. Tehdejší Československé aerolinie poskytovaly spojení do Košic, Sliache, Bratislavy, Ostravy, Prahy a Karlových Varů. V roce 1995 poprvé od 70. let byla překročena hranice 100 tisíc odbavených cestujících za rok. V roce 2011 zde bylo odbaveno nejvíce cestujících v historii Brněnského letiště (přes 550 tisíc). Nejvíce bývá využívána letecká linka do Londýna a také do Moskvy.

Následující graf popisuje pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravu na letišti v Brně.

Graf č. 2: Odbavení cestujících na pravidelných a nepravidelných linkách



### 3.3 Letiště Leoše Janáčka Ostrava (ČR)

Provoz civilní letecké dopravy na mezinárodním letišti v Ostravě se datuje až k roku 1959. Hlavní společností, která v Ostravě pořádala spíše vnitrostátní, ale také nepravidelné zahraniční lety, byla ČSA. V roce 2006 bylo letiště pojmenováno (původní název: Letiště Ostrava – Mošnov) podle hudebního skladatele Leoše Janáčka, který se narodil v nedalekých Hukvaldech.

Každoročně se na letišti uskutečňují Dny NATO, které jsou největší leteckou armádě – bezpečnostní akcí ve střední Evropě. Organizátoři akce se snaží

<sup>35</sup> *Brno Airport: Statistika* [online]. 2012 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/>

návštěvníkům nabídnout vždy něco vyjimečného, prezentují všechny typy prostředků, které používá Česká republika při zajišťování bezpečnosti státu. Tato akce patří mezi nejnavštěvovanější v České republice.

Letiště v Ostravě nám nabízí nejen přepravu do destinací, ale také dobrodružné zážitky jako jsou vyhlídkové lety nad Ostravou, či zkoušku pilotování letadla.

Od června 2013 zde nízkonákladová společnost Ryanair provozuje linky na trase Ostrava – Londýn třikrát týdně za velmi výhodnou.

V tabulce č. 6 je zobrazen rozdíl v počtu cestujících pravidelné a nepravidelné letecké dopravy. V roce 2011 přepravilo letiště celkem 273 563 cestujících (růst o 2,3%).

Tabulka č. 6: Počet cestujících na letišti Ostrava v letech 2010 - 2011

<b>Druh dopravy</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Pravidelná doprava	79 218	68 098
Nepravidelná doprava	196 598	203 789
<b>Celkem</b>	<b>279 973</b>	<b>273 563</b>

Zdroj<sup>36</sup>

### 3.4 Letiště M. R. Štefánika Bratislava (SR)

Záčátky letiště souvisí s první linkou Československých aerolinií z Prahy do Bratislavy, která je nejstarším spojením v historii Českých aerolinií uskutečněnou 23. října 1923. Po nějaké době se linka prodloužila až do Košic a tak vznikla první československá letecká linka zabezpečující propojení všech tří hlavních metropolí v tehdejší Československu. V prosinci 2013 bylo spojení Praha – Bratislava – Košice obnoveno vzhledem k tradici a připomenutí 90. let od svého založení. Hlavním cílem letiště je zajistit letecké spojení z Bratislavy do minimálně pěti významných evropských letišť v co nejkratším čase. Letiště Václava Havla Praha využívá jako přestupní letiště

<sup>36</sup> Tisková zpráva. In: *Airport Ostrava: Tisková zpráva* [online]. 2012 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: [http://www.airport-ostava.cz/UserFiles/File/Tiskove\\_zpravy/Srovnani\\_10-11.pdf](http://www.airport-ostava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/Srovnani_10-11.pdf)

do evropských a světových destinací, jako jsou Barcelona, Bukurešť, Kodaň, Kyjev, Miláno, Moskva, Paříž, Řím, Stockholm, Varšava atd.

Velice významnou společností sídlící na letišti Bratislava byla nízkonákladová letecká společnost SkyEurope Airlines. Slovenské ministerstvo rozhodlo o odebrání její provozní licence a v roce 2009 vyhlásila společnost bankrot.

Tabulka č. 7: Počet odbavených cestujících na letišti Bratislava

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Mezinár. doprava</b>	<b>2 015 310</b>	<b>1 595 559</b>	<b>1 620 598</b>	<b>1 547 217</b>	<b>1 383 956</b>
pravidelná	1 561 110	1 199 568	1 193 921	1 091 625	943 112
nepravidelná	454 200	395 991	426 677	455 592	440 844
<b>Vnitrost. doprava</b>	<b>193 442</b>	<b>108 104</b>	<b>41 690</b>	<b>33 425</b>	<b>29 237</b>
pravidelná	192 642	105 937	39 379	31 282	27 897
nepravidelná	800	2 167	2 311	2 143	1 340
<b>Celkem</b>	<b>2 208 752</b>	<b>1 703 663</b>	<b>1 662 288</b>	<b>1 580 642</b>	<b>1 413 193</b>

Zdroj<sup>37</sup>

Letiště Bratislava nabízí pravidelné letecké spoje až do 69 destinací. Nejvíce odbavených cestujících na letišti Bratislava bylo v roce 2008. Od té doby počet cestujících klesá. V roce 2011 letiště uskutečnilo několik klíčových, systémových změn, díky kterým chtějí v dalších letech podpořit leteckou dopravu a vybudovat stabilní pozici na trhu.

<sup>37</sup> Bts.aero.sk. *Statistické údaje* [online]. 2011 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.bts.aero/o-spolocnosti/profil-spolocnosti/statisticke-udaje/>

Tabulka č. 8: Top destinace a počet cestujících

Název letiště	Počet cestujících (2010)	Počet cestujících (2011)
<b>Londýn – Stansted a Luton</b>	315 839	319 634
<b>Miláno – Bergamo</b>	85 554	86 819
<b>Dublin</b>	87 001	86 437

Zdroj:<sup>38</sup>

V poslední době se počet odbavených cestujících z Bratislavy do Londýna stále zvyšuje. Dublin naopak v počtu obavených cestujících klesá. V roce 2013 patří Londýn a nově také turecká Antalya mezi destinace, kam létají nejčastěji obyvatelé Slovenska.

Tabulka č. 9: Top dopravci dle počtu cestujících

Název letecké společnosti	Počet cestujících (2010)	Počet cestujících (2011)
<b>Ryanair</b>	1 096 930	1 009 132
<b>Czech Airlines</b>	58 747	58 940

Zdroj:<sup>39</sup>

Největší zájem je o spojení irského dopravce Ryanair, který v roce 2011 bezpečně přepravil více než milion cestujících. Ten provozuje linky z bratislavského letiště do Birminghamu, Bristolu, Dublinu, Liverpoolu, Říma a další.

### 3.5 Letiště Košice (SR)

Letiště v Košicích je druhé největší mezinárodní letiště na Slovensku. Vzniklo v roce 1952 jako letiště tehdejších Československých aerolinií. Činnost letiště Košice se v současnosti orientuje na pravidelné a charterové lety vnitrostátní i mezinárodní letecké

<sup>38</sup> Bts.aero.sk. *O společnosti* [online]. 2011 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.bts.aero/o-spolocnosti/novinky/aktuality/bratislavske-letisko-ukoncilo-rok-s-rastom-trzieb/>

<sup>39</sup> tamtéž

dopravy. Rok 2008 se stal pro letiště Košice velmi významným. Letiště investovalo několik miliónů euro na obnovu a modernizaci terminálů, otevření nového business salóneků pro cestující za obchodem, dbala na zvýšení úrovně služeb a naplnění mezinárodních standardů platných při odbavování cestujících a její bezpečnosti. Díky tomu letiště na pravidelných linkách využilo více než 480 000 cestujících. Avšak příchodem finanční a hospodářské krize v roce 2008 největší tehdejší přepravce SkyEurope Airlines (představoval 70% podíl na všech přepravených cestujících z letiště v Košicích) své letecké spojení do Dublinu a Prahy zrušil a omezil lety z a do Bratislavy. V dalších nadcházejících letech se počet přepravených cestujících rapidně snížil až o 40% od roku 2006.<sup>40</sup>

Na charterových nepravidelných linkách se přepravilo nejvíce cestujících do Turecka, Egypta, Řecka, Tuniska. Z celkového počtu cestujících tvořilo charterové lety 23% turistů. V roce 2010 se rapidně zvýšil počet cestujících na 35% díky zvýšení poptávky po destinaci Turecko.

---

<sup>40</sup> Importance of regional airport in Košice as "the gate" to the region. In: *Agency for the support of regional development Košice* [online]. 2013 [cit. 2014-03-01]. Dostupné z: [http://www.arr.sk/file/projekty\\_file208.pdf](http://www.arr.sk/file/projekty_file208.pdf)

## **4 ANALÝZA VYBRANÝCH NÍZKONÁKLADOVÝCH LETECKÝCH SPOLEČNOSTÍ PŮSOBÍCÍCH V ČR A NA SLOVENSKU**

V České republice a na Slovensku působí řada nízkonákladových leteckých společností, které mají zastoupení i na našich letištích.

Kapitola popisuje vybrané nízkonákladovými leteckými společnostmi, které jsou všeobecně známé vzhledem k vysoké poptávce po jejich letech a jejich celkové populárnosti jak u nás tak ve světě. Všechny nízkonákladové společnosti mají téměř stejné priority, kterými se drží po celou dobu své existence. Každá ze společností je v této kapitole analyzována tak, abychom zjistili více jejich předností, zajímavosti a odlišnosti, které společnost charakterizují.

### **4.1 SmartWings**

Společnost SmarWings je historicky jediná česká nízkonákladová společnost založená v České republice se sídlem na Letišti Václava Havla Praha. Vznikla jako dceřiná společnost letecké společnosti Travel Servis, a.s. provozující nízkonákladové a pravidelné lety po Evropských letištích. Je certifikována jako letecký dopravce pro pravidelnou i charterovou přepravu cestujících i nákladů podle pravidel Evropské Unie.

