



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Kristína Gabříková

**LOW-COST LETIŠTĚ VYUŽÍVANÁ PRO NOVÉ LOW-COST
TRANSATLANTICKÉ LINKY**

Bakalářská práce

2018

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Kristína Gabříková

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LOG – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Low-cost letiště využívaná pro nové low-cost transatlantické linky**

Název tématu (anglicky): Low-cost Airports Used for New Low-cost Transatlantic Lines

Zásady pro vypracování

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

- Charakteristika low-cost letišť a jejich dopravců
- Popis nového prostředí low-costových dopravců na transatlantických linkách
- Popis vybraných low cost letišť a jejich analýza: pozemní obslužnost, služby a vybavení letišť, atrakční obvod z pohledu poptávky a nabídky
- Stanovení provozně-ekonomických parametrů spojů do vybraných destinací při využití low-cost letiště vs. standardní letiště do dané cílové oblasti
- Výsledek srovnání




- Rozsah grafických prací: podle charakteru tématu bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z. Letecká doprava II. Praha: VŠO, 2007
DUCHOŇ, B. Inženýrská ekonomika. Praha: C.H.Beck, 2007
PRUŠA, J. a Kol. Svět letecké dopravy. Praha: Gallileo Training s.r.o., 2005

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

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2017**
(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 bakalářské práce: **27. srpna 2018**
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

L. S.


.....
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.

vedoucí

Ústavu logistiky a managementu dopravy




.....
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.

děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


.....
Kristína Gabříková
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2017

Poděkování

Velice ráda bych touto cestou poděkovala mé vedoucí bakalářské práce paní Ing. Petře Skolilové za velkou trpělivost, odborné vedení a cenné rady, které mi poskytovala během celé doby příprav této práce. Dále mé poděkování patří rodině a blízkým přátelům za oporu, kterou mi poskytovali během celé doby studia.

Prohlášení

Předkládám k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, kterou jsem zpracovala na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Čestně prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem č.1/2009 „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

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

V Praze dne 26.8.2018

.....

Podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V RAŽE

Fakulta Dopravní

LOW-COST LETIŠTĚ VYUŽÍVANÁ PRO NOVÉ LOW-COST TRANSATLANTICKÉ LINKY

Bakalářská práce

Srpen 2018

Kristína Gabříková

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „**Low-cost letiště využívaná pro nové low-cost transatlantické linky**“ je srovnání low-cost letišť se standardními letišti. V první části je uvedena charakteristika low-cost letišť a jejich dopravců, následně jsou uvedeny konkrétní příklady low-cost letišť z Asie, Evropy a USA. Práce dále popisuje prostředí, jež panuje na transatlantických linkách a v závěru práce je uvedené srovnání konkrétních letišť pomocí výpočtů ekonomických nákladů.

ABSTRACT

This bachelor thesis deals with a comparison of Low-cost airports used for new low-cost transatlantic lines and standard airports. The first part of this thesis shows the characteristics of low-cost airports and their air carriers, such as the particular low-cost airports they operate in Asia, Europe, and the USA. Next part of this thesis describes the current situation of the transatlantic lines. The last chapter of this thesis compares the particular airports with provided cost calculations.

KLÍČOVÁ SLOVA

nízkonákladoví dopravci, nízkonákladová letiště, nízkonákladové terminály, klasické aerolinky, standardní letiště, transatlantické linky

KEY WORDS

low-cost carriers, low-cost airports, low-cost terminals, classic airlines, standard airports, transatlantic lines

Obsah

1. Seznam použitých zkratk	7
2. Úvod	8
3. Low-cost	9
3.1 Low-cost v letecké dopravě	9
3.1.1 Charakteristika low-cost dopravců	10
3.1.2 Charakteristika low-cost letišť	13
3.1.3 Charakteristika low-cost terminálů	14
4. Popis prostředí na transatlantických linkách	16
5. Analýza low-cost letišť	17
5.1 Asie	17
5.1.1 klia2.....	18
5.1.2 KLIA	20
5.2 Evropa	21
5.2.1 London – Gatwick.....	21
5.2.2 London – Heathrow	24
5.3 USA.....	28
5.3.1 Fort Lauderdale-Hollywood.....	28
5.3.2 Miami.....	30
5.4 Rozdíly mezi low-cost a standardním letišťem	32
6. Srovnání provozně-ekonomických parametrů	33
6.1 Oportunitní náklady.....	34
6.2 Vzorec pro výpočet ekonomických nákladů	34
6.3 Lety na trase Praha – Londýn	35
6.4 Lety na trase Londýn – Miami.....	37
6.5 Výpočty nákladů a jejich srovnání	38
7. Závěr	42
8. Seznam použitých zdrojů	44

