



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Marcela Liptáková
Změny v příjmové strategii standardních aerolinií
v letech 2000 - 2013

Diplomová práce

Praha 2015



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní
d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Marcela Liptáková

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – LO – Logistika, technologie a management dopravy

Název tématu (česky): **Změny v příjmové strategii standardních aerolinií
v letech 2000-2013**

Název tématu (anglicky): Changes in income strategy of standard Airlines in years
2000-2013

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:


- Úvod
- Popis prostředí standardních leteckých společností
- Celosvětový ekonomický vývoj v letech 2000 - 2013
- Identifikace klíčových faktorů vedoucích ke změnám v ekonomice osobní letecké dopravy
- Zásadní změny v příjmové strategii standardních aerolinií
- Závěr


- Rozsah grafických prací: podle charakteru tématu diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Holloway Stephen - Straight and Level, Ashgate Publishing Limited 2008, ISBN: 978-0-7546-7256-2
Synek Miloslav, Kislingerová Eva - Podniková ekonomika, C.H.Beck 2010, ISBN: 978-80-7400-336-3
Průša Jiří - Svět letecké dopravy, Galileo CEE Service ČR s.r.o. 2012, ISBN:978-80-239-9206-9


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Petra Skolilová**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2014**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **31. května 2015**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


prof. Ing. Petr Moos, CSc.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy




prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Marcela Liptáková
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....30. června 2014

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucí své diplomové práce Ing. Petře Skolilové za odborné vedení a cenné připomínky, kterými přispěla k jejímu vypracování. Rovněž bych zde ráda poděkovala všem, kteří se podíleli na vyplnění mezinárodního průzkumu, který je součástí této práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 29. května 2015

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Liptálová', written over a horizontal dotted line.

podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

Změny v příjmové strategii standardních aerolinií
v letech 2000 - 2013

Diplomová práce
červen 2015
Bc. Marcela Liptáková

Klíčová slova: příjmová strategie, doplňkové služby, vedlejší zisk, standardní aerolinie

Abstrakt

Cílem této práce je shrnout poznatky o změnách v příjmové strategii standardních aerolinek v letech 2000 až 2013. Práce je rozdělena na čtyři části, v první části je popsáno prostředí, ve kterém se standardní aerolinie nacházejí, ve druhé pak pohled na ekonomický vývoj ve sledovaném období. Třetí část je zaměřena na klíčové faktory, které vedou ke změnám v osobní letecké dopravě a mají tak významný vliv na změny v příjmové strategii standardních aerolinií, které jsou zpracovány v poslední čtvrté kapitole.

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE

Faculty of transport

Changes in income strategy of standard Airlines in years
2000 - 2013

Master Thesis
June 2015
Bc. Marcela Liptáková

Keywords: income strategy, ancillaries, standard airlines

Abstract

The aim of this thesis is to summarize the fundamental findings in the standard airline income strategy in the years 2000 to 2013. The thesis is divided into four parts; the first part describes the environment where the standard airlines operate, the second is dedicated to an economic development in the period of time. The third part focuses on key factors that lead to changes in passenger traffic and thus have a significant impact on changes of income strategy of standard airlines which are processed in the fourth and last chapter.

Obsah

Seznam použitých zkratk a výrazů	10
Úvod	11
1 Popis prostředí standardních leteckých společností.....	12
1.1 Dělení leteckých dopravců.....	12
1.2 Historie civilního letectví	15
1.3 Mezinárodní organizace v civilním letectví.....	16
1.3.1 Vládní organizace	16
1.3.2 Mezinárodní nevládní organizace	17
2 Celosvětový ekonomický vývoj v letech 2000 – 2013.....	18
2.1 Všeobecný úvod do ekonomie.....	18
2.1.1 Ekonomický růst a fáze hospodářského cyklu.....	19
2.1.2 Hrubý domácí produkt (Gross Domestic Product).....	21
2.1.3 Nezaměstnanost.....	23
2.2 Přehled významných událostí v letech 2000 – 2013	24
2.3 Vývoj světového HDP ve sledovaném období.....	29
2.4 Nezaměstnanost ve světě.....	30
2.5 Vývoj ceny ropy v letech 2000 – 2013.....	32
3 Identifikace klíčových faktorů vedoucích ke změnám v ekonomice osobní letecké dopravy.....	33
3.1 Celosvětový růst osobní letecké dopravy.....	33
3.1.1 Technologický pokrok v letecké osobní dopravě.....	34
3.1.2 Klesající ceny letenek	38

3.1.3	Celosvětový růst počtu obyvatelstva	38
3.1.4	Vzrůstající životní úroveň obyvatelstva	40
3.1.5	Globalizace.....	43
3.2	Změna přístupu k osobní letecké dopravě ze strany cestujících	45
3.2.1	Průzkum přístupu ze strany cestujících.....	45
3.3	Konkurence nízkonákladových společností	50
3.4	Cena ropy	51
4	Zásadní změny v příjmové strategii standardních aerolinií	52
4.1	Popis služeb zpoplatněných standardními aeroliniemi	53
4.2	Přehled doplňkových služeb vybraných světových aerolinií	58
4.2.1	Severní Amerika	59
4.2.2	Evropa a Rusko	63
4.2.3	Asie a Jižní Pacifik.....	66
4.3	Shrnutí změn v příjmové strategii standardních aerolinií	66
	Závěr	68
	Použitá literatura.....	70
	Seznam tabulek	73
	Seznam obrázků.....	74
	Seznam příloh.....	76

Seznam použitých zkratek a výrazů

ACI – Mezinárodní rada letišť (Airport Council International)

Ancillaries – vedlejší zdroje příjmů

ASK – nabídka volné kapacity

ECAC – Evropská konference pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference)

EUROCONTROL – Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (European Organization for the Safety of Air Navigation)

FIATA – Mezinárodní organizace zasilatelských svazů (International Federation of Freight Forwarder's Associations)

Frequent flier – pravidelný (častý) cestující

HDP/GDP – Hrubý domácí produkt (Gross Domestic Product)

IATA – Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (International Air Transport Association)

IFALPA – mezinárodní organizace leteckých pilotů a inženýrů (International Federation of Air Line Pilots Associations)

ICAO – Universální organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization)

ILO – Mezinárodní organizace práce (International Labour Organization)

LC – nízkonákladové (Low Cost)

OPEC – Organizace zemí vyvážejících ropu (Organization of the Petroleum Exporting countries)

RPK – osobokilometry v letecké dopravě (revenue passenger kilometres)

SARS – akutní respirační onemocnění (Severe Acute Respiratory Syndrome)

TKP – tunokilometry v letecké dopravě (tonne kilometres performed)

Úvod

Tématem této diplomové práce jsou změny příjmové strategie standardních aerolinií. Hospodaření leteckých společností závisí nejen na celosvětovém ekonomickém vývoji, ale rovněž na velkém množství různých neočekávaných vlivů, jako jsou například přírodní katastrofy, války, teroristické útoky a další. Proto k tomu, aby se udrželi na vysoce konkurenčním trhu plným nečekaných zvrátů, je třeba hledat nové cesty jak uspět proti konkurenci a zvládnout případné nečekané ztráty.

Se vstupem nízkonákladových aerolinií na trh na americkém kontinentu v roce 1971 a jejich rychlému rozvoji v Evropě, Asii a dalších koutech světa, se situace na trhu komerčního letectví značně změnila. Nízkonákladové společnosti nejen zvýšily konkurenci na trhu vůči standardním aeroliniím, ale rovněž umožnily využití letecké dopravy i dalším skupinám cestujících, které si tuto dopravu dříve nemohly dovolit. Staly se tak konkurencí i pozemní dopravě. Strategie nízkonákladových aerolinií nabízet nízké ceny letenek a zpoplatnit doplňkové služby, ať už se jedná o občerstvení na palubě nebo odbavená zavazadla, se ukázala jako velmi úspěšný ekonomický model. Standardní aerolinie se postupem času začaly přizpůsobovat nové situaci na trhu. Velká část z nich přivedla na trh svou vlastní verzi nízkonákladových aerolinií. Později téměř všechny standardní aerolinie postupně začaly vyčleňovat od letenek zpoplatněné služby, tzv. ancillaries, které si jejich cestující mohou dokoupit k běžné letence.

Vyčlenění služeb od základní ceny letenky můžeme považovat za jednu z klíčových změn posledních let ve strategii aerolinií světa. Tomuto tématu a celkové situaci na leteckém trhu je věnována tato diplomová práce.

Tato práce je rozdělena do čtyř základních částí. Kapitola první se věnuje popisu prostředí leteckých společností a historii komerčního letectví. V kapitole druhé naleznete teorii k vybraným ekonomickým oblastem a pohled na celosvětový ekonomický vývoj v letech 2000 až 2013, který značně ovlivnil hospodaření leteckých společností světa. Třetí kapitola je věnována identifikaci klíčových faktorů, které vedly ke změnám v ekonomice osobní letecké dopravy a mají tak významný vliv na změny v příjmové strategii standardních aerolinií, kterým je věnována kapitola čtvrtá.

Cílem této diplomové práce je shrnout základní poznatky o vývoji komerčního létání v letech 2000 až 2013 a vlivu tohoto vývoje na změny příjmové strategie standardních aerolinií v průběhu těchto let.

1 Popis prostředí standardních leteckých společností

K tomu, abychom mohli lépe porozumět globálnímu pohledu na svět standardních leteckých společností a jejich změn v příjmové strategii v několika posledních letech, věnovala jsem tuto kapitolu popisu prostředí, ve kterém se standardní aerolinie nacházejí. V prostředí letecké dopravy je mnoho různých oblastí, které by bylo zajímavé zpracovat, ale s ohledem na téma této práce, jsem vybrala pouze několik základních témat, která mají s touto prací přímou souvislost.

1.1 Dělení leteckých dopravců

Letecké společnosti dělíme z hlediska různých kritérií:

1. Letecké společnosti dle majetkové struktury:

- a. **Státní letečtí dopravci** – státními leteckými dopravci jsou nazývány společnosti, které mají sídlo v dané zemi a zároveň tento stát vlastní více jak 50% této společnosti.
- b. **Polostátní letečtí dopravci** – u těchto leteckých společností platí, že jsou stejně jako státní dopravci registrovány v dané zemi, majetkový podíl státu je však v tomto případě menšinový, větší podíl této společnosti vlastní soukromý sektor.
- c. **Privátní letečtí dopravci** – privátními leteckými dopravci jsou takové společnosti, u kterých stát nemá žádný vlastnický podíl. Vlastníkem privátních dopravců mohou být jak právnické, tak i fyzické osoby. [4]

2. Rozdělení leteckých společností dle charakteru přepravy:

- a. **Doprovci s pravidelnou přepravou** – tito dopravci poskytují přepravu v pravidelných intervalech, které jsou předem zveřejněny v letovém řádu daného leteckého dopravce. Riziko případného nenaplnění naplánovaných letů je plně na straně dopravce.
- b. **Doprovci s nepravidelnou přepravou** – dopravci s nepravidelnou přepravou pronajímají kapacitu svých letadel a přenáší tak riziko z nenaplnění kapacity na objednatele. V případě osobní letecké přepravy většinou jde o cestovní kanceláře. Objednatel si pronajímá kapacitu letadla za smlouvenou cenu s dopravcem, a platí stejnou cenu i v případě, že kapacita není zcela

naplněna. Letečtí přepravci s nepravidelnou přepravou se nazývají „charteroví dopravci“. [4]

3. Letečtí dopravci dle zdroje substrátu:

- a. **Doprovci využívající vlastní trh** – tito letečtí dopravci jsou schopni pokrýt převážnou část své nabídky cestujícími ze své domácí země. Do této kategorie patří například společnosti British Airways a Air France.
- b. **Doprovci využívající domácí letiště za tranzitní bod** – tito dopravci využívají vhodné geografické polohy jejich domácího letiště jako hub k přestupu cestujících z jedné destinace do další. Mezi typické letecké dopravce z této kategorie patří například společnost KLM s centrálním letištěm v Amsterdamu.
- c. **Doprovci využívající mezer na trhu** – do této skupiny dopravců patří společnosti, které se snaží vyplnit mezery na leteckém trhu. Tito dopravci jsou nazýváni „Niche Carriers“ a jejich obchodní strategie je v dlouhodobém výhledu těžko definovatelná. [4]

4. Letečtí dopravci dle charakteru substrátu:

- a. **Osobní letečtí dopravci** – tito dopravci se specializují na přepravu cestujících a jejich zavazadel. Někteří tito dopravci umožňují využití volných kapacit v nákladovém prostoru osobních letadel k přepravě zboží nebo pošty.
- b. **Nákladní letečtí dopravci** – jedná se o letecké dopravce, kteří zajišťují přepravu zboží nákladními letadly. Mají charakter pravidelné, nebo nepravidelné letecké dopravy. Tato letadla jsou uzpůsobena pouze k přepravě nákladu, nemají tedy potřebné vybavení k přepravě osob. Samotná konstrukce letadla bývá zesílena, zajištěna zvětšenými dveřmi k umožnění snadnější nakládky a vykládky. Nákladní letadla bývají označena písmenem „F“, počátečním písmenem anglického slova „Freight“, v českém překladu „náklad“ nebo „dopravované zboží“.

Zásilkový letečtí dopravci – Mezi typické představitele zásilkových leteckých představitelů patří například DHL, UPS Airlines nebo Federal Express. Zásilkové letecké služby se většinou organizují na základě systému „hub and spoke“, kdy přeprava probíhá velkokapacitními letadly mezi centrálními letišti, odkud jsou dále zásilky distribuovány nízkokapacitními letadly na jednotlivá regionální letiště. [4]

5. Rozdělení leteckých dopravců dle rozsahu sítě

- a. **Interkontinentální letečtí dopravci** – jedná se o mezinárodní letecké dopravce, kteří se zaměřují zejména na dálkové spojení mezi kontinenty. Interkontinentální doprava je rovněž založena na systému „hub and spoke“, kdy širokotrupá interkontinentální letadla zajišťují spoj mezi jednotlivými centrálními hubovými letišti a dále pak využívají služeb menších regionálních dopravců, tzv. feederů.
- b. **Mezinárodní letečtí dopravci** – do této skupiny patří všichni letečtí dopravci, kteří zajišťují přepravu mezi územím alespoň dvou různých států. Jde tedy o přepravu z letiště na území jednoho státu na letiště na území státu jiného. Do této skupiny patří většina leteckých dopravců.
- c. **Vnitrostátní letečtí dopravci** – vnitrostátní letečtí dopravci na rozdíl od mezinárodních leteckých dopravců zajišťují dopravu pouze na území jednoho státu mezi jednotlivými regiony.
- d. **Regionální letečtí dopravci** – letecké dopravce patřící do této skupiny nalezneme v geograficky rozlehlých zemích, jako je například Čína, Ruská federace nebo Spojené státy americké. Regionální letečtí dopravci se soustředí na dopravu v rámci jednotlivých regionů. [4]

6. Letečtí dopravci dle nabízených služeb a cen

Toto rozdělení je z hlediska této práce to nejzásadnější. Jak již sám název napovídá, budu se v dalších kapitolách věnovat právě standardním leteckým dopravcům a pohledu na způsob, jakým si udržují zisky a pozici na trhu.

- a. **Standardní letečtí dopravci** – jedná se o tradiční letecké dopravce, s obvyklou nabídkou služeb, často spolupracující i s dalšími leteckými společnostmi. Mezi klasické služby těchto dopravců patří například i různé věrnostní programy, které napomáhají k udržení pravidelné klientely.

Nízkonákladoví letečtí dopravci – nízkonákladoví dopravci zajišťují dopravu „point to point“, tedy „z místa na místo“, bez koordinace transferů na jiné dopravce. Tito dopravci se pomocí snižování nákladů soustředí na klientelu, která si nemůže dovolit koupit drahých letenek a tím částečně konkuruje standardním aeroliniím, částečně jiným druhům dopravy a rovněž oslovuje zákazníky, kteří by do daných destinací ani z důvodu drahého cestovného nejeli. Ke snížení nákladů využívají celou škálu způsobů, mezi ty nejčastěji využívané patří:

- V letadle je pouze jedna ekonomická třída se sníženou roztečí sedadel,
- využívání levných slotů na letištích,
- létání na levnější sekundární letiště,
- občerstvení na palubě pouze za poplatek,
- koupě letenek pouze přes internet,
- přísné limity na zavazadla cestujících aj. [4]

1.2 Historie civilního letectví

Historie letectví sahá až do roku 1783, kdy poprvé vzlétl horkovzdušný balón sestrojený bratry Montgolfierovými. První let letadlem s vlastním pohonem uskutečnili až o více jak sto let později bratři Wrihtové, a to v prosinci roku 1903.

Civilní letectví zažilo od svých počátků závratného růstu a to nejen v počtu cestujících, ale rovněž v technologickém a informačním pokroku. Několik milníků z historie civilního letectví:

- 1914 – (počet pasažérů 1205) – první komerční let s pasažéry
- 1919 – (počet pasažérů 6549) – začátek společnosti KLM, nejstarší dodnes fungující aerolinie
- 1936 – (počet pasažérů 652 000) – první zaoceánská poštovní služba nabízená německou společností Lufthansa
- 1939 – (počet pasažérů 2 000 000) – první pravidelné zaoceánské lety s cestujícími – provozovaná společností Pan American
- 1971 – (počet pasažérů 411 000 000) – první nízkonákladový dopravce na trhu – Southwest Airlines
- 1981 – (počet pasažérů 752 000 000) – první věrnostní program pro pravidelné cestující – American Airlines
- 2011 – (počet pasažérů 2 824 000 000) – první lety s cestujícími s využitím biopaliv – společnosti KLM a Lufthansa [7]

1.3 Mezinárodní organizace v civilním letectví

Mezinárodní letecká doprava je velmi komplexní systém a k tomu, aby tento systém mohl bezpečně a spolehlivě fungovat, je třeba blízké spolupráce jednotlivých zemí a organizací. Je třeba zajistit standardizaci a optimalizaci systémů a postupů tak, aby bylo možné co nejlépe využít potenciálu letecké dopravy a nabídnout tak zákazníkům spolehlivé, bezpečné a kvalitní služby. Organizace, které se věnují letecké dopravě, lze rozdělit dle různých kritérií. My se zde budeme věnovat skupinám z hlediska charakteru členů, a to jsou vládní organizace, jejichž členy jsou zástupci jednotlivých států, a dále pak nevládní organizace, jejichž členy jsou právnické či soukromé osoby. [3]

1.3.1 Vládní organizace

K nejvýznamnějším mezinárodním vládním organizacím patří zejména:

ICAO (International Civil Aviation Organization) – univerzální organizace pro civilní letectví. Tato organizace s hlavním sídlem v Montrealu vznikla na základě rozhodnutí konference v Chicagu v roce 1944. Součástí této organizace je 191 členských států, jejichž hlavním společným cílem vždy bylo a je zajištění bezpečné a spolehlivé mezinárodní letecké dopravy. K dosažení potřebné spolupráce a jednotných postupů organizace ICAO vydala mezinárodní normu ICAO (international standard) a doporučený postup ICAO (recommended practice). Součástí těchto dokumentů jsou rovněž přílohy (Annexes), které popisují základní pravidla pro výkon hlavních regulatorních a provozních činností. Tyto dokumenty slouží jako základní doporučení jednotlivým členským státům a jsou zakomponovány do zákonů těchto států. [3] [4] [9]

Rada bezpečnosti OSN (United Nations security council) – její hlavní odpovědností je zajištění mezinárodního míru a bezpečnosti. Rada bezpečnosti má 15 členů a každý člen má jeden hlas. Veškeré členské státy jsou povinny dodržovat rozhodnutí rady. [3] [10]

ECAC (European Civil Aviation Conference) – Evropská konference pro civilní letectví. Tato mezivládní organizace byla založena v roce 1955 se sídlem v Paříži. Cílem evropské konference pro civilní letectví je harmonizovat politiku a postupy pro civilní letectví mezi jednotlivými členskými státy. [3] [11]

Orgány EU – Evropská rada (European Council, Evropský parlament (European Parliament), Rada EU (Council of the European Union), Evropská komise – EK (European Commission). Veškeré tyto orgány mají rozhodující vliv na mezinárodní vztahy, spolupráci členských zemí EU, regulace, tedy i na leteckou mezinárodní dopravu. [3]

EUROCONTROL (European Organization for the Safety of Air Navigation) – Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu. Jedná se o mezivládní organizaci, jejichž členy jsou zástupci 41 zemí, kteří se společně i se svými partnery zavázali k využívání jednotného celoevropského systému řízení letového provozu ATM (Pan-European Air Traffic Management System). Hlavním cílem této organizace je zvyšování bezpečnosti a navýšení kapacity evropského vzdušného prostoru. [3] [12]

1.3.2 Mezinárodní nevládní organizace

Nevládní organizace reprezentují leteckou dopravu na jednání s vládními orgány i s organizací ICAO. Hrají významnou roli v zajištění bezpečnosti, kvalitní spolupráce a nastavení optimálních standardů v letecké dopravě. Nejdůležitější mezinárodní leteckou organizací je IATA, rovněž dále zmiňují několik dalších nevládních organizací:

IATA (International Air Transport Association) – Mezinárodní sdružení leteckých dopravců je nevládní organizací sdružující letecké dopravce provozující pravidelnou mezinárodní leteckou dopravu. IATA vznikla v roce 1945 za účasti 57 členů z 31 zemí. V nynější době má tato organizace více jak 250 členů ze 118 zemí světa.

IATA řeší širokou oblast problematiky letecké mezinárodní dopravy, avšak na rozdíl od vládní organizace ICAO je zaměřena na spolupráci a problematiku z hlediska leteckých dopravců. Tato organizace umožňuje lepší výsledky hospodaření členských aerolinek, lepší spolupráci mezi nimi a zároveň úzce spolupracuje s ICAO, aby byly co nejlépe zakomponovány standardy ICAO do norem všech leteckých dopravců. Výsledkem práce IATA je například umožnění novodobým cestujícím, aby při využití více aerolinek na jedné trase nemuseli řešit svá zavazadla a návaznost letů. Cestující si zakoupí letenku na jednom místě, platí pouze na jednom místě a při přestupu nemusí řešit své zavazadlo, u kterého je zajištěno dodání do cílové destinace. [3] [7]

ACI (Airport Council International) - Mezinárodní rada letišť byla založena v roce 1991 s cílem vyvinout standardy, postupy a spolupráci mezinárodních letišť tak, aby docházelo

k maximálnímu přispění letišť k bezpečné a efektivní letecké dopravě s ohledem na životní prostředí. ACI má sídlo v Montrealu. [3] [13]

FIATA (International Federation of Freight Forwarder's Associations) - Mezinárodní federace zasilatelských svazů, založena ve Vídni v roce 1926 s cílem sjednocovat obor zasilatelství, zastupovat ho a podporovat v rámci všech mezinárodních orgánů, jednajících o přepravě. Soustředí se na sjednocování obchodních podmínek, odpovědnostního pojištění a standardizace dokladů a postupů v tomto oboru. [3] [14]

IFALPA (International Federation of Air Line Pilots Associations) – tato mezinárodní organizace sdružuje na 100 000 leteckých pilotů a inženýrů z téměř 100 zemí světa. Cílem tohoto sdružení je hájit zájmy pilotů vůči státním orgánům a dopravcům a vytvářet pro ně profesionální podmínky, služby a podporu tak, aby byla zajištěna maximální úroveň bezpečnosti. [3] [15]

2 Celosvětový ekonomický vývoj v letech 2000 – 2013

Celosvětový ekonomický vývoj má zásadní vliv na prosperitu států, podniků, na životní úroveň obyvatelstva, na jejich existenci. To, jakým směrem se ekonomika ubírá, je vždy zapříčiněno mnoha faktory a jejich vzájemnými vlivy. Nikdy nelze za aktuálním stavem vidět pouze jednu ojedinělou příčinu, je třeba se na situaci vždy dívat z širšího úhlu.

Ve druhé kapitole se podíváme na několik ekonomických oblastí a jejich vývoj včetně predikce do budoucna. Rovněž si zde vysvětlíme několik ekonomických pojmů, které se v této práci objevují.

2.1 Všeobecný úvod do ekonomie

K tomu, abychom mohli lépe porozumět ekonomické situaci a celkovému ekonomickému vývoji, vysvětlíme si v této části několik oblastí z ekonomické teorie. Vybrána byla tři témata, na která se blíže podíváme v dalších částech této práce.

2.1.1 Ekonomický růst a fáze hospodářského cyklu

Ekonomickým růstem značíme období, kdy roste důchod, což má pozitivní vliv na zvyšování spotřeby. Narůstající poptávka po zboží a službách následně ovlivňuje nárůst výroby a nabídky služeb a výsledkem je rovněž nárůst zaměstnanosti. Vedle pozitivních vlivů ekonomického růstu nesmíme rovněž zapomínat na určité negativní dopady, jako je vyšší tlak na obyvatelstvo, stres, změna stávajícího života lidí. Rovněž dochází k negativním externalitám, jako je zvýšení hluku či znečištění životního prostředí.

Tomu, aby docházelo k ekonomickému růstu, mohou bránit určité faktory, například:

- nedostatek kvalifikované pracovní síly,
- nedostupnost potřebných strojních zařízení k výrobě,
- nedostatek technických znalostí,
- rychlý růst populace,
- značné zadlužení země aj..

