

Air transport in Central Europe under the influence of low-cost airlines

Letecká doprava ve střední Evropě pod vlivem nízkonákladových dopravců

Daniel SEIDENGLANZ

Masarykova univerzita, seidenglanz@geogr.muni.cz

Abstract

At present air transport in the world and thus in Central Europe too shows a strong dynamism. The changes in its availability in Central Europe after 2000 can be attributed to the activities of low-cost airlines who entered the market as a result of deregulation. The aim of the paper is a theoretical analysis of the low-cost phenomenon on one hand and a brief analysis of low-cost activities in Central Europe on the other. The region analysed includes the Czech Republic, Germany, Poland, Slovakia, Austria and Hungary.

Keywords: transport geography, air transport, low-cost airlines, Central Europe

Klíčová slova: geografie dopravy, letecká doprava, nízkonákladové aerolinie, střední Evropa

1. Úvod

Letecká doprava představuje v současnosti ve světě a tudíž i ve střední Evropě dynamický druh dopravy. Tato dynamika se projevuje jak rostoucí poptávkou po ní (růst počtu přepravených cestujících), tak i její rostoucí nabídkou (zvýšování frekvence letů a nabízené sedadlové kapacity, otevírání nových tras, vstup nových aerolinií na trh apod.). Příčin tohoto stavu je mnoho, zdůraznit je nutné především měnící se kontext letecké dopravy v důsledku deregulace odvětví (ta byla v Evropské unii plně spuštěna v roce 1997, kdy začal být bez omezení uplatňován tzv. třetí balíček deregulačních opatření¹⁾, blíže např. Burghouwt 2007) a rychlých politických, ekonomických a sociálních změn ve středoevropských státech (transformace, rozšíření Evropské unie v letech 2004 a 2007 apod.). Konkurenceschopností letecké dopravy ve střední Evropě právě v souvislosti s probíhající transformací se zabývá Seidenglanz (2009).

V souvislosti s provedenou deregulací odvětví se i v Evropě – podobně jako v Severní Americe o několik let dříve (o tamní deregulaci letecké dopravy provedené na přelomu 70. a 80. let se zmiňují např. Knowles a Hall 1998) – začal rozvíjet koncept tzv. nízkonákladových aerolinií (dále NA). Díky deregulaci totiž – samozřejmě se značnou mírou zjednodušení – může jakákoliv aerolinie nabízet služby na libovolné trase, v libovolném čase a s libovolnou frekvencí, s libovolně velkým letadlem a za libovolnou cenu (cena však nesmí být dumpingová). Nástup NA poměrně výrazně proměnil celkové uspořádání sítí letecké dopravy i ve střední

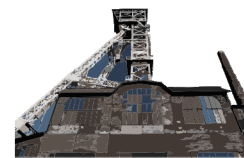
Evropě. Cílem tohoto příspěvku tudíž je stručná analýza působení tohoto typu aerolinií právě v prostoru České republiky a jejich blízkých sousedních států (Německo, Polsko, Slovensko, Rakousko a Maďarsko).

2. Nízkonákladové letecké společnosti

Vznik a rozvoj konceptu NA lze podle Dobruszkese (2006) vysvětlit citlivostí minimálně části uživatelů letecké dopravy k její ceně. Přestože NA nepředstavují jednotný obchodní model a vzájemně se mezi sebou významně liší (Button 2004), lze konstatovat, že víceméně všechny se snaží nižších cen letenek dosahovat prostřednictvím metod, které kombinují redukci nákladů na jedné straně a nárůst výkonů a produktivity na straně druhé. Klasické strategie NA zaměřené na dosažení tohoto cíle přehledně shrnuje tab. 1.