9. Seznam obrázků	51
10. Seznam tabulek.....	52

1. Seznam použitých zkratek

č.	číslo
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská Unie
EUR	Euro
IAG	International Airlines Group
IATA	International Air Transport Association (Mezinárodní asociace leteckých dopravců)
KČ	Koruna česká
LC	low-cost
LEED	Leadership in Energy and Environmental Design
MHD	Městská hromadná doprava
MIA	Miami International Airport
MIN.	Minuty
RM	Malajský ringgit
TFL	Transport for London
USA	Spojené státy americké
VIP	Very important person (Velmi důležitá osoba)

2. Úvod

V posledních letech se trh letecké dopravy neustále vyvíjí také díky low-cost neboli nízkonákladovým leteckým dopravcům. Ti se zaslouhují o vysokou dostupnost letenek, díky jejich nízkým cenám. Tyto ceny tlačí dolů na úkor služeb a komfortu poskytovaného na palubě. Díky nemalému úspěchu lze říct, že cestujícím nečiní problém zříct se těchto služeb za nižší cenu letenek, cenu výrazně nižší, než by získali u klasických aerolinek. V některých případech lze letenky získat skutečně za malé peníze, avšak toto pravidlo neplatí vždy. Ne vždy jsou ceny výrazně nižší. Zpravidla platí, čím blíže odlet je, tím vyšší cenu letenka má a je známo, že v sezónách mohou být letenky skoro stejně drahé, jako letenky od klasických aerolinek. Proto je dobré nevěřit vždy údajně nejnižším cenám na trhu a nejdříve si udělat menší průzkum. Během něhož lze zjistit, že letenky nízkonákladových dopravců dokážou být skutečně levné, ale je potřeba, aby se cestující uměli přizpůsobit. Musí být časově flexibilní a musí si dokázat vybrat z nabídky destinací, kterou nízkonákladoví dopravci mají. Bohužel tyto destinace jsou ne vždy tak atraktivní, jako destinace klasických aerolinek, ale i to se v posledních letech mění.

Většina nízkonákladových leteckých společností se kromě omezení služeb snaží své náklady, jež se zrcadlí i v ceně letenky, snižovat používáním právě nízkonákladových letišť a terminálů. Tato letiště a terminály nabízejí své služby dopravcům za nižší poplatky než standardní letiště v dané oblasti. Hlavním cílem této bakalářské práce je tedy zjistit, zda se vyplatí tyto low-cost letiště a low-cost letecké společnosti, které na ně létají, využívat. Nejprve si definujeme pojmy jako low-cost dopravce, low-cost letiště, či low-cost terminál, které se v posledních letech do povědomí cestujících více dostávají. Ukážeme si vývoj low-cost dopravců na transatlantickém leteckém trhu a jeho aktuální situaci. Dále si uvedeme konkrétní příklady nízkonákladových letišť a terminálů z Asie, Evropy a Severní Ameriky a k tomu pro srovnání uvedeme i standardní letiště z dané oblasti. Ukážeme si tak, jak moc se nízkonákladové letiště liší od standardního letiště.

Dále se zaměříme především na oblast Evropy a USA. Jelikož toto spojení je v dnešních dnech jedno z nejvýznamnějších a nejfrekventovanějších na světě, a to nejen díky úzké spolupráci mezi EU a USA v oblasti světového obchodu, ale také díky společné historii a podobné kultuře. Navíc mají oba kontinenty velice atraktivní destinace lákající mnoho turistů, proto je zde poptávka opravdu vysoká. V závěru tedy vytvoříme srovnání nízkonákladového a standardního letiště z těchto oblastí. Pro jeho vytvoření použijeme vzorec pro výpočet ekonomických nákladů.

3. Low-cost

Pojem low-cost pochází z angličtiny a v doslovném překladu znamená nízká cena. V České republice se používá především volnější překlad, a mezi nejpoužívanější patří slovo nízkonákladový. Tento pojem značí, že daný produkt či služba by měla být levná, úsporná, dostupná, či dosažitelná pro většinu obyvatel. Poskytovatelé produktů a služeb se snaží cenu, za kterou službu či produkt nabízí, tlačit dolů, tedy chtějí prodávat za co nejmenší možné peníze.

3.1 Low-cost v letecké dopravě

V letecké dopravě se setkáme s mnoha pojmy a definicemi, které se snaží vymezit tento druh obchodování. V angličtině se nejčastěji setkáme s pojmy typu low-cost carrier, low-cost carrier terminals, low-cost airlines, budget airlines a budget terminals. Tyto pojmy se do češtiny nejčastěji překládají jako nízkonákladové letecké společnosti, nízkorozpočtové letecké společnosti, nízkonákladoví přepravci, nízkonákladová letiště, či terminály. Avšak všechny tyto pojmy směřují k 1 společné charakteristice, a to nízká cena letenek na úkor omezeného poskytování služeb, jak na palubě, tak i na letišti. [1]