Společnost Travel Service, a.s. vznikla v roce 1997 a na trhu letecké dopravy působí již 15 let. Má v provozu charterové linky po České republice, Slovensku, Maďarsku a Polsku. V roce 2004 přišla s ideou založit novou obchodní značku Smartwings jako svou druhotnou společnost provozující pravidelné nízkonákladové lety. Svůj historicky první let byl uskutečněn letadlem Boeing 737-500 z Prahy na pařížské letiště Charlese de Gaulla. Následujícím letem byl let do Curychu, Amsterdamu a Kodaně. Při zahájení činnosti společnosti byly zákazníkům nabízeny speciální výhodné akce na letenky jako např. letenka zdarma ke každé zakoupené letence navíc aj. Od roku 2007 provozuje společnost službu aerotaxi – jde o privátní lety pro speciální Bussiness Jet zákazníky. V roce 2012 byla oceněna TTG Travel Awards jako „Nejlepší letecká společnost v České republice.“



Společnost Smartwings za dobu své existence získala již mnoho zkušeností v leteckém průmyslu. Nejvíce vsází na moderní flotilu letadel. Společnosti byly poskytnuty letouny značky Boeing, které jsou schopny přepravit až 189 cestujících v nadstandartním prostředí. Při přepravě svým klientům nabízejí vysoce kvalitní interiér s koženými sedačkami a vybavením, které jsou typické pro letouny společnosti Lufthansa.

V roce 2014 absolvoval Travel Servis přísnou bezpečnostní kontrolu organizace IATA nazývanou „Auditní program IOSA“, která prověřila bezpečnost a kvalitu nabízeného při provozu.<sup>41</sup>

#### 4.1.1 Ceny

Smartwings nabízí hodnověrné ceny bez skrytých poplatků a příplatků, které jsou přímo nabízené cestujícím prostřednictvím internetových stránek. Pro cestující také nabízí možnost skupinové rezervace, které se cenově liší a jsou určovány spolupracovníky prodeje na základě vyplnění formuláře, kde je nutné uvést počet cestujících a další informace o letu. Pracovník následně vyhodnotí rezervaci a vypracuje nabídku. Cenové nabídky se každým dnem mění, jak můžeme vidět u následující tabulky. Při koupi té nejlevnější letenky je třeba zvážit datum cesty, jelikož ceny se mohou lišit až o pár tisíc.

Tabulka č. 10: Vývoj cen letenek (Praha - Paříž - Praha) v roce 2006

<b>Rok 2006</b>	<b>SmartWings</b>
4. 11.	4529,-
8. 11.	4247,-
12. 11.	5092,-
16. 11.	4266,-
20. 11.	5956,-
24. 11.	7864,-
28. 11.	5529,-

Zdroj<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Bezpečnost. *Smartwings.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.smartwings.com/cs/o-smartwings/bezpecnost/>

#### 4.1.2 Destinace

V průběhu roku společnost SmartWings nabízí lety do 40 populárních destinací a letovisek po celé Evropě. Z pražského letiště nabízí lety za zvýhodněné ceny až do daleké Dubaje. Letiště v Ostravě je zařazeno do provozu leteckých linek Smartwings od března roku 2013.

Od roku 2012 je v provozu linka do Chorvatska do nejnavštěvovanějších destinací jako je Split a Dubrovník. V letošním roce se otevřela nová linka do destinace Pula. I přes rostoucí poptávku po nízkonákladové dopravě obyvatelé Česka nejčastěji dávají přednost automobilové dopravě, proto využívání těchto linek do chorvatských destinací je stále minimální.

Z následujícího obrázku je jisté, že se linky společnosti SmartWings z pražského letiště pohybují pouze destinací Evropy, které jsou na mapě vyznačeny červenými body. Nejdále vzdálenou destinací je zde Dubaj (Spojené Arabské Emiráty).

Obrázek č. 3: Letecké linky společnosti SmartWings



Zdroj<sup>43</sup>

<sup>42</sup> Dlouhodobý vývoj cen letenek Praha-Paříž-Praha. *Mplanes.webnode.cz* [online]. 2009 [cit. 2014-03-13]. Dostupné z: <http://mplanes.webnode.cz/news/dlouhobody-vyvoj-letenek/>

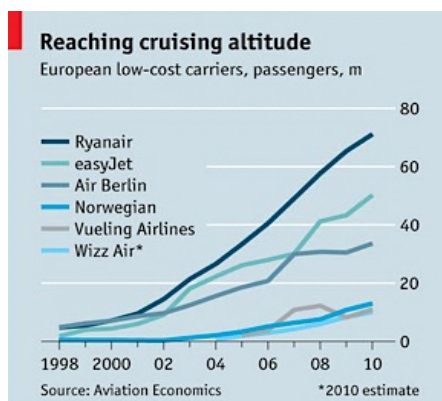
<sup>43</sup> Doporučujeme: léto 2014. Levné letenky do přímořských destinací v Evropě. *Okletenky.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.okletenky.cz/specialni-nabidka/doporuujeme/detail/?id=47>

## 4.2 Ryanair

Společnost Ryanair vznikla jako první nízkonákladová společnost v Evropě po liberalizaci letecké dopravy. Pochází z Dublinu a je největší a nejoblíbenější nízkonákladovou společností. Ročně provozuje okolo půl milionu letů ročně z 62 základen. Spojuje 185 destinací ve 30 zemích. Ryanair je považována za „nejzelenější“ a „nejčistší“ leteckou společnost v Evropě. V provozu má flotilu více než 300 nových a moderních letounů Boeing 737-800, kterou bude rozšiřovat o dalších 175 kusů během následujících let. Poskytuje zaměstnání pro více než 9 000 lidí.

Společnost zahájila svou existenci v roce 1985 pouze s 25 zaměstnanci otevřením své pravidelné linky z Londýna do Irska. V té době využívala 15místné letadlo Bandeirante. V roce 2005 byly staré Boeingy nahrazeny novými a bylo otevřeno 5 nových základen, které zvedly počet využívaných destinací po celé Evropě. Postupně se společnost stávala velmi populární, dokázala přepravit 4 milióny cestujících za jeden měsíc.

Obrázek č. 4: Vývoj počtu cestujících u nízkonákladových společností



Zdroj<sup>44</sup>

Počet přepravených cestujících a stabilita společnosti Ryanair, která stále stoupá, můžeme vidět na obrázku č. 4. Evropské řízení letového provozu Eurocontrol předpokládá, že v dalších nadcházejících letech v některých zemích vzroste počet letů nízkonákladových společností o více než polovinu.

<sup>44</sup> Budget airlines: In the cheap seats. *Economist.com* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/18010533>

### 4.2.1 Ceny

Cenové nabídky společnosti Ryanair patří k těm nejlevnějším mezi nízkonákladovými dopravci, ale vzhledem k dalším poplatkům, časovému vytížení mezi přestupy a velké době čekání, které vznikají u jiných leteckých společností, se hodnota rovná. V následující tabulce jsou porovnány průměrné cenové nabídky společnosti Ryanair a EasyJet zahrnující poplatky za zavazadlo.

Tabulka č. 11: Porovnání cenových nabídek u nízkonákladových dopravců  
(včetně poplatků za 20 kg zavazadlo)

<b>Ryanair</b>	<b>83,45 EUR</b>
<b>EasyJet</b>	<b>89,97 EUR</b>
Vueling	108,01 EUR
Norwegian Air Shuttle	142,7 EUR

Zdroj<sup>45</sup>

### Odbavení na letišti

V roce 2009 přišel Ryanair jako první dopravce se zjednodušením při odbavení na letišti a začal poskytovat odbavení on-line (nyní u všech leteckých dopravců). Jedná se o službu pro cestující, kteří si mohou svou palubní vstupenku vyřídít a vytisknout v pohodlí domova. Postačí jim k tomu pouze číslo pasu či občanského průkazu. Cestující tato služba naprosto upoutala, představuje pro ně modernější přístup a úsporu času, který tráví ve frontách na letišti.

---

<sup>45</sup> News: Battle of the low-cost airlines: is Ryanair the cheapest?. *Whichairline.com* [online]. 2013 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.whichairline.com/news/Battle-of-the-low-cost-airlines%3A-is-Ryanair-the-cheapest>

## 4.2.2 Destinace

Obrázek č. 5: Destinace a hlavní sídla společnosti Ryanair



Zdroj<sup>46</sup>

Na obrázku č. 5 jsou červeně vyznačena hlavní sídla společnosti, ze kterých provozují letecké linky do destinací, které jsou označeny žlutě. Z tohoto obrázku je jisté, že společnost Ryanair provozuje své letecké linky především do evropských destinací.

## 4.3 EasyJet

Nízkonákladová letecká společnost EasyJet je britským dopravcem, který se stal nejvýznamnější leteckou společností v Evropě nabízející výhodné ceny letenek do mnoha destinací v Evropě.

EasyJet byl založen v roce 1995 britským podnikatelem Steliosem Haji-loannou. Svůj provoz odstartovaly inauguračními lety z Lutonu do Glasgow

<sup>46</sup> Ryanair Flights. *Picstopin.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: [http://www.picstopin.com/605/ryanair-flights/http:%7C%7Cwww\\*freewebs\\*com%7Cvryanair%7CRyanair\\_map\\*.jpg/](http://www.picstopin.com/605/ryanair-flights/http:%7C%7Cwww*freewebs*com%7Cvryanair%7CRyanair_map*.jpg/)

a Edinburghu. V roce 2007 k sobě začlenila leteckou společnost GB Airways, která posílila svou přítomnost v Londýně svou nejstarší linkou a do své nabídky začleňuje destinace v jižní Evropě a severní Africe.<sup>47</sup>

#### 4.3.1 Ceny

EasyJet provozuje letecké linky v Evropě do mnoha obrovských měst, ale také na malá a hlavní letiště ostatních destinací. Kvůli tomu jsou ceny letenek EasyJetu například oproti společnosti Ryanair dražší. Odstraněním zbytečných nadstandardních služeb a díky kontrole svých nákladů jsou proto schopni nabízet takové ceny letenek, které jsou oproti jiným leteckým společnostem mnohem výhodnější.