První aerolinie, která začala provozovat nízkonákladový obchodní model již v roce 1978 v americkém Texasu byla podle Buttona (2004) společnost *Southwest Airlines*. Po deregulaci sektoru letecké dopravy v USA uvedená společnost tento model nadále úspěšně rozvíjela a postupně se z ní stala šestá největší americká aerolinie (Francis et al. 2006). Úspěch nového modelu vedl k tomu, že jej začaly přebírat i další letečtí dopravci. Zájem o něj se v polovině 90. let po zahájení deregulaci přenesl i do Evropy, průkopníky tohoto způsobu dopravy se v roce 1995 staly společnosti *Ryanair* a *easyJet* (ibid.). I v Evropě tento model zaznamenal úspěch a rychle rostl jak počet NA, tak i jejich přepravní výkony. V současnosti patří k největším evropským NA kromě dvou dříve zmíněných aerolinií např. také společnosti *Air Berlin*, *Thomsonfly*, *Aer Lingus* či *Germanwings*.

¹⁾ V ČR, na Slovensku, v Polsku a v Maďarsku byla deregulace letecké dopravy spuštěna plně až v r. 2004, tj. v okamžiku jejich vstupu do Evropské unie.



Tab. 1: Klíčové strategie NA v letecké dopravě

Číslo	Strategie
1	on-line prodej letenek, nevyužívání služeb zprostředkovatelů prodeje letenek
2	příplatky za další služby (platba kartou, nadváha zavazadla, ...)
3	zpoplatněné služby na palubě letadla
4	propracované webové stránky s detailními informacemi o destinacích
5	neexistence věrnostních programů
6	velký počet sedadel s malými rozestupy, jedna třída na palubě letadla
7	využití vlastních schůdků v letadle namísto letištních nástupních mostů
8	bez přepravy nákladů, zboží a pošty (s výjimkou zavazadel cestujících)
9	rychlé obraty letadla na letištích (cca 20 až 30 minut, KSA – cca 45 až 50 minut)
10	procedury k minimalizaci provozních nákladů při startu a přistání vztažené k délce ranveje
11	doprava typu "point-to-point", přestupní letenky se neprodávají
12	častá preference méně využitých sekundárních letišť s nižšími poplatky (např. letiště Paříž-Beauvais, Frankfurt-Hahn, Londýn-Stansted a Luton, Vídeň-Bratislava apod.)
13	preference segmentů s délkou letu do 2 hodin
14	maximalizace využití letadla (cca 11 letových hodin denně, KSA – cca 9 letových hodin)
15	flotila složená z jednoho druhu a velikosti letadla, preference úspornějších letadel (B737 či A319)
16	maximalizace využití pracovní síly posádky (minimální velikost, pracovní flexibilita, maximální možná délka pracovní doby, bez odborů, nižší průměrný plat než u KSA, ...)

Poznámka: KSA – klasické síťové aerolinie (zkratka je používána i v dalším textu)

Prameny: Graham, Shaw (2008), Dobruszkes (2006), Button (2004)

Jak už bylo uvedeno výše, NA nepředstavují jednotný obchodní model. Jednotliví dopravci se od sebe odlišují různými prostorovými strategiemi, preferencemi odlišných tržních nik, respektive geografických typů destinací, velikostí a rozsahem sítí, procesem vzniku a celou řadou dalších znaků a charakteristik.

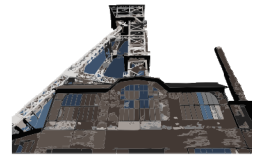
Obecně se např. uvádí, že NA provozují méně koncentrované sítě, které spíše připomínají strukturu „point-to-point“, jejichž cílem není prostorová ani časová koordinace jednotlivých spojení v uzlovém letišti („hubu“), tj. vznik příletových a odletových vln umožňujících přestupy mezi jednotlivými lety¹⁾. Skutečnost je však taková, že míra prostorové koncentrace či dekoncentrace sítí je mezi NA různorodá a zároveň, že ke skutečné síti typu „point-to-point“ má řada NA velmi daleko. Reynolds-Feighan (2010) v této souvislosti přesvědčivě ukazuje nepoměrně vyšší podíl přímých tras mezi všemi vrcholy, a tudíž i větší zastoupení prostorových překryvů v síti u *Southwest Airlines* než u evropských dopravců *Ryanair* a *easyJet*, k podobným závěrům dochází i Graham (2009).