Nízkých cen za letenky se v letecké dopravě v obecnosti snaží docílit nízkonákladovým obchodním profilem, kdy se snaží co nejvíce snižovat náklady, díky kterým pak dopravci můžou lépe dosáhnou nižších cen u letenek. Na které se snaží nalákat co nejvíce cestujících. Za vznik tohoto obchodního profilu vděčíme liberalizaci a deregulaci v letecké dopravě. Do druhé poloviny 20. století probíhala jak v USA, tak v Evropě regulace leteckého trhu. V USA byla letecká doprava pod státním dozorem, v Evropě pod dozorem Evropského hospodářského společenství (EHS). V roce 1978 byl v USA podepsán zákon o deregulaci vnitrostátní letecké dopravy, který umožňoval vznik novým leteckým společnostem. Tyto společnosti začali snižovat ceny letenek a rozšířili nabídku vnitrostátních destinací. [1, 2]

V Evropě byla situace trochu jiná, v důsledku nadnárodní regulace. Státy žádaly nezávislost na EHS a možnost hospodářské soutěže. První krok provedla Velká Británie, která v letech 1984-1985 podepsala mezinárodní dohody s Belgií, Francií, Irskem, Nizozemskem, Německem a Švýcarskem o mezinárodní letecké dopravě. Celkové liberalizace pak Evropa dosáhla v 90. letech 20. století. Té dosáhla postupným procesem, kdy se postupně přijali tři balíčky. První balíček byl přijat roku 1987 a dopravcům, jež nebyli ze stejné země EU, umožňoval pouze uzavření leteckých dohod o přerozdělení kapacit v letadlech. Druhý balíček byl přijat roku 1990 a daroval dopravcům svobodu v podnikání, sami si mohli stanovovat ceny letenek a určovat kapacity v letadle. Třetí a poslední balíček vstoupil v platnost roku 1993 a postupně rozšiřoval svobodu dopravců v nabízení jejich služeb napříč celou EU. Dopravci

mohli provozovat kobotáž napříč celou EU a byla jim zakázána diskriminace států mimo EU. Tato liberalizace byla dovršena v roce 1997 a vytvořila příznivé prostředí pro vznik mnoha nových leteckých společností, obzvláště pak vznik low-cost dopravců. [2, 3]

Plná liberalizace na transatlantickém trhu mezi EU a USA vznikla roku 2007 díky dohodě s názvem „*Open skies*“ (v češtině překládáno jako dohoda o otevřeném nebi), která vstoupila v platnost 30. března 2008. Dopravcům z EU a USA umožňuje létání z jakéhokoliv letiště v rámci EU a USA do jakéhokoliv letiště v EU a USA. [3]

Nízkonákladová letecká společnost Southwest Airlines, kterou můžeme pokládat za první na trhu, byla založena Herbem Kelleherem v 70. letech minulého století. Díky deregulaci měli příznivější podmínky na trhu, a tak se úspěšně rozvíjeli. V dnešních dnech je Southwest Airlines největším, dle počtu odbavených cestujících, nízkonákladovým dopravcem na celém světě. Jejich nízkonákladovým obchodním modelem se inspirovali dopravci v Evropě. Za prvního oficiálního low-cost dopravce Evropy lze považovat společnost Ryanair, která byla v roce 1985 založena skupinou podnikatelů v čele s Tonym Ryanem. Ze začátku tato společnost fungovala, jako klasický dopravce a jako low-cost dopravce začala fungovat až od roku 1991. Mezi další velké evropské low-cost dopravce patří také easyJet či Norwegian. Jejich loga můžeme vidět na obrázcích č. 1 a č. 2. [1, 4, 5, 6]



Obrázek č. 1: logo společnosti easyJet. [7]