[31]

Ekonomický cyklus

Ekonomické (hospodářské) cykly je možné definovat jako určité výkyvy ekonomické aktivity. Jedná se o opakované kolísání reálného produktu, investic, zaměstnanosti, zisků a jiných veličin v určitých cyklech. Z hlediska délky trvání těchto cyklů rozlišujeme cykly **krátkodobé**, **střednědobé** a **dlouhodobé**, z hlediska pravidelnosti jsou často nepředvídatelné.

- **Krátkodobý cyklus** (36 – 40 měsíců – Kitchinovy cykly) – jedná se o krátkodobé kolísání v jednotlivých odvětvích v několikaměsíčních po sobě následujících obdobích. K těmto výkyvům dochází většinou vlivem sezónních událostí.
- **Střednědobý cyklus** (10 – 11 let – Junglarovy cykly) – k těmto cyklům většinou dochází vlivem investic do strojů a zařízení (obnova technického vybavení podniků).
- **Dlouhodobý cyklus** (50 – 60 let – Kondratěvovy, Kuznetsovy vlny) – hlavními vlivy na vznik těchto dlouhodobých cyklů jsou války, klimatické změny, rozšiřování světového trhu, výstavba železnic, rozvoj letecké dopravy apod..

[31]

Podíváme-li se na historický vývoj, můžeme definovat několik dlouhodobých cyklů:

- **1. vlna** (1780 – 1842) – začala tzv. průmyslovou revolucí, rozšířením parního stroje a dalších strojových mechanismů
- **2. vlna** (1842 – 1898) – ovlivněna rozmachem železnic, lodní dopravy a ocelářského průmyslu
- **3. vlna** – tzv. technickovědecká revoluce, vyvolaná nástupem automobilů, letadel, elektrotechnikou a elektroenergetikou.
- **4. vlna** – tzv. vědeckotechnická revoluce, ovlivněná rozvojem elektronického průmyslu (polovodiče, tranzistory, mikročipy), jaderné energetiky aj.. Počátkem je označován konec 2. světové války.
- **5. vlna** – tzv. informační revoluce, datovaná koncem 90. let, kdy došlo k rozšiřování investic v oblasti telekomunikací a informatiky. [31]

Fáze ekonomického cyklu

V ekonomickém světě neustále probíhají kratší či delší cykly, pomalejšího či rychlejšího růstu či poklesu produktu, případně jeho stagnace. Každý cyklus je charakterizován několika následnými fázemi. Rozlišujeme model dvoufázového cyklu a model cyklu čtyřfázového. Ve dvoufázovém cyklu hovoříme o tzv. **expanzi** a **kontrakci**, u čtyřfázového rozlišujeme **expanzi**, **vrchol**, **kontrakci** (recesi) a **dno** (sedlo).

- **Expanze** – toto období, jinak rovněž nazývané konjunktura, představuje období oživení a růstu ekonomické aktivity. Hlavními znaky této fáze jsou:
 - růst spotřeby výrobků a služeb,
 - zvyšování výroby a nabídky služeb,
 - vyšší zisky podniků a nárůst mezd,
 - stát více inkasuje na daních a následně může více investovat,
 - růst zaměstnanosti a stálé pracovní doby,
 - zvyšování produkce, růst reálného produktu aj.

Vrchol – v tomto okamžiku dochází ekonomika k nejvyššímu bodu ekonomického růstu, následně dochází k jejímu zpomalení. Zatímco výroba a nabídka služeb stále roste, poptávka po těchto produktech a službách slábne. Dochází ke stavu, kdy nabídka převyšuje poptávku.

Hlavními znaky fáze vrcholu jsou:

- nabídka převyšuje poptávku,
 - vysoká zaměstnanost,
 - firmy poptávají dodatečné zdroje často i v zahraničí.
- **Recese** – období recese, též označováno jako období kontrakce, je období, kdy dochází ke zpomalení ekonomiky. Poptávka zeslábla a to přináší problémy firmám.

Typické znaky fáze recese jsou:

- rostou zásoby firem, nízký odbyt,
 - snižování počtu zaměstnanců, zkracování pracovní doby,
 - růst nezaměstnanosti,
 - minimalizování nákladů firem,
 - omezování firemních investic,
 - pokles zisků firem aj..
- **Dno** - do fáze dna se ekonomika dostává po fázi recese, jedná se o nejnižší bod ekonomické aktivity. Po této poslední fázi dochází opět k oživení ekonomiky, podniky, které se udrželi na trhu, znovu navyšují výrobu, nabírají nové zaměstnance, poptávka po produktech a službách opět roste. Hlavní znaky této fáze jsou:
 - Ceny jsou stlačeny na minimum,
 - Firmy se snaží přijít s inovativními nápady, snaží se zaujmout zákazníka
 - Ekonomika se dostává pod hranici svých produkčních možností.

Ekonomické cykly jsou nepravidelné a není možné je zcela předvídat. Prozatím se nikdo neshodl na přesných příčinách vzniku těchto výkyvů, ale je zcela jasné, že se vždy jedná o kombinaci více vlivů. Vysvětlením opakování jednotlivých fází cyklů vychází z kolísání nabídky a poptávky, tedy z příčin nabídkových a poptávkových šoků.

Základním cílem ekonomického rozvoje je růst životní úrovně obyvatelstva. [31]

2.1.2 Hrubý domácí produkt (Gross Domestic Product)

Hrubý domácí produkt (HDP) je jedním ze základních národohospodářských ukazatelů pro měření výkonnosti ekonomiky státu. HDP vyjadřuje celkovou hodnotu statků a služeb, která byla vytvořena za určité období na daném území. V případě, že využíváme hodnotu HDP k porovnání výkonnosti ekonomiky v čase, je nutné počítat s měnící se hodnotou peněz. [18]

Pro výpočet HDP se využívají různé metody výpočtu, které jsou popsány dále.

Výdajová metoda

Touto metodou se výpočet HDP provádí tak, že se vyčíslí veškeré výdaje jednotlivých sektorů na nákup finálních výrobků a služeb. Počítá se pouze s hodnotou finálních nákupů, jakékoliv výdaje na meziproduct se tedy neberou v úvahu. [18]

$$HDP = C + I + G + X \quad [18]$$

Kde:

- C – výdaje domácností na spotřebu
- I – soukromé hrubé domácí investice
- G – výdaje státu na nákupy výrobků a služeb
- X – čistý export (export mínus import)

Důchodová metoda

K výpočtu HDP dojdeme součtem tzv. národního důchodu dle následujícího vzorce:

$$HDP = w + r + z + i + y + a + n \quad [18]$$

Kde:

- w – odměna za práci před zdaněním (hrubé mzdy)
- r – renty (důchody vlastníků půdy a nemovitostí)
- z – zisky korporací před zdaněním (hrubé zisky)
- i – čisté úroky (rozdíl mezi inkasovanými a placenými)
- y – důchody podnikatelů (ze samo zaměstnání)
- a – amortizace
- n – nepřímé daně

Produkční metoda

Třetí používanou metodou k výpočtu HDP je metoda produkční. Produkční metoda výpočtu je založena na součtu všech přidaných hodnot ze všech odvětví a sektorů trhu během všech výrobních etap. [18]

2.1.3 Nezaměstnanost

Pokud se podíváme na oblast nezaměstnanosti, můžeme říci, že určité procento nezaměstnanosti se vyskytuje v každé běžné ekonomice. Je třeba však rozlišovat různé druhy nezaměstnanosti.

Druhy nezaměstnanosti

Druhy nezaměstnanosti můžeme rozlišovat na základě různých kritérií, my se zde zaměříme na dělení z hlediska příčiny jejího vzniku:

- **Frikční nezaměstnanost** – jedná se o tzv. přirozenou nezaměstnanost osob, které nehledají práci příliš dlouho. Pokud si lidé hledají novou práci, nebo nastupují do prvního zaměstnání, vrací se do zaměstnání po mateřské dovolené nebo přechází z jednoho zaměstnání do jiného s posunutou dobou nástupu, pak vzniká většinou krátkodobá nezaměstnanost, tzv. frikční.
- **Strukturální nezaměstnanost** – je nezaměstnanost delšího trvání než frikční, způsobená nesouladem volných pracovních míst a kvalifikací nezaměstnaných v dané lokalitě. Tato nezaměstnanost vzniká například přesunem výroby na jiné území, utlumením výroby apod. U této nezaměstnanosti je většinou třeba rekvalifikace pracovníků, případně jejich přesun do jiné lokality, což vyžaduje čas.
- **Cyklická nezaměstnanost** – je považována za nedobrovolnou nezaměstnanost a hlavním vlivem na její vznik je ekonomický vývoj. Můžeme říci, že se jedná o rozdíl mezi skutečnou nezaměstnaností a přirozenou nezaměstnaností.
- **Sezónní nezaměstnanost** – tento druh nezaměstnanosti je považován za součást frikční nezaměstnanosti, je to tedy součást tzv. přirozené nezaměstnanosti. Můžeme se s ní setkat například ve stavebnictví, zemědělství či v cestovním ruchu a jak sám název napovídá, je způsobena sezónností některých prací. [31]

Dopady nezaměstnanosti

Dopady nezaměstnanosti dělíme na ekonomické a sociální.

- **Ekonomické dopady** – v době vyšší nezaměstnanosti stát vyplácí vyšší částky z finančního rozpočtu ve formě podpor nezaměstnaným, což má negativní vliv na ekonomiku státu. Stejně tak stát přichází o příjmy do státního rozpočtu v podobě

daní, které by tito nezaměstnaní odváděli, pokud by zaměstnaní byli. Hlavními dopady ekonomického rázu tedy jsou:

- vyšší výdaje na podporu nezaměstnaných,
 - nižší příjmy do státního rozpočtu na daních,
 - ztráta kvalifikace pracovníků,
 - ztráta produkce.
- **Sociální dopady** – nezaměstnanost pracovníků má vážné negativní dopady na jednotlivce, jako jsou deprese a jiné vážné zdravotní potíže, společenské, rodinné i osobní vztahy. Nezaměstnanost má dopad na životní úroveň obyvatel, na nárůst chudoby. Rovněž má velká míra nezaměstnanosti vážné důsledky v podobě nárůstu kriminality, závislosti na drogách či alkoholu apod. [31]

Politika zaměstnanosti

Každý stát má určitou politiku zaměstnanosti, kterou se snaží dosáhnout rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou práce na daném území. Politiku zaměstnanosti dělíme na aktivní a pasivní. Cílem aktivní politiky je snižování nezaměstnanosti, podpora zaměstnanosti. Na rozdíl od aktivní, pasivní politika se zabývá vytvářením přijatelných podmínek především pro dočasně nezaměstnané, aby se minimalizovaly negativní dopady, nejen na jednotlivce, ale na celou společnost. Aktivní nástroje jsou považovány za efektivnější, rovněž pasivní jsou často kritizovány. Pokud jsou pasivní nástroje v zemi nastaveny příliš výhodně, může mít situace negativní vliv na ochotu některých lidí k navrácení do zaměstnání. Je tedy třeba nalézt rozumné řešení, které lidem pomůže překonat období bez zaměstnání, ale zároveň je bude dostatečně motivovat si novou práci hledat. [31]

2.2 Přehled významných událostí v letech 2000 – 2013

V této podkapitole bych se ráda věnovala významným událostem, které ovlivnili trh nejen osobní letecké dopravy, ale měli dopad na celkovou světovou ekonomickou situaci. Kromě ekonomických krizí je letecká doprava velice citlivá na další faktory, které většinou není možné jakkoliv predikovat. Jsou to například přírodní katastrofy, válečné konflikty, teroristické útoky a další. Tyto často nečekané události přivedli v minulosti mnoho leteckých společností ke krachu a zásadně ovlivnili situaci v celém leteckém odvětví.

Tato práce je zaměřena zejména na období mezi lety 2000 a 2013, proto se i v pohledu na významné události zaměříme na toto období.

11. září 2001 – teroristické útoky na území USA

Věřím, že nikdo na celém světě, kdo 11. září 2001 měl přístup ke zprávám, ať už v radiu nebo televizi, nikdy nezapomene na šokující zprávu o sérii teroristických útoků uskutečněných toho dne. Dle oficiální verze, 19 islámských teroristů patřících ke skupině al-Káida uneslo čtyři komerční letadla společností United Airlines a American Airlines. Dvě letadla toho rána narazila postupně do jižní a severní věže Světového obchodního centra v New Yorku, další do západní části Pentagonu ve Washingtonu DC. Při únosu čtvrtého letadla se cestující proti únoscům vzbouřili a letadlo se zřítilo do neobydlené oblasti západní Pensylvánie. Při tomto teroristickém útoku zahynulo na 3000 osob.

Tyto události způsobily velký strach cestujících z létání. Snížila se celková poptávka po letecké dopravě, zejména pak v USA a Evropě. V prvních čtyřech až pěti měsících po 11. září 2001, klesl zájem o leteckou dopravu až o 31%. Letecké společnosti byli nuceni jít s cenou za letenky dolů, aby nalákali zpět klientelu a to přibližně o 10%. Rovněž se zavedli přísnější bezpečnostní kontroly a opatření na letištích. [7]

Teroristické útoky z 11. září 2001 měli dopad na celkovou světovou ekonomiku, některé americké burzy zůstaly uzavřené až týden po útocích, největší dopad však měli v oblasti pojišťovnictví, civilního letectví a na životech a zdraví lidí v místech útoku, pocházejících z 90 ti zemí světa.

Únor 2003 – výskyt respiračního onemocnění SARS

Další nečekanou ránu zasadil komerčnímu létání výskyt respiračního onemocnění SARS na území Asie. První onemocnění touto nemocí bylo evidováno ve Vietnamu ve městě Hanoi 26. února 2003. Vzhledem k vážnému průběhu tohoto respiračního onemocnění byl pacient převezen do čínského Hong Kongu. Vzhledem k nedostatečné ochraně proti šíření této nemoci se rychle rozšířila, a to zejména mezi zdravotnickým personálem ve Vietnamu a Hong Kongu. Dále se pak rozšířila i do dalších zemí, jako například Singapur, Thajsko, Filipíny, Indonésie a Kanada.

I přestože na tuto nemoc v celkovém součtu zemřelo během let 2003 a 2004 necelých 1000 osob, největší ránu zejména asijské ekonomice zasadila panika a strach z této nemoci. Výskyt SARS měl obrovský dopad na zájem o turistiku a cestování do oblastí Asie a způsobil tak velké finanční ztráty, zejména asijským a americkým aeroliniím. Další dopady měla tato epidemie v zemích výskytu na jejich celkové ekonomické výsledky, které můžete vidět na následující tabulce zpracované společností IATA. [7]

	Cases	Deaths	Impact on 2003 GDP	
			%	US\$ bn
Asia				
China	5327	349	-1.05	-14.8
Hong Kong	1755	299	-2.63	-4.1
Taiwan	346	37	-0.49	-1.4
Singapore	238	33	-0.47	-0.4
Others	109	11		
North America				
Canada	252	44	-0.6	-4.7
US	27	0	-0.07	-7.6
Europe	33	1		
Others	10	1		
World total	8097	775	-0.1	-33

Tabulka 1: Dopady nemoci SARS na země výskytu (IATA) [7]

Rok 2008 – světová ekonomická krize

Světová ekonomická krize v roce 2008 plynule vyústila z americké hypotéční krize v roce 2007. Rovněž zde sehrálo roli mnoho dalších vlivů, jako byla například vysoká cena ropy a další. Tato celosvětová krize těžce ovlivnila situaci leteckých aerolinií světa. Krize způsobila tlak na propouštění zaměstnanců, některé letecké společnosti ohlásili konec své činnosti. Práci u aerolinií ztratili v té době tisíce zaměstnanců po celém světě. Rovněž zaměstnanci, kteří o práci nepřišli, byli nuceni přistoupit na nižší plat či omezení pracovních hodin. Několik tisíc zaměstnanců aerolinií bylo požádáno svými zaměstnavateli o vybrání několikaměsíční neplacené dovolené, mezi nimi například japonské aerolinie, kde se tato situace týkala 16 000 zaměstnanců. [7]

Letecké společnosti se snažily s finanční krizí vypořádat různými způsoby, maximálně omezovaly své náklady, rušily nevýnosné linky, omezily školení svých zaměstnanců na minimum. Ne všem aeroliniím se v té době podařilo zvládnout situaci a následně musely ukončit svou činnost.

20. březen 2010 – Výbuch Islandské sopky Eyjafjallajökull

V prosinci roku 2009 byla na Islandu v sopečné oblasti zaznamenána zvýšená seismická aktivita, která přetrvala až do roku 2010, kdy 20. března došlo k prvnímu menšímu výbuchu, který byl následován v dubnu daleko rozsáhlejším výbuchem, při kterém islandská sopka vyvrhla sopečný popel do atmosféry až do výše několika kilometrů. Tento rozsáhlý výbuch a šíření sopečného popílku nad velkou část Evropy zapříčinil přerušeni letecké dopravy nad většinou Evropy po dobu sedmi dní a bylo tak přerušeno přes 100 000 komerčních letů. Podle odhadů měl tento výpadek v letecké dopravě dopad na 10 milionů cestujících a celkové ztráty ze zrušených letů osobní i nákladní dopravy dle společnosti IATA dosáhly 1,7 miliardy USD. [7]

11. březen 2011 – zemětřesení a následné tsunami v Japonsku

V březnu roku 2011 postihla Japonsko nejhorší katastrofa v historii. Zemětřesení, které dosahovalo až 9,0 stupňů Richterovi stupnice, způsobilo pouze mírné škody v porovnání s ničivou tsunami, která toto zemětřesení následovala. I přestože je Japonsko, na zde častá zemětřesení a případné následné tsunami připraveno, na ničivou sílu této tsunami nebyl nikdo připraven a škody na lidských životech i ekonomické dopady na Japonsko byly obrovské.

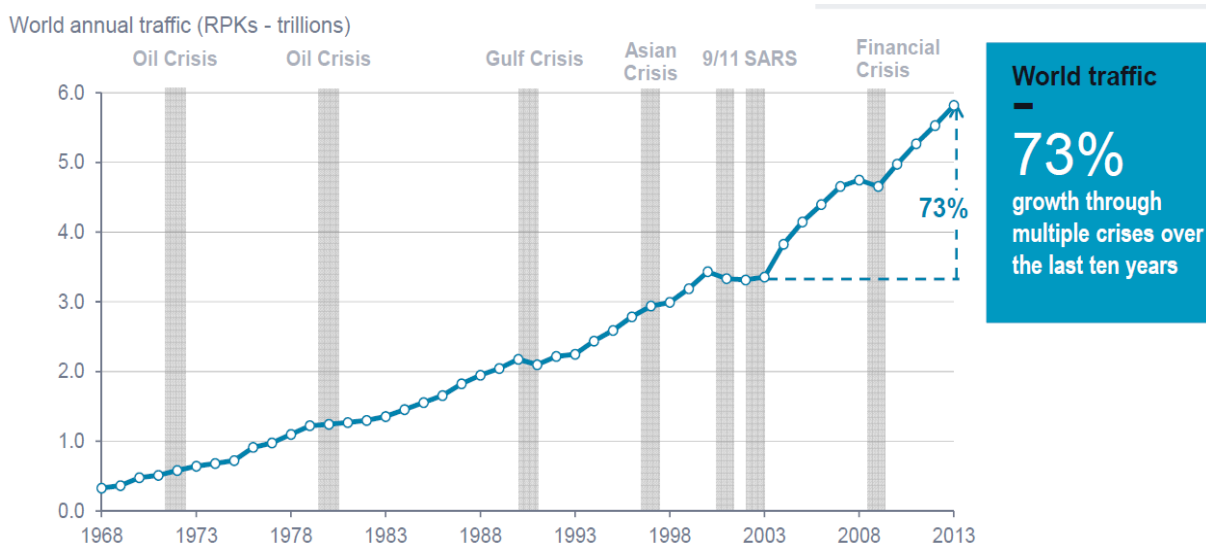
Při této přírodní katastrofě zahynulo více jak 16 000 osob, škody na zničeném majetku a infrastrukturu Japonska jsou odhadovány na 300 miliard USD. Dalším závažným dopadem ničivé tsunami je poničení atomové elektrárny Fukušima I, kde došlo k výbuchu a následně vážnému úniku radiace. V oblasti této atomové elektrárny vzniklo zakázané území v okruhu 30 km od elektrárny.

Letecká doprava v Japonsku představuje až 6,5% pravidelné světové letecké osobní dopravy. Dlouhodobé omezení letového provozu v Japonsku způsobené dopady této přírodní katastrofy tedy měly významný celosvětový dopad na finanční výsledky osobní letecké dopravy a to i mimo území Japonska, zejména pak v Číně, Taiwanu, Jižní Koreji, Thajsku a USA. [7]

Říjen 2012 – Hurikán Sandy

V říjnu roku 2012 se zformoval v západní části Karibského moře hurikán pojmenovaný dívčím jménem Sandy. Tento hurikán trval několik dní a šířil se přes území mnoha států. Následkem hurikánu zahynulo přes 100 osob, nejvíce na území Haiti a USA.

Z důvodu nebezpečného hurikánu byl přerušen dočasně provoz na mnoha velkých letištích na území USA, jako je New York, Filadelfie a Washington. Přerušování letového provozu na těchto letištích zapříčinilo zrušení na 17 000 letů a světové aerolinie tak přišli o přibližně 0,5 miliardy USD na ziscích. [7]



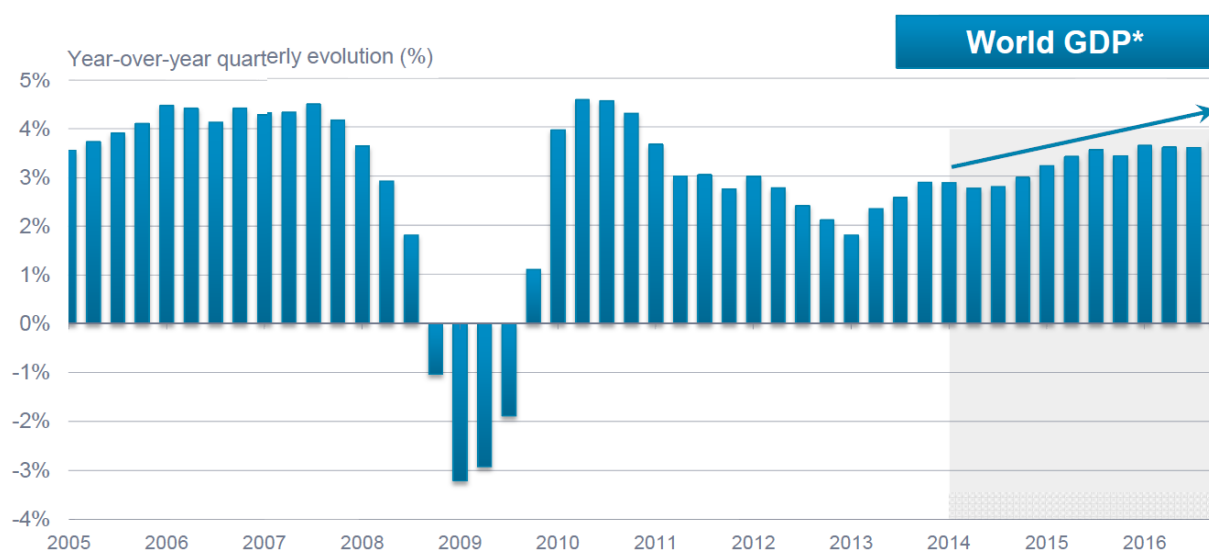
Obrázek 1: Růst světové osobní letecké dopravy i přes vliv vážných světových krizí (zdroj IATA) [7]

Jak je patrné z předchozího grafu, letecká doprava i přes všechny nástrahy přírodních katastrof, nemocí, válek, teroristických útoků a jiných krizí neustále v celosvětovém měřítku roste. Růstu letecké osobní dopravy se budeme dále věnovat ve třetí kapitole.

2.3 Vývoj světového HDP ve sledovaném období

Jak již bylo zmíněno v kapitole 2.1, hrubý domácí produkt (HDP) je jedním ze základních národohospodářských ukazatelů pro měření výkonnosti ekonomiky státu. Proto bych ráda v této kapitole stručně nastínila vývoj tohoto ekonomického ukazatele ve sledovaném období.

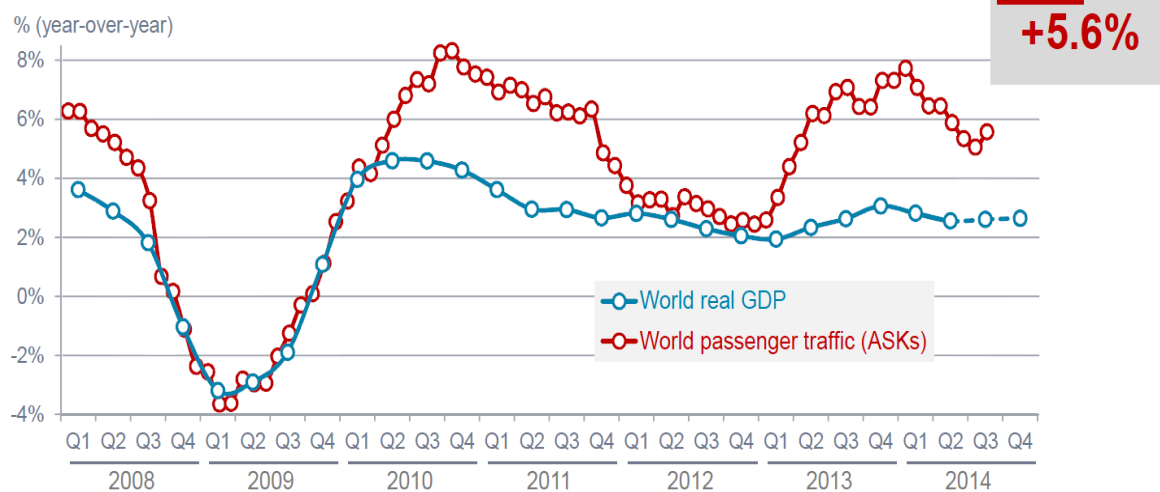
Na následujícím obrázku můžete vidět znázorněn průběh světového HDP (GDP) v letech 2005 až 2014 s predikcí do roku 2016. Jak je z tohoto grafu patrné, nejhorší ekonomická krize v tomto časovém úseku byla v roce 2009, kdy se svět potýkal s velkou finanční krizí. Rovněž zde můžeme vidět velmi patrný vzorec hospodářského cyklu, kdy pravidelně dochází k ekonomickému poklesu a následně opět růstu. Tato období poklesu a růstu mohou mít různě dlouhé časové úseky.