Každá cenová nabídka je velmi jednoduše strukturovaná. Všechny ceny, které jsou veřejně publikované a jsou uváděny pouze pro jednosměrné lety.

#### Odbavení na letišti

Druhou velkou leteckou společností, která začala využívat odbavení on-line, byl EasyJet. Rozdíl oproti Ryanairu je, že pokud vytisknutou palubní vstupenku ztratíte, neplatíte žádný poplatek za znovuvyřízení. Je možné si jej znovu vytisknout nejpozději 30 dní před odletem.

Od září roku 2012 společnost začala používat systém přidělených sedadel. Při rezervaci je možné si za poplatek vybrat sedadla, která jsou dosud neobsazená. Pokud cestující nevyžaduje konkrétní místo, při vyřizování palubní vstupenky je mu automaticky přiděleno jakékoli dostupné sedadlo.<sup>48</sup>

#### 4.3.2 Destinace

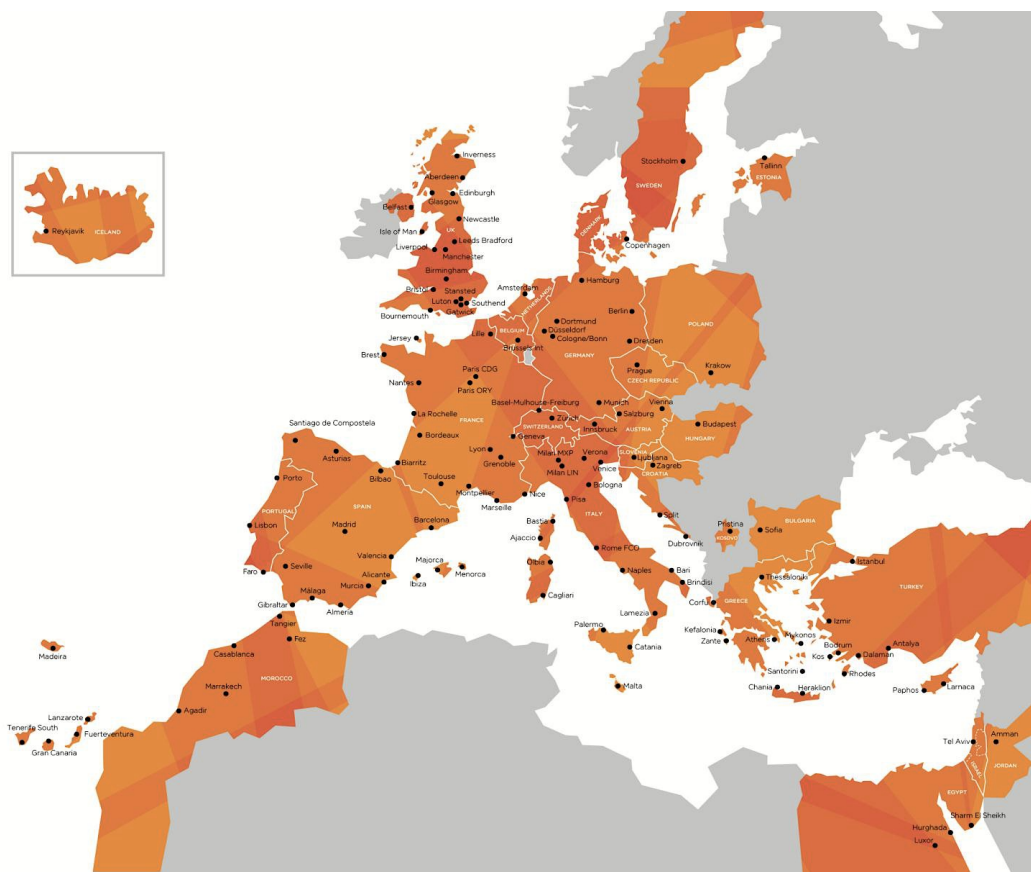
Společnost EasyJet zajišťuje lety do 118 destinací. Na obrázku č. 6 jsou zvýrazněny oranžově. Z letiště Londýn-Gatwick poskytuje lety do 78 destinací a má základny po celé Evropě. V současné době poskytuje lety z České republiky do 6 destinací a to do Milána, Dortmundu, Londýna, Belfastu, Bristolu a Newcastleu.

---

<sup>47</sup> Press Information Kit. In: *Corporate.easyjet.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://corporate.easyjet.com/~media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/content/press-info-kit.pdf>

<sup>48</sup> Boj o sedadla v letadlech easyJet končí. Letenky lze koupit s místenkou. *Idnes.cz: Cestování*. 2012. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/easyjet-zavadi-letenky-s-mistenkou-du9-/kolem-sveta.aspx?c=A121127\\_154534\\_kolem-sveta\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/easyjet-zavadi-letenky-s-mistenkou-du9-/kolem-sveta.aspx?c=A121127_154534_kolem-sveta_tom)

Obrázek č. 6: Mapa destinací EasyJet



Zdroj<sup>49</sup>

### 4.3.3 Konkurence EasyJet vs. RyanAir

V dnešní době společnost EasyJet představuje největšího konkurenta pro nízkonákladového dopravce Ryanair. V roce 2008 Ryanair začala být největší mezinárodní nízkonákladovou společností ve světě. K nízkonákladovým leteckým společnostem se do žebříčku Top 5 leteckých společností řadí i klasické letecké společnosti, které mají nejen odlišnou cenovou nabídku, ale také nabídku služeb.

---

<sup>49</sup> Press Information Kit. In: *Corporate.easyjet.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://corporate.easyjet.com/~media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/content/press-info-kit.pdf>

Tabulka č. 12: Top 5 leteckých společností mezinárodní pravidelné letecké dopravy v roce 2008

	Letecká společnost	Počet cestujících
<b>1.</b>	<b>Ryanair</b>	<b>57 650 000</b>
2.	Air France	53 320 000
3.	Lufthansa	42 150 000
<b>4.</b>	<b>EasyJet</b>	<b>35 420 000</b>
5.	British Airways	29 060 000

Zdroj<sup>50</sup>

Nejoblíbenější ze všech nízkonákladových společností se stává společnost Ryanair, společnost EasyJet je až na čtvrtém místě. Air France, Lufthansa a British Airways jsou klasické letecké společnosti patřící mezi nejznámější a nejvyužívanější. Tyto klasické letecké společnosti jsou známy jako bezpečné a kvalitní běžné aerolinie, ale jak můžeme z tabulky vidět, nízkonákladová společnost Ryanair je svými službami a výhodnými cenami v počtu cestujících porazila.

Tabulka č. 13: Flotila EasyJet a Ryanair v roce 2012

	Počet letadel	Počet a typ letadel
EasyJet	202	35x Airbus A320
		167x Airbus 319
Ryanair	294	294x Boeing 737-800

Zdroj<sup>51</sup>

Letecké společnosti se na trhu stále vyvíjejí, vznikají nové strategie a počet cestujících využívajících nízkonákladovou leteckou dopravu se neustále zvyšuje. V roce 2011 přepravila společnost EasyJet až 55 miliónů cestujících, což oproti roku 2008 je

<sup>50</sup> Top 5 Airlines in 2008. *Airline world* [online]. 2009 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: <https://airlineworld.wordpress.com/tag/easyjet/>

<sup>51</sup> Statistics June 2012. In: *Elfaa.com* [online]. 2012 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: [http://www.elfaa.com/Statistics\\_June2012.pdf](http://www.elfaa.com/Statistics_June2012.pdf)



nemalé zvýšení. Stále se nemůže vyrovnat společnosti Ryanair, která v roce 2001 přepravila 70 miliónů cestujících.<sup>52</sup>

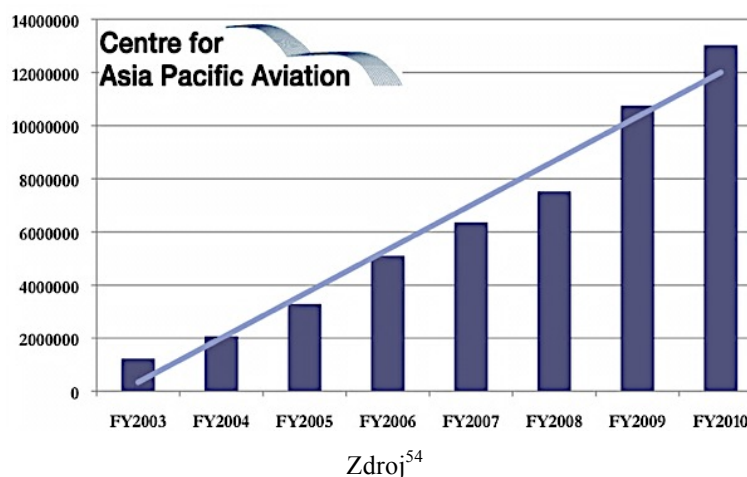
#### 4.4 Norwegian Air Shuttle ASA

Společnost Norwegian Air Shuttle ASA, která je zkráceně nazývána „Norwegian“, byla založena v roce 1993 v norském Oslu. Jsou typickou nízkonákladovou leteckou společností pro letiště Bratislava. Dnes jsou třetím největším nízkonákladovým dopravcem v Evropě. Jako jediný nízkonákladový dopravce provozuje pravidelné linky mezi USA a Skandinávií.