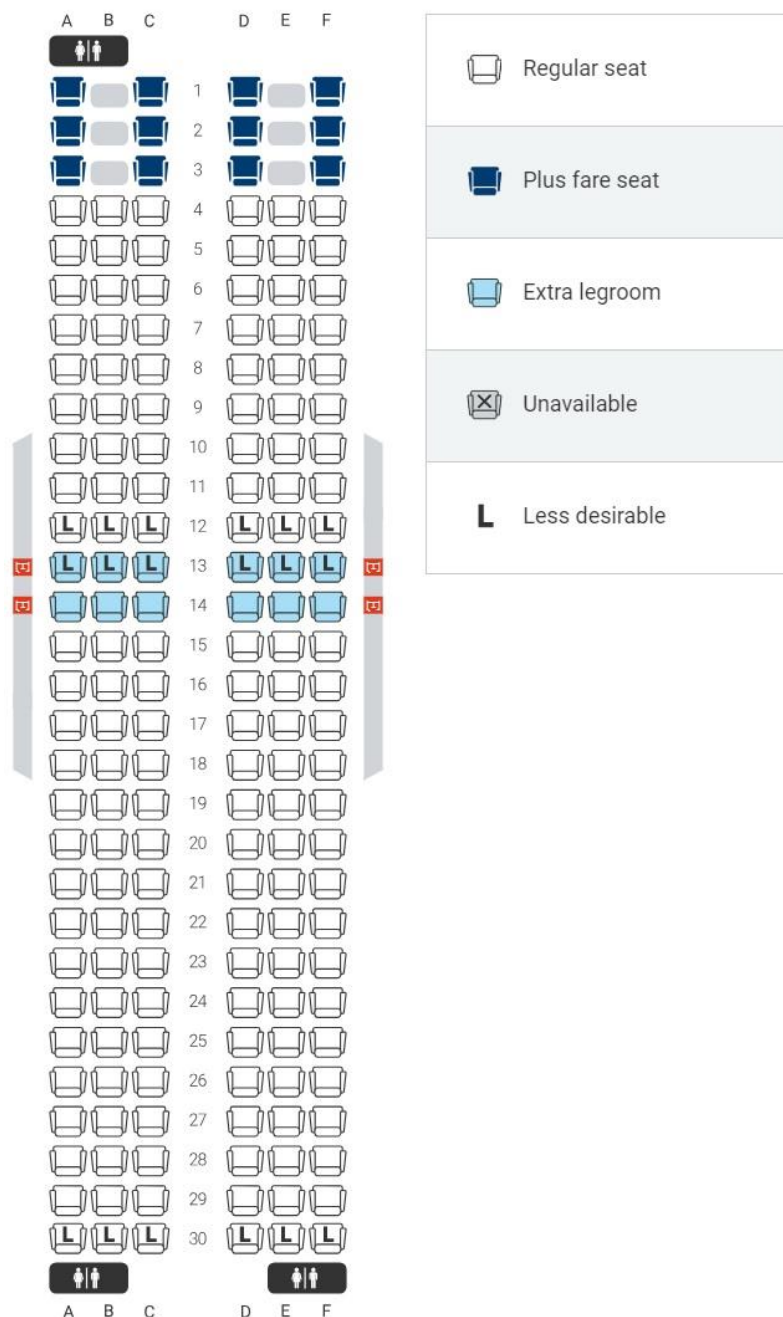
Obrázek č. 2: logo společnosti Norwegian. [8]

3.1.1 Charakteristika low-cost dopravců

Low-cost (dále jen LC) dopravci nebo také nízkorozpočtoví dopravci, nízkotarifové aerolinky, či nízkonákladové letecké společnosti jsou dopravci, co nabízejí letenky za nízké ceny na úkor nižší kvality služeb během letu. Někdy se také uvádí, že cena letenek je výrazně nižší než cena letenek pořízená u klasických leteckých aerolinek. Nízká cena je zajištěna především výrazným omezením služeb, které se v nabídce můžou vyskytovat, avšak za vysoké poplatky, díky kterým se snaží LC dopravci sekundárně vydělat. Dále náklady, které leteckým společnostem vznikají, jsou snižovány na minimum, i díky využívání nízkonákladových letišť, či terminálů. [1, 9]

Dnes neexistuje jedna pevně daná definice, vztahující se na všechny LC dopravce, proto si v následujících bodech uvedeme pouze hlavní společné charakteristiky LCD [1, 9, 10, 11]:








1. Flotila je u většiny dopravců tvořena pouze jedním typem letadel. Takto se snižují náklady na údržbu, opravy a skladování náhradních dílů, zároveň také náklady a čas na školení personálu. Dříve se jednalo o letadla z druhé ruky, v dnešních dnech dopravci nakupují nová letadla ve větším množství, což jim umožňuje získat obrovské slevy na velkou objednávku. Zároveň platí, že nová letadla nemají tak velkou spotřebu paliv, takže to LC dopravce vyjde levněji. Mezi nejčastěji využívaná letadla LC dopravci patří typy Boeing 737 a Airbus 320.
2. Letadlo je během své pracovní činnosti využito na maximum, takže létá co nejvíce. Stání na ploše je sníženo na minimum, což bývá 25-40 minut, během této doby posádka v rychlosti uklidí letadlo, které se musí rychle odbavit, aby cestující mohli začít nastupovat.
3. Vnitřek letadla obsahuje většinou jednu třídu, avšak na delší lety se můžou v letadle vyskytnout i třídy dvě, nebo ve výjimečných případech i tři. Na níže uvedeném obrázku č. 3 lze vidět rozmístění vnitřku letadla typu Boeing 737 MAX společnosti WestJet, který má sice třídy dvě, ale vyšší třída má velmi malou kapacitu.
4. Tomu odpovídá i umístění sedadel, ta jsou naskládána co nejvíce na sebe, aby se tam vešlo co nejvíce pasažérů. Zároveň jsou sedadla co nejjednodušší. Nemusí mít zadní síťku a v některých případech se nedají polohovat.
5. Na palubě nalezneme minimální počet palubního personálu, zastávajícího více úkonů, tím se LC dopravci snaží vyhnout zbytečným výdajům za najímání externích dodavatelů, například při úklidu letadla.
6. Servis, jenž je na palubě v nabídce nespadá do zaplacené služby (tedy přepravy z místa A do místa B), si cestující můžou dokoupit zvlášť, má-li o ně zájem. Avšak jsou k dispozici za vysoké příplatky. Takto mají LC dopravci příležitost sekundárních výdělků.
7. Lety jsou provozovány většinou na nízkonákladové nebo sekundární letiště, která se mnohdy můžou nacházet několik desítek kilometrů od dané destinace. Mají nízké poplatky za stání a větší časovou přizpůsobivost pro LC dopravce (můžou si více vybírat, kdy přiletí). Avšak v Evropě najdeme i několik výjimek, které létají i na klasické terminály primárních letišť v méně frekventované hodiny, kdy můžou být poplatky nižší, než ve frekventovaných hodinách.
8. V nabídce jsou pouze přímá. Neboli spojení point-to-point. Tím, že je více přímých spojení, jejich četnost je menší.