Obrázek 2: Světový vývoj HDP v letech 2005 až 2013 s odhadem vývoje do roku 2016 (hodnoty opraveny o inflaci) (zdroj Airbus) [5]

Pro názornost růstu letecké osobní dopavy můžeme její vývoj porovnat s vývojem světového HDP. Jak můžete vidět, růst letecké osobní dopavy má dokonce rychlejší tendence růstu než světové HDP.

World real GDP and passenger traffic



Obrázek 3: Porovnání světového HDP s růstem osobní letecké dopravy (zdroj Airbus) [5]

2.4 Nezaměstnanost ve světě

V této kapitole naleznete přehled výše nezaměstnanosti ve světě ve sledovaném období, což dokresluje celkový pohled na ekonomickou situaci v těchto letech. Vysoká míra nezaměstnanosti má velké dopady na životní úroveň obyvatel, nabídku a poptávku služeb a produktů, a tak i celkovou ekonomiku.

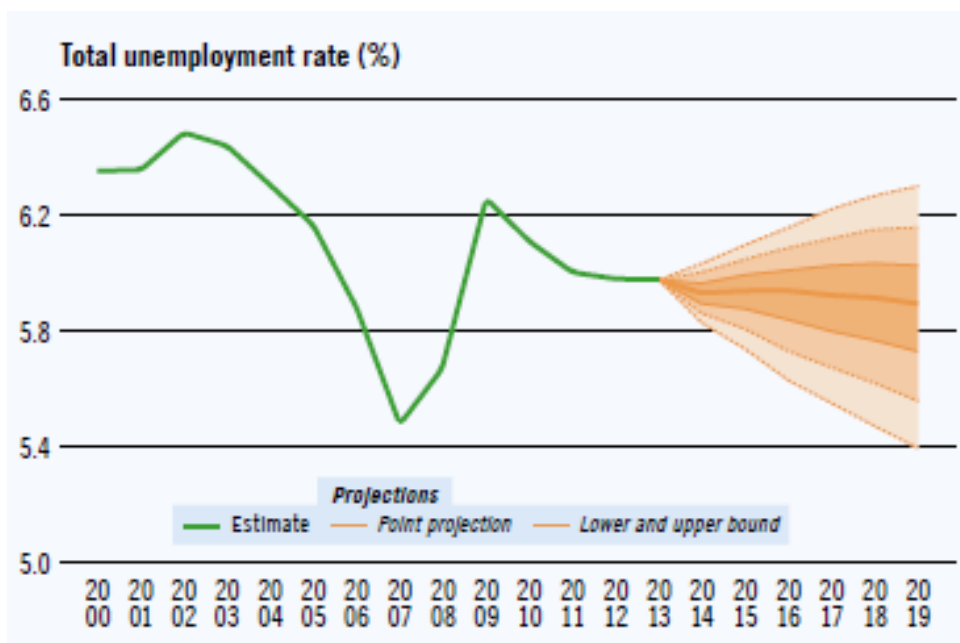
Míra nezaměstnanosti se vyjadřuje jako podíl mezi počtem nezaměstnaných ke všem osobám schopným pracovat (zaměstnaným i nezaměstnaným)

$$u = \frac{U}{L+U} * 100 \quad [16]$$

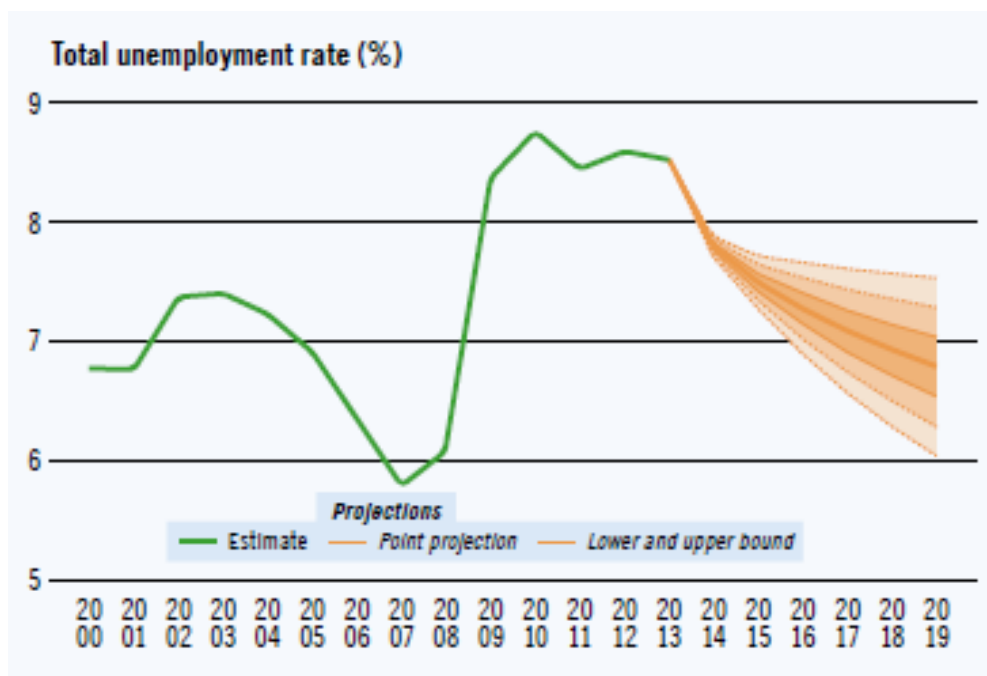
Kde:

- u – míra nezaměstnanosti
- L – počet nezaměstnaných osob
- U – počet zaměstnaných osob
- L + U – ekonomicky aktivní obyvatelé

Na obrázku č. 4 je znázorněna procentuální míra nezaměstnanosti ve světě za období od roku 2000 do roku 2013. Dále je zde znázorněn očekávaný vývoj v dalších letech.



Obrázek 4: Celková míra nezaměstnanosti ve světě (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



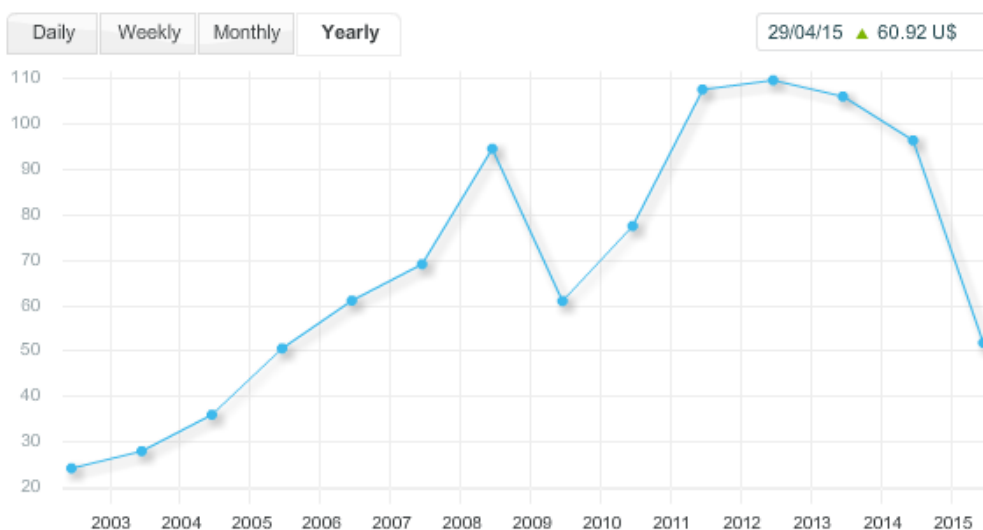
Obrázek 5: Celková míra nezaměstnanosti v zemích s rozvinutou ekonomikou a EU (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]

Na obrázku č. 5 je zobrazen graf, který vyjadřuje míru nezaměstnanosti v zemích s rozvinutou ekonomikou a EU. Přehledné grafy míry nezaměstnanosti ve sledovaném období pro další světové regiony naleznete v příloze 1.

2.5 Vývoj ceny ropy v letech 2000 – 2013

Ropa je jednou z nejdůležitějších komodit na světě. Je základní surovinou k výrobě benzínu, leteckého paliva, ale rovněž například k výrobě plastů. Z ekonomického hlediska je i přes veškeré snahy stále nenahraditelná.

Cenu ropy ovlivňují různé faktory, zejména pak objem těžby, poptávka a válečné konflikty v zemích těžby této vzácné suroviny. Ropa je neobnovitelný zdroj a jen těžko můžeme odhadnout, do kdy nám zásoby této suroviny vystačí na naší stále vzrůstající poptávku.



Obrázek 6: Vývoj ceny ropy v letech 2002 až 2015 (zdroj OPEC) [23]

V nynější době se cena za barel ropy pohybuje okolo 60 USD, a zatímco se již delší dobu drží cena nízko, očekáváme její brzké navýšení. Je nutné si uvědomit jak velký vliv má cena ropy na celosvětovou ekonomiku. Z hlediska leteckého průmyslu jde o jednu ze zásadních nákladových položek. Podíváme-li se na ekonomiku globálně, navýšení ceny ropy má za následek navýšení velkého množství dováženého zboží. Podíváme-li se do historie, navýšení ceny ropy například v červnu 2008, kdy dle společnosti OPEC ropa dosáhla ceny

94,45 USD, byla tato v tu dobu historicky rekordní cena jednou z hlavních příčin tehdejší ekonomické krize. Zdražení ropy způsobilo zvýšení nákladů světového obchodu, což dále ovlivnilo výši inflace a úroků. Vysoké úroky způsobily neschopnost lidí splácet úvěry a celkový dopad na poptávku po ropě a dalších komoditách. [19]

vývoj ceny ropy	
2015	51,91
2014	96,29
2013	105,87
2012	109,45
2011	107,46
2010	77,45
2009	61,06
2008	94,45
2007	69,08
2006	61,08
2005	50,64
2004	36,05
2003	28,1
2002	24,36

Tabulka 2: Roční průměrná cena ropy v letech 2002 – 2015 (zpracováno autorem - OPEC) [23]

3 Identifikace klíčových faktorů vedoucích ke změnám v ekonomice osobní letecké dopravy

V následující části si shrneme klíčové faktory, které vedou ke změnám v ekonomice letecké osobní dopravy. Faktorů, které ovlivňují vývoj ekonomie v leteckém světě, je mnohem více, my si zde uvedeme několik zásadních.

3.1 Celosvětový růst osobní letecké dopravy

Od chvíle, kdy se první letadlo odlepilo od povrchu zemského, došlo nejen v letecké osobní dopravě k obrovskému vývoji. Jednou ze zásadních změn je neustálý technologický pokrok, který umožňuje letadlům převážet stále větší a větší objemy nákladu i cestujících, pokrok v celém přepravním procesu, kdy jednotlivé úkony na sebe navazují a jsou automatizovány. Cestující v této době již mohou většinu potřebných úkonů vyřídit přes online služby, cesta se

pro ně stává snazší a dostupnější a to nejen z hlediska zjednodušených procesů, ale rovněž i díky dostupnějším cenám letenek.

Pokud se ale zaměříme na otázku růstu letecké osobní dopravy, nesmíme opomenout dva zásadní vlivy, a to je globalizace a celosvětový růst obyvatelstva. Pro přehlednost zde uvedeme zmíněné oblasti:

- technologický pokrok,
- vzrůstající životní úroveň obyvatelstva,
- klesající cena letenek,
- růst počtu obyvatelstva,
- globalizace.

3.1.1 Technologický pokrok v letecké osobní dopravě

Technologický pokrok v letecké osobní dopravě je velmi obsáhlý pojem. Každý si jistě okamžitě představí, jak vypadala letadla dříve, a jaká letadla se využívají dnes. Technologický pokrok není ale viděn pouze ve výrobě letadel, ale i na letištích, využívaných systémech apod.

Nové technologie umožňují leteckým společnostem snižovat náklady. Historicky se letadla vyvíjela z letadel s pístovými motory, přes letadla turbovrtulová až po současná proudová. Cílem technologického vývoje je zvyšovat rychlost letadel, snižovat jejich spotřebu a navyšovat kapacitu pro přepravu co nejvyššího počtu cestujících během jednoho letu. K těmto třem požadavkům však nesmíme zapomenout přidat ještě dva zásadní a to je zajištění bezpečnosti a vliv na životní prostředí.

I když si to řada lidí neuvědomuje, letecká doprava má velké negativní dopady na životní prostředí. Nejen hluk, který může rušit zejména osoby žijící blízko letištních areálů, ale rovněž emise CO₂ a emise skleníkových plynů jsou dopady, které je nutno řešit. Dle poslední zprávy společnosti IATA letectví momentálně přispívá ke znečištění emisemi CO₂ přibližně 2%, avšak vzhledem k neustále se zvyšujícímu objemu tohoto druhu dopravy se tato hodnota bude neustále zvyšovat.

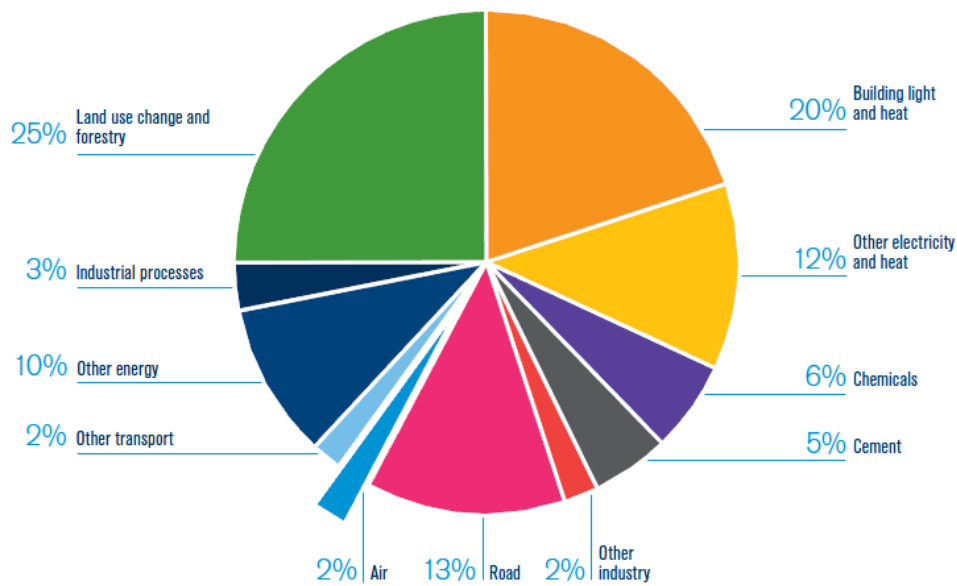


FIGURE 1: Share of different anthropogenic CO₂ emissions

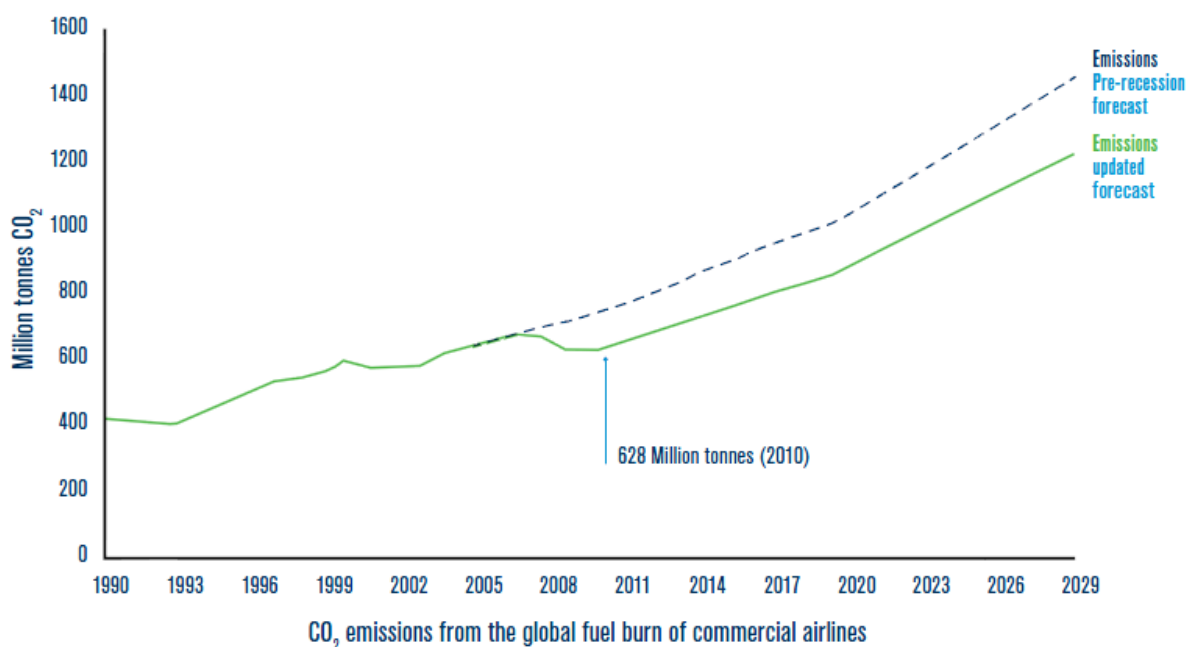
Obrázek 7: Podíl různých antropogenních CO₂ emisí (zdroj IATA) [7]

Jak můžeme vidět na předchozím obrázku, zdroje CO₂ emisí mají následující podíly:

25%	změny ve využívání půdy a lesů
20%	osvětlení a teplo budov
13%	silniční doprava
12%	jiná elektřina a teplo
10%	ostatní energie
6%	chemikálie
5%	cement
3%	průmyslové procesy
2%	letecká doprava
2%	ostatní doprava
2%	ostatní průmysl

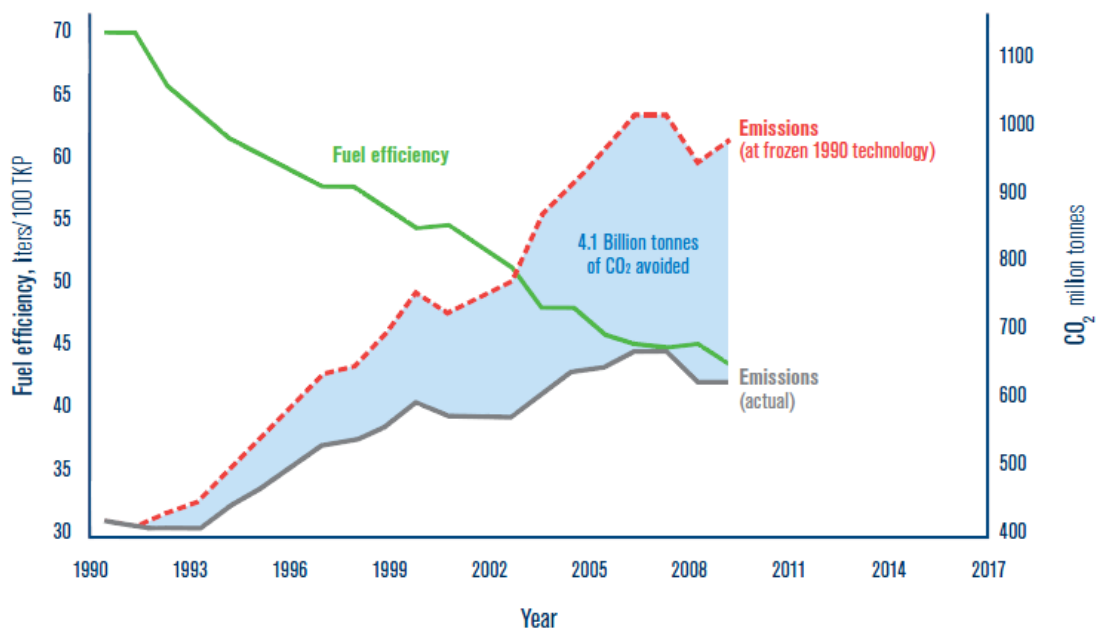
Tabulka 3: Zdroje emisí CO₂ (zdroj IATA) [7]

Na následujícím obrázku můžete vidět historický vývoj a očekávaný stav emisí CO₂ z celkové spotřeby paliva komerčních aerolinií.



Obrázek 8: historický vývoj a očekávaný stav emisí CO₂ z celkové spotřeby paliva komerčních aerolinií. (zdroj IATA) [7]

Hlavním cílem je tedy ochránit naši planetu, naše zdraví a životy a na tom se shodují všichni účastníci leteckého průmyslu (aerolinie, letiště, výrobci letadel i poskytovatelé navigačních systémů). Z tohoto důvodu všichni zúčastnění neustále spolupracují na tomto společném úkolu, a jak je vidět na následujícím grafu, prozatím se jim to více než daří. V zobrazeném grafu, je patrné snižování celkové spotřeby paliva komerčních aerolinií, červeně tečkovanou čarou jsou vyznačeny emise, pokud by nedošlo k žádné změně technologií a šedou čarou jsou vyznačeny emise skutečné. Technologický vývoj nás v tomto případě ušetřil 4,1 bilionu tun CO₂ emisí. [7]



Obrázek 9: Snižování spotřeby paliva komerčních aerolinií od roku 1990 (Zdroj IATA) [7]

S technologickým pokrokem kráčí ruku v ruce rovněž rozvoj dopravní sítě. S vyšší poptávkou po přepravě je tlak na urychlování celého procesu přepravy a odbavení. Letiště musí být schopna odbavit vzrůstající objemy počtu přistávajících a vzlétajících letadel, je nutné zajistit odbavení a služby pro větší množství cestujících.



Obrázek 10: Největší osobní letadlo světa Airbus A380 (zdroj Airbus) [5]

Začínají se využívat letadla o vyšších kapacitách, pro přepravu většího počtu cestujících během jednoho letu. Na to opět musí být letiště vybavena. Největším osobním letadlem světa je momentálně Airbus A380, Airbus ale vzhledem k malé poptávce po těchto letadlech v poslední době uvažuje o ukončení výroby tohoto typu letadla v roce 2018. [5]

3.1.2 Klesající ceny letenek

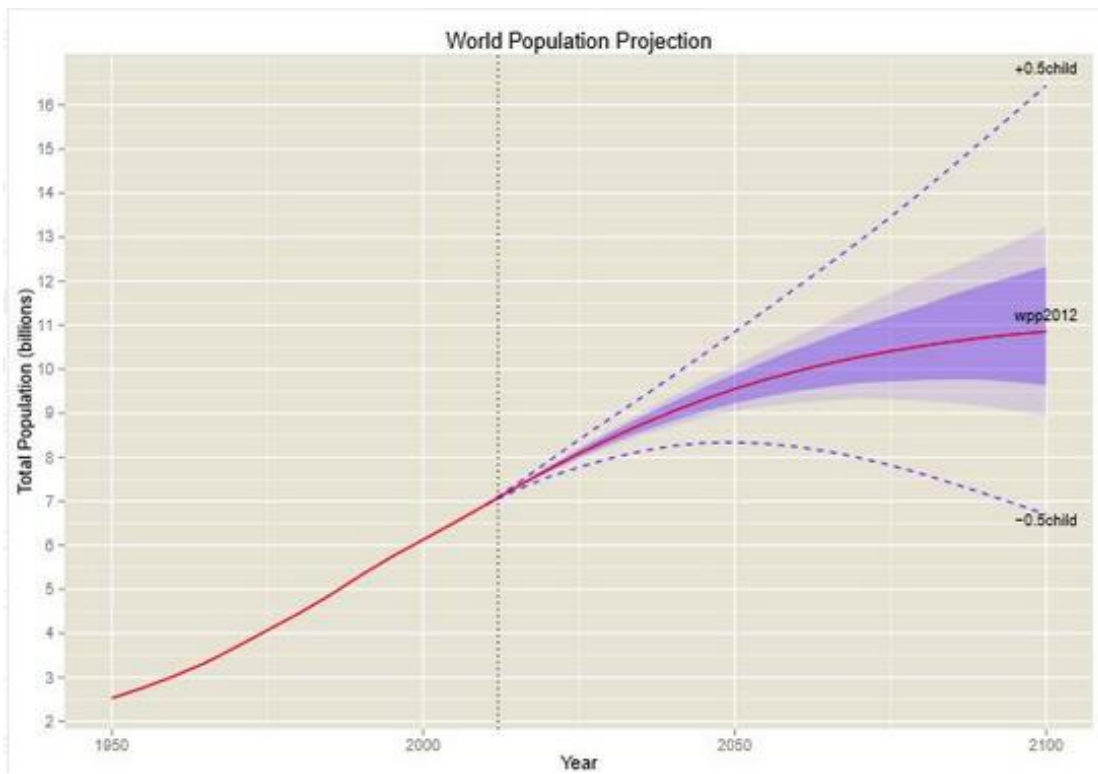
Cena letenek je dalším zásadním faktorem ovlivňujícím poptávku po letecké dopravě. Od samotného počátku letecké dopravy se ceny letenek několikanásobně snížily a to díky hned několika faktorům. Zejména je třeba zmínit vliv deregulace v jednotlivých zemích a vyšší konkurenci na trhu, což vede ke snižování nákladů aerolinek.