Společnost Norwegian je první leteckou společností v Evropě, která nabízí za letu Wi-Fi<sup>53</sup>. Byla oceněna soutěží Passenger Choice Awards v kategorii „Nejlepší připojení a komunikace za letu“ v letech 2012 a 2013.

Následující obrázek znázorňuje počet přepravených cestujících v roce 2010, který se vyšplhal na 13 miliónů.

Obrázek č. 7: Růst přepravených cestujících společnosti Norwegian



<sup>52</sup> Informace. *Letenkyeasyjet.eu* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://letenkyeasyjet.eu/informace/>

<sup>53</sup> internetové připojení

<sup>54</sup> Norwegian Air Shuttle orders more B737s and B787s; rapidly expanding without market dominance. *CAPA: Centre for aviation* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://centreforaviation.com/analysis/norwegian-air-shuttle-orders-more-b737s-and-b787s-rapidly-expanding-without-market-dominance-54610>

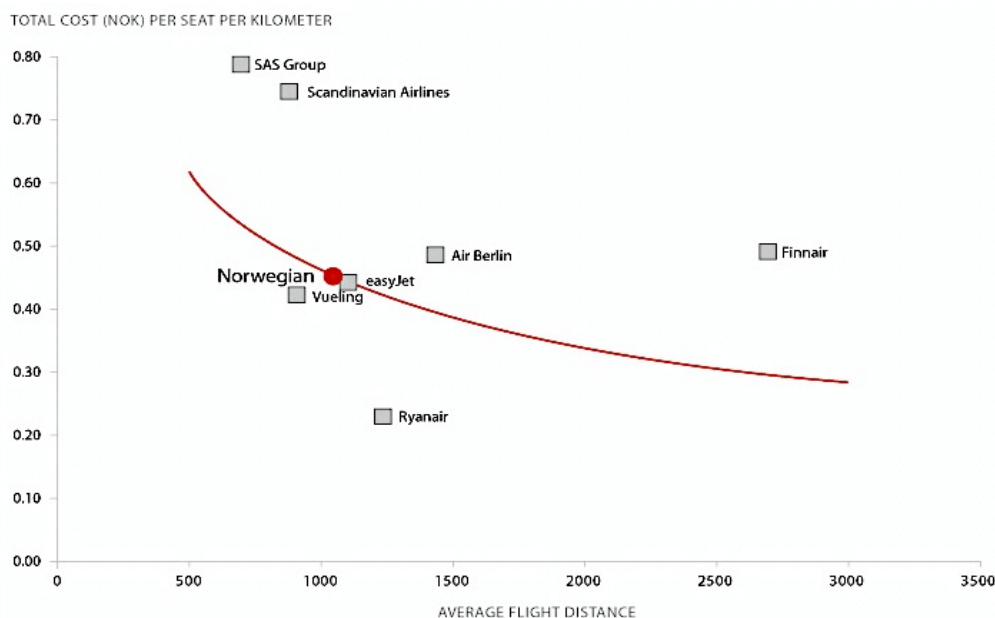
## Flotila společnosti

Nejcharakterističtější pro tuto společnost je flotila. V roce 2012 společnost podepsala historicky největší smlouvu v evropských dějinách letectví a to objednávku na 122 nových letadel Boeing a 100 letadel Airbus, jejíž hodnota se pohybuje ve výši 127 miliard norských korun. Od roku 2013 provozuje lety s Boeingem 787 Dreamliner, který je považován za nejmodernější dopravní letadlo na světě. Díky tomuto typu letadla je pro ostatní letecké společnosti obrovským konkurentem a cestující tak mají možnost za nižší ceny cestovat tímto luxusním letadlem.<sup>55</sup>

### 4.4.1 Ceny

Na obrázku č. 8 jsou znázorněny úrovně cenové nabídky leteckých společností za sedadlo na kilometr. Společnost Norwegian se nachází v cenové úrovni EasyJetu. Společnost Ryanair je se svými cenami na nejnižší úrovni.

Obrázek č. 8: Pohyb cen společnosti Norwegian mezi konkurenty



Zdroj<sup>56</sup>

<sup>55</sup> Our company: Norwegian in brief. *Norwegian.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.norwegian.com/uk/about-norwegian/our-company/norwegian-in-brief/>

<sup>56</sup> Letter to the shareholders. *Norwegian: Annual Reports 2012* [online]. 2012 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: [http://annualreport.norwegian.no/2012/letter\\_to\\_the\\_shareholders](http://annualreport.norwegian.no/2012/letter_to_the_shareholders)

V následující tabulce č. 14 je porovnána cenová nabídka společnosti EasyJet a Norwegian v termínu 1. 4. 2014 z Londýna – Gatwick do Prahy. Obě společnosti jsou svou cenou téměř totožné.

Tabulka č. 14: Porovnání cen EasyJetu a Norwegian - jednosměrné letenky z Londýna - Gatwick do Prahy

<b>EasyJet</b>	<b>Norwegian</b>
71,99 GBP (2 360 Kč)	75,70 GBP (2 480 Kč)

Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

### **Odbavení na letišti**

V tabulce č. 15 jsou porovnány povolené hmotnosti zavazadel s ostatními nízkonákladovými společnostmi. Společnost Norwegian patří mezi společnosti, kde je povolená maximální váha všech zavazadel až 40 kg.

Tabulka č. 15: Porovnání vybraných nízkonákladových dopravců dle počtu a hmotnosti odbavených zavazadel

	<b>Počet odbavených zavazadel na cestujícího</b>	<b>Hmotnost odbavovaného zavazadla</b>
SmartWings	3 ks	15 kg na cestujícího (maximálně 32 kg - za poplatek)
EasyJet	3 ks	dohromady 32 kg (žádná jednotlivá položka nesmí vážit víc než 32 kg)
Ryanair	2 ks	15 kg na cestujícího (maximálně 30 kg - za poplatek)
<b>Norwegian</b>	<b>2 ks</b>	<b>20 kg / kus (maximálně 40 kg dohromady - za poplatek)</b>

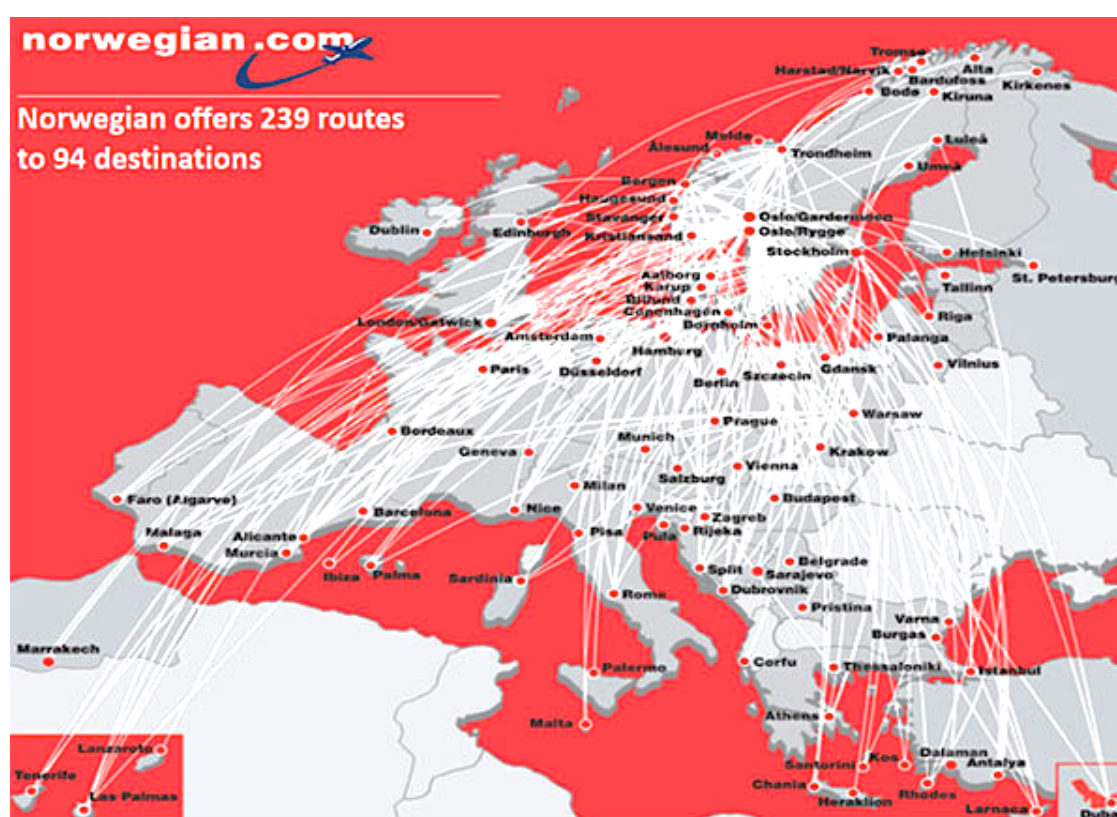
Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

#### 4.4.2 Destinace

Společnost Norwegian zajišťuje pravidelné i charterové lety z letišť v Bergenu, Stavangeru, Varšavě, Stockholmu, Trondheimu a Oslu do mnoha destinací v Evropě. Nejčastěji operuje na letišti v Bratislavě, Praze a Brně. Celkem provozuje 239 leteckých linek do 94 destinací po celém světě

V roce 2013 rozšířila své lety o dálkové spojení do USA a Bankoku. V roce 2014 má v plánu zahájit pravidelné lety ze Skandinávie do tří nových destinací v USA (Los Angeles, Oakland, Orlando).<sup>57</sup>

Obrázek č. 9: Letecké linky společnosti Norwegian v Evropě



Zdroj:<sup>58</sup>

<sup>57</sup> Norwegian oznámil tři nové destinace v USA. *Airways.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.airways.cz/clanek/2013-09-06/norwegian-oznamil-tri-nove-destinace-v-usa>

<sup>58</sup> Europe's third-largest LCC Norwegian continues aggressive growth; long haul next in sight - *anna.aero* [online]. © 2007-2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.anna.aero/2010/08/26/europes-third-largest-lcc-norwegian-continues-aggressive-growth/>

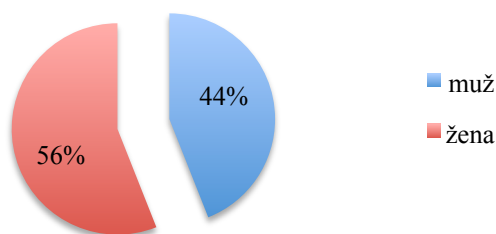
## 5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola se zabývá průzkumem trhu pomocí dotazníkového šetření, který více objasňuje postoj nízkonákladových leteckých společností na trhu letecké dopravy.