Obrázek č. 3: mapa rozmístění sedadel v letadle Boeing 737 MAX společnosti WestJet. [12]

9. Dále neumožňují přestupy mezi jednotlivými lety. Jelikož pak vznikají zbytečné náklady za složitější systémy. Museli by přepřáčet zpoždění při nestihnutí návazností a platit za přemístění zavazadel.
10. Při přepravě zavazadel platí větší hmotnostní omezení nežli u klasických dopravců. Cestující smí mít pouze jedno příruční zavazadlo ve stanoveném hmotnostním limitu, při jeho překročení jsou cestujícím účtovány další vysoké poplatky. Pokud chce mít cestující více zavazadel, musí si za ně připlatit. Na obrázku č. 4 můžeme vidět poplatky, které účtuje společnost Eurowings za zavazadla podle zakoupeného tarifu.

11. LCD neuvěřejí aliance, ani nevytvářejí dohody s jinými dopravci, neplatí si ani členství v organizacích, protože to vytváří další náklady.
12. Při blížícím se datu odletu se ceny letenek strmě šplhají nahoru. Proto se vyplatí kupovat s předstihem.
13. Cestování s LC dopravci se obejde bez klasické papírové letenky formátu IATA. LC dopravci mají vlastní rezervační systémy, protože za využívání globálních distribučních systémů, jež využívají klasičtí dopravci, se platí nemalé poplatky, které se také zrcadlí v ceně letenek.
14. Cestující se díky těmto rezervačním systémům mohou odbavovat sami online, to šetří náklady za personál sedící na přepážce, který vydává letenky, dále to šetří cestujícím čas strávený na letišti.

	BASIC Our budget fare - miles included!	SMART Our standard fare	BEST Our comfort fare	BIZclass Our premium fare
 hand luggage	✓ one item of hand luggage	✓ one item of hand luggage	✓ two items of hand luggage	✓ two items of hand luggage
 reserved hand luggage compartment	—	—	✓	✓
 one bag up to 23 kg	bookable online from 8€	✓	✓	see baggage up to 32 kg
 second bag up to 23kg	bookable online from 75 €	bookable online from 75 €	✓	see baggage up to 32 kg
 one bag up to 32 kg	—	—	—	✓
 second Bag up to 32 kg	—	—	—	✓
 special baggage and sporting equipment	surcharge required - subject to availability (price depends on service)	surcharge required - subject to availability (price depends on service)	surcharge required - subject to availability (price depends on service)	surcharge required - subject to availability (price depends on service)
✓	included			
—	not included			

Obrázek č. 4: poplatky za zavazadla v závislosti na zakoupeném tarifu od letecké společnosti Eurowings. [13]

3.1.2 Charakteristika low-cost letišť

Po nástupu LC dopravců na trh letecké dopravy, zde konkurenceschopnost rychle rostla. To vedlo k upravení letišť pro potřeby LC dopravců, protože se jejich požadavky do jisté míry liší od požadavků klasických leteckých aerolinek s plným servisem. Jedná se především o letiště, jejichž náklady a poplatky jsou snižovány na minimum, dle nízkonákladového obchodního modelu.

Mezi hlavní společné rysy low-cost letišť patří [14]:

1. Zákazníci, které LC letiště hostí jsou převážně LC dopravci.
2. Poplatky, které musí LC dopravci na letišti platit jsou nízké.
3. A i náklady vynaložené na vybavení a stavbu letiště jsou nízké.
4. LC letiště nabízí především přímé lety bez mezipřistání, jedná se tedy především o lety point-to-point.

Dále dle průzkumu „Co znamená výraz „nízkonákladové letiště“?“ z originálu „Was ist ein Low Cost Airport“ [14], lze LC letiště dobře charakterizovat i dle vlastností cestujících. Z průzkumu mezi letištěm Frankfurt-Hahn, jako LC letištěm, a letištěm Brémy, jako regionálním přípojným letiště pro letiště uzlová, vyplývají tyto charakteristiky [14]:

1. Věk cestujících využívajících LC letiště je nízký. Tato letiště využívají především mladí lidé, v letech od 18-30 let s vysokou flexibilitou, kteří si nepotrpí na pohodlí a upřednostní tak dosažitelnost cíle cesty, před cestou samotnou.
2. To vede k tomu, že LC letiště jsou využívána především pro osobní lety, podíl těch obchodních je menší než 20 %.
3. Dále jsou vybírána hlavně, kvůli levným letům LC dopravců, kteří zde létají.
4. Cestujícím tím pádem nevadí odlehlejší umístění LC letišť.
5. Podíl zahraničních cestujících je zde vysoký, především díky přímým letům, které LC dopravci na tyto LC letiště provozují.