Vyčlenění služeb ze základní ceny letenky je zásadní změnou posledních let ve strategii aerolinií světa. To umožňuje dostupnost letenek i klientům zaměřeným na nižší ceny a zároveň umožnit náročnějším klientům dokoupit si služby dle jejich potřeb. Detailněji se budu věnovat tomuto tématu v poslední čtvrté kapitole.

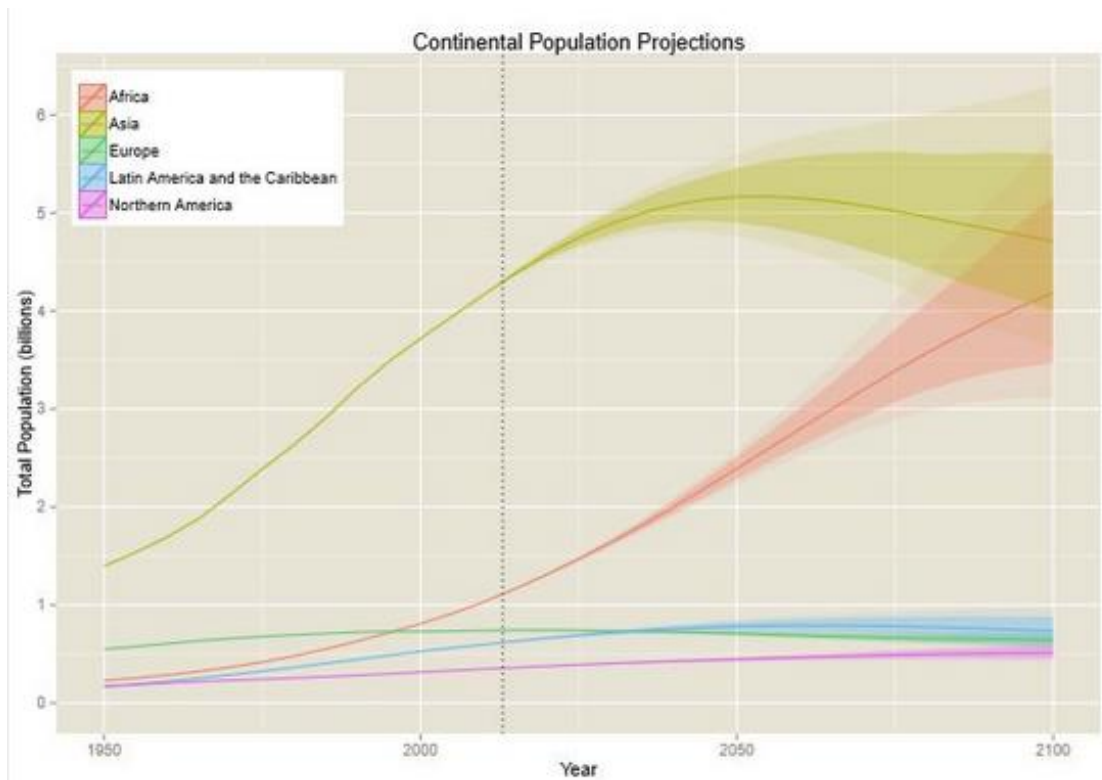
3.1.3 Celosvětový růst počtu obyvatelstva

Nejnovější studie predikce růstu počtu obyvatelstva, kterou zpracovala Washingtonská státní univerzita v roce 2014, došla k závěrům, že v roce 2100 může populace na zemi dosáhnout až 11 miliard obyvatel, což je až o 2 miliardy obyvatel vyšší hodnota než bylo dříve očekáváno. Nejvyšší nárůst obyvatel je očekáván v Africe, kde se dle výzkumu této univerzity navýší počet obyvatel z 1 miliardy obyvatel v nynější době až na počet 4 miliard. Na rozdíl od afrického kontinentu, v Asii je kolem roku 2050 očekávaná stagnace v růstu počtu obyvatel a následně i mírný pokles. Tato očekávaná změna na asijském kontinentu je přičítána rychle se vyvíjející ekonomice a rychle rostoucí životní úrovni obyvatel.

S očekávaným nárůstem obyvatel je třeba počítat při zpracování odborných odhadů budoucí poptávky po letecké dopravě, tato čísla rozhodně nejsou zanedbatelná. [21]



Obrazek 11: Očekávaný nárůst počtu obyvatel světa (Washingtonská universita) [21]



Obrazek 12: Očekávaný nárůst obyvatel světa dle regionů (Washingtonská universita) [21]

3.1.4 Vzdávající životní úroveň obyvatelstva

Jedním z důvodů rostoucí poptávky po letecké osobní přepravě je celosvětově rostoucí průměrná životní úroveň obyvatel. Co vlastně pojem životní úroveň obyvatel přesně vyjadřuje a jak se hodnotí. Životní úroveň obyvatelstva vyjadřuje míru uspokojení lidských potřeb. Toto lze měřit buď jednoduchým průzkumem obyvatelstva, nebo například porovnáním dostupnosti určitých statků v jednotlivých zemích.

Organizace OECD, která pravidelně hodnotí životní úroveň v jednotlivých členských zemích, do této kategorie počítá následující oblasti:

- příjmy a bohatství,
- pracovní místa a výše výdělku,
- bydlení,
- zdravotní stav,
- kvalita životního prostředí,
- osobní bezpečnost,
- rovnováha mezi osobním a pracovním životem,
- subjektivní pocit pohody a další.

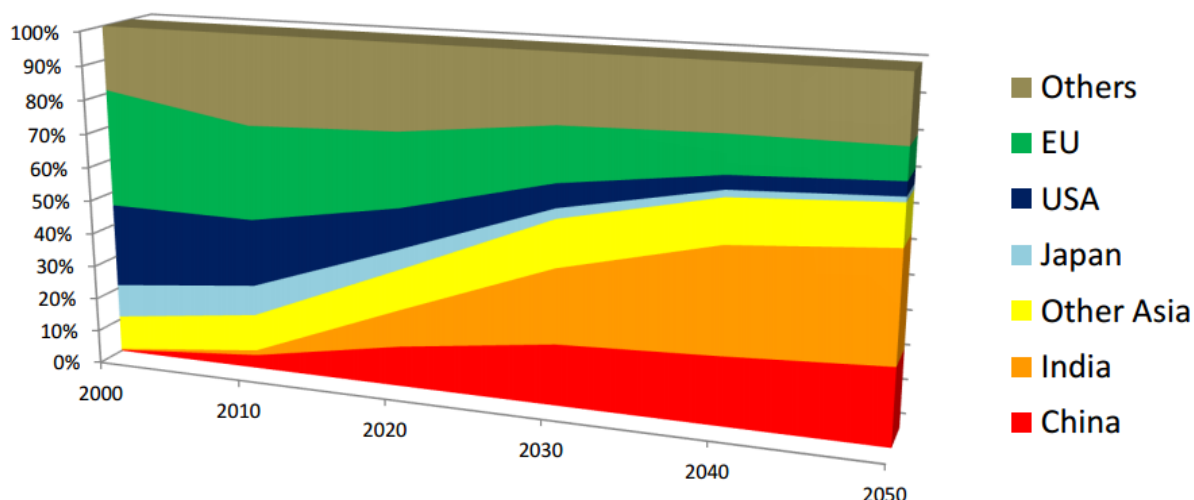
[20]

Průměrná životní úroveň na celém světě se zlepšuje, nejvíce změn je možné pozorovat nárůstem tzv. střední třídy, která má enormní vliv na rozvoj ekonomiky, zejména pak v oblastech nejvyššího nárůstu počtu obyvatel této třídy.

Jak můžete vidět na následujícím obrázku, k největšímu zlepšení životní úrovně dochází a dále bude v příštích letech docházet v Asii, zejména pak v Číně a Indii.

Shares of Global Middle Class Consumption, 2000-2050

(Source: OECD)

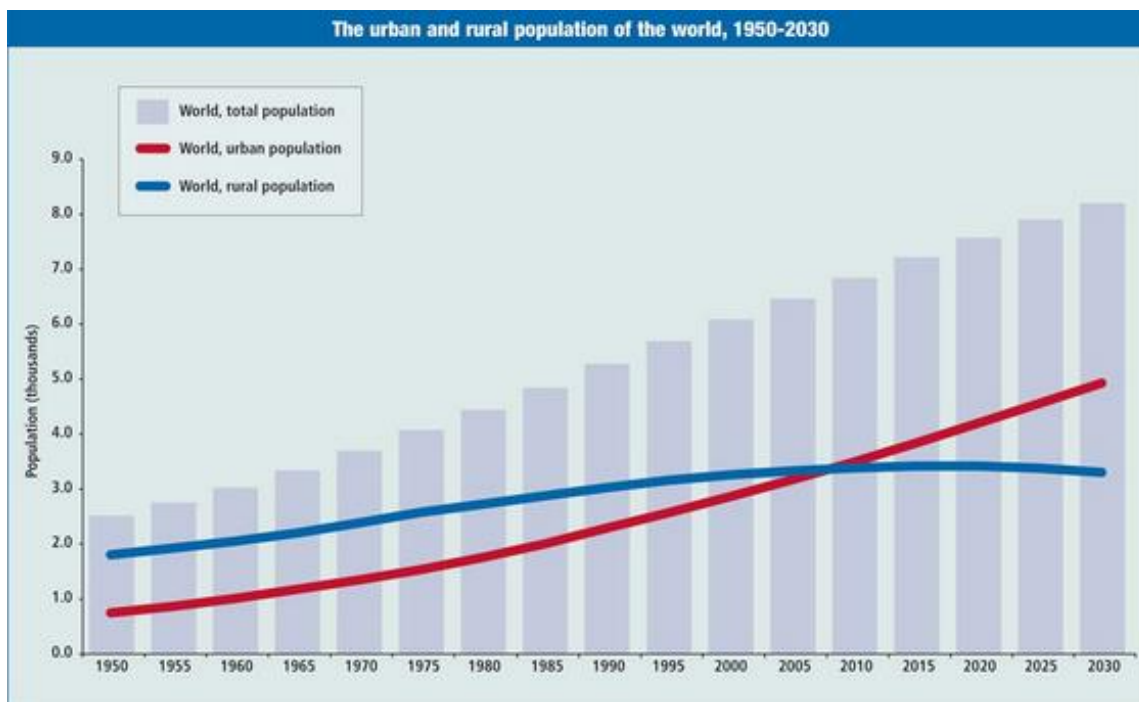


Obrázek 13: Očekávaný vývoj podílu spotřeby střední třídy dle jednotlivých regionů (zdroj OECD) [20]

Pokud si znovu připomeneme, že lepší životní úroveň neznamena pouze větší kupní sílu, ale rovněž lepší zdraví, spokojenost a zejména pak vzdělání. Máme tu obrovský počet lidí, kteří mohou a budou přispívat k rozvoji země, k technologickému vývoji a celkově lepšímu životu na naší planetě.

S potřebou zlepšování své životní úrovně můžeme rovněž sledovat další velice výrazný trend a to je urbanizace. Stále více lidí na celém světě si uvědomuje výhody života ve městech, kde mohou lépe zajistit své rodiny vyššími příjmy, získat lepší vzdělání, lékařskou péči, kulturní vyžití.

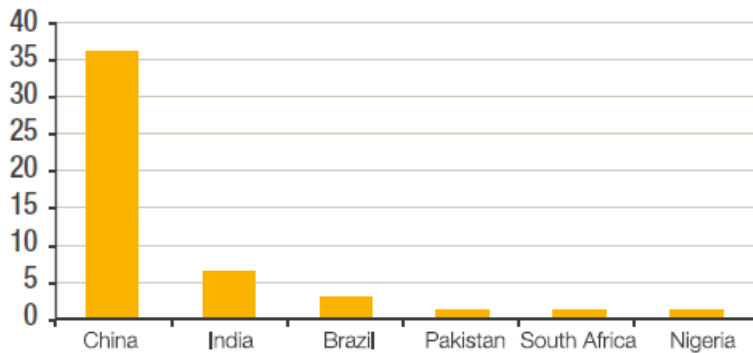
Hlavními výhodami urbanizace je soustředění velké části všech činností v relativně malé oblasti, lepší distribuce produktů a služeb i snižování nákladů na dopravu. Nesmíme ale zapomínat na negativní dopady, které urbanizace přináší, jako je například znečištění ovzduší či kongesce. Výhody však rozhodně převyšují tato negativa. Na následujícím obrázku můžete vidět vyznačený celkový nárůst obyvatelstva naší planety, modrá čára značí očekávaný pokles obyvatel na vesnicích a červená očekávaný nárůst obyvatel měst.



Obrazek 14: Celková populace světa v letech 1950 až 2030 (zdroj OECD) [20]

Současně s růstem počtu obyvatel měst je třeba zajistit i dostačující výstavbu infrastruktury. Pokud se zaměříme na leteckou osobní dopravu, vzniká zde otázka nedostačující kapacity letišť, zejména pak nedostatečná dostupnost letišť v některých městech. Velice zajímavou studii zpracovala společnost Airbus, kde zjišťovala poměr mezi počtem letišť a počtem obyvatel v jednotlivých regionech. Zatímco dle jejich studie je například v Severní Americe poměr počtu letišť na milion obyvatel 2,53, v oblastech Asie se tento poměr pohybuje mezi 0,08 – 0,51. Pro porovnání, v Evropě se tato hodnota pohybuje okolo 1,01 počtu letišť na milion obyvatel.

Pokud se zaměříme na velká města s počtem obyvatel přes 700 000, kde letiště prozatím zcela chybí a nejbližší dostupnost letiště je přes 40km, pak zjistíme, že největší nedostatek letišť je momentálně v rychle se rozvíjejících zemích, jako je Čína a Indie. Znárodně na následujícím grafu, těchto měst je například v Číně 38 a v Indii 7. [5]



Obrázek 15: Počet měst s více než 750 000 obyvateli bez letiště do vzdálenosti 40km (zdroj Airbus) [5]

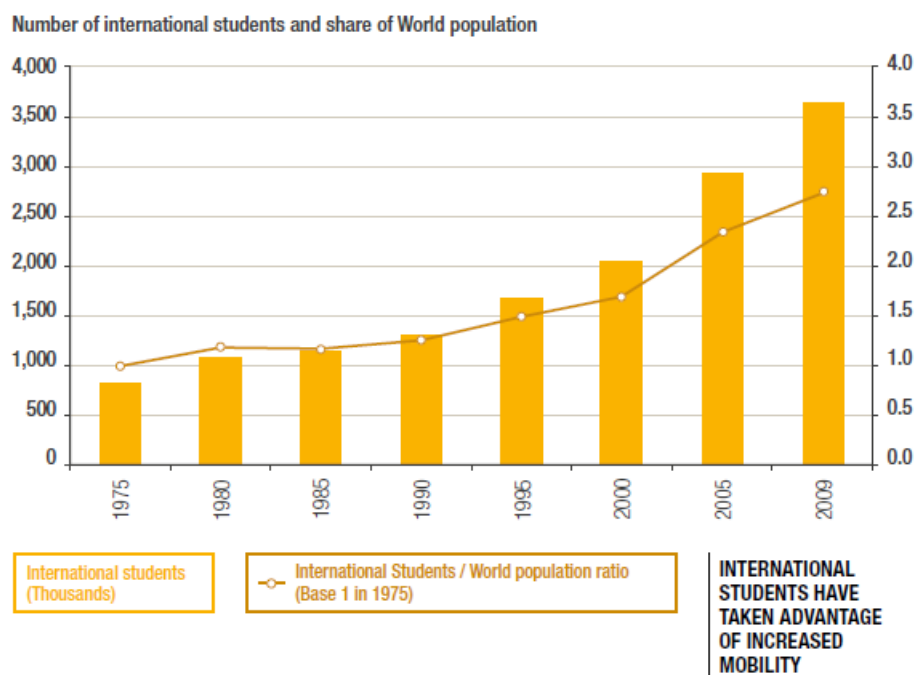
3.1.5 Globalizace

Globalizací rozumíme integraci společnosti na vyšší geografické úrovni. Jedná se o proces, který má dávné historické kořeny. Již v dřívějších dobách lidé obchodovali se vzdálenějšími oblastmi či cestovali za prací. Jejich možnosti však byly značně omezené.

V nynější době pojem globalizace získává enormních rozměrů a to zejména díky informačním technologiím a dopravní dostupnosti i do nejvzdálenějších koutů světa, které nám umožňuje letecká doprava. Dochází k uvolnění striktních regulací jednotlivých zemí, což otevírá nové možnosti pro studenty, obchodníky i ostatní, kteří se rozhodnou cestovat za prací do jiných koutů světa. Jednotlivé země se spojují do unií a organizací, díky kterým dochází k integraci společných zákonů, dopravní infrastruktury, obchodu a dalších oblastí, což zlepšuje možnosti zahraničního obchodu, cestování, vzdělávání i práce v zahraničí.

S globalizací přichází rovněž v poslední době v Evropě velmi řešené téma a to je migrace obyvatel. Na světě je velice nerovnoměrně rozloženo bohatství, pracovní příležitosti, možnost vzdělávání a jiné a tak nedochází pouze, jak již bylo zmíněno v předchozí kapitole ke stěhování obyvatel z vesnic do větších měst, ale dochází rovněž k pohybu obyvatel mezi jednotlivými státy či světadíly.

V rámci globalizace jsou více a více otevřené hranice a možnosti pro studenty. Během studia středních a vysokých škol studenti mají šanci studovat v zahraničí a tím si nejen zlepšit své znalosti cizího jazyka, ale i poznat jinou kulturu, poznat nové přátele, získat nové zkušenosti a osamostatnit se. Mnoho z nich se rozhodne v dané zemi zůstat nebo se později vrátit a budovat zde svou pracovní kariéru.



Obrázek 16: Počet zahraničních studentů a poměr počtu mezinárodních studentů a celkové populace světa (zdroj Airbus) [5]

Druhou význačnou skupinou migrujícího obyvatelstva jsou lidé stěhující se za prací. Nejvíce pracovních příležitostí je ve velkých městech, proto se lidé stěhují z vesnic a malých měst do větších. Zároveň ale dochází k migraci zahraniční, kdy lidé opouští svou rodnou zemi za vidinou lepších zisků v zemích s rozvinutější ekonomikou.

Poslední, ale nejvýznamnější skupinou migrujících lidí jsou lidé, kteří opouštějí své země z důvodu válek a náboženství. Tito lidé dost často riskují své životy na cestě za lepším životem a zdaleka ne všem se podaří dostat do jejich cílové vysněné destinace.

Díky globalizaci se celý svět stává všem dostupnější, zároveň ale lidé mají větší a větší potřebu cestovat. Lidé, kteří opustí svou zemi z jakéhokoliv důvodu, mají potřebu se vracet, chtějí vidět příbuzné a přátele, svá rodná města. Naopak přátelé a příbuzní chtějí navštívit nová bydliště jejich známých. Vznikají tak další a další důvody k cestování.

3.2 Změna přístupu k osobní letecké dopravě ze strany cestujících

Zatímco dříve si leteckou dopravu mohli dovolit pouze lépe situovaní cestující, časem se stala dostupná téměř všem. Jedná se o vliv hned několika faktorů, ceny letenek šli během let výrazně dolů, zároveň však stoupá životní úroveň obyvatel světa. Další zásadní změnou byl vstup nízkonákladových aerolinií na trh a tím umožnění cestování leteckou dopravou i méně movitým osobám.

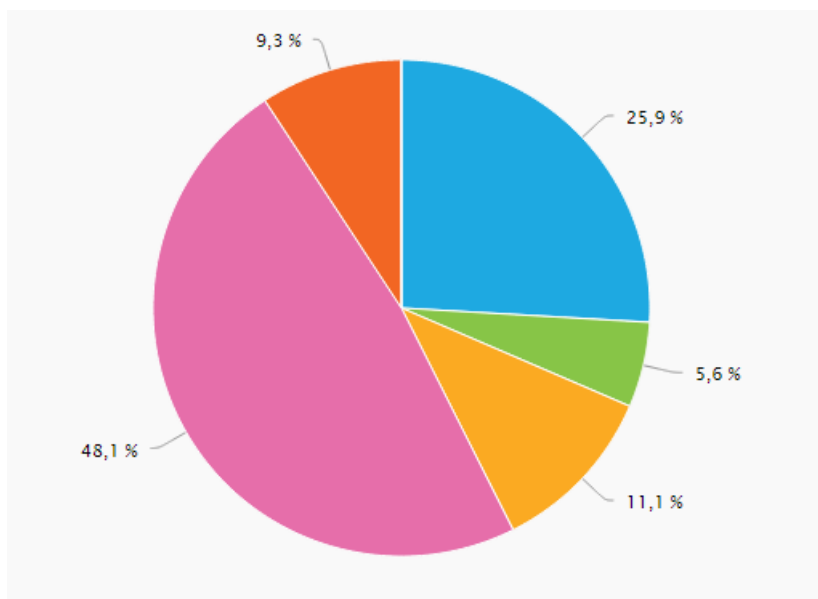
Cestujícím využívajícím leteckou dopravu se postupně otevírají stále nové možnosti. Nejenže si mohou vybírat z rozsáhlé nabídky leteckých dopravců, kam, kdy a s kým budou cestovat. Rovněž si mohou postupem času stále více sami rozhodovat, jak pohodlné a příjemné jejich cestování bude. To umožňuje uspokojit rozdílné požadavky a potřeby cestujících, ať se jedná o rodiny s malými dětmi, dobrodruhy s nízkým rozpočtem či o časově vytížené obchodníky cestujícími za prací.

3.2.1 Průzkum přístupu ze strany cestujících

Jelikož pracuji ve velké mezinárodní společnosti, rozhodla jsem se požádat své kolegy, z různých částí světa, o vyplnění průzkumu zaměřeného na aktuální přístup cestujících k letecké dopravě. Celý průzkum je vložen jako příloha této práce, vyberu zde pouze několik zajímavých dat. Je rovněž nutno uvést, že průzkum byl proveden v anglickém jazyce.

Celkově se zúčastnilo mého průzkumu 54 respondentů, z toho 28 respondentů bylo z Evropy, 15 z Asie, 7 ze Severní Ameriky, 2 z Austrálie a stejný počet z Latinské Ameriky.

Průzkum byl zaměřen na expertní skupinu osob, která často využívá leteckou dopravu a tedy má značné zkušenosti s aktuální situací v komerčním létání. V průzkumu 48,1% respondentů uvedlo, že létá 2-5x ročně, 25,9% z nich létá více jak 12x ročně, 11,1% respondentů 6-9x ročně a 5,6% respondentů létá 10-12x za rok. Pouze 9,3% zúčastněných uvedlo, že využívá leteckou dopravu jednou ročně, nebo méně často. Přehledné znázornění můžete vidět na následujícím obrázku:

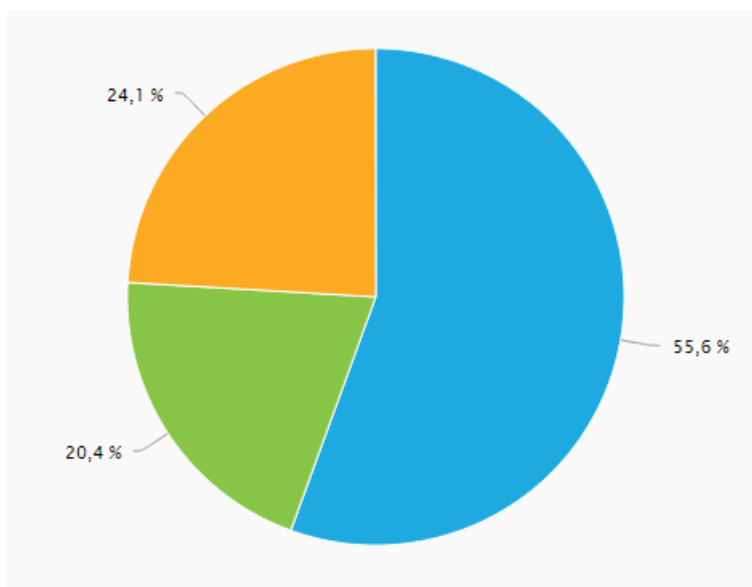


Obrázek 17: Otázka 5 – Jak často využíváte leteckou dopravu ročně? (zpracováno autorem - Survio)

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
more than 12 times a year	14	25,9 %
10-12x a year	3	5,6 %
6-9x a year	6	11,1 %
2-5x a year	26	48,1 %
once a year or less	5	9,3 %
never	0	0 %

Tabulka 4: Otázka 5 – Jak často využíváte leteckou dopravu ročně? (zpracováno autorem - Survio)

Další vybranou otázkou z mého průzkumu je otázka číslo 6, zda respondenti létají častěji za prací či soukromě. Jak můžete vidět na grafickém znázornění, z této skupiny osob 53,7% respondentů létá více za prací, 22,2% častěji soukromě a 24,1% přibližně stejně často jak pracovně, tak i soukromě.