Z geografického hlediska je zajímavá i preference obsluhy odlišných tržních nik mezi jednotlivými NA. Některé aerolinie se zaměřují spíše na menší a méně využitá sekundární letiště v metropolitních regionech, která propojují vzájemně mezi sebou, jiné vzájemně

spojují naopak velká primární letiště. Časté je mezi NA i upřednostňování spojení evropských metropolitních regionů s letními prázdninovými destinacemi ve Středomoří a na Kanárských ostrovech. Dobruszkes (2006) uvádí, že charakteristickým rysem tohoto typu sítí je severo-jívní orientace tras. Některé společnosti se také pokoušejí stimulovat poptávku po letecké dopravě v sekundárních a terciárních městech jednotlivých národních sídelních systémů (ibid.). V rámci výše uvedených přístupů jsou časté i vzájemné kombinace a zřetelná je i jistá nevyhraněnost některých NA.

Zajímavou typologií představují také Francis et al. (2006), kteří ve svém článku vymezili celkem pět typů NA, a to na základě jejich geneze. Kopie *Southwest* modelu (i) jsou nově založené anebo zcela transformované aerolinie, které napodobují úspěšnou strategii společnosti *Southwest Airlines*. V Evropě do této skupiny patří *Ryanair*, *easyJet* či zkrachovalé *Sky Europe*. Dceřinné společnosti (ii) jsou aerolinie založené etablovanými KSA ve snaze konkurovat NA a minimalizovat jejich tržní podíl, v Evropě k nim patří *bmibaby* a dřívější společnosti *Go* (dcera *British Airways*) a *Snowflake* (dcera *SAS*). Společnosti orientované na redukci nákladů (iii) představují široce definovanou kategorii, do níž patří zavedené KSA, které i nadále provozují systém tras „hub-and-spoke“, nicméně snaží se snížit své provozní náklady cestou podobnou jako NA (např. zrušení bezplatného občerstvení na palubě, prodej jednosměrných letenek apod.). K zástupcům této kategorie lze tudíž zařadit i *British Airways*, *Air France* či *Iberii*. Transformované

¹⁾ Analýzu vývoje tohoto systému u největších evropských KSA provedl mimo jiné Burghouwt (2007).



charterové společnosti (iv) jsou dceřinné společnosti charterových aerolinií, které se často orientují na obsluhu evropských letních destinací (příklady aerolinií: *Thomsonfly*, *Hapag-Lloyd express*). Poslední skupinu tvoří státem podporované aerolinie konkurující nižší cenou (v), což jsou společnosti nabízející ceny letenek, které nepokrývají jejich provozní náklady. Cílem finanční podpory může být rozvoj turismu či uzlového letiště. Francis et al. (2006) do této kategorie v současnosti řadí např. *Emirates* či *Qatar Airways*.

Vzestup nabídky letecké dopravy související i s nástupem NA má značné důsledky. Pomineme-li klasické a často zmiňované dopady jako jsou např. nárůst počtu cestujících, zlevnění letenek, vzestup dostupnosti letecké dopravy, a to jak z prostorového, tak i ze sociálního hlediska, změny prostorové a časové konfigurace sítí letecké dopravy či absolutní a relativní změny akcesibility různých lokalit a oblastí (blíže viz Burghouwt 2007, Derudder et al. 2007, Bowen 2002, Thompson 2002, Dobruszkes 2009 a další), můžeme o jejich důsledcích přemýšlet i v širším kontextu. Ten je možný třeba prostřednictvím konceptu tzv. aeromobility, což je termín, který Adey et al. (2007) používají ve snaze zdůraznit skutečnost, že létání se v současnosti stalo běžným způsobem mezinárodní dopravy. Cenná je na přístupu těchto autorů skutečnost, že se ve svých analýzách chtějí orientovat na sociální a kulturní interpretace letecké dopravy a jejich dopadů. Urry (2009) dodává, že pravidelná, bezpečná a dostupná letecká doprava se rovněž podílí na produkci globálního prostoru a též na jeho diferenciaci. Naznačené zaměření budoucího geografického výzkumu fenoménů spjatých s leteckou dopravou a v jejím rámci působících NA je v souladu s názory Keelinga (2007).