Termín LC letiště se občas může zaměnit se sekundárním letištěm, od kterého se liší především tím, že není doplňkovým letištěm k hlavnímu letišti v dané oblasti a není ani přestupovým letištěm. Má většinou jeden nezávislý terminál. LC letiště se především nacházejí v Evropě, USA a Austrálii. V USA se většina sekundárních letišť stává LC letišti. [15]

3.1.3 Charakteristika low-cost terminálů

Jedná se o terminály, jež jsou stavěny pro LC letiště a v posledních letech i pro některé primární letiště, které se snaží uspokojit, jak LC dopravce, tak klasické aerolinky. Je to skvělá alternativa, jak vyhovět všem zákazníkům letiště. Tyto terminály jsou speciálně navrženy pro potřeby LC dopravců. Jsou navrženy, vybudovány a umístěny tak, aby při odbavení, nakládce, vykládce a dalších úkonech, co nejvíce snižovali čas a provozní náklady letišť, díky tomu jsou pak poplatky pro LC dopravce nízké. LC terminály jsou běžnější v Asii, kde není velká poptávka ze strany dopravců po LC letištích. Zde také vznikl v roce 2006 první low-cost nízkonákladový terminál, a to klia2. [15]

Hlavní společné charakteristiky low-cost terminálů jsou tyto [15, 16, 17, 18, 19]:

1. Stavba je co nejjednodušší, zvenčí nemá drahý architektonický design a ani uvnitř se neklade velký důraz na dekorace.
2. Dále je tato budova daného LC terminálu postavena z materiálů, co nejvíce ekonomických, tj. v teplých krajinách se snaží předejít nadměrnému užívání oken a oceli, kvůli kterým by museli zvýšit výkony klimatizace.
3. Nabídka služeb je zde omezená, chybí většinou VIP salónky a výběr restaurací a obchodů není tak pestrý, jako u hlavních letišť.
4. V hale pro výdej zavazadel se vyskytuje méně pásů na výdej zavazadel (z anglického originálu baggage reclaim), většinou to je jeden až dva pásy.
5. Dlouhé chodby, nástupní mosty, travelátory jsou často nahrazeny letištními autobusy a schůdky, které umožňují rychlejší nástup/výstup a přemístění cestujících z odletové brány (z anglického originálu gate) do letadla a naopak.



Obrázek č. 5: samoobslužné check-in kiosky sloužící pro rychlejší odbavení cestujících. [20]

V poslední době se v odbavovací hale snaží zaměřovat na samoobslužné odbavovací kiosky, neboli z anglického originálu check-in kiosky (ten budeme dále používat), které šetří místem a nákladem na personál, a také časem stráveným na letišti. Vidět je můžeme na obrázku č. 5. Stačí přijít pouze s letenkou, identifikovat se a kiosek pasažérům napoví další kroky. Cestující, jež provedli check-in doma, si sem mohou přijít odbavit pouze zavazadla.

4. Popis prostředí na transatlantických linkách

LC dopravci se na dálkových letech poprvé vyskytli v roce 2007, kdy letecká společnost Jetstar a AirAsia X, jako první LC dopravci začali tyto lety nabízet. LC dopravce Jetstar nabízel přímé lety mezi japonským městem Osaka a australským městem Cairns. AirAsia X zase nabízela přímé lety mezi australským Gold Coast a malajským Kuala Lumpur. Ale kromě nich se žádní další LC dopravci na dálkové lety nezaměřili. Skutečný rozkvět dálkových letů nabízených LC dopravci se konal až v letech 2012-2013. V Evropě se průkopníkem stala společnost Norwegian, která od roku 1993 nabízí LC lety po celé Evropě. V roce 2013 přišla na trh se svým prvním dálkovým letem mezi Oslom a New Yorkem, o měsíc později se už cestující mohli dostat z Osla i do Bangkoku. Svou nabídku úspěšně rozšiřoval dál a dnes na transatlantickém trhu nabízí sezónní lety z celé Evropy do šestnácti destinací v USA, do osmi v Asii a do dvou v Africe. [8, 21, 22, 23, 24, 25]

Kromě Norwegian se na dálkové lety zaměřili i společnosti jako Air Canada Rouge, French Bee, WestJet nebo WOWair. Díky jejich LC obchodnímu modelu, přinesl jejich vstup na trh snížení cen letenek a omezení služeb na palubě, to však cestujícím nevadilo a začali danými společnostmi létat. Ovšem velký úspěch LC dopravců na transatlantických linkách se moc nezamlouval klasickým aerolinkám, které tak přicházeli o své cestující. Tento rapidní nárůst poptávky o LC lety přimělo klasické aerolinky k určitým krokům. Samy by LC dopravcům konkurovat nemohly, proto klasické aerolinky založili vlastní LC dopravce, které by stávajícím LC dopravcům na trhu konkurovat mohli. [24]