Dotazník byl vytvořen dohromady z 13 uzavřených otázek, z toho byly 3 otázky otevřené, které jsou vyhodnocené v následující podkapitole. Grafická znázornění týkající se osobních otázek, řadící respondenty do určité skupiny (dle pohlaví, povolání), jsou vyhodnocena v úvodu této kapitoly.

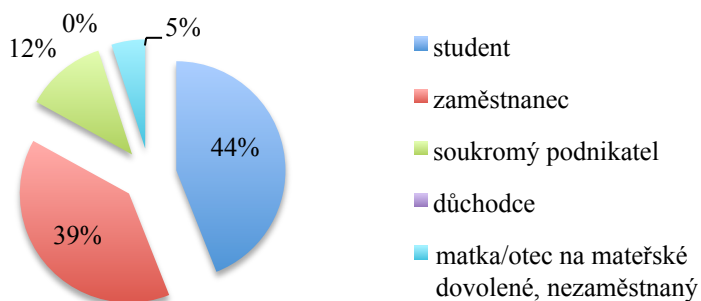
Výzkumu se celkem zúčastnilo 100 respondentů, ze kterých bylo 56% žen a 44% mužů. Jejich věk se nejčastěji pohyboval mezi 19 – 35 lety.

Graf č. 3: Pohlaví



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Graf č. 4: Povolání

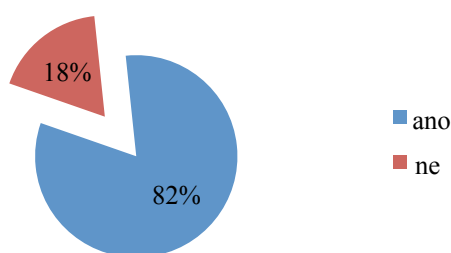


Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Nejvíce respondentů tvořili studenti a pracující. Mezi odpovídajícími bylo 12% podnikatelů a 5% odpovídajících, které tvořily matky na mateřské dovolené a nezaměstnaní. Vzhledem k distribuci dotazníku na sociálních sítích a e-mailu, nevyplnil dotazník žádný senior ani důchodce, pro které je využívání internetu méně známé.

## 5.1 Rozbor otázek

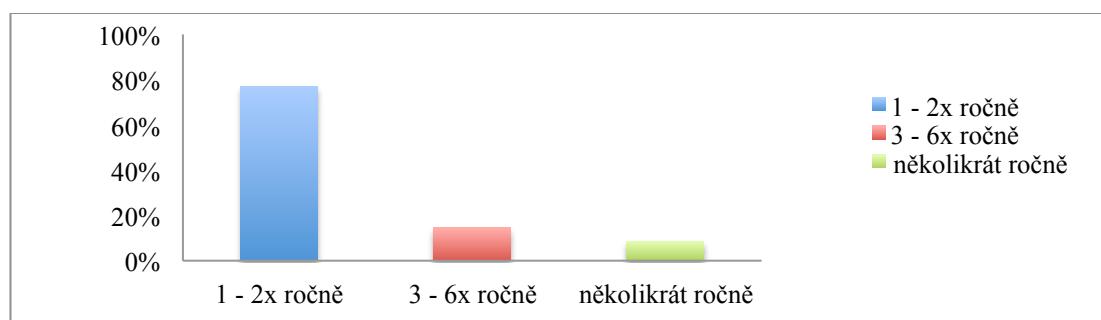
Graf č. 5: „Cestujete letadlem?“



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Tato otázka nám pomohla blíže zjistit, zda respondenti vůbec využívají leteckou dopravu. Služeb letecké dopravy využívá 82% respondentů a 18% respondentů letadlem nikdy neletělo. Z grafu je jasné, že letecká doprava je mezi lidmi populární.

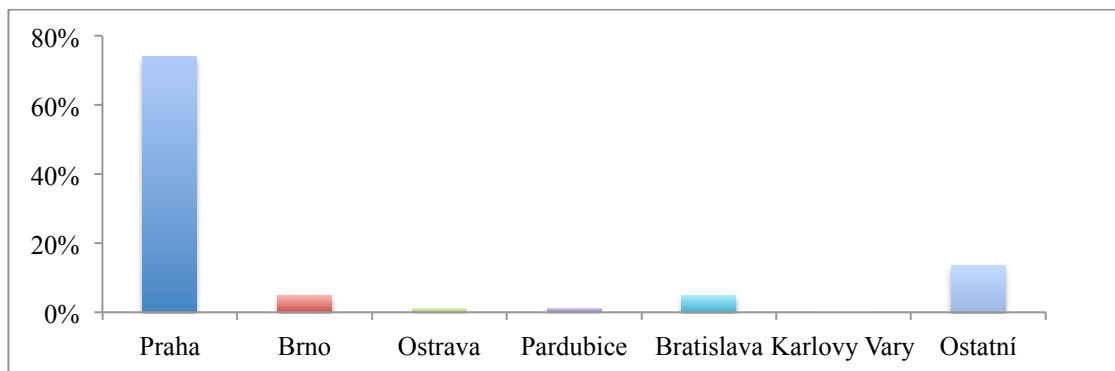
Graf č. 6: „Jak často využíváte leteckou přepravu?“



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Nejvíce respondentů využívá leteckou přepravu 1 – 2x ročně. Nejčastějším důvodem jsou rodinné dovolené nebo velké pracovní cesty. 14% respondentů využívá leteckou dopravu 3 – 6x ročně a méně jak 9 % respondentů několikrát za rok.

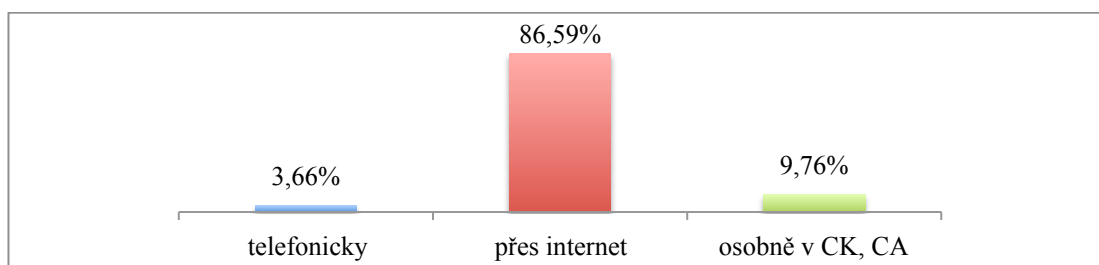
Graf č. 7: „Z jakého města nejčastěji cestujete?“



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Z grafického znázornění je jisté, že nejvíce cestujících využívá Letiště Václava Havla Praha, které označilo 74 % respondentů. Druhým českým nejvýužívanějším letištěm je Brno Tuřany, ze kterého cestuje 5 % respondentů. Stejně dopadlo slovenské letiště v Bratislavě, které využívá také 5% respondentů. Velmi malé procento tvoří letiště Ostrava a Pardubice. Karlovy Vary nikdo z respondentů nevyužil.

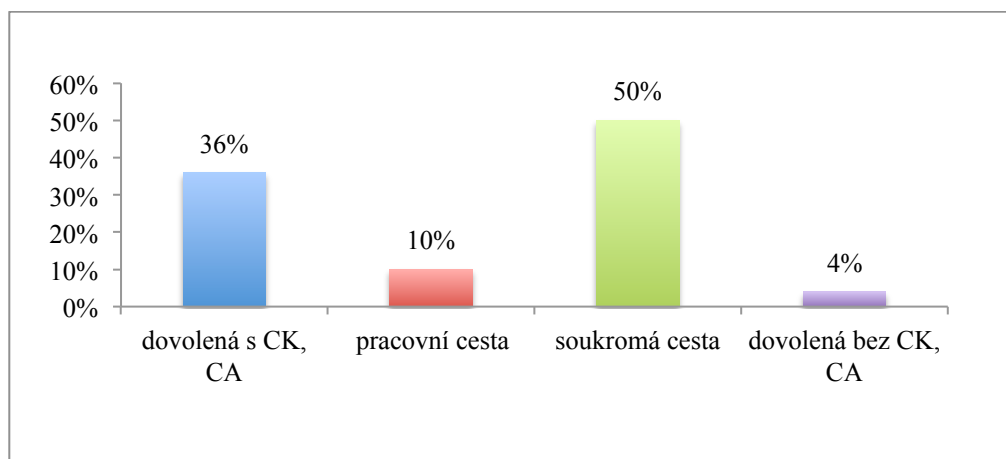
Graf č. 8: „Jak nejčastěji nakupujete letenky?“



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Vzhledem k moderní době internetu nejvíce respondentů nakupuje prostřednictvím webových stránek. Osobně v cestovní kanceláři či agentuře nakupuje letenky 9,76% respondentů. Jen malé procento respondentů vytváří objednávku pouze telefonicky.