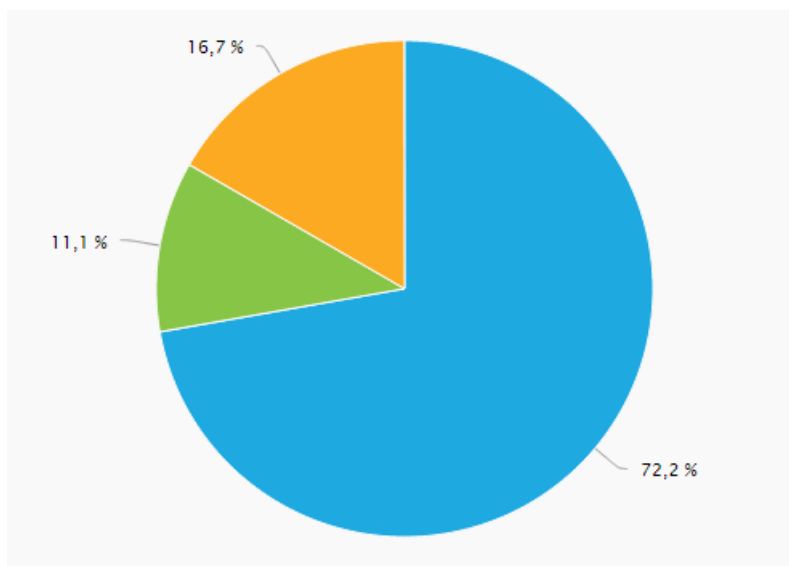


Obrázek 18: Otázka 6 – Létáte častěji za prací nebo soukromě? (zpracováno autorem - Survio)

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
for business	30	55,6 %
privately	11	20,4 %
equally for business and privately	13	24,1 %

Tabulka 5: Otázka 6 – Létáte častěji za prací nebo soukromě? (zpracováno autorem - Survio)

Zmíním se zde dále o dvou zásadních otázkách ze svého průzkumu. První z nich je otázka číslo 7, která je zaměřena na otázku důležitosti výběru mezi standardními a nízkonákladovými aeroliniemi. U této otázky 72,2% respondentů uvedlo, že stále preferují standardní aerolinie, 16,7% nepreferují žádné z nich a 11,1% dává přednost společnostem nízkonákladovým. Je tedy zřejmé, že i přestože rozdíly mezi nízkonákladovými a standardními aeroliniemi leckdy nejsou až tak zřetelné jako dříve, většina pasažérů stále více důvěřuje standardním aeroliniím.

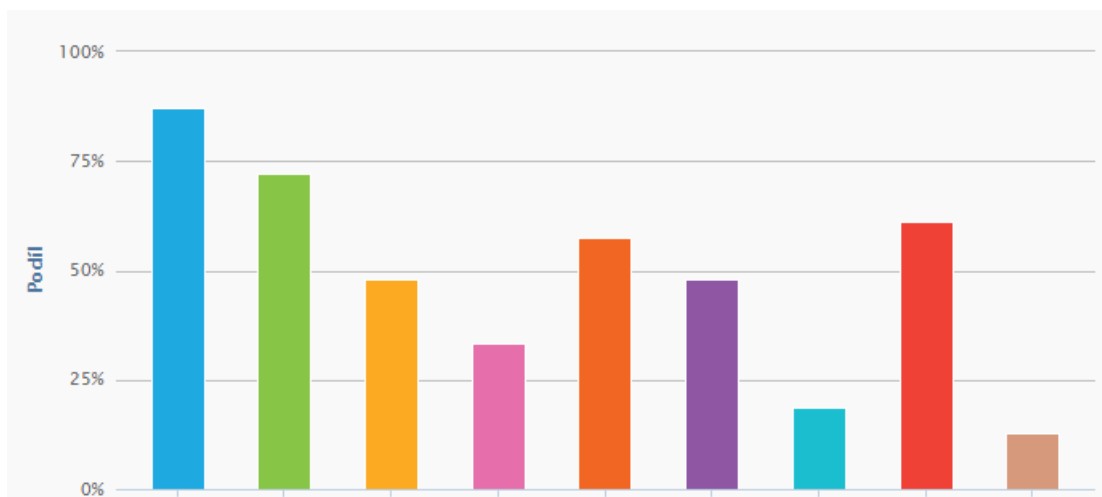


Obrázek 19: Otázka 7 – Je pro Vás důležité, zda se jedná o nízkonákladové nebo standardní aerolinie?
(zpracováno autorem - Survio)

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
I prefer standard airlines	39	72,2 %
I prefer low cost airlines	6	11,1 %
I do not favor any of them	9	16,7 %

Tabulka 6: Otázka 7 – Je pro Vás důležité, zda se jedná o nízkonákladové nebo standardní aerolinie?
(zpracováno autorem - Survio)

Poslední otázkou, kterou bych zde ráda uvedla je otázka číslo 11, kde se průzkum respondentů ptá na 5 nejdůležitějších atributů, které pro ně hrají roli při výběru aerolinií. Jako nejdůležitější, jak účastníci průzkumu uvedli, jsou lety s výhodnými časy odletů a příletů, dále pak lety s lepšími spojeními a minimem mezipřistání a třetím nejdůležitějším atributem byla bezpečnost. Na čtvrtém místě respondenti uvedli, že jsou pro ně důležité služby nabízené na palubě letadla a až teprve pak je pro ně důležitá nízká cena letu.



Obrázek 20: Otázka 11 – Uvedte pět nejdůležitějších atributů, které hrají roli při vašem výběru aerolinií (zpracováno autorem - Survio)

Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
Departure / arrival at the most appropriate times	47	87,0 %
flight with better connection, minimum layovers	39	72,2 %
low cost	26	48,1 %
Convenient program for frequent flying passengers.	18	33,3 %
Better services in aircraft	31	57,4 %
Better availability of the destination airport	26	48,1 %
personal preference	10	18,5 %
Safety	33	61,1 %
preference of the aircraft type	7	13,0 %

Tabulka 7: Otázka 11 – Uvedte pět nejdůležitějších atributů, které hrají roli při vašem výběru aerolinií (zpracováno autorem - Survio)

Součástí průzkumu byl rovněž prostor pro respondenty vyjádřit svůj vlastní názor na aktuální situaci.

Velká část zúčastněných v průzkumu zmiňuje, že je situace na trhu dobrá, protože je velká konkurence tudíž je z čeho si vybírat. Na druhou stranu je zde několikrát zmíněna negativní stránka věci, kdy dříve byl let letadlem zážitek, zatímco nyní je to jako jízda autobusem, více stresující a méně pohodlná. Velká část respondentů se zmiňuje o tom, že již není dost často znatelný rozdíl mezi standardními a nízkonákladovými společnostmi. Jedinou hlavní výhodou, kterou standardní aerolinie stále výrazně konkurují nízkonákladovým, jsou výhodnější časy letů, což jak bylo součástí otázky číslo 11, je nejdůležitějším atributem při výběru aerolinií této tázané skupiny.

Celý průzkum, včetně jednotlivých názorů respondentů si můžete pročíst v příloze této práce.

3.3 Konkurence nízkonákladových společností

Jako první s myšlenkou nízkonákladových letů vstoupila na trh společnost Southwest Airlines v Dallasu ve státě Texas v roce 1971. Již v roce 1973 se jejich výsledky obrátili do zisku a od té doby tato společnost prosperuje. Z hlediska počtu přepravených cestujících patří v nynější době společnost Southwest Airlines mezi největší aerolinie světa.

Nízkonákladového modelu dále následovaly společnosti Easyjet a Ryanair v roce 1995 v Evropě. Dále se rozšířil tento model do dalších zemí světa včetně Asie, kde první nízkonákladové aerolinie začali nabízet své lety cestujícím v roce 2001.

Strategií nízkonákladových leteckých společností je minimalizovat náklady a tak umožnit nabídku výrazně levnějších letenek cestujícím. Vstupem na trh těchto společností došlo k velkým změnám v letecké osobní dopravě. Do doby vstupu těchto aerolinií na trh mohli standardní aerolinie držet ceny letenek vysoko, konkurovali pouze sobě navzájem. Nový nízkonákladový model na trhu nejen přetáhl určité procento cestujících od standardních aerolinií, ale rovněž oslovil nové cestující do té doby nevyužívající leteckou dopravu. Koncept nízkonákladových společností otevřel cestujícím možnost podívat se do míst, kam by si dříve nemohli dovolit cestovat, umožnil jim zvolit pohodlnější leteckou dopravu namísto jiných druhů dopravy a zároveň ovlivnil ceny standardních aerolinií, které museli alespoň částečně snížit ceny svých letů a tím neztratit svou klientelu. [22]

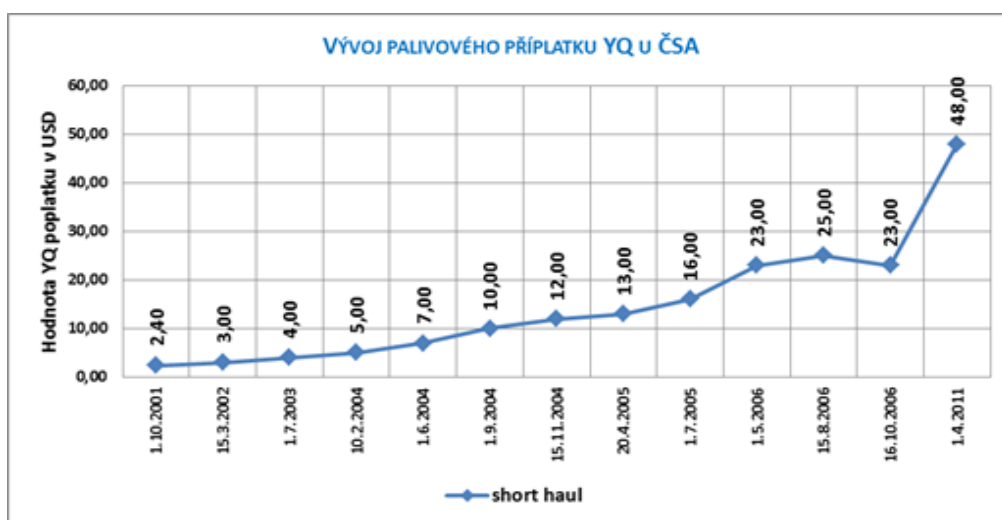
Mezi hlavní strategii leteckých nízkonákladových společností patří:

- Využití stejného typu letadla k úspoře při údržbě letadel
- Jediná cestovní ekonomická třída cestujících
- Výběr sedadla v letadle až při nástupu, případně příplatek za přednostní nástup do letadla
- Nákup letenek a rezervací pouze online s okamžitou platbou
- Lety na sekundární levnější letiště vzdálenější z centra cílových měst
- Využívání levnějších slotů pro své lety
- Lety většinou jen na krátké vzdálenosti bez přestupů a návazných letů
- Zpoplatnění zavazadel a dalších služeb aj.

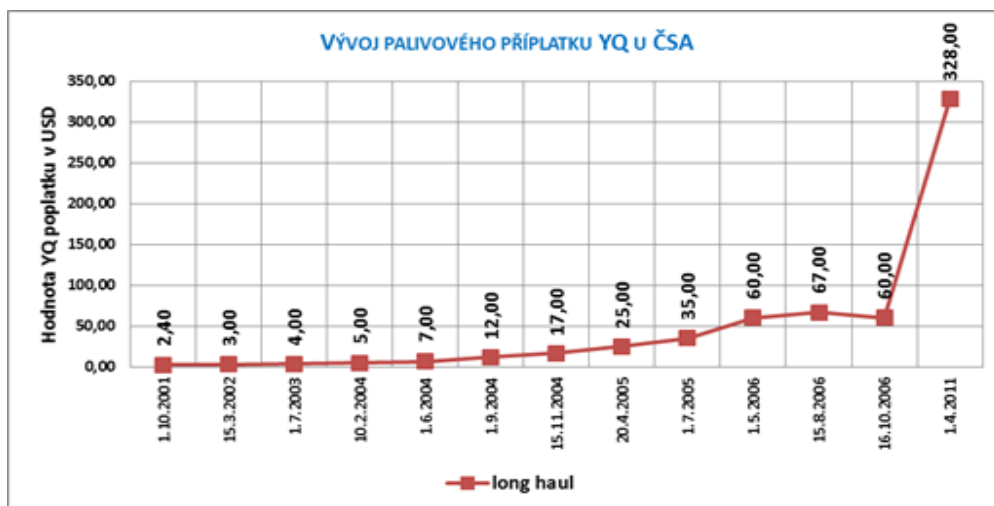
3.4 Cena ropy

Cena ropy je jednou z hlavních nákladových položek leteckých společností. Pohyb ceny ropy na trhu má tedy zásadní vliv na hospodaření aerolinií a rovněž může značně ovlivnit i ceny letenek. Vývoj nových technologií umožňuje leteckým společnostem snižovat spotřebu paliva. Od roku 1992 do roku 2012 se podařilo tuto spotřebu snížit až o 46%. Tento pozitivní vývoj ve spotřebě se odrazil zejména v cenách letenek, které se stávají lidem stále dostupnější.

Zatímco se daří postupně snižovat spotřebu paliva, cena ropy se neustále mění a nemůžeme mluvit o stálém klesajícím či stoupajícím trendu. Jak již bylo zmíněno v kapitole 2.5, vývoj ceny ropy je závislý zejména na její těžbě, poptávce na trhu a válečných konfliktech. K tomu, aby se letecké společnosti vyvarovaly případných vysokých ztrát způsobených náhlým navýšením ceny ropy, zavedli tzv. palivový příplatek, který se odvíjí od aktuální ceny ropy. Zavedení palivového příplatku umožnilo leteckým společnostem lépe reagovat na změny nákladů za palivo a tím omezit případné ztráty. Cena za palivový příplatek je závislá na vzdálenosti letu, dělí se na tzv. short haul (krátká vzdálenost) a long haul (dlouhá vzdálenost).



Obrázek 21: Vývoj palivového příplatku u společnosti ČSA na krátké vzdálenosti (zdroj Grant Journal)[32]

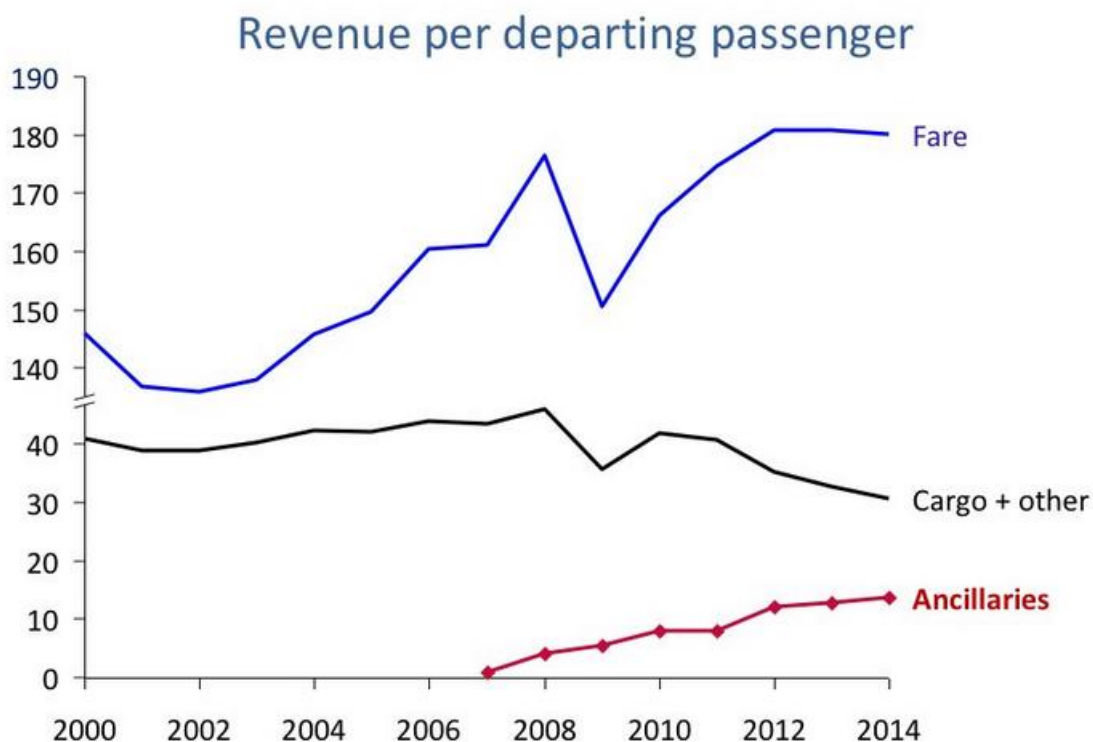


Obrázek 22: Vývoj palivového příplatku u společnosti ČSA na dlouhé vzdálenosti (zdroj Grant Journal)[32]

4 Zásadní změny v příjmové strategii standardních aerolinií

Standardní aerolinie se dlouhodobě potýkají s nedostatečnými příjmy a udržet si konkurenceschopnost na trhu pro ně není snadné, zejména pak vůči nízkonákladovým společnostem. Koncept nízkonákladových společností se ukázal jako velice úspěšný a standardní aerolinie se začaly postupně přizpůsobovat novým podmínkám na trhu. Jejich strategií je postupně oddělit cenu za samotné letenky od ceny za různé doplňkové a nadstandardní služby. Tato strategie se ukázala jako velice úspěšná a od roku 2007 se rozrůstá do nečekaných rozměrů.

Na následujícím grafu můžete vidět, jak se v roce 2007 objevily příjmy za vedlejší služby, které od tohoto okamžiku neustále rostou. Vzhledem k tomu, že se z velké části jedná o služby, které dříve byly součástí ceny letenky, jedná se z velké části o čistý zisk, protože zde nejsou žádné nebo téměř žádné vedlejší náklady.



Obrázek 23: Porovnání příjmů na jednoho cestujícího za letenky, vedlejší příjmy a náklad + ostatní (zdroj IATA) [7]

Nová situace v letecké osobní dopravě v poslední době přináší otázku, kde je hranice mezi nízkonákladovou a standardní společností. Zatímco standardní aerolinie zlevňují své lety a své zisky dorovnávají zpoplatněním služeb, které dříve byly součástí letenky, nízkonákladové společnosti se snaží uspět na trhu vůči své konkurenci nabídkou lepších služeb a dosti často se tyto dva druhy leteckých společností svou nabídkou velice blíží.

4.1 Popis služeb zpoplatněných standardními aeroliniemi

Novou strategií standardních aerolinií je vyloučit poplatky za služby z ceny letenek a tak přilákat i cestující, kteří jsou zaměřeni na levnější letenky na trhu. Součástí strategie není pouze nabízet standardní služby jako doposud, ale rozšiřovat nabídku o další nové služby, díky kterým by si letecké společnosti mohly dále zvyšovat své zisky. Pojďme se nyní zaměřit na služby, které přivedly aeroliniím v posledních letech největší vedlejší zisky. Rovněž stojí za zmínku další služby, které momentálně přichází na trh, případně o jejich zavedení některé světové aerolinie uvažují.

V posledních letech nejvíce vedlejších zisků (tzv. ancillaries) přinesli tyto služby:

- prodej občerstvení na palubě letadla,
- poplatky za zavazadla a nadměrná zavazadla,
- přednostní nástup do letadla,
- přednostní odbavení a bezpečnostní kontrola,
- přednostní nástup do letadla,
- výběr sedadla nebo příplatek za lepší sedadlo s více prostorem pro nohy,
- poplatky účtované za nákupy kreditní či debetní kartou,
- využití palubního systému zábavy,
- bezdrátové připojení k internetu.

Letecké společnosti se snaží tzv. ušít své služby na míru. Je třeba nalézt správný poměr služeb, které i nadále zůstávají v ceně letenky a zároveň z ceny letenky oddělit služby, které nebudou pro cestující zásadní a neodradí je od využití služeb daných aerolinií.

Při zavádění zpoplatněných služeb cestujícím je rovněž třeba mít dobře a přehledně zpracované online systémy, které budou pro zákazníky srozumitelné a nebude tak docházet ke konfliktům s nešťastnými cestujícími, kteří až na letišti zjistí, co vše je třeba zaplatit, s čím před svou cestou nepočítali. Takový přístup by sice získal od daného zákazníka pro aerolinie extra příjem, šlo by však pouze o jednorázový příjem. Nespokojený cestující se nejen při příští cestě rozhodne využít služeb jiné společnosti, rovněž bude šířit negativní reklamu, což by mělo pro danou společnost daleko širší následky.

Důležitou skupinou zákazníků jsou pro aerolinie tzv. věrní zákazníci, kteří se k daným aeroliniím vrací pravidelně. Proto letecké společnosti nabízí svým cestujícím věrnostní programy, pro cestující v business třídě umožňují i nadále využití komfortních služeb v ceně letenky bez extra poplatků, v rámci ekonomické třídy umožňují cestujícím zaplatit si například poplatky za zavazadlo či jiné služby na celý rok dopředu, což jim zajistí jejich věrnost po celé toto období.

Prodej občerstvení na palubě letadla

Zatímco dříve jsme se během letu mohli těšit u většiny aerolinií na teplé menu a malý dezert ke kávě, v posledních letech se tato situace dosti změnila. S nástupem nízkonákladových dopravců si cestující začali zvykat, že levné letenky mimo jiné znamenají rovněž vlastní občerstvení na palubě, případně nákup občerstvení na palubě dle aktuální nabídky. Tato nabídka se většinou skládá pouze ze studených pokrmů, jako jsou bagety, sendviče a sladké koláčky, včetně široké nabídky alkoholických i nealkoholických teplých a studených nápojů.

Situace na trhu ale postupně dotlačila standardní aerolinie ke stále většímu snižování nákladů, které se mimo jiné projevilo v nabídce občerstvení na palubě zejména u krátkých letů. Pokud se nechystáte na zaoceánský let, budete si muset vystačit s obloženým rohlíkem či sendvičem. Nápoje, i když v omezeném množství jsou stále k dispozici zdarma u většiny standardních aerolinií. U velké části aerolinií si můžete dokoupit tzv. upgrade menu, které vám umožní lepší nabídku občerstvení, většinou na úrovni business třídy.

Poplatky za zavazadla a nadměrná zavazadla

Poplatky za zavazadla a nadměrná zavazadla tvoří jednu z klíčových položek vedlejších příjmů většiny aerolinií světa. Zatímco většina nízkonákladových aerolinií účtuje každé zavazadlo k odbavení, standardní aerolinie zatím stále z velké části nabízí možnost jednoho odbaveného zavazadla zdarma, snižují však maximální povolené hmotnosti zavazadel. To jim umožňuje účtovat cestujícím extra poplatky, v případě nedodržení těchto omezení přímo na letišti. Další strategií aerolinií je omezení maximálních rozměrů palubních zavazadel což opět v případě nedodržení znamená pro cestující neplánované vysoké poplatky přímo na letišti za nutné odbavení těchto zavazadel. Většina aerolinií, které zpoplatňují odbavená zavazadla, umožňují platbu za tato zavazadla online přes internet, což je výrazně levnější.

Jako příklad LC dopravce bych zde uvedla britskou společnost EasyJet. Při cestování s touto společností má každý cestující nárok na jedno palubní zavazadlo s maximálními rozměry 56 x 45 x 25cm (včetně držadel a koleček). Při zakoupení letenky online je nabídnuta možnost dokoupení zavazadla k odbavení s maximální hmotností 20kg a to za cenu **1110 Kč (45,76 USD)**. V nabídce jsou rovněž zavazadla s vyšší povolenou hmotností 23kg, 26kg, 29kg a 32kg s odstupňovanou cenou až na **3510 Kč (144,71 USD)** u zavazadla do 32kg. V případě, že se rozhodnete zakoupit odbavení zavazadla přímo na letišti, bude vás to stát

jednou tolik. Může se vám tedy klidně stát, že vás letenka bude stát méně než odbavené zavazadlo. [27]



Obrázek 24: maximální povolené rozměry palubního zavazadla u společnosti Easyjet (zdroj Easyjet) [27]

Některé standardní aerolinie, jako například ČSA prozatím stále nabízí svým cestujícím, včetně ekonomické třídy, minimálně jedno odbavené zavazadlo zdarma a to s limitem do 15kg nebo 23kg dle zvolené destinace. Na rozdíl od ČSA, u společnosti KLM si již zaplatíte za každé odbavené zavazadlo. [28] [29]

Přednostní nástup do letadla

Téměř u každé letecké společnosti si můžete připlatit za přednostní nástup do letadla. Motivací u některých společností může být nepřiznání sedadel před nástupem do letadla, kdo dřív nastoupí, má větší možnost výběru. Rovněž přednostní nástup poskytne větší klid a možnost uložení kabinového zavazadla ve vašem dosahu. Některá letadla nemají dostatečnou kapacitu na palubě letadla k uložení všech kabinových zavazadel a po oznámení personálem vám budou uložena do spodního úložného prostoru letadla. Tato nabídka je rovněž vhodná pro klienty, kteří mají rádi pohodlí a nechtějí čekat v uličce, než se ostatní cestující usadí. Za přednostní nástup do letadla zaplatíte od **3 USD** do **6 USD** na osobu, v závislosti na nabídce jednotlivých leteckých společností.

Přednostní odbavení a bezpečnostní kontrola

Přestože nám moderní technologie umožňují u většiny aerolinií a na většině letišť odbavení u samoobslužných kiosků, případně již doma online, v některých případech je stále potřeba vystát zdlouhavou frontu k odbavení personálem a tak aerolinie umožňují za poplatek tuto frontu vynechat a být odbaven přednostně. Zrovna tak u bezpečnostních kontrol, které ve špičce u vytížených letišť mohou být opravdu na dlouho, si můžete připlatit za pohodlné

přednostní vyřízení. Tato služba je často nabízena společně s přednostním nástupem do letadla.