Skupina Lufthansa založila společnost Eurowings, její logo můžeme vidět na obrázku č. 6. Tato skupina spojuje společnosti Lufthansa, Austrian Airlines, Brussels Airlines a Swiss Air Lines. Roku 2015 zahájili lety do Karibiku, Thajska a Dubaje. Dnes již nabízí lety do USA, Mexika, Karibiku, Afriky a Asie, a to hlavně z Velké Británie. Dále skupina IAG, která sdružuje společnosti Aer Lingus, British Airways, Iberia a Vueling, založila společnost LEVEL, její logo můžeme vidět na obrázku č. 7. Společnost byla založena roku 2017 pro dálkové lety mezi Evropou, Severní a Jižní Amerikou a Karibikem. Ze začátku společnost fungovala jako „virtuální“, protože skupina IAG chtěla lety provozovat, co nejdříve, ale naneštěstí se nestihli vyřídit všechny formality. Proto se zpočátku létalo letadly a posádkou společnosti Iberia. Dnes má i vlastní letadla, avšak nadále využívá i letadla společnosti Iberia. Svoji základnu má v Barceloně, hlavně kvůli tomu, že zde také sídlí LC společnost Vueling skupiny IAG. Tudíž lze snadno napojit lety Vuelingu na lety společnosti LEVEL. Pro cestující to znamená snadná dostupnost z celé Evropy do zaoceánských destinací za nízké ceny. Pro dopravce zase snadné naplnění kapacity v letadlech. [13, 24, 26, 27, 28, 29]



Obrázek č. 6: logo společnosti Eurowings. [13]



Obrázek č. 7: logo společnosti LEVEL. [29]

V USA je situace zcela jiná. Na trh dálkových letů zde LC dopravci nenastoupili, avšak během roku 2019 by se to mělo změnit. Firma MatlinPatterson v minulém roce koupila duševní vlastnictví letecké společnosti World Airways, která svou činnost ukončila již v roce 2014. Tato firma chce obnovit její činnost začátkem roku 2019 a provozovat alespoň 5 letounů do konce tohoto roku. Doufají, že svou nabídkou dálkových letů osloví mnoho Američanů, kteří převážně létají jen v rámci USA. [30]

5. Analýza low-cost letišť

V následujících kapitole si uvedeme konkrétní příklady LC letišť. Letiště budeme vybírat z Asie, Evropy a USA, protože to jsou největší a nejvýznamnější oblasti, kde se s danými typy letišť nejvíce setkáme. Dále pro názornou ukázkou k daným LC letišťům vybereme jedno standardní letiště a v závěru kapitoly obě letiště srovnáme.

5.1 Asie

V Asii před LC letišti dávají přednost LC terminálům. Jedním z neznámějších případů, který zároveň inspiroval nespočet LC letišť po celém světě, je mezinárodní malajské letiště Kuala Lumpur. Jedná se o největší mezinárodní letiště v Malajsii, v státu Selangor. Na světě se dle internetového magazínu Skompasem.cz nachází na 23. příčce [31] v počtu odbavených cestujících za rok. Letiště se nachází přibližně 50 km jižně od hlavního města Kuala Lumpur. Má tři runwaye a dva terminály, a to hlavní terminál KLIA, který odbavuje klasické dopravce, a LC terminál klia2, pro LC dopravce. [32]

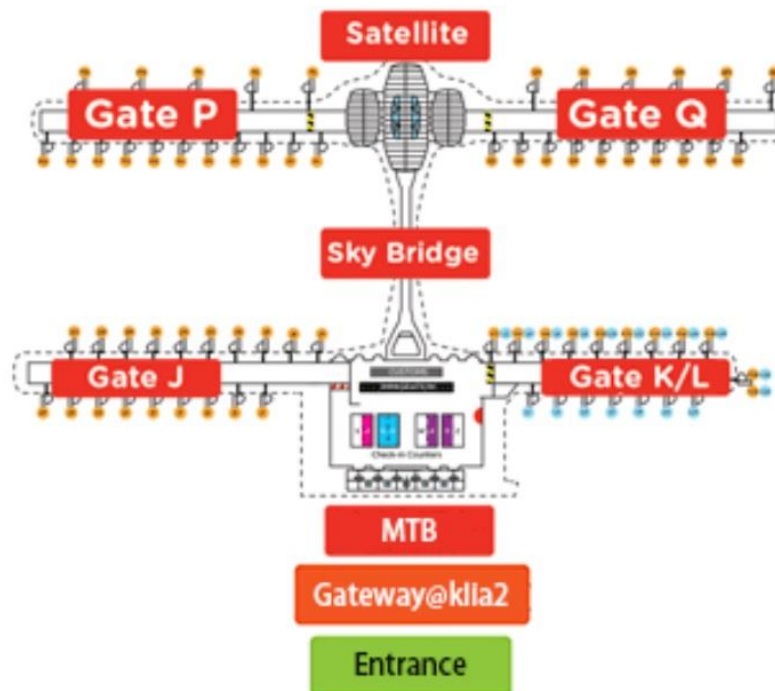
Letiště Kuala Lumpur bylo otevřeno 27.6.1998 a vycházelo z konceptu „*letiště v lesích, lesy v letišti*“ [33]. Díky pro-ekologickému přístupu získalo, jako jediné letiště certifikát Green Globe 21 v roce 2004. V roce 2006 dne 23.3. o 20 kilometrů dále od letiště Kuala Lumpur vznikl první LC terminál, jako samostatné letiště. Avšak letiště bylo navrženo na odbavení pouze 15 000 000 cestujících ročně. Tato kapacita byla brzo vyčerpána a letiště nestíhalo, proto byl