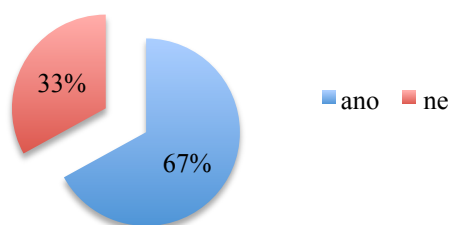
Graf č. 9: „*Jaký je nejčastější důvod Vaší cesty?*“



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Z grafu zjišťujeme, že 50% dotazovaných nejčastěji využívá letecké přepravy pro soukromé účely. 36% respondentů létá na dovolenou s cestovní kanceláří či agenturou, 10% tvoří cestující, kteří využívají leteckou přepravu pro pracovní či obchodní cesty. Velmi malé procento respondentů létá na dovolenou, kterou si zařídí bez cestovní kanceláře či agentury.

Graf č. 10: „*Znáte některé nízkonákladové letecké společnosti?*“

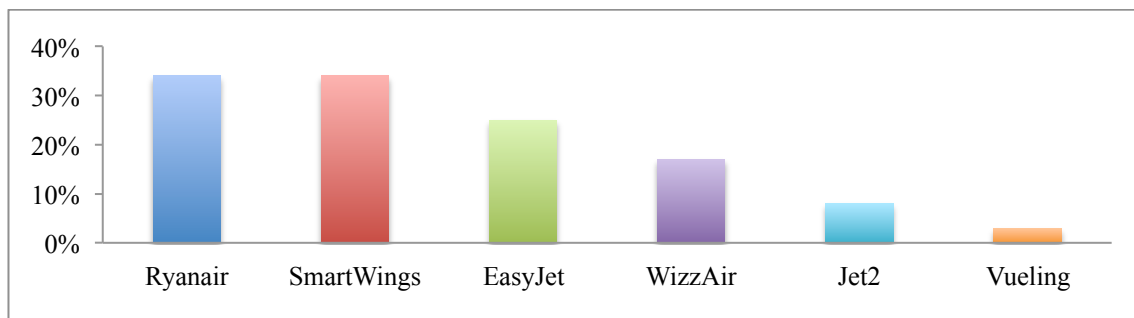


Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Součástí bylo doplnění názvu letecké společnosti. Tato otázka zjistila, že nízkonákladové letecké společnosti jsou známé pro 67% respondentů.



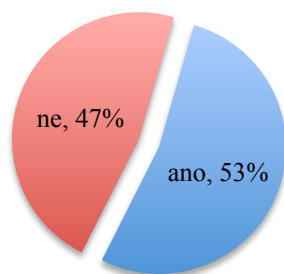
Graf č. 11: **Známé letecké společnosti**



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Nejčastěji byly zmíněny společnosti Ryanair a Smartwings, které jsou v povědomí 34% respondentů. Společnost EasyJet uvedlo 25 % respondentů.

Graf č. 12: **„Cestovali jste někdy s nízkonákladovou leteckou společností?“**



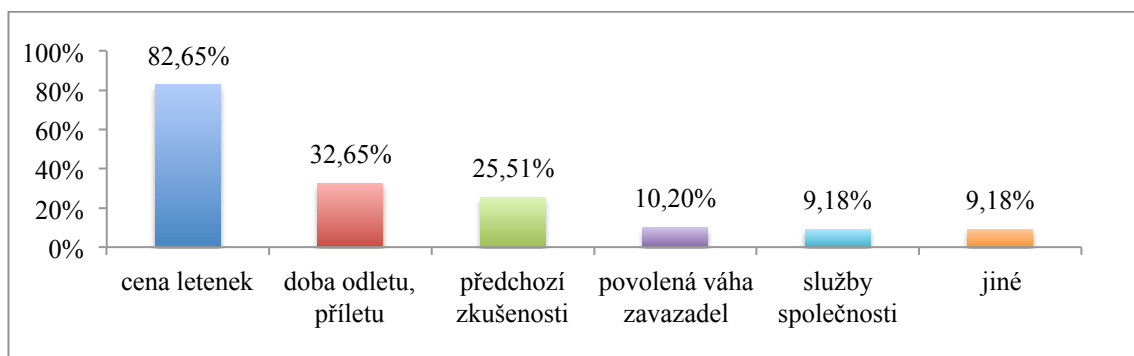
Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Z grafu je zřejmé, že více než polovina odpovídajících někdy cestovala s nízkonákladovou společností. Nízkonákladových služeb nevyužilo 47% respondentů.

### **„Se kterou leteckou společností nejraději cestujete?“**

Tato otázka byla nepovinná a založena na textové odpovědi. Nejvíce odpovídajících zmínilo klasickou leteckou společnost ČSA, které je oblíbená pro 55% respondentů. Společnost WizzAir a stejně tak i Emirates zmínilo pouhých 7% repondentů. Také se několikrát objevila v odpovědích společnost British Airways, Lufthansa, Ryanair a Jet2.

Graf č. 13: *"Při výběru letu se rozhodujete dle?"*



Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Díky této otázce jsme zjistili, že 83% respondentů se rozhoduje dle cenových nabídek leteckých společností. Dále se nejčastěji rozhodují dle doby odletu či příletu z a do dané destinace a přechozích zkušeností získané od známých či příbuzných využívající leteckou dopravu. Jiný důvod označilo 10% respondentů, jako byl počet přestupů při cestování a zda je let navazující v krátké době.

**„ Co si myslíte o bezpečnosti a kvalitě služeb nízkonákladových leteckých společností?“**

Na tuto otázku odpovědělo 90% respondentů. Nejčastěji byla zmíněna právě bezpečnost při přepravě. Dle odpovídajících je bezpečnost u nízkonákladových společností naprosto stejná jako u klasických leteckých dopravců. Až na pár výjimek si nikdo nemyslel, že by bezpečnost byla u nízkonákladových leteckých společností nižší.

Odpovědi na tuto otázku se většinou týkaly kvality nabízených služeb při přepravě. Mnoho respondentů bylo smířeno s tím, že kvalita služeb je úměrná ceně letenky. Služby u nízkonákladových dopravců jsou dle odpovídajících obecně nízké, ale i tak mezi nimi vidíme rozdíly. Byla zde zmíněna společnost Norwegian, která se osvědčila někdy i lepší jako klasický letecký dopravce.

Část respondentů by ocenila lepší přístup a větší ochotu personálu při servisu na palubě, snížení limitů hmotnosti zavazadla a zvýšení navazujících linek na jejich lety.

Objevily se zde také názory, že nízkonákladové letecké společnosti jsou nejvhodnější pro studenty. Díky nižším finančním příjmům během studia si mohou dovolit letecky cestovat většinou pouze s nízkonákladovými leteckými společnostmi.

***„Znáte někoho, kdo měl špatné zkušenosti s nízkonákladovými leteckými společnostmi?“***

Negativní zkušenosti, ať už osobní či z doslechu, nemá 84% dotazovaných.

Pouhých 18% respondentů mělo tyto negativní zkušenosti

- platby navíc za zavazadla, skryté poplatky,
- chování a přístup společnosti,
- neochotu přehlédnout půl kilovou nadváhu a pár centimetrů navíc u příručního zavazadla,
- velké zpoždění,
- častá ztráta zavazadel.

Jako nejhorší nízkonákladovou společností byla označena společnost Vueling, španělská nízkonákladová společnost založena v roce 2004.

## 5.2 Vyhodnocení dotazníku

Dotazníkové šetření bylo vytvořeno na základě rozšíření informací o využití, kvalitě a působnosti nízkonákladových leteckých společností na českém a slovenském trhu letecké dopravy. K šetření bylo použito internetového serveru [www.survio.cz](http://www.survio.cz), kam byl umístěn dotazník. Odkaz na vyplnění dotazníkového šetření byl sdílen na sociálních sítích a rozesílán e-mailem.

Výzkumu se účastnilo 100 respondentů z České republiky a Slovenska. Při šetření bylo nutné zvážit počet respondentů, který nebyl příliš vysoký a počet respondentů každé věkové skupiny byl nerovnoměrný. Proto jsou výsledky pouze orientačního charakteru.

Z šetření vyplývá, že většina lidí preferuje cestování leteckou dopravou a celkově jim nezáleží přímo na tom, zda se jedná o nízkonákladovou leteckou společnost či klasickou, jelikož se nejčastěji rozhodují dle cenových nabídek jednotlivých společností. Jako nejvyužívanější leteckou společností vůbec byla označena klasická společnost ČSA. Je to z toho důvodu, že tato společnost provozuje v České republice největší počet leteckých linek z pražského Letiště Václava Havla (Praha), které poskytuje charterové linky pro cestovní kanceláře a agentury. Z výzkumu je zřejmé, že na dovolenou s cestovní kanceláří či agenturou léta 36% respondentů. Dále za nejoblíbenější nízkonákladovou společnost byla označena společnost Ryanair.

Díky šetření bylo zjištěno, že 67 % respondentů zná pojem „nízkonákladový dopravce“ a jako neznámějšími nízkonákladovými leteckými společnostmi byly označeny společnosti Ryanair, Smartwings a EasyJet. Neznalost nízkonákladových společností se projevilo u 33 % respondentů. Služeb nízkonákladových dopravců využilo 53 % respondentů. Nikdy nízkonákladovou společností nevyužilo 14% respondentů, ale o možnosti cestování s jejími službami ví a některé i znají.