3. Nízkonákladové letecké společnosti – situace ve střední Evropě

Vývoj výkonů nejvýznamnějších aerolinií působících v prostoru střední Evropy, tj. v prostoru České republiky a jejich blízkých sousedních států (Německo, Polsko, Slovensko, Rakousko a Maďarsko) v období let 1990 až 2009 přináší obr. 1 (v obrázku jsou znázorněny údaje pouze za letecké dopravce, kteří nabízejí pravidelné lety). Z údajů vyplývá několik skutečností:

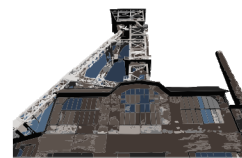
- zdaleka největší aerolinií v prostoru střední Evropy je stabilně německý národní dopravce *Lufthansa*, a to zvláště připočítáme-li k výkonům mateřské společnosti i výkony jejich dceřinných společností *Lufthansa CityLine*, *Eurowings Luftverkehrs* či *Air Dolomity*; skupina *Lufthansa* je však ještě větší, protože tato společnost plně vlastní např. i *Austrian Airlines* (a tím pádem např. i její dceru *Tyrolean Airways*), dále např. NA *germanwings* atd.;
- celkovou dominanci německých dopravců ve střední Evropě podtrhují i další společnosti – *Air Berlin* a

dále např. *Condor Flugdienst* (v roce 2009 druhá, respektive devátá největší společnost ve střední Evropě); tuto skutečnost lze vysoce pravděpodobně vysvětlit velikostí, vyzrálostí a bohatostí německého trhu;

- v letech 2005 a 2009 se na středoevropském trhu začínají poměrně silně prosazovat i NA – k největším patří *Air Berlin*, *Ryanair*, *germanwings*, *Wizz Air*, *easyJet*, *TUIfly* a dnes již zkrachovala *SkyEurope*;
- kromě KSA a NA ve střední Evropě působí i jiné typy společností – jako příklad lze uvést zejména tzv. regionální aerolinie, které buď samostatně anebo ve spolupráci s nějakou KSA obsluhují část trhu (např. společnost *EuroLOT* obsluhuje pro *LOT* především domácí a některé krátké mezinárodní trasy, k regionálním aeroliniím patří i *Lufthansa CityLine*, *Tyrolean Airways*, *Eurowings Luftverkehrs*, *Augsburg Airways*, *Condor Flugdienst*, *NIKI* a *Air Dolomiti*).