Poplatek za výběr sedadla

Pokud cestujete v ekonomické třídě, u většiny aerolinií nemáte možnost si zdarma vybrat dle vlastní volby sedadlo, je vám automaticky přiděleno systémem. Pokud tedy chcete cestovat s někým známým, případně máte své oblíbené místo, pak vám nezbyvá než si připlatit. U společnosti ČSA za výběr sedadla zaplatíte mezi **170Kč (7,01USD)** a **980Kč (40,4 USD)**, dle zvolené destinace a místa. [28]

Velká část nízkonákladových aerolinií dříve nepřidělovala sedadla svým cestujícím, umožnila přednostní nástup rodinám s dětmi a cestujícím s přednostním nástupem, ostatní si sedli na sedadla dle jejich dostupnosti. Většina z těchto aerolinií ale již přešla na standardní přístup, kdy jsou cestujícím přidělena sedadla automaticky, pokud si nepřiplatí za jejich vlastní výběr. Tento nový přístup přináší těmto společnostem další příjmy.

Poplatky za nákupy kreditní či debetní kartou

Při nákupu letenky kreditní či debetní kartou se připravte na další poplatek. Za využití této platební metody zaplatíte například u společnosti Easyjet **2%** z celkově zaplacené částky. Pokud byste chtěli ale tento poplatek obejít a zaplatit například převodem z účtu, tuto možnost portál společnosti Easyjet nenabízí.

Využití systému palubní zábavy, přístup wifi

Velmi rozšířenou metodou na zvyšování zisků aerolinií, zejména v Americe, je nabídka wifi a systému palubní zábavy na palubě. Nejpokrokovější ze všech aerolinií světa je v tomto případě společnost American Airlines, která nabízí wifi již ve všech svých letadlech. Na druhou stranu například u společnosti ČSA tuto nabídku nenaleznete. Dle informací zveřejněných společností American Airlines, nabídka wifi na palubě přináší této společnosti

okolo **7 milionů USD** ročně. Standardní připojení se pohybuje mezi **4 USD** a **15 USD**, vysokorychlostní mezi **6 USD** a **20 USD**, v závislosti na délce letu. [30]

Další možností jak navýšit své příjmy vidí aerolinie v palubní zábavě pro cestující. U dálkových letů ve všech třídách a na ostatních letech v business třídě je tato nabídka stále většinou zdarma, nabídka se ale rozšiřuje a cestující si mohou dokoupit zábavu dle vlastního výběru a dle dostupnosti na daném letu. Patří sem například prodej časopisů a novin, streamování videa, sledování filmů, poslouchání hudby zabudované v opěradle sedadla, zapůjčení tabletu a video obrazovky nad hlavou cestujících.

Ostatní nabízené služby

Jak již bylo řečeno, nabízených služeb je celá škála a aerolinie se snaží přicházet s novými nápady jak sobě zajistit vyšší příjmy a zároveň nabídnout cestujícím zajímavější služby, zvýšit jim pohodlí a zajistit si jejich věrnost. Některé nápady na zvyšování zisku aerolinií však nemusí být vždy v zájmu cestujících, jako například zpoplatnění toalet na palubě letadla či létání ve stoje. Rovněž například vstup do letištních salónek již není výsadou pouze pro cestující z business třídy, ale kdokoli si může v letištních salóncích zpříjemnit své čekání za jednorázový poplatek. Na pražském letišti se například tato cena pohybuje od **490Kč (19,94 USD)** do **720 Kč (29,3 USD)** v závislosti na tom, zda je tato služba zakoupena předem, nebo až na letišti.

4.2 Přehled doplňkových služeb vybraných světových aerolinií

Zaměříme-li se na výsledky jednotlivých leteckých společností ve sledovaném období, můžeme sledovat postupnou změnu v zastoupení nízkonákladových a standardních aerolinií v seznamu aerolinií s nejlepšími výsledky za doplňkové služby. Zatímco v roce 2007 se mezi prvními deseti pohybovali zejména společnosti nízkonákladové, v roce 2013 se do první desítky posunuly zejména standardní aerolinie a nalezneme zde hned pět amerických společností. Přehled můžete vidět v tabulce č. 8.

Celkové příjmy z doplňkových služeb - nejlepších 10 aerolinií			
Výsledky za rok 2013 v USD		Výsledky za rok 2007 v USD	
5 703 000 000	United	600 000 000	United
2 528 183 000	Delta	521 429 760	Ryanair
2 079 000 000	American	272 846 172	Easyjet
1 714 598 496	Air France/KLM	194 200 000	Alaska Air Group
1 689 457 120	Ryanair	91 306 080	Aer Lingus
1 623 500 000	SouthWest	83 664 000	Air Berlin
1 385 021 933	Easyjet	79 747 344	Korean Air
1 282 738 470	Lufthansa Group	78 585 787	WestJet
1 273 430 400	Qantas Airways	77 904 000	Austrian
1 102 700 000	US Airlines	71 074 080	Alitalia
Σ 20 381 629 419		2 070 757 223	

Tabulka 8: Celkové příjmy z doplňkových služeb – nejlepších 10 aerolinií (zpracováno autorem – zdroj IATA) [7]

Pokud bychom se zaměřily na příjmy a čistý zisk aerolinií na jednoho pasažéra z doplňkových služeb, v roce 2013 aerolinie, které byly součástí zpracovaných statistik společnosti Idea Works, měli **průměrně příjem 16 USD na pasažéra**, což **v čistém zisku představuje okolo 6 USD na jednoho cestujícího**. Nutno podotknout, že z 59 společností, které dodaly podklady k této studii, dosáhlo 44 z nich vyššího čistého zisku než 6 USD na pasažéra.

Podíváme se nyní na jednotlivé společnosti, které se dostaly v roce 2013 do první desítky nejúspěšnějších leteckých aerolinií na trhu v příjmech z tzv. ancillaries. [7]

4.2.1 Severní Amerika

Amerických aerolinií se dostalo do první desítky nejúspěšnějších firem z hlediska doplňkových služeb hned pět a obsadily první tři místa. Zde je vidět významný vývoj této strategie aplikované u velkých amerických aerolinií a jejich úspěšnost značí správný obchodní přístup. Zaměříme se zde na hlavní body jejich úspěchu.

United

Společnosti United se daří držet na špici všech světových aerolinií z hlediska celkových ročních příjmů z ancillaries a zároveň je na špici v těchto příjmech rozpočítaných na jednoho pasažéra. Tato hodnota se v roce 2013 dostala na částku **40,97 USD** na jednoho cestujícího. Společnost United si uvědomuje důležitost nabídky služeb zákazníkům a dále se soustředí na zlepšení jejich nabídky, rozšíření distribučních cest například přes různé cestovní kanceláře a nabízení balíčků oblíbených služeb. Stejně jako u většiny ostatních aerolinií hlavním zdrojem vedlejších příjmů této společnosti je zpoplatnění zavazadel, prodej občerstvení a zboží na palubě, nabídka wifi a streaming zábavy na palubě. [7]

United	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	5 703 000 000
% z celkových příjmů společnosti	14,90%
USD z vedlejších příjmů na pasažéra	40,97
Celkové příjmy v USD	38 279 000 000
Počet pasažérů	139 209 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti United Continental Holdings

Tabulka 9: Výsledky za ancillaries společnosti United za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Delta

Společnost Delta nabízí svým cestujícím kromě samostatných služeb i výhodné balíčky. V pořadí společností s nejvyšším příjmem z ancillaries se umístila v roce 2013 na druhém místě. Nejvíce zisků v této oblasti má ze služeb jako jsou odbavená zavazadla, volba preferovaného sedadla, využití wifi na palubě letadla, nabídka pojištění, ubytování, zapůjčení auta. Jako balíček můžete zakoupit například tzv. Ascend package (přednostní nástup do letadla včetně využití wifi na palubě). [7]

Delta	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	2 528 183 000
% z celkových příjmů společnosti	6,70%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažera	15,35
Celkové příjmy v USD	37 773 000 000
Počet pasažerů	164 656 327
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti Delta Air, tisková zpráva 3. ledna 2014

Tabulka 10: Výsledky za ancillaries společnosti Delta za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

American

V prosinci roku 2013 proběhla fúze mezi společnostmi American a společnostmi US Airways. Proto je do výsledků zakomponován rovněž výsledek společnosti US Airways za tuto část hodnoceného období. Hlavním zdrojem příjmů této společnosti v oblasti doplňkových služeb je tzv. frequent flier (častý cestující) program.

American	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	2 079 000 000
% z celkových příjmů společnosti	7,80%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažera	19,12
Celkové příjmy v USD	26 743 000 000
Počet pasažerů	108 736 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti American Airlines za rok 2013

Tabulka 11: Výsledky za ancillaries společnosti American za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Southwest

Společnost Southwest je další americkou společností s úspěšným zavedením strategie zpoplatněných služeb cestujícím. V roce 2013 se umístila na šestém místě za evropskými společnostmi AirFrance/KLM a Ryanair. Součástí výsledků této společnosti je plně

zaintegrovaná společnost AirTran, která nabízí zpoplatněné služby, jako například odbavená zavazadla, převoz zvířat, cesty nezletilých bez doprovodu dospělého, výběr sedadla, služby call centra nebo přednostní nástup do letadla. Společnost rovněž nabízí za poplatek využití wifi na palubě.

Southwest	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 623 500 000
% z celkových příjmů společnosti	9,20%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažera	12,19
Celkové příjmy v USD	17 700 000 000
Počet pasažérů	133 155 030
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti Southwest Airlines

Tabulka 12: Výsledky za ancillaries společnosti Southwest za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

US Airways

Poslední na seznamu nejlepších deseti společností jsou americké aerolinie US Airways. Tato společnost se na rozdíl od ostatních zmíněných společností soustředí na distribuci svých služeb přes třetí stranu. Mezi zpoplatněné služby patří odbavená zavazadla, prodej občerstvení a zboží na palubě, změny zakoupených letenek, provize za letenky jiných aerolinií prodané touto společností a jiné doplňkové služby.

US Airways	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 102 700 000
% z celkových příjmů společnosti	7,50%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažera	12,97
Celkové příjmy v USD	14 607 000 000
Počet pasažérů	85 000 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti US Airways Group

Tabulka 13: Výsledky za ancillaries společnosti US Airways za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

4.2.2 Evropa a Rusko

Dalšími zástupci aerolinií s nejvyššími příjmy z tzv. ancillaries jsou aerolinie na území Evropy a Ruska. Do první desítky se dostaly v této kategorii tři níže uvedené aerolinie.

Air France/KLM

Společnost Air France/KLM věří, že služby a la carte je nový trend, kterým se cestující ubírají. Soustředí se tedy na rozšiřování služeb za které si zákazník může připlatit dle jeho preferencí. V únoru 2013 společnost KLM zpoplatnila zavazadla k odbavení a vyčlenila tak tuto položku z ceny letenky, kde byla původně zahrnuta. Společnost Air France/KLM nabízí tyto zpoplatněné služby: poplatek za zavazadlo, dopravení zavazadla domů, a la carte meal, pojištění, duty free prodej online i na palubě, nabídka ubytování, zapůjčení vozidla, zprostředkování aktivit v cílové destinaci, poplatek za preferované sedadlo či nadstandard. [7]

Air France / KLM	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 714 598 496
% z celkových příjmů společnosti	6,00%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažéra	22,19
Celkové příjmy v USD	28 576 641 600
Počet pasažérů	77 276 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	registrační dokument společnosti Air France - KLM

Tabulka 14: Výsledky za ancillaries společnosti Air France/KLM za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Ryanair

Společnost Ryanair se objevila mezi nejúspěšnějšími aeroliniemi světa v příjmech z doplňkových služeb již v roce 2007 a svou úspěšnost si zachovala až dodnes. V roce 2013 obsadila páté místo v seznamu aerolinií světa s nejvyššími příjmy v této oblasti. Vedlejší příjmy společnosti Ryanair pochází zejména z těchto služeb: poplatky za zavazadla, transakce debetními a kreditními kartami, prodej autobusových a vlakových jízdenek,

ubytování a pojištění. Dalšími významnými zdroji této společnosti je prodej občerstvení a zboží na palubě letadla a rovněž provize z prodeje zboží na webových stránkách této společnosti. Ancillaries v nynější době tvoří 25% z celkového příjmu této společnosti a proto se Ryanair soustředí na zkvalitňování služeb, jednodušší systém objednávání letenek a doplňkových služeb, rovněž se zaměřují na speciální nabídky pro rodiny s dětmi. [7]

Ryanair	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 689 457 120
% z celkových příjmů společnosti	24,80%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažéra	20,68
Celkové příjmy v USD	6 823 120 200
Počet pasažérů	81 700 000
Finanční období	1.4.2013 - 31.3.2014
podklady ke zpracování statistik	finanční zpráva za rok 2013 + finanční výsledky společnosti Ryanair s ukončením fiskálního období 31.3.2014 pro společnost Ryanair Holding PLC.

Tabulka 15: Výsledky za ancillaries společnosti Ryanair za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Easyjet

Společnost Easyjet patří ke společnostem dlouhodobě úspěšným v této oblasti. Přestože v seznamu nejúspěšnějších společností na trhu klesli ze třetího místa na místo sedmé, jejich finanční výsledky zaměřené na ancillaries jdou strmě nahoru. Zatímco v roce 2007 vykázala tato společnost **272 846 172 USD** v příjmech za tyto vedlejší služby, v roce 2013 dosáhla tato hodnota částky **1 385 021 933 USD**. Nejvíce těchto vedlejších zisků společnosti tvoří zejména poplatky za zavazadla, přidělení sedadla, přednostní nástup do letadla, prodej občerstvení a zboží na palubě, prodej pojištění a další služby. [7]

Easyjet	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 385 021 933
% z celkových příjmů společnosti	19,20%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažéra	22,78
Celkové příjmy v USD	7 222 419 600
Počet pasažérů	60 800 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	finanční zpráva za rok 2013 končící 30.9.2013+ odborný odhad společnosti Idea Works na zbývajícím období

Tabulka 16: Výsledky za ancillaries společnosti Easyjet za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Lufthansa Group

Přestože je společnost Lufthansa Group v první desítce nejúspěšnějších společností, patří tato společnost ke společnostem, která má ještě značné rezervy ke zvyšování příjmů z doplňkových služeb. Výsledky níže uvedené se skládají z výsledků několika společností, které patří do skupiny Lufthansa Group. Jsou to společnosti Lufthansa, Lufthansa Regional, Swiss, Austrian, Sun Express a German Wings. Některé z těchto společností jsou ještě stále velice konzervativní z hlediska vedlejších příjmů, patří sem například Lufthansa, Swiss a Austrian. Na rozdíl od nich například společnost German wings je v tomto ohledu značně vpředu. Strategií do budoucna společnosti Lufthansa je zaměřit se na tuto oblast více a poskytnout tak cestujícím více možností výběru služeb, o které skutečně stojí a zajistit si tak vyšší stálé příjmy v této oblasti. [7]

Lufthansa Group	
Zdroj a typ doplňkových služeb	různé zdroje příjmů
Příjmy z doplňkových služeb	1 282 738 470
% z celkových příjmů společnosti	3,90%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažéra	12,26
Celkové příjmy v USD	33 275 749 000
Počet pasažérů	104 600 000
Finanční období	kalendářní rok 2013
podklady ke zpracování statistik	finanční zpráva za rok 2013 + účetní uzávěrka společnosti za rok 2013

Tabulka 17: Výsledky za ancillaries společnosti Lufthansa Group za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

4.2.3 Asie a Jižní Pacifik

Z oblasti Asie a Jižního Pacifiku se v kategorii neúspěšnějších deseti leteckých společností v příjmech za tzv. ancillaries umístila v roce 2013 pouze jediná společnost.

Qantas Airways

Jediným zástupcem oblasti Asie a Jižního Pacifiku je australská letecká společnost Qantas Airways. Hlavní příjmy z ancillaries této společnosti mají zdroj v programu frequent flier (častý cestující). Do výsledků této společnosti se započítává rovněž nízkonákladový dopravce Jetstar, který je rovněž součástí programu frequent flier. [7]

Qantas Airways	
Zdroj a typ doplňkových služeb	zejména z programu frequent flier
Příjmy z doplňkových služeb	1 273 430 400
% z celkových příjmů společnosti	10,70%
počet USD z vedlejších příjmů na pasažéra	45,67
Celkové příjmy v USD	11 924 872 800
Počet pasažérů	27 881 000
Finanční období	rok 2013
podklady ke zpracování statistik	výroční zpráva společnosti, Qantas kniha o skutečnostech

Tabulka 18: Výsledky za ancillaries společnosti Qantas za rok 2013 (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

4.3 Shrnutí změn v příjmové strategii standardních aerolinií

Od roku 2007 se u aerolinií na celém světě začali navyšovat tzv. vedlejší zisky (ancillaries). Tento nový způsob příjmů se ukázal jako velice dobrá strategie nejen pro nízkonákladové aerolinie, ale rovněž pro aerolinie standardní, které tento způsob navýšení příjmů od těchto aerolinií převzali. V této nové strategii vidí letecké společnosti velkou budoucnost, a proto se na způsoby rozšiřování zpoplatněných služeb zaměřují stále více. Na trh neustále přichází lepší systémy na evidenci a nabídku těchto služeb, pořádají se mezinárodní konference a semináře, letecké společnosti přichází na trh s novými nápady na nové a atraktivnější služby.

Od roku 2007, kdy byli poprvé zpracovány studie na toto téma do nynější doby se zisky a obraty leteckých společností několikanásobně zvýšili. Zatímco v roce 2007 se obrat

ancillaries leteckých společností, dle studie irské společnosti Idear Works, pohybovali okolo **2,45 miliard**, v roce 2013 tato hodnota vzrostla na **31,5 miliard**. Přehled v jednotlivých zpracovaných letech můžete vidět v následující tabulce. [7]

Roční finanční výsledky doplňkových příjmů aerolinií světa						
2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Výsledky 57 aerolinií	Výsledky 53 aerolinií	Výsledky 50 aerolinií	Výsledky 47 aerolinií	Výsledky 47 aerolinií	Výsledky 35 aerolinií	Výsledky 23 aerolinií
31,5 miliard USD	27,1 miliard USD	22,6 miliard USD	21,46 miliard USD	13,47 miliard USD	10,25 miliard USD	2,45 miliard USD

Tabulka 19: Roční finanční výsledky doplňkových příjmů aerolinií světa (zpracováno autorem – zdroj IATA)[7]

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo shrnutí poznatků o vývoji oblasti komerčního létání a vlivu tohoto vývoje na změny příjmové strategie standardních aerolinií v letech 2000 až 2013.

Komerční letectví se neustále potýká s různými často neočekávanými vlivy, jako jsou ekonomické krize, přírodní katastrofy, válečné konflikty, teroristické hrozby či epidemie. Nahlédneme-li do historie, kdy nesčetněkrát způsobily tyto negativní vlivy ekonomický propad v hospodaření světových aerolinií, můžeme i přesto vidět neustálý růst a rozvoj osobní letecké dopravy.

Klíčovými faktory, vedoucími ke změnám v ekonomice osobní letecké dopravy, jsou zejména růst počtu obyvatelstva světa a jejich životní úroveň, globalizace a technologický pokrok.

Zejména v Asii můžeme sledovat významný růst životní úrovně obyvatelstva, očekává se, že tento trend bude i nadále pokračovat. Dochází zde k významnému růstu počtu tzv. střední třídy, což má významný vliv na kupní sílu v dané oblasti, rozvoj ekonomiky a rovněž z hlediska letectví k významnému zvyšování poptávky a rozvoji v tomto odvětví.

Vstup nízkonákladových aerolinií na trh v roce 1971 a jejich rychlý rozvoj do dalších částí světa významně ovlivnilo celé odvětví osobní letecké dopravy. Příchod těchto aerolinií na trh a jejich strategie nabídky levných letů umožnila využívat leteckou dopravu téměř všem. Nízkonákladové aerolinie zvýšili konkurenci na trhu osobní letecké dopravy a rovněž se staly konkurencí dopravě pozemní.

Standardní aerolinie se dlouhodobě potýkají s nedostatečnými příjmy a udržet si konkurenceschopnost na trhu pro ně není snadné. Zejména pak příchod nízkonákladových aerolinií na trh a jejich strategie levných letů doplněných zpoplatněnými službami se ukázala jako úspěšný ekonomický model a standardní aerolinie se musely začít přizpůsobovat nové situaci na trhu.

Postupně standardní aerolinie začaly vyčleňovat a zpoplatňovat některé služby z ceny letenky, což jim začalo přinášet nebývalé zisky. Jak je znázorněno na obrázku č. 19, od roku 2007 příjmy z těchto vedlejších služeb, tzv. ancillaries neustále rostou. Dle studií, které byly zveřejněny na stránkách IATA, zatímco v roce 2007 celkové příjmy za tyto služby u daných aerolinií byly **2,45 miliard USD**, v roce 2013 tato částka dosáhla hodnoty **31,5 miliard USD**. Je nutno podotknout, že tato studie byla zpracována na základě dat jak standardních tak nízkonákladových společností. Co je ovšem zajímavé je to, že v roce 2007 se mezi prvními

deseti nejúspěšnějšími aeroliniemi pohybovaly zejména nízkonákladové společnosti, v roce 2013 tato místa obsadily z velké části aerolinie standardní.

Situace na trhu osobní letecké dopravy se v posledních letech výrazně změnila. Konkurence je vysoká a rozdíly mezi nízkonákladovými a standardními aeroliniemi se neustále zmenšují. Stále více služeb a procesů je automatizováno, zákazník má možnost si zakoupit letenku a dle svých preferencí si dokoupit doplňkové služby, ať už se jedná o občerstvení na palubě, přednostní nástup do letadla, odbavené zavazadlo, wifi nebo palubní zábavu.

Poptávka po osobní letecké dopravě neustále roste a standardním aeroliniím se otevírají stále nové možnosti. Jsou zpracovávány studie, organizují se konference na téma tzv. ancillaries. Jedná se o úspěšný koncept, který má prostor pro další rozvoj.

Dle mého průzkumu, který je rovněž součástí této práce, se cestujícím líbí, že je mezi aeroliniemi velká konkurence. Mnoho z nich cítí, že jen díky tomu si mohou dovolit využívat leteckou dopravu častěji než kdy dříve. Na druhou stranu velká část z nich již přirovnává cestu leteckou dopravou za jízdu autobusem, neosobní, stresující a méně pohodlnou než kdy dříve.

Aktuální situace v letecké osobní dopravě přináší jednu zásadní otázku, kde je hranice mezi nízkonákladovou a standardní leteckou společností. Zatímco standardní aerolinie vyčleňují a zpoplatňují stále více služeb, které dříve byly součástí letenky, nízkonákladové aerolinie se snaží konkurovat ostatním nabídkou lepších služeb a tím se často svou nabídkou blíží aeroliniím standardním.