Nejčastěji probíraným tématem byla kvalita u nízkonákladových společností, která byla probírána v textové otázce: „Co si myslíte o bezpečnosti a kvalitě služeb nízkonákladových leteckých společností?“. Pokud lidé cestují letadlem za velmi nízkou cenu, automaticky předpokládají i nižší a tím cenově úměrnou kvalitu služeb ale nepředpokládají, že by bezpečnost byla nižší, než u letů za cenu u klasických dopravců.

## ZÁVĚR

Letecká doprava je v dnešní moderní době pro společnost naprosto nepostradatelnou součástí života. Umožňuje lidem přepravu do míst, kam se dostanou pouze vzdušnými cestami a co nejrychleji je to možné. Přepravuje zboží a poštovní zásilky, které by se z dalekých míst na světě jiným způsobem nedaly přepravit. Svými službami otevírá lidem možnosti poznat všechny země na světě, jejich kulturu a zaručují nenahraditelný zážitek z cestování v extrémních výškách nad zemí se vzrušujícím výhledem.

Bakalářská práce měla za cíl zmapovat působení nízkonákladových leteckých společností v České republice a na Slovensku. Aby cíl práce byl úspěšně splněn, bylo zapotřebí rozdělit práci do pěti kapitol, které jsou zvlášť blíže analyzovány. První kapitola čtenáři široce popisuje odvětví letecké dopravy jako dnes již běžně využívanou součást života. Z kapitoly zjišťujeme prvopočátky letecké dopravy, její význam, vývoj a prvky infrastruktury a její členění. V další kapitole navazuje na konec první kapitoly podrobnější analýzou nízkonákladových leteckých společností. Popisuje nám vznik těchto společností a celkový vývoj, objasňuje čtenáři výhody a nevýhody využití nízkonákladové dopravy a popisuje rozdíly mezi klasickými a nízkonákladovými dopravci. Tato kapitola ujasňuje čtenáři jeho mínění o využití nízkonákladové letecké dopravy a přibližuje mu podstatu této dopravy při jejím využití.

Další kapitola nám nastiňuje působení letišť v České republice a na Slovensku a potvrzuje jejich důležitost. V návaznosti na kapitolu další nám pomáhá s ujasněním si působnosti nejznámějších nízkonákladových leteckých společností, které využívají analyzovaná letiště. Čtenáři je z kapitoly jasné, jaké jsou nejpreferovanější nízkonákladové letecké společnosti a umožňuje mu blíže nahlédnout do charakteristiky každé společnosti popisem cenových nabídek a destinací.

Poslední kapitola této práce nám pomocí rozboru a vyhodnocení otázek, které byly použity při výzkumu, více rozšiřuje pohled na leteckou dopravu a působnost nízkonákladových leteckých společností. Čtenáři odpoví na spoustu otázek, kterých nabyde po přečtení této práce a umožní mu prostější pohled na využití nízkonákladové dopravy a cestování vůbec.

# SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

## Seznam použité české literatury

BÍNA, Ladislav, ŠOUREK, David a ŽIHLA, Zdeněk. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, str. 19. ISBN 978-80-8

ORIEŠKA, Ján. *Služby v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: Idea servis, 2010, s. 54. ISBN 978-808-5970-685.

PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s.?. ISBN 978-80-239-9206-9.

ZELENKA, Josef a PÁSKOVÁ. *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Kompletně přepr. a dopl. 2. vyd. Praha: Linde, 2012, 768 s. ISBN 978-80-7201-880-2.

ŽIHLA, Zdeněk. *Provozování leteckých podniků a letišť*. 1. vyd. Vysoká škola obchodní. ISBN 978-80-86841-08-3.

## Seznam použitých internetových zdrojů

Analytics: September Executive Summary. *Oag.com* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.oag.com/Insight/OAG-FACTS/September-Executive-Summary?country=GB>

Bezpečnost. *Smartwings.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.smartwings.com/cs/o-smartwings/bezpecnost/>

BJELICIC, Borislav. Východní Evropa - perspektivní trh pro nízkonákladové letecké společnosti. In: *Osteuropa - Wachstumsmarkt für Low Cost Airlines* [online]. 2004 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: [http://edice.cd.cz/edice/IZD/IZD17\\_04/vychod.pdf](http://edice.cd.cz/edice/IZD/IZD17_04/vychod.pdf)

Boeing.com. *About Us* [online]. 2013 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://www.boeing.com/boeing/companyoffices/aboutus/brief.page>

Boj o sedadla v letadlech easyJet končí. Letenky lze koupit s místenkou. *Idnes.cz: Cestování*. 2012. Dostupné z: [http://cestovani.idnes.cz/easyjet-zavadi-letenky-s-mistenkou-du9-/kolem-sveta.aspx?c=A121127\\_154534\\_kolem-sveta\\_tom](http://cestovani.idnes.cz/easyjet-zavadi-letenky-s-mistenkou-du9-/kolem-sveta.aspx?c=A121127_154534_kolem-sveta_tom)

Books and Papers: European Low Fare Airlines. In: *Strategydynamics.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.strategydynamics.com/books-and-papers/european-low-fare-airlines-case/assets/European-Low-Fare-Airlines-Case-Sample.pdf>

*Brno Airport: Statistiky* [online]. 2012 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.brno-airport.cz/letiste/statistiky/>

BusinessInfo. *Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

Bts.aero.sk. *Statistické údaje* [online]. 2011 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.bts.aero/o-spolocnosti/profil-spolocnosti/statisticke-udaje/>

Bts.aero.sk. *O spoločnosti* [online]. 2011 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.bts.aero/o-spolocnosti/novinky/aktuality/bratislavske-letisko-ukoncilo-rok-s-rastom-trzieb/>

Budget airlines: In the cheap seats. *Economist.com* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.economist.com/node/18010533>

Definice základních pojmů. In: *Letecká doprava* [online]. 2014 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://jza.smerem.cz/Skola/PTLDK/definice.pdf>

Dlouhodobý vývoj cen letenek Praha-Paříž-Praha. *Mplanes.webnode.cz* [online]. 2009 [cit. 2014-03-13]. Dostupné z: <http://mplanes.webnode.cz/news/dlouhodoby-vyvoj-letenek/>

Europe's third-largest LCC Norwegian continues aggressive growth; long haul next in sight - anna.aero [online]. © 2007-2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.anna.aero/2010/08/26/europes-third-largest-lcc-norwegian-continues-aggressive-growth/>

Fly4less: Ze světa cestování. *TOP10 - Největší letiště světa* [online]. [cit. 2014-01-21]. Dostupné z: <http://www.fly4less.cz/clanek/25-top10-nejvetsi-letiste-sveta.html>

IATA. *Economic and Social Benefits of Air Transport* [online]. 2013 [cit. 2014-01-21]. Dostupné z:

[http://www.iata.org/pressroom/facts\\_figures/fact\\_sheets/pages/economic-social-benefits.aspx](http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/pages/economic-social-benefits.aspx)

Informace. *Letenkyeasyjet.eu* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://letenkyeasyjet.eu/informace>

Importance of regional airport in Košice as "the gate" to the region. In: *Agency for the support of regional development Košice* [online]. 2013 [cit. 2014-03-01].

Dostupné z: [http://www.arr.sk/file/projekty\\_file208.pdf](http://www.arr.sk/file/projekty_file208.pdf)

KUBEŠ, Zdeněk. Czefrica.com. *Aliance leteckých společností* [online]. 2013 [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: <http://www.czefrica.com/cs/pro-snazsi-orientaci/280-aliance-leteckych-spolenosti.html>

Letecká doprava v kontextu aktivit a politik EU. *BusinessInfo.cz* [online]. 2008 [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

Letečtí dopravci a jejich obchodní přístupy. In: *emi.mvso.cz* [online]. 2010 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: <http://emi.mvso.cz/EMI/2010-03/04%20Cervinka/Cervinka.pdf>

Levné letenky do přímořských destinací v Evropě. *Okletenky.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.okletenky.cz/specialni-nabidka/doporucujeme/detail/?id=47>

Letter to the shareholders. *Norwegian: Annual Reports 2012* [online]. 2012 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z:

[http://annualreport.norwegian.no/2012/letter\\_to\\_the\\_shareholders](http://annualreport.norwegian.no/2012/letter_to_the_shareholders)

News: Battle of the low-cost airlines: is Ryanair the cheapest?. *Whichairline.com* [online]. 2013 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.whichairline.com/news/Battle-of-the-low-cost-airlines%3A-is-Ryanair-the-cheapest>



Norwegian Air Shuttle orders more B737s and B787s; rapidly expanding without market dominance. *CAPA: Centre for aviation* [online]. 2011 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://centreforaviation.com/analysis/norwegian-air-shuttle-orders-more-b737s-and-b787s-rapidly-expanding-without-market-dominance-54610>

Norwegian oznámil tři nové destinace v USA. *Airways.cz* [online]. 2013 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: <http://www.airways.cz/clanek/2013-09-06/norwegian-oznamil-tri-nove-destinace-v-usa>

Our company: Norwegian in brief. *Norwegian.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: <http://www.norwegian.com/uk/about-norwegian/our-company/norwegian-in-brief/>

Prague Airport. *Praha láká stále více cestujících, vyplývá to z přepravních výsledků Letiště Václava Havla Praha za rok 2013* [online]. 2013 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-laka-stale-vice-cestujicich-vyplyva-to-z-prepravnich-vysledku-letiste-vaclava-havla-praha-za-rok-2013/>

*Prague Airport: Tiskové zprávy* [online]. 2013 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/praha-laka-stale-vice-cestujicich-vyplyva-to-z-prepravnich-vysledku-letiste-vaclava-havla-praha-za-rok-2013/>

*Prague Airport: Tourism and Economy* [online]. 2014 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: Prague airport [online]. 2014 [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/reasons-for-prague/tourism-and-economy/>