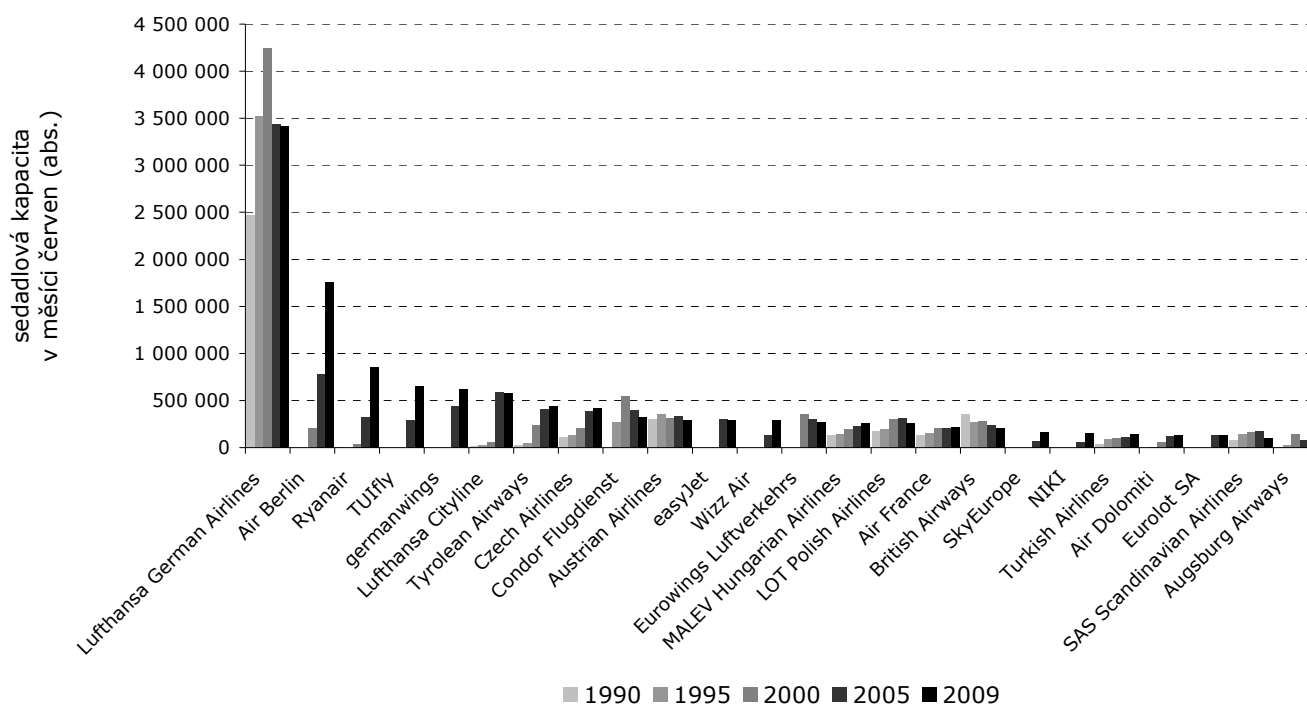
Vývoj přepravních výkonů nejvýznamnějších středoevropských aerolinií diferencovaný podle typu dopravce znázorňuje obr. 2. Zatímco nabídka KSA měřená sedadlovou kapacitou pravidelných letů po roce 2000 spíše stagnuje, nabídka NA raketově rychle roste – v roce 2000 byla jejich nabídka zanedbatelná, v roce 2009 je již srovnatelná s nabídkou KSA. V souvislosti s údaji v obr. 2 lze vyslovit závěr o rychle rostoucím významu NA v sektoru pravidelné letecké dopravy v našem prostoru a o relevanci jejich geografického výzkumu. Základní údaje týkající se všech nejvýznamnějších ve střední Evropě působících NA jsou obsaženy v tab. 2.

NA uplatňují v prostoru střední Evropy různé prostorové strategie. Německé NA létají např. především z německých letišť, např. *Air Berlin* obsluhoval v červnu 2009 celkem 54 tras z Düsseldorfu, 47 z Berlína, 42 z Norimberka, 29 z Mnichova, 26 z Hamburku a naproti tomu jen 6 z Vídně a 2 z Budapešti (podobně i *TUIfly* a *germanwings*), ostatní NA pak vykazují orientaci na jinou část střední Evropy. Maďarský *Wizz Air* má hlavní báze v Maďarsku a v Polsku (v červnu 2009 létal do 20 destinací z Budapešti a z Katovic, do 17 míst z Varšavy a do 14 z Gdaňsku), slovenská *SkyEurope* měla základny v Praze (v červnu 2009 celkem 20 tras), ve Vídni (13 tras) a v Bratislavě (13 tras). Relativně rovnoměrnou obsluhu letišť ve střední Evropě je možné identifikovat u irského *Ryanairu* a u britského *easyJetu*. Např. *Ryanair* obsluhuje více než 2 trasy z 9 letišť v Německu a ze 14 letišť nacházejících se v ostatních středoevropských státech – k jeho hlavním bázím tak kromě letiště Hahn (v červnu 2009 lety do 48 destinací) a Weeze (36 destinací) patří i Bratislava (13 tras), Krakov (10 tras) a Poznaň (7 tras). Pomineme-li společnosti *Ryanair* a *easyJet*, lze vyslovit závěr, že NA se – přes provedenou



deregulaci – do značné míry orientují na trh v těch zemích, kde jsou registrovány.