Použitá literatura

- [1] Stephne Holloway – Staight and Level, Ashgate Publishing Limited 2008, ISBN: 978-0-7546-7256-2
- [2] Synek Miloslav, Kislingerová Eva – Podniková ekonomika, C.H.Beck 2010, ISBN 978-80-7400-336-3
- [3] Jiří Průša – Svět letecké dopravy, Galileo CEE Service ČR s.r.o. 2012, ISBN: 978-80-239-9206-9
- [4] Doc. Ing. Ladislav Bína, CSc., Ing. Helena Bínová, Ph.D., doc. Ing. Jindřich Ploch, CSc., prof. Ing. Zdeněk Žihla, CSc. – Provozování letecké dopravy a logistika, Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2014, ISBN: 978-80-7402-855-7
- [5] Airbus S.A.S. [online] ©2015 [cit. 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.airbus.com/>
- [6] The Boeing Company [online] ©2015 [cit. 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.boeing.com/boeing/>
- [7] International Air Transport Association (IATA) [online] ©2015 [cit. 2015-03-29] Dostupné z: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>
- [8] Petra Skolilová, Trh osobní letecké dopravy v období celosvětové hospodářské krize, 2010 – Diplomová práce
- [9] International Civil Aviation Organization – ICAO © [online] [cit. 2015-04-07] Dostupné z: <http://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
- [10] United Nations security council © [online] [cit. 2015-04-07] Dostupné z: <http://www.un.org/en/sc/>
- [11] European Civil Aviation Conference [online] [cit. 2015-04-07] Dostupné z: https://www.ecac-ceac.org/about_ecac

- [12] EUROCONTROL – European Organisation for the Safety of Air Navigation, © 2015 [online] [cit. 2015-04-08] Dostupné z: <http://www.eurocontrol.int/>
- [13] ACI – Airport Council International, © [online] [cit. 2015-04-08] Dostupné z: <http://www.aci-asiapac.aero/>
- [14] Doc. Ing. Petr Stejskal, CSc. – Mezinárodní přeprava, Česká technika – nakladatelství ČVUT 2009, ISBN 978-80-01-04230-4
- [15] International Federation of Air Line Pilots Associations, ©2015 [online] [cit. 2015-04-08] Dostupné z: <http://www.ifalpa.org/>
- [16] SŠ OSaP a VOŠ Č. Budějovice, © 2014 [online] [cit. 2015-04-12] Dostupné z: <http://www.ssvos.cz/joomla/index.php/>
- [17] International Labour Organization (ILO), © 1996 – 2015 [online] [cit. 2015-04-12] Dostupné z: <http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
- [18] Management mania, © 2011 – 2013 [online] [cit. 2015-04-12] Dostupné z: <https://managementmania.com/cs/>
- [19] OILPRICE.com, ©2015 [online] [cit. 2015-04-13] Dostupné z: <http://oilprice.com/>
- [20] OECD, Organization for economic co-operation and Development ©2015 [online] [cit. 2015-04-26] Dostupné z: <http://www.oecd.org/>
- [21] University of Washington, ©2015 [online] [cit. 2015-04-26] Dostupné z: <http://www.washington.edu/>
- [22] Budget Airline Guide, ©2015 [online] [cit. 2015-05-02] Dostupné z: <http://www.budgetairlineguide.com/>
- [23] OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Countries ©2015 [online] [cit. 2015-05-02] Dostupné z: <http://www.opec.org/>

- [24] Idea Works Company.com LLC, ©2015 [online] [cit. 2015-05-02]
Dostupné z: <http://www.ideaworkscompany.com/>
- [25] History, A&E Television networks, LLC ©2015 [online] [cit. 2015-05-03]
Dostupné z: <http://www.history.com/>
- [26] World Health Organization, © WHO 2015 [online] [cit. 2015-05-03]
Dostupné z: <http://www.who.int/>
- [27] Easyjet letecká společnost ltd., ©2015 [online] [cit. 2015-05-10]
Dostupné z: <http://www.easyjet.com/>
- [28] Czech Airlines i.s.c., ©1998 – 2015 [online] [cit. 2015-05-10]
Dostupné z: <http://www.csa.cz/>
- [29] KLM Royal Dutch Airlines, ©2015 KLM [online] [cit. 2015-05-10]
Dostupné z: <https://www.klm.com>
- [30] American Airlines, ©2015 [online] [cit. 2015-05-10]
Dostupné z: <https://www.aa.com>
- [31] Josef Brčák, Bohuslav Sekerka, Dana Stará – Makroekonomie – teorie a praxe,
Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o, ISBN: 978-80-7380-492-3
- [32] Grant Journal, ©2012 [online] [cit. 2015-05-10]
Dostupné z: <http://www.grantjournal.com/>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Dopady nemoci SARS na země výskytu.....	26
Tabulka 2: Roční průměrná cena ropy v letech 2002 – 2015	33
Tabulka 3: Zdroje emisí CO ₂	35
Tabulka 4: Otázka 5 – Jak často využíváte leteckou dopravu ročně?	46
Tabulka 5: Otázka 6 – Létáte častěji za prací nebo soukromě?	47
Tabulka 6: Otázka 7 – Je pro Vás důležité, zda se jedná o nízkonákladové nebo standardní aerolinie?	48
Tabulka 7: Otázka 11 – Uvedte pět nejdůležitějších atributů, které hrají roli při vašem výběru aerolinií.....	49
Tabulka 8: Celkové příjmy z doplňkových služeb – nejlepších 10 aerolinií.....	59
Tabulka 9: Výsledky za ancillaries společnosti United za rok 2013	60
Tabulka 10: Výsledky za ancillaries společnosti Delta za rok 2013	61
Tabulka 11: Výsledky za ancillaries společnosti American za rok 2013	61
Tabulka 12: Výsledky za ancillaries společnosti Southwest za rok 2013.....	62
Tabulka 13: Výsledky za ancillaries společnosti US Airways za rok 2013	62
Tabulka 14: Výsledky za ancillaries společnosti Air France/KLM za rok 2013	63
Tabulka 15: Výsledky za ancillaries společnosti Ryanair za rok 2013	64
Tabulka 16: Výsledky za ancillaries společnosti Easyjet za rok 2013.....	65
Tabulka 17: Výsledky za ancillaries společnosti Lufthansa Group za rok 2013	65
Tabulka 18: Výsledky za ancillaries společnosti Qantas za rok 2013	66
Tabulka 19: Roční finanční výsledky doplňkových příjmů aerolinií světa.....	67

Seznam obrázků

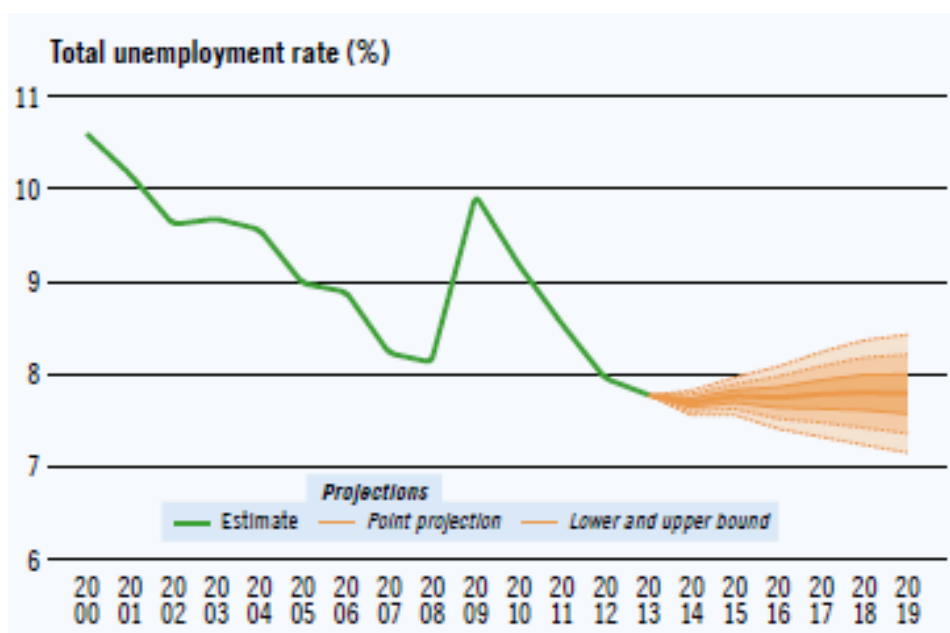
Obrázek 1: Růst světové osobní letecké dopravy i přes vliv vážných světových krizí.....	28
Obrázek 2: Světový vývoj HDP v letech 2005 až 2013 s odhadem vývoje do roku 2016.....	29
Obrázek 3: Porovnání světového HDP s růstem osobní letecké dopravy	30
Obrázek 4: Celková míra nezaměstnanosti ve světě (%) od roku 2000 do roku 2013.....	31
Obrázek 5: Celková míra nezaměstnanosti v zemích s rozvinutou ekonomikou a EU (%) od roku 2000 do roku 2013	31
Obrázek 6: Vývoj ceny ropy v letech 2002 až 2015.....	32
Obrázek 7: Podíl různých antropogenních CO ₂ emisí	35
Obrázek 8: historický vývoj a očekávaný stav emisí CO ₂ z celkové spotřeby paliva komerčních aerolinií.....	36
Obrázek 9: Snižování spotřeby paliva komerčních aerolinií od roku 1990.....	37
Obrázek 10: Největší osobní letadlo světa Airbus A380.....	37
Obrázek 11: Očekávaný nárůst počtu obyvatel světa.....	39
Obrázek 12: Očekávaný nárůst obyvatel světa dle regionů	39
Obrázek 13: Očekávaný vývoj podílu spotřeby střední třídy dle jednotlivých regionů	41
Obrázek 14: Celková populace světa v letech 1950 až 2030	42
Obrázek 15: Počet měst s více než 750 000 obyvateli bez letiště do vzdálenosti 40km	43
Obrázek 16: Počet zahraničních studentů a poměr počtu mezinárodních studentů a celkové populace světa.....	44
Obrázek 17: Otázka 5 – Jak často využíváte leteckou dopravu ročně?.....	46
Obrázek 18: Otázka 6 – Létáte častěji za prací nebo soukromě?	47

Obrázek 19: Otázka 7 – Je pro Vás důležité, zda se jedná o nízkonákladové nebo standardní aerolinie?	48
Obrázek 20: Otázka 11 – Uveďte pět nejdůležitějších atributů, které hrají roli při vašem výběru aerolinií	49
Obrázek 21: Vývoj palivového příplatku u společnosti ČSA na krátké vzdálenosti	51
Obrázek 22: Vývoj palivového příplatku u společnosti ČSA na dlouhé vzdálenosti	52
Obrázek 23: Porovnání příjmů na jednoho cestujícího za letenky, vedlejší příjmy a náklad + ostatní.....	53
Obrázek 24: maximální povolené rozměry palubního zavazadla u společnosti Easyjet.....	56

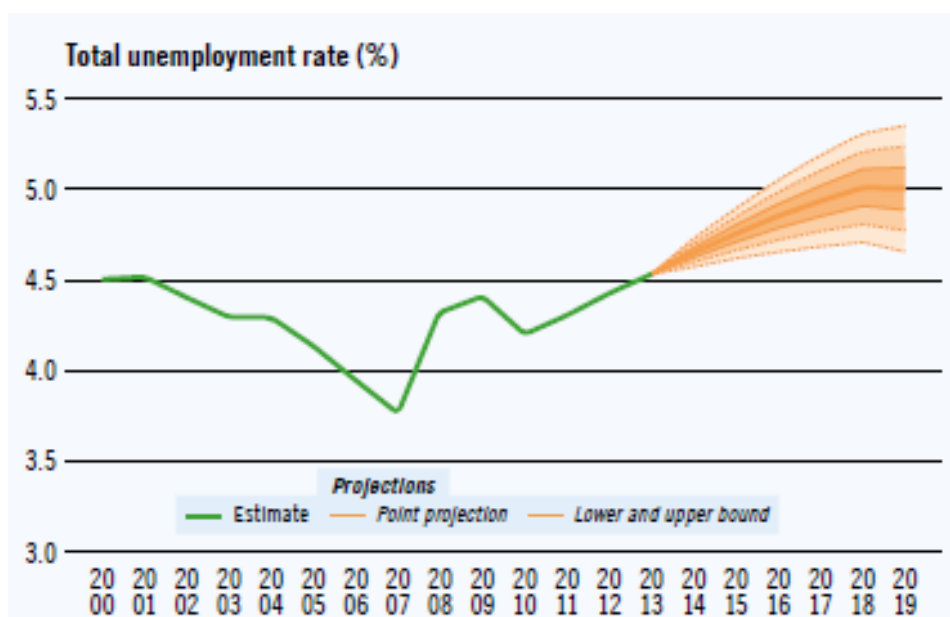
Seznam příloh

Příloha 1: Míra nezaměstnanosti v jednotlivých regionech světa	77
Příloha 2: Průzkum – Zkušenosti cestujících s osobní leteckou dopravou.....	81

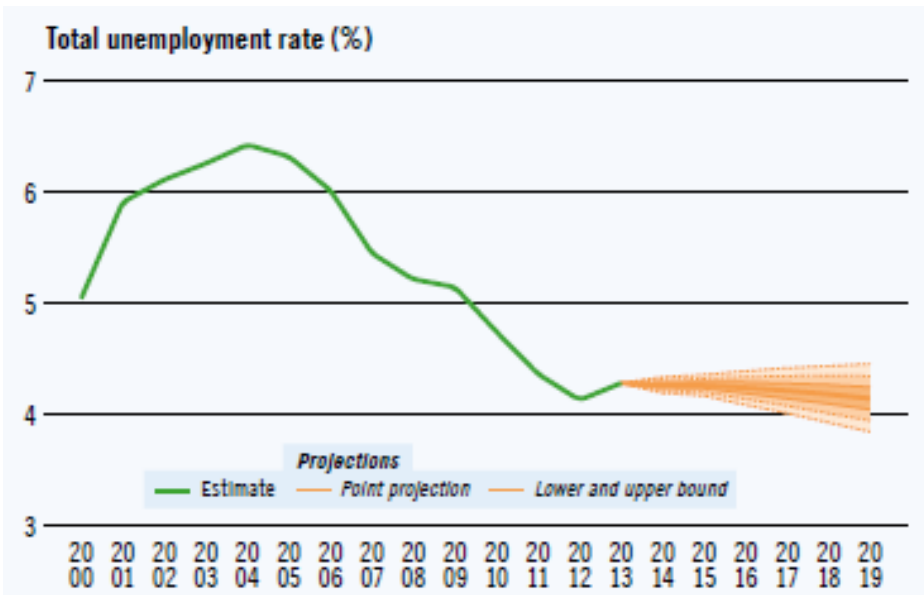
Příloha 1: Míra nezaměstnanosti v jednotlivých regionech světa



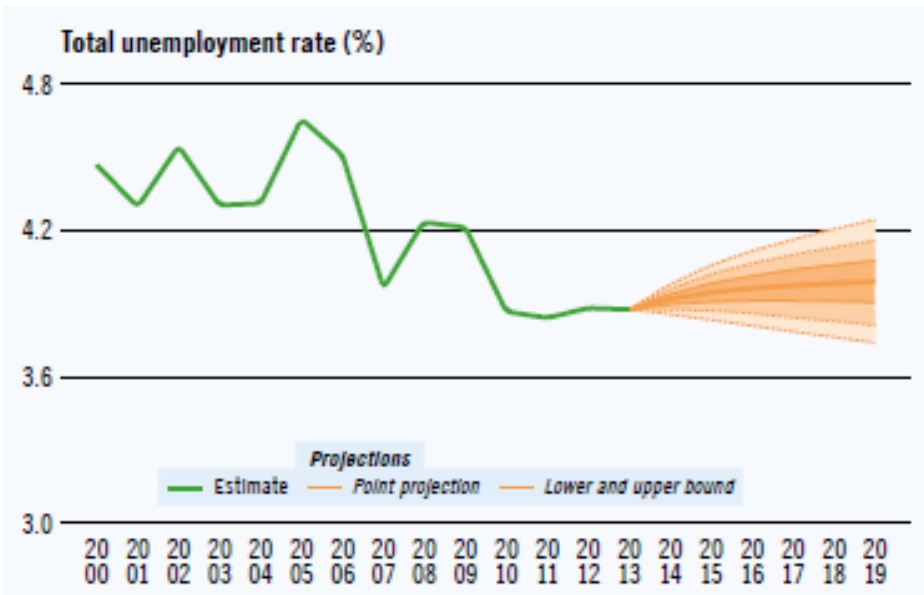
Celková míra nezaměstnanosti v Evropě Non EU zemí a CIS (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



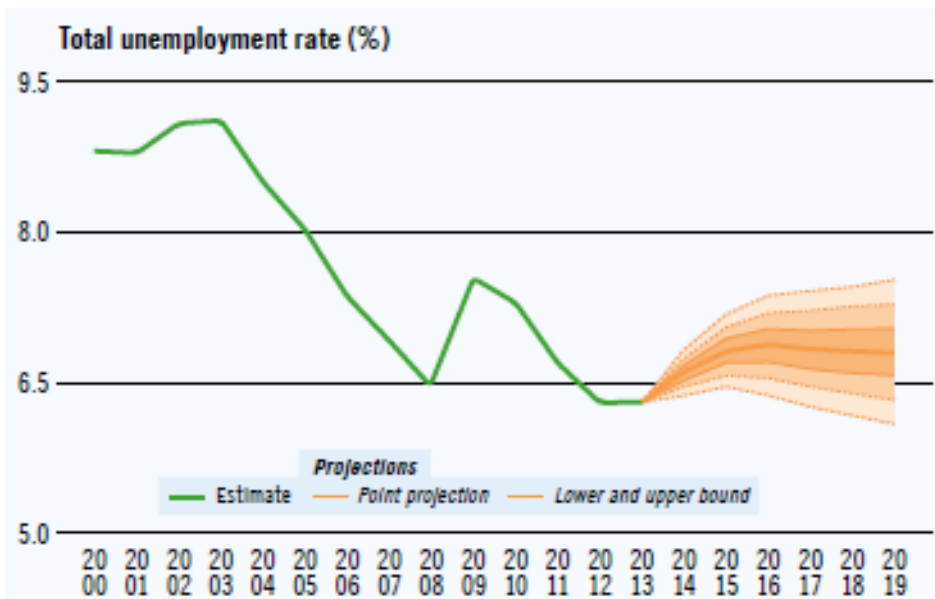
Celková míra nezaměstnanosti ve východní Asii (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



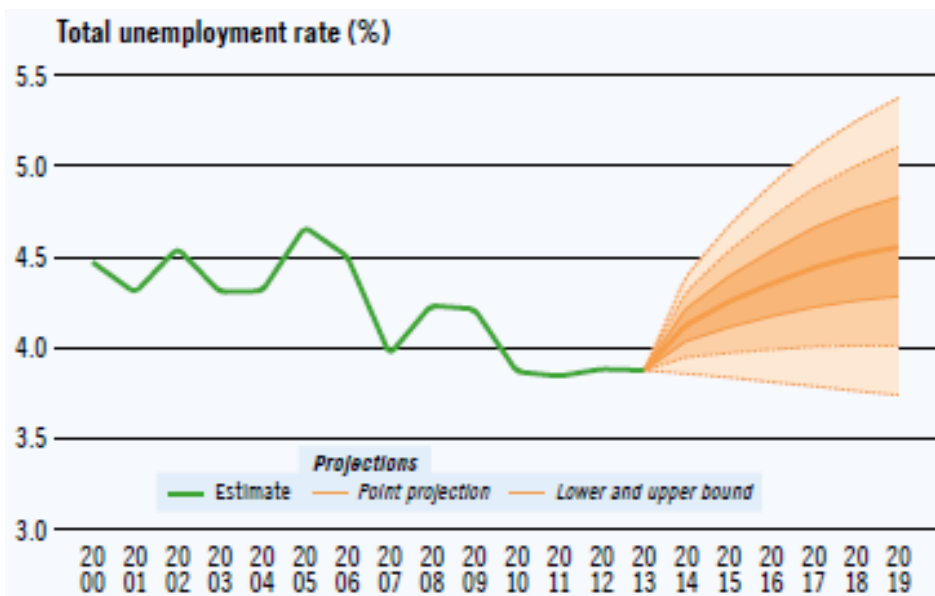
Celková míra nezaměstnanosti v jihovýchodní Asii a Tichomoří (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



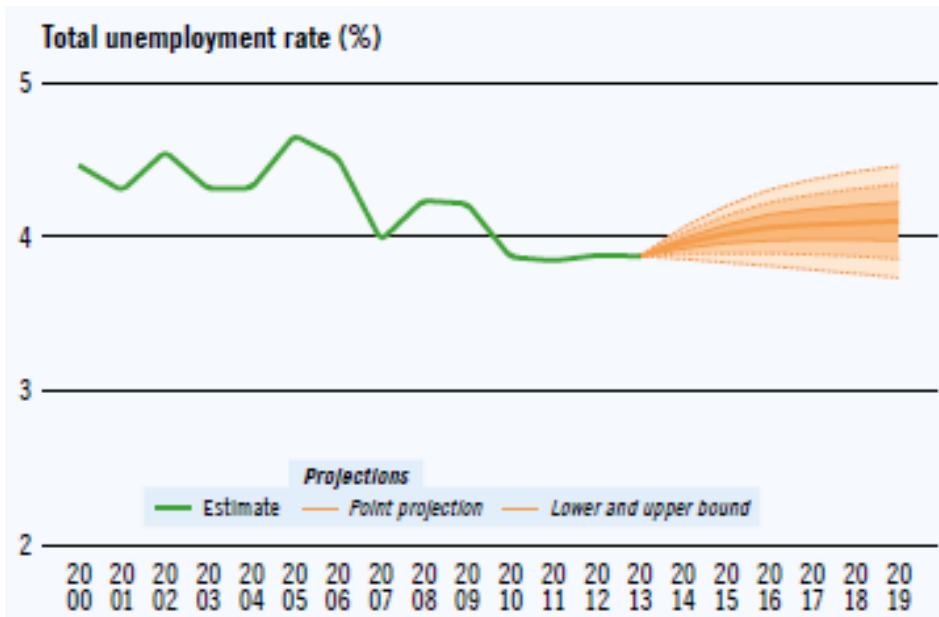
Celková míra nezaměstnanosti v jižní Asii (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



Celková míra nezaměstnanosti v Latinské Americe a Karibiku (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]



Celková míra nezaměstnanosti – Blízký východ a severní Afrika (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]

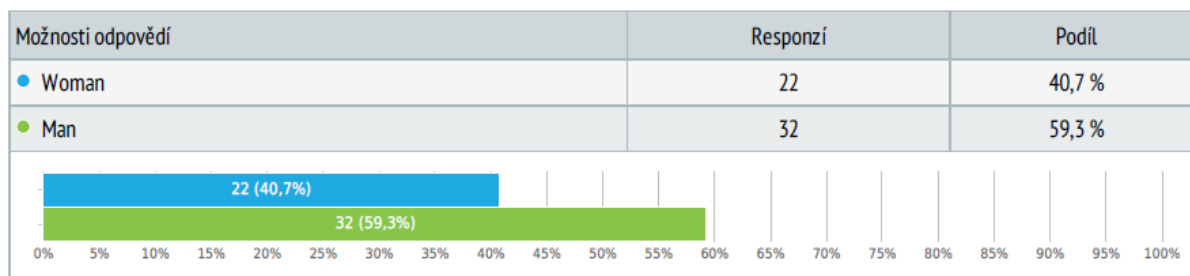


Celková míra nezaměstnanosti – Subsaharská Africa (%) od roku 2000 do roku 2013 (Zdroj ILO) [17]

Experience with an international passenger air transport.

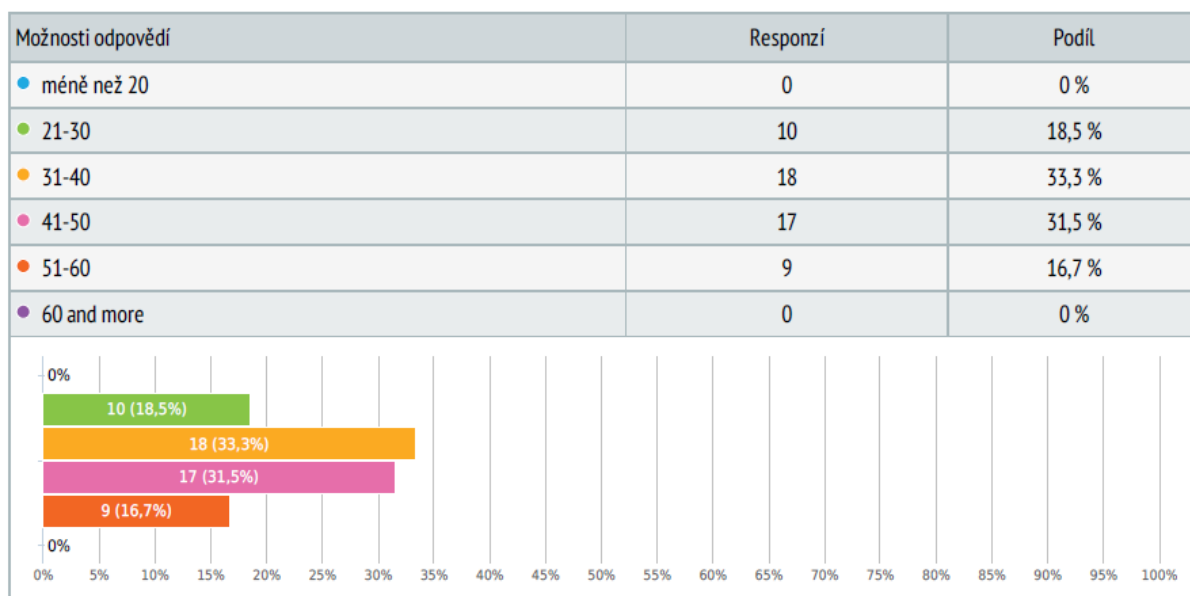
1. Gender:

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



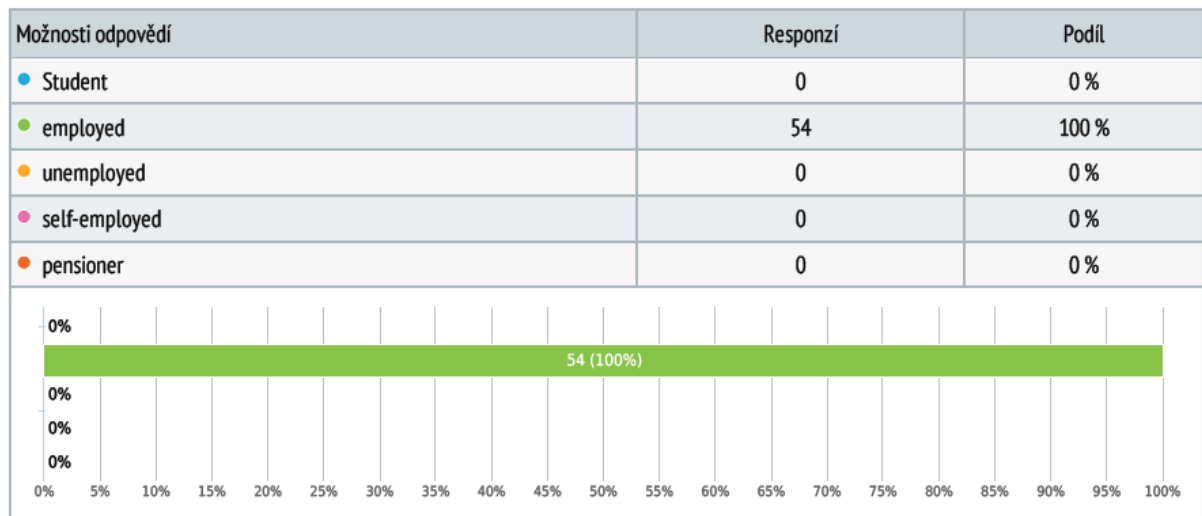
2. Your age group:

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



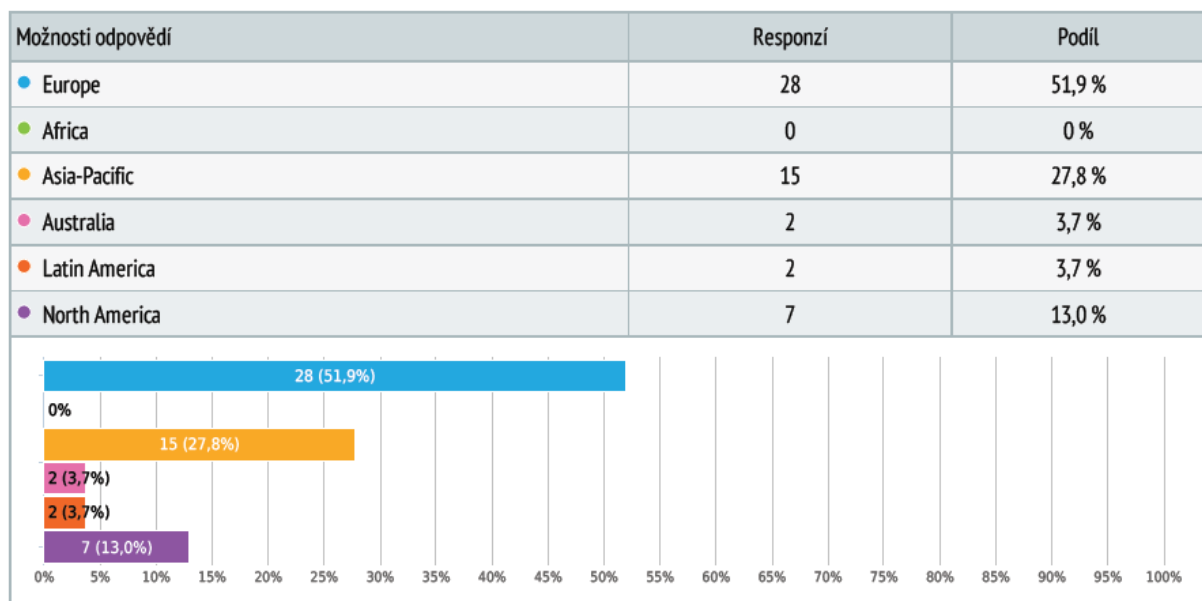
3. What is your status?