Press Information Kit. In: *Corporate.easyjet.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-10]. Dostupné z: [http://corporate.easyjet.com/~/\\_media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/content/press-info-kit.pdf](http://corporate.easyjet.com/~/_media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/content/press-info-kit.pdf)

Ryanair Flights. *Picstopin.com* [online]. 2014 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: [http://www.picstopin.com/605/ryanair-flights/http:%7C%7Cwww\\*freewebs\\*com%7Cvaryanair%7CRyanair\\_map\\*jpg/](http://www.picstopin.com/605/ryanair-flights/http:%7C%7Cwww*freewebs*com%7Cvaryanair%7CRyanair_map*jpg/)

SIEDENGLANZ, Daniel. Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců. In: *XII. sjezd české geografické společnosti* [online]. 2010 [cit. 2014-01-28]. Dostupné z: [http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik\\_CGS/Socioekonomicka\\_geografie/Letecka\\_doprava\\_ve\\_stredni\\_doprave.pdf](http://konference.osu.cz/cgsostrava2010/dok/Sbornik_CGS/Socioekonomicka_geografie/Letecka_doprava_ve_stredni_doprave.pdf)

Statistics June 2012. In: *Elfaa.com* [online]. 2012 [cit. 2014-03-11]. Dostupné z: [http://www.elfaa.com/Statistics\\_June2012.pdf](http://www.elfaa.com/Statistics_June2012.pdf)

The Low-cost fare response to new entry. In: MALIGHETTI, Paolo, Paleari STEFANO a Renato REDONDI. *The Low-cost fare response to new entry* [online]. 2013 [cit. 2014-03-10]. DOI: 10.1007/s12544-013-0098-9. Dostupné z: [http://download.springer.com/static/pdf/289/art%253A10.1007%252Fs12544-013-0098-9.pdf?auth66=1394657327\\_474820ca55e0b534801640769463d4ee&ext=.pdf](http://download.springer.com/static/pdf/289/art%253A10.1007%252Fs12544-013-0098-9.pdf?auth66=1394657327_474820ca55e0b534801640769463d4ee&ext=.pdf)

Tisková zpráva. In: *Airport Ostrava: Tisková zpráva* [online]. 2012 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: [http://www.airport-ostlava.cz/UserFiles/File/Tiskove\\_zpravy/Srovnani\\_10-11.pdf](http://www.airport-ostlava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/Srovnani_10-11.pdf)

Top 5 Airlines in 2008. *Airline world* [online]. 2009 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: <https://airlineworld.wordpress.com/tag/easyjet/>

## SEZNAM ZKRATEK

ELFAA – European Low Fares Airline Association

EU – Evropská unie

IATA – International Air Transport Association

## SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

### Seznam obrázků

Obrázek 1: Celosvětový vývoj leteckých společností v letech 2003 - 2012.....20

Obrázek 2: Příjezdový cestovní ruch v České republice.....32

Obrázek 3: Letecké linky společnosti SmartWings .....	41
Obrázek 4: Vývoj počtu cestujících u nízkonákladových společností.....	42
Obrázek 5: Destinace a hlavní sídla společnosti Ryanair .....	44
Obrázek 6: Mapa destinací EasyJet .....	46
Obrázek 7: Růst přepravených cestujících společnosti Norwegian .....	48
Obrázek 8: Pohyb cen společnosti Norwegian mezi konkurenty .....	59
Obrázek 9: Letecké linky společnosti Norwegian v Evropě.....	51

### **Seznam grafů**

Graf 1: Počet cestujících využívající dopravu na letišti v Praze v roce 2013 .....	31
Graf 2: Odbavení cestujících na pravidelných a nepravidelných linkách.....	34
Graf 3: Pohlaví .....	52
Graf 4: Povolání .....	52
Graf 5: „Cestujete letadlem?“ .....	53
Graf 6: „Jak často využíváte leteckou přepravu?“ .....	53
Graf 7: „Z jakého města nejčastěji cestujete?“ .....	54
Graf 8: „Jak nejčastěji nakupujete letenky?“ .....	54
Graf 9: „Jaký je nejčastější důvod Vaší cesty?“ .....	55
Graf 10: „Znáte některé nízkonákladové letecké společnosti?“ .....	55
Graf 11: Známé letecké společnosti .....	56
Graf 12: „Cestovali jste někdy s nízkonákladovou leteckou společností?“ .....	56
Graf 13: „Při výběru letu se rozhodujete dle?“ .....	57

### **Seznam tabulek**

Tabulka 1: Největší letiště v EU podle počtu cestujících v roce 2006 .....	13
Tabulka 2: Růst nízkonákladových dopravců na konkurenčních trasách – počet tras v letech 2006 - 2009 .....	21
Tabulka 3: Současné a nově vznikající nízkonákladové letecké společnosti .....	23
Tabulka 4: Přehled mezinárodních letišť České republiky a Slovenska.....	30
Tabulka 5: Počet odbavených cestujících v Praze v letech 2007 – 2013.....	32
Tabulka 6: Počet cestujících na letišti Ostrava v letech 2010 – 2011 .....	35
Tabulka 7: Počet odbavených cestujících na letišti Bratislava .....	36

Tabulka 8: Top destinace a počet cestujících.....	37
Tabulka 9: Top dopravci dle počtu cestujících .....	37
Tabulka 10: Vývoj cen letenek (Praha – Paříž – Praha) v roce 2006 .....	40
Tabulka 11: Porovnání cenových nabídek .....	43
Tabulka 12: Top 5 leteckých společností mezinárodní pravidelné letecké dopravy v roce 2008.....	47
Tabulka 13: Flotila EasyJet a Ryanair v roce 2012 .....	47
Tabulka 14: Porovnání cen EasyJetu a Norwegian – jednosměrné letenky z Londýna Gatwick do Prahy.....	50
Tabulka 15: Porovnání vybraných nízkonákladových dopravců dle počtu a hmotnosti odbavených zavazadel.....	50

## SEZNAM PŘÍLOH

<b>Příloha A - Dotazník.....</b>	<b>I</b>
----------------------------------	----------

# PŘÍLOHY

## Příloha A – Dotazník

### **Vážený respondente!**

Jsem studentkou Univerzity J. A. Komenského v Praze a součástí mé bakalářské práce s názvem „Analýza nízkonákladových leteckých společností“, je i vypracování dotazníku. Prosím vás proto o pomoc s vyplněním tohoto krátkého dotazníku, který mi pomůže získat širší informace pro mou bakalářskou práci.

### **Dotazník je anonymní a zabere vám méně než 10 minut.**

Velice děkuji za vaši pozornost.

#### **1. Cestujete letadlem?**

- a) ano
- b) ne (*pokračujte otázkou č. 5*)

#### **2. Jak často využíváte leteckou dopravu?**

- a) 1 – 2x ročně
- b) 3 – 6x ročně
- c) několikrát ročně

#### **3. Z jakého letiště nejčastěji cestujete?**

- a) Praha
- b) Ostrava
- c) Brno
- d) Pardubice
- e) Karlovy Vary
- f) Zahraniční letiště (*prosím uveďte jaké: \_\_\_\_\_*)

**4. Jak nejčastěji nakupujete letenky?**

- a) přes internet (*prosím uveďte kde: \_\_\_\_\_*)
- b) osobně v agentuře (*prosím uveďte v které: \_\_\_\_\_*)
- c) telefonicky
- d) jiné (*prosím uveďte: \_\_\_\_\_*)

**5. Jaký je nejčastější důvod Vaší cesty?**

- a) dovolená s CK, CA
- b) pracovní cesta
- c) soukromá cesta
- d) jiná odpověď:

**6. Znáte některé nízkonákladové letecké společnosti?**

- a) ano (*prosím uveďte: \_\_\_\_\_*)
- b) ne

**5. Cestovali jste někdy s nízkonákladovou leteckou společností?**

- a) ano (*přestupte prosím na otázku č. 5a*)
- b) ne (*přestupte prosím na otázku č.8*)

**5a. Byli jste spokojeni?**

- a) spokojen/a
- b) částečně spokojen/a
- c) nespokojen/a (*prosím uveďte důvod: \_\_\_\_\_*)

**6. Se kterou leteckou společností nejraději cestujete?**

**7. Při výběru letu se rozhodujete dle? (možnost zaškrtnutí více odpovědí)**

- a) cen letenek
- b) povolená váha zavazadel
- c) doby odletu, příletu
- d) služeb společnosti
- e) předchozí zkušenosti
- f) jiné:

**8. Co si myslíte o bezpečnosti a kvalitě služeb nízkonákladových leteckých společností?**

**9. Znáte někoho, kdo měl špatné zkušenosti s nízkonákladovými leteckými společnostmi?**

- a) ano (*pokud víte, o jakou zkušenost šlo?*)
- b) ne

**10. Jaké je vaše pohlaví?**

- a) muž
- b) žena

**11. Jaká je vaše profese?**

- a) student
- b) zaměstnanec
- c) soukromý podnikatel
- d) důchodce
- e) matka/otec na mateřské dovolené, nezaměstnaný
- f) jiné (prosím uveďte):

**12. Jaká je vaše věková kategorie?**

- a) 15 – 18 let
- b) 19 – 25 let
- c) 26 – 35 let
- d) 36 – 45 let
- e) 46 – 55 let
- f) 56 a více let

**13. Jaký je Váš příjem?**

- a) do 10 000
- b) do 20 000
- c) do 30 000
- d) nad 30 000

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Vaněčková Barbora

**Obor:** Management cestovního ruchu

**Forma studia:** prezenční

**Název práce:** Analýza low-cost dopravců v České republice a na Slovensku

**Rok:** 2014

**Počet stran textu bez příloh:** 53

**Celkový počet stran příloh:** 3

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 5

**Počet internetových zdrojů:** 37

**Vedoucí práce:** Ing. Dana Šrámková