Střední Evropa, odlety - sedadlová kapacita největších dopravců (ČR, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Německo, Rakousko)



Obr. 1

Poznámky: nabízená sedadlová kapacita představuje součet sedadlové kapacity pravidelných odletů daného dopravce z letišť ve střední Evropě, a to vždy v červnu daného roku; v obrázku jsou znázorněny údaje za letecké dopravce, kteří v červnu 2009 nabízeli lety s celkovou sedadlovou kapacitou 100 tis. a více;

pořadí aerolinií v obrázku je určeno podle velikosti sedadlové kapacity v červnu 2009

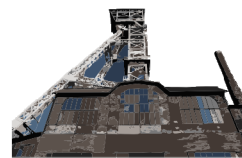
Zdroj: databáze AOG

Další odlišnosti mezi ve střední Evropě působícími NA spočívají v typu obsluhovaných letišť – zatímco *Ryanair* obsluhuje především sekundární a terciární letiště (typicky např. kromě již uvedených letišť Hahn a Weeze i Lübeck, Memmingen a Altenburg), většina ostatních NA létá i na velká středoevropská letiště.

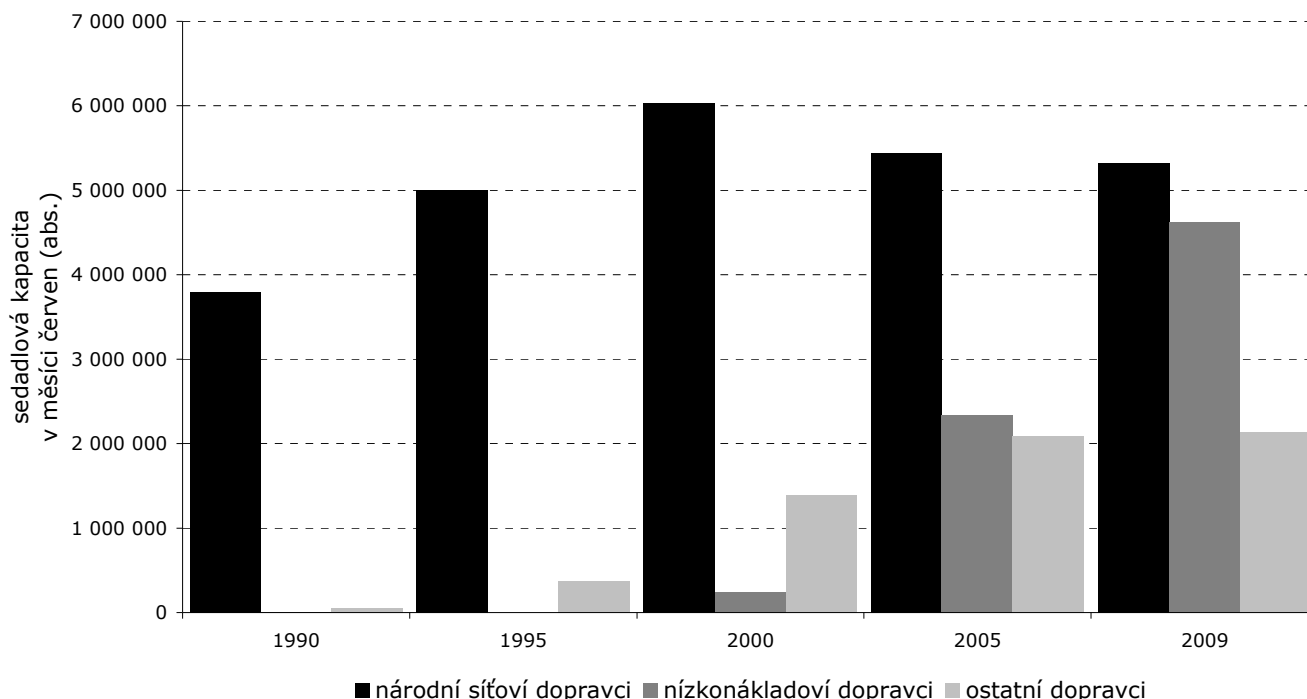
Zajímavé odlišnosti vyplývají i z analýzy obsluhovaných destinací, tj. míst, do nichž NA létají ze střední Evropy. *Air Berlin* a *TUIfly* se orientují na obsluhu středomořských a dalších prázdninových destinací – *TUIfly* létala v červnu 2009 do Irakleionu na Krétě z 15 středoevropských měst, do turecké Antalye ze 14, do Palmy Mallorky ze 14 a do Las Palmas ze 13 míst. *Germanwings* a *SkyEurope* kombinovaly obsluhu vazeb