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



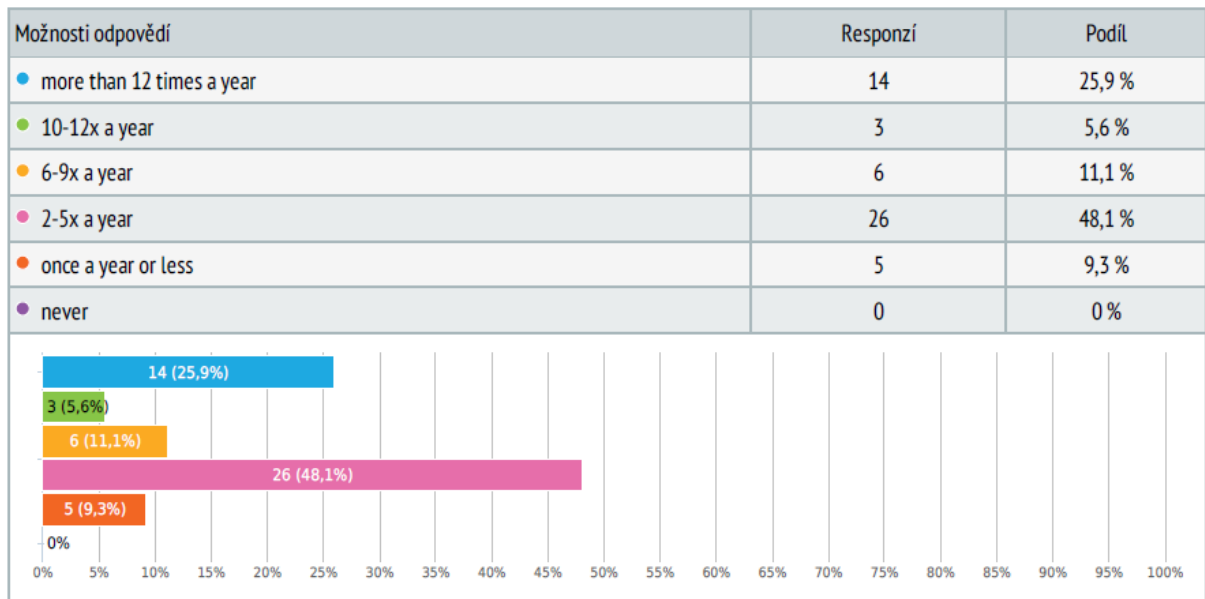
4. What is your location? (where do you live)

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



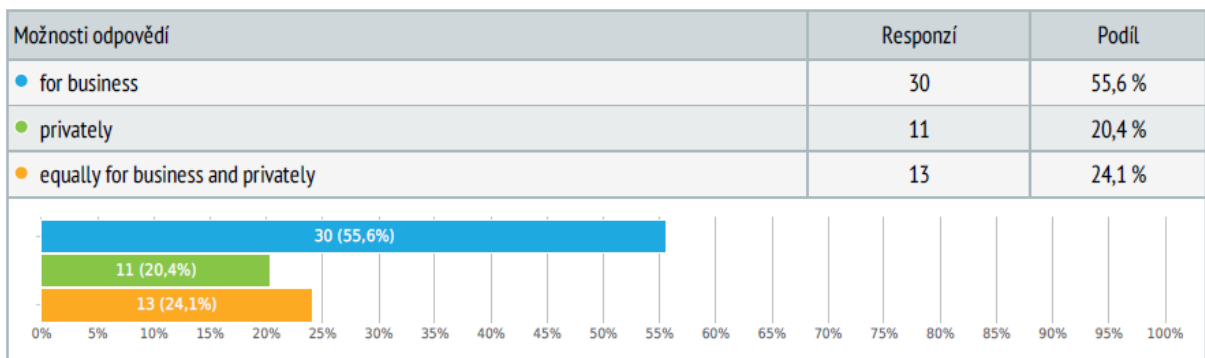
5. How often do you fly?

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



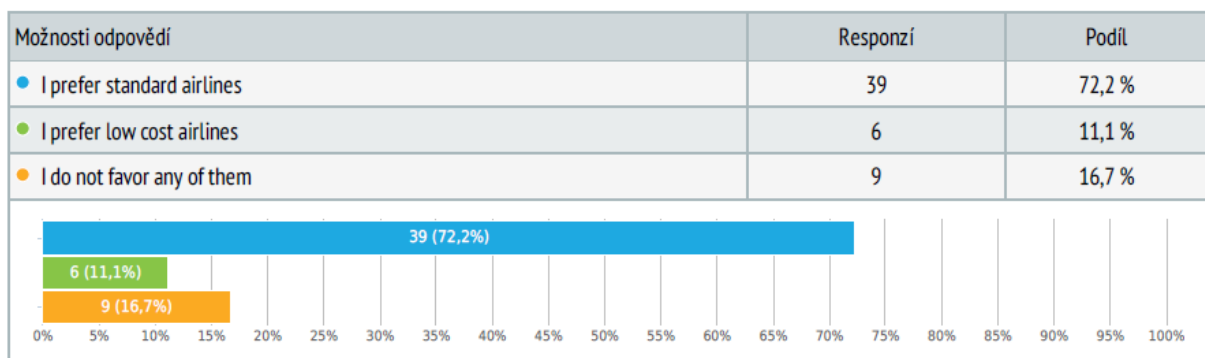
6. Do you fly more frequently for business or privately?

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



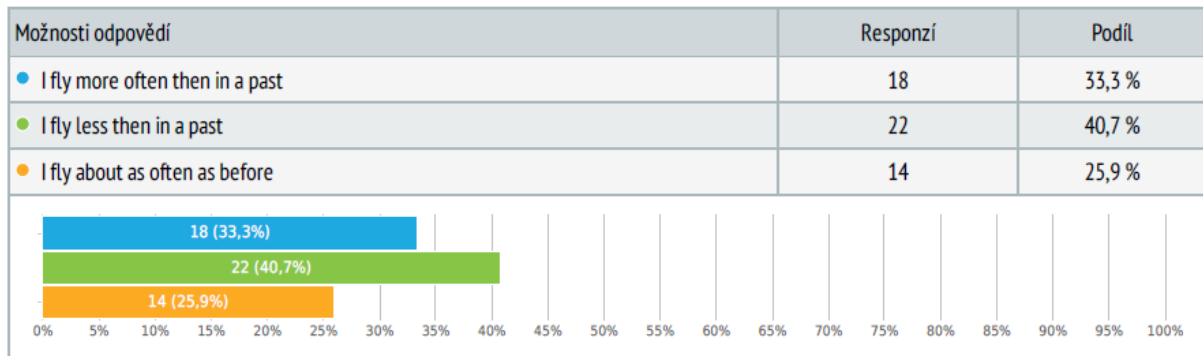
7. Is it important for you if it is low cost or standard airlines?

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



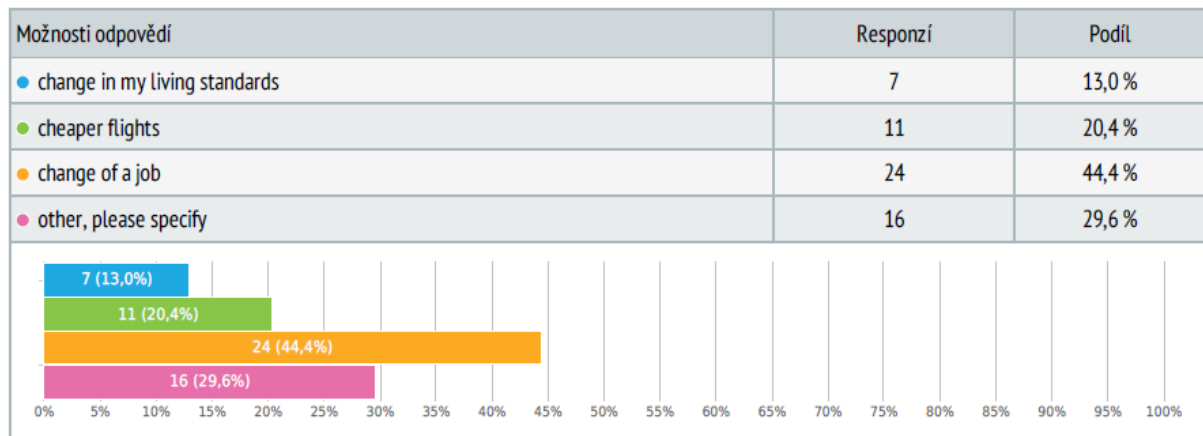
8. How would you rate development of your flights in a past?

Výběr z možností, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



9. What is the main reason for your previous answer?

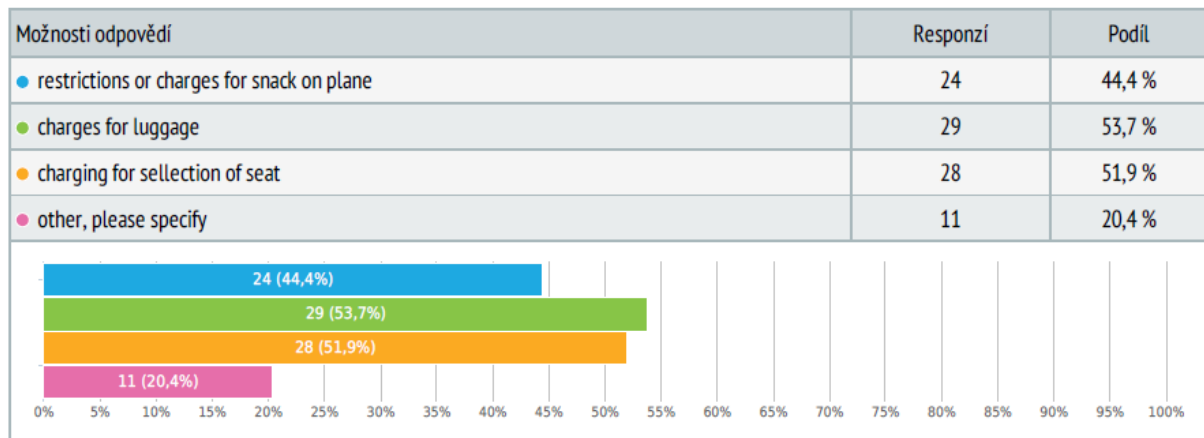
Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



- Airlines are charging more money for flying and are providing passengers with less amenities
- less travel for work
- Need to spend more time at home
- job requirements + leisure.
- Lack of time to conduct biz trips. Engage customer on the phone more & visit once/twice a year
- no change
- Used to fly on business but company reduced travel budget
- less business trip
- I have small children - less flight for tourism
- less business trips due to high costs for the company
- I have the same job for many years now. Also we have family overseas with whom we visit frequently.
- I now live in Australia - before I was in UK
- wrong question. no change in rate I said.
- work-related travel is fairly regular
- saves time

10. Have you noticed a change in the approach of standard airlines towards passengers?

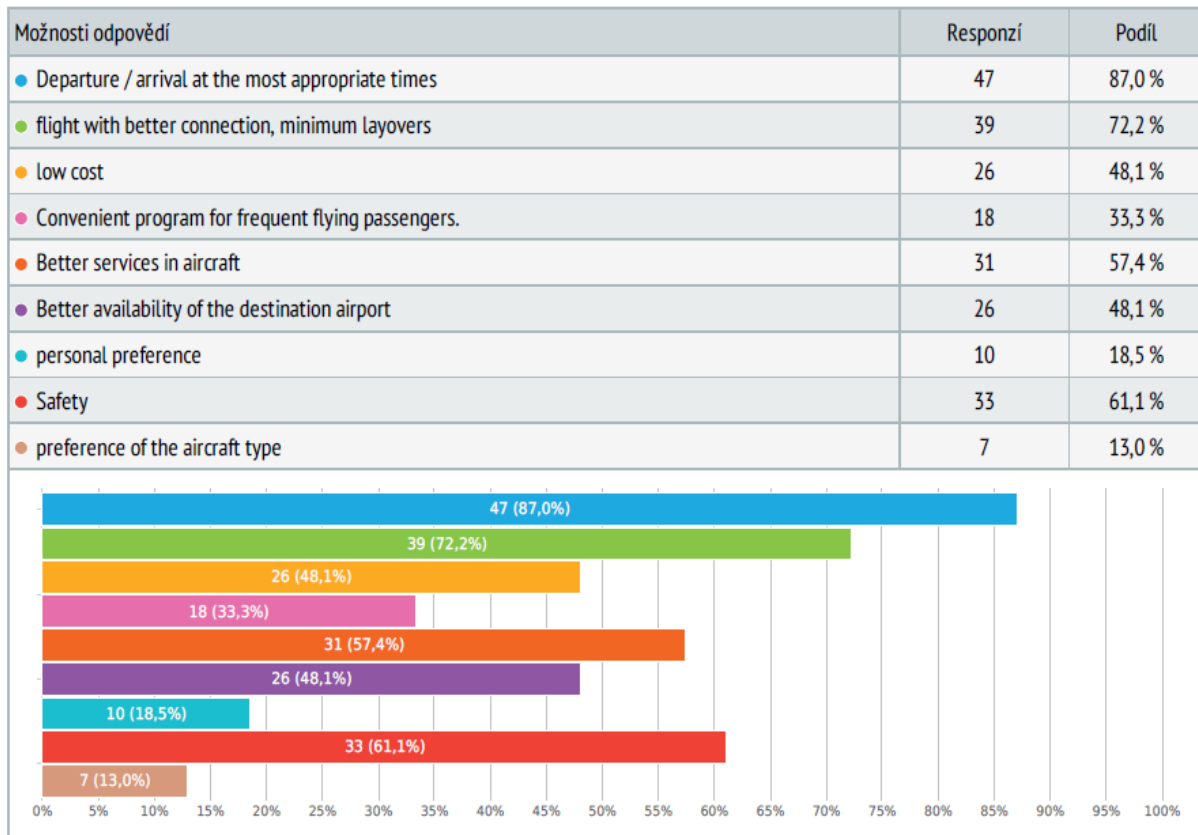
Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



- qualification of membership at different grade
- Promotions on lower ticket price by standard airlines but only for non peak hours flying
- they are more strict on the 20KG baggage allowance.
- Low cost airlines have caused standard airlines to offer a little more to stay attractive
- Charge for Premium seats. Frequent flyers points for special deals.
- Luggage weight allowance was 30kg, it was reduced to 23kg
- No change
- If anything, the regular airlines are focusing on providing more as standard with no more charges
- Not applicable to me due to "Status" but I do take notice to others subject to such fees.
- not much changes as I am on a frequent flyer program
- None of these, but they have tried to improve customer service and the welcome you receive on-board.

11. Please mark 5 attributes, which you see as most important when choosing the passenger airline.

Výběr z možností, více možných, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x



12. What is your opinion on the current situation of passenger air travel?

Textová odpověď, zodpovězeno 54x, nezodpovězeno 0x

- It is harder and harder to see a difference between standard and low cost airlines.
- It's good.
- Currently air travel became more available for most of the people giving chance to do more frequent flights both for leisure and business!!!!
- Air travel has changed significantly in the past 5 years. Seems there were more flights available at various departure/arrival times to meet individual needs and too many destinations in the past, where now the departure/arrival time and destinations are limited, and with more connecting flights. In additiona mostly all airlines have raised the airline fee, and in return the passengers are getting less; we are now paying for amenities that were once included, some airlines even want you to pay for the toliet. The airline seats have gotten smaller and even when you thought it wasn't possible, it seems that those seats are now even smaller. Airline safety doesn't seem to be the priority that it was once before, as you have more and more situations happening. Passengers are having to do more connecting flights, which can be an inconvenience; getting on and off planes, additional security checks, and lay over times, all this for the ticket fare to be more than a direct flight, but with for all the extra hassles!! If the passengers are to pay such high fees, then the airlines should take the money and put towards checking out pilots more thoroughly (mental health, etc.), frequent checks on the airplane structure to ensure it is safe to travel, among many other things.
- I think overall it has declined. It is not any cheaper yet the services have diminished
- No fun anymore it is riding a bus and in a lot of cases I feel I bother the flight attendant if I need something
- Getting worse as charging for many things (luggage, snack, aisle seat) that used to be free
- Customer service has definitiely decreased over the years. There is no personal touch anymore as evrything is automated.
- Ok

- flights are mostly full. Need to book way in advance
 - Standard airlines has to improve their mindset about their service to passengers. They think they are giving decent good service to passengers but they don't know that they are in fact doing just a "Macdonald's service" to passengers who pay a higher premium for standard airlines.
 - i wonder about the safety standards with the increased crashes going on. Is it due to cutting corners?
 - Low cost airlines have made air travel more competitive and standard airlines are sometimes forced to lower their prices or offer just a little more to be able to compete and stay as an attractive choice to the consumer . Example - offering more luggage allowance, free seat selections, meal selections, better in-flight services & facilities.
 - Standard Carriers should provide premium service. they should not charge for snacks/ drinks and they should not make you pay for every gram of extra luggage (within 2-3 kg over the limit). They need to deliver premium service to justify their premium prices. they also need to be much more service oriented to frequent flyers from their partner airlines. i.e. if the person flies on business class for the long haul but then economy connecting domestically on the local partner airline, they should grant the same luggage allowance for that short flight as well. Budget carriers are budget for a reason and that limited level of comfort is OK (as long as the planes are safe and they fly according to schedule). I just feel that some of the regular carriers are trying to really cut costs, but if customers can feel this in their level of service, why should one pay the premium price instead of flying budget carrier right away? but it is fantastic that there are so many airlines to choose from and destinations covered making international and domestic travel much easier and more affordable.
 - Expensive :-)
 - Very competitive within South East Asia & Australia , thereby making air travel more accessible and affordable to the general public. There is still room for further market deregulation and competition in North Asia (incl Japan and Korea). Overall , air travellers have increased exponentially in Asia in the last 10 years due to the inception of budget airlines.
 - Some airports are controlling the cost of the flights, in order to stabilize and keep the high level cost, of their local airlines. The papers needed to travel (Visas process), are being a headache, especially for the Middle East passports, in order to get the Schengen or the US visa for example.
 - NONE
 - Including current situation in economic situation in east europeans countries I think it is not an appropriate approach to skimp on the service on the bord and offer payed coffee and tee on the bord. Moreover this way of "economy" used not by low cost airlines companies, but by official national airlines. I find such a policy absolutely not loyal.
 - Everything is okay
 - They are providing less, and less services to the customer. Its becoming like riding a bus, where as flying used to be a very enjoyable experience. Now, on some airlines it is, others it is certainly not.
 - Security is highest priority, after service and punctuality.
 - The budget air may not be cheaper with all the options selected. Hence, standard air is still prefer w/o all the hassles and with better departure timing and service. In Asia, i have the option to travel in either budget airline or standard as there are abundant choices here.
 - They try to max. margin by compromsing quality
 - Air travel will still play an important part for today and the future of travel, with new improved ways in safety,comfortable,speed and ease being introduced all the time.
 - still a lot of space for improvements
 - Seat space to small. Less than on a bus.
 - no
 - Higher competition, lower rate at poor quality with low cost company
 - depending on Airline, the service is getting worse and space is limited
 - If the cost for flight was cheeper I would use air transport more often.
 - Airports should be rebuilt, bottlenecks eliminated and processes reformed to make sure nobody has to wait more than 10-20 minutes from arrival/landing to take off/leaving by taxi/public transportation - no matter how many flights are scheduled at the same time.
- Concerning airctafts, passanger space should be regulated in a way to increase minimum legroom and width to be comfortable for people of all sizes (e.g. 210 cm and 160 kg).
- The standard airlines should keep the destinations (direct routes) to main destinations. Some of them are not travelling to destinations like Cancun, Cuba. On the other hand, they don't have standard (non-low cost) offers for certain destinations.
 - I think that situation is very good.
 - dont understand, how is possible that plane get lost nowadays. when watchiing news on tv and something goes wrong again, it looks scary to fly these days.

- Lots of competition in the market has led to costs being kept reasonable for long and short distance travel, with plenty of offers and sales for domestic and international fares. The fall out from the global financial crisis and falling oil prices appear to have contributed to a fall in costs. Availability of asian carriers in Australia, such as Tiger Air, Malaysian, Air China, etc as well as standard carriers such as Qantas, Air New Zealand, Singapore, Emirates, Virgin, Royal Brunei etc, has seen good competition. Qantas services upgraded recently (food, entertainment) to meet the standard seen by others, i.e. Air NZ. Reputable carriers such as Royal Brunei now offering return fares from Melbourne to London for as little as \$1400 AUD per person (approx 750.00 GBP). Upgrades are planned for Australia's international airports, with a second airport in Sydney a possibility in the next 5 years, to meet strong demand and reflecting health of the airports here as businesses in their own right.
- Too expensive. :)
- Due to my "Status", I am shielded from the way normal passengers are treated. I do see however that the airlines are trying to squeeze every dollar they can out of passengers. It is a shame that passengers can no longer select their seat without paying a fee, must pay for headphones etc. Blankets, pillows, snacks, in-flight entertainment etc have all been removed from the aircraft. All the while, prices go up and the quality of service has gone down. The problem may be that there is not enough competition any more...sure there are many airlines but they have formed "alliances [ie Star Alliance] and are able to manipulate scheduling and fix prices. My expectations are very low each time I get on a plane. I guess that, in the end of the day as long as they get me there safely and on time...this is all that matters. That said I have been on crafts with aborted take offs and landings, equipment issues and rerouting [volcanoe, weather etc] mid-flight which can be scary. One thing that I can say is that I have had good luck departing and arriving on time. Again..I have very high "status" on airlines...if I were you, I would go talk to the average traveler. As mediocre as my review is...you should get the story from someone who gets stuck in the back of the plane with no legroom, with no recline, by the bathroom and no amenities. I sit in the front of the plane and flying is an "ok" experience..I can't imagine sitting in the back.
- Security is important, but there are seasons of very high costs.
- I enjoy cheaper prices, but believe travelling has become more uncomfortable and stressful.
- The competition is good. Standard airlines are now competing with the low cost. Frequent flyer programs are good if you fly often, they make you want to continue flying that airline. Fuel is cheap at the moment, but that will not last, so prices will increase in the future. So enjoy it while it lasts.
- Overall acceptable - however here in Australia people still 'carry on' large pieces of luggage which results in time wasting...they need to review the weight of all 'carry on' luggage throughout all airlines in Australia.
- Safety is still the main priority....affects my choice of airlines more and more
- it is getting cheaper and at the same time thanks to the competition of low cost companies the customer service is improving, even in the mentioned low cost ones.
- I would prefer to have less waiting time in the airport and during boarding/unboarding.
- Standard airlines are trying to improve the customer experience but are also facing pressures to trim costs.
- If you are not on business class, there it seems you are in a bus with no service.
- Gives a chance to reach more destinations and more distant ones much quicker. Even when traveling with the budget airline, the lower quality of the onboard experience is acceptable. I know it takes time but I would like to see much more dynamic development of the intercontinental budget airlines.
- Is getting worse.
- In recent years air travel has become more expensive and there seems to be more and more costs for luggage and seat selection that were not there in the past.
- there are many problems but i hope all questions will be decided in the future
- no comments
- Most of them are for travelling purpose.
- very competitive market, better choice of connections, trading cost of flights vs service level, luggage limitations. faster handling at the airports, more affordable and allows easier travels