střední Evropa – západní / severní Evropa s vazbami na letní středomořská letoviska a *Ryanair*, *easyJet* a *Wizz Air* se pak zaměřují především na lety mezi střední a západní / severní Evropou. Např. společnost *easyJet* v červnu 2009 nejvíce létala do Londýna (na letiště Gatwick, Luton a Stansted směřovalo celkem 18 tras ze střední Evropy) a do Bristolu. Zaměření řady NA na obsluhu trhu střední – západní / severní Evropa potvrzuje i Dobruszkes (2009).

Nabídka letů mezi středoevropskými letišti navzájem není u NA příliš častá. Na tuto tržní niku se zásluhou nabídky spojení mezi německými městy orientuje nejvíce asi společnost *germanwings*.



Střední Evropa, odlety - sedadlová kapacita podle typu dopravců (ČR, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Německo, Rakousko)



Obr. 2

Poznámky: nabízená sedadlová kapacita představuje součet sedadlové kapacity pravidelných odletů z letišť ve střední Evropě, a to vždy v červnu daného roku; v obrázku jsou znázorněny údaje za letecké dopravce, kteří v červnu 2009 nabízeli lety s celkovou sedadlovou kapacitou 100 tis. a více;

Zdroj: databáze AOG

Tab. 2: Základní údaje o nejvýznamnějších NA, které působí ve Střední Evropě

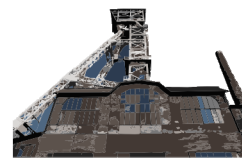
Aerolinie	Stát registrace	Střední Evropa - počet letišť s odlety			Počet destinací					
		červen 2000	červen 2005	červen 2009	červen 2000		červen 2005		červen 2009	
					celkem	mimo střední Evropu	celkem	mimo střední Evropu	celkem	mimo střední Evropu
Air Berlin	SRN	16	19	25	30	26 (87%)	45	33 (73%)	79	61 (77%)
Ryanair	Irsko	2	13	27	3	3 (100%)	24	22 (92%)	63	53 (84%)
TUIfly	SRN	0	8	21	0	0	27	20 (74%)	69	49 (71%)
germanwings	SRN	0	12	16	0	0	42	30 (71%)	66	50 (76%)
easyJet	UK	0	9	12	0	0	32	27 (84%)	36	32 (89%)
Wizz Air	Maďarsko	0	6	11	0	0	17	11 (65%)	41	33 (80%)
SkyEurope	Slovensko	0	6	5	0	0	20	15 (75%)	30	28 (93%)

Zdroj: databáze AOG

4. Závěr

NA vstoupily ve střední Evropě na scénu letecké dopravy po roce 2000 velmi razantně. Zatímco v roce 2000 byly jejich přepravní výkony měřené sedadlovou kapacitou nabízenou na pravidelných letech zanedbatelné, v roce 2009 už byly srovnatelné

s nabídkou KSA. Rychlý vzestup významu NA ve střední Evropě má řadu dopadů, k nejvýznamnějším lze podle našeho názoru zařadit zlepšující se prostorovou a sociální dostupnost letecké dopravy a měnící se prostorovou organizaci obsluhovaných sítí. Článek představuje předběžné výsledky výzkumu fenoménu NA, nicméně i z nich poměrně jednoznačně vyplývá, že NA



ve střední Evropě nejsou homogenní skupinou, nýbrž že se vyznačují odlišnými prostorovými strategiemi. Vzhledem ke komplexnosti problematiky je žádoucí pokračování analýz, které se mohou zaměřit na širokou škálu výzkumných témat.

Použité zdroje:

- ADEY, P., BUDD, L., HUBBARD, P. (2007): Flying lessons: exploring the social and cultural geographies of global air travel. *Progress in Human Geography*, 31 (6), s. 773-791.
- BOWEN, J. (2002): Network Change, Deregulation, and Access in the Global Airline Industry. *Economic Geography*, 78, 4, s. 425-439.
- BURGHOUWT, G. (2007): Airline Network Development in Europe and its Implications for Airport Planning. Ashgate, Aldershot, 287 s.
- BUTTON, K. (2004): Wings across Europe: towards an efficient European air transport system. Ashgate, Aldershot, 131 s.
- DERUDDER, B., DEVRIENDT, L., WITLOX, F. (2007): Flying where you don't want to go: an empirical analysis of hubs in the global airline networks. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98, 3, s. 307-324.
- DOBRUSZKES, F. (2006): An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography*, 14, s. 249-264.
- DOBRUSZKES, F. (2009): New Europe, new low-cost air services. *Journal of Transport Geography*, 17, s. 423-432.
- FRANCIS, G., HUMPHREYS, I., ISON, S., AICKEN, M. (2006): Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14, s. 83-94.
- GRAHAM, B., SHAW, J. (2008): Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, 39, s. 1439-1451.
- GRAHAM, M. (2009): Different models in different spaces or liberalized optimizations? Competitive strategies among low-cost carriers. *Journal of Transport Geography*, 17, s. 306-316.
- KEELING, D.J. (2007): Transportation geography: new directions on well-worn trails. *Progress in Human Geography*, 31 (2), s. 217-225.
- KNOWLES, R., HALL, D. (1998): Transport deregulation and privatization. In: Knowles, R., Hoyle, B. (eds.): *Modern Transport Geography*. Wiley and sons, Chichester, s. 13-40.
- REYNOLDS-FEIGHAN, A. (2010): Characterisation of airline networks: A North American and European comparison. *Journal of Air Transport Management*, 16, s. 109-120.
- SEIDENGLANZ, D. (2009): Competitiveness of Air Transport in Central Europe. In: Wang, D., Li, S.-M. (eds.): *Transportation and Geography, Volume 2. Proceedings of the 14th HKSTS International Conference*. Hong Kong Society for Transportation Studies, Hong Kong, s. 483-492.
- THOMPSON, I.B. (2002): Air transport liberalisation and the development of third level airports in France. *Journal of Transport Geography*, 10, s. 273-285.
- URRY, J. (2009): Aeromobilities and the global. In: Cwerner, S., Kesselring, S., Urry, J. (eds.): *Aeromobilities*. Routledge, Oxon, s. 25-38.

databáze AOG

Příspěvek vznikl při řešení projektu „Letecká doprava a její změny v ČR a v regionu střední Evropy“ finančně podporovaného grantem Grantové agentury České republiky č. 205/09/P256. Autor za tuto podporu děkuje.

Adresa autora:

Mgr. Daniel Seidenglanz, Ph.D.
Geografický ústav
Přírodovědecká fakulta
Masarykova univerzita
Kotlářská 2
611 37 Brno
seidenglanz@geogr.muni.cz