postaven LC terminál v rámci letiště Kuala Lumpur a dne 2.5.2014 byl na něm zahájen provoz. LC letiště bylo 9.5. definitivně uzavřeno a nahrazeno terminálem klia2. [34, 36]

5.1.1 klia2

LC terminál klia2 je díky své rozloze 257 000 m² největší na světě. Terminál klia2 byl postaven a navržen na odbavení 45 000 000 cestujících ročně a do budoucna je v plánu kapacitu navyšovat. Skládá se z hlavní budovy, nákupního centra gateway@klia2 a satelitní budovy, která je na hlavní budovu napojená pomocí nadzemního mostu. Dále jsou zde čtyři mola, kde se nacházejí odletové brány, dále budeme používat původní výraz gate. Dvě mola jsou napojená na hlavní budovu a dvě na satelitní budovu. Dále má vlastní runway, která byla vybudována speciálně pro tento terminál, a vlastní řídicí věž. Celkem má 68 gateů, 10 míst na stání na ploše a 80 mostů. Disponuje celosvětově uznávaným certifikátem zelené budovy, a to certifikátem LEED - „*Leadership in Energy and Environmental Design*“. Tento certifikát hodnotí budovy ve vztahu k životnímu prostředí a spotřebě energií z hlediska konstrukce i jejího pozdějšího provozu. Při stavbě těchto budov se využívají recyklované stavební materiály. Velká recyklace odpadu probíhá i během provozu letiště a je zde zjevná snaha o ekologické využívání energií. [36, 37]

Nákupní centrum gateway@klia2 nabízí široký výběr z 225 obchodů a restaurací s parkovištěm. Po průchodu skrz gateway@klia2 se cestující dostanou do hlavní budovy, kde se nachází jak odletová, tak příletová hala. Odletová hala se nachází úplně nahoře, na třetí úrovni. Zde se cestující můžou nechat odbavit buď u klasických odbavovacích přepážek nebo u samoobslužných check-in kiosků. Příletová hala se nachází v hlavní budově na druhé úrovni. Z hlavní budovy vedou dvě mola, do kterých se cestující dostanou z tranzitní části letiště. Molo J a molo K, ty slouží pro domácí lety a nachází se na úrovni 1A. Dále nad molem K, na úrovni dvě se nachází molo L, které slouží pro mezinárodní lety, každé z uvedených mol má 22 gateů. Z hlavní budovy vede nadzemní most, který ji spojuje se satelitní budovou. Má 300 metrů a travelátory pro rychlejší spojení mezi budovami. Křížuje pojezdovou dráhu a má zdi tvořené převážně ze skla, pro poskytnutí krásného výhledu na letiště. Satelitní budova má dvě úrovně, druhou a třetí. Na druhé úrovni se spojuje satelitní budova s dvěma moly sloužící pro mezinárodní lety, a to molo P a molo Q. Na třetí úrovni se nachází obchody, restaurace a odpočinková zóna. Na níže uvedeném obrázku č. 8 můžeme vidět rozložení terminálu klia2. [36]



Obrázek č. 8: plán terminálu klia2. [36]

Na úrovni jedna se nachází nákupní centrum gateway@klia2, jehož schéma můžeme vidět na obrázku č. 9. Na úrovni jedna jsou také poskytovány dopravní služby. Je zde několik stánků autopůjčoven a taxi služeb, prodávají se zde lístky na autobus, lístky na vlaky. Samotná vlaková zastávka se nachází na úrovni dvě. Před halou jsou pak parkovací místa pro taxíky a nástupiště pro autobusy. Pro cestující, kteří letí skrz klia2 a potřebovali by se dostat na hlavní terminál KLIA, mohou využít zdarma autobus. Pro cestující, kteří neletí je zde také autobus, avšak za poplatek RM2.50. Kromě autobusů mohou cestující využít také vlaky KLIA Ekspres a KLIA transit, které nabízí spojení mezi terminály za tři minuty a poplatek RM2. RM55 stojí lístek až do města Kuala Lumpur a vlakem to zabere pouze hodinu. Autobusům to zabere o 45 minut déle, ale lístek stojí pouze RM11. [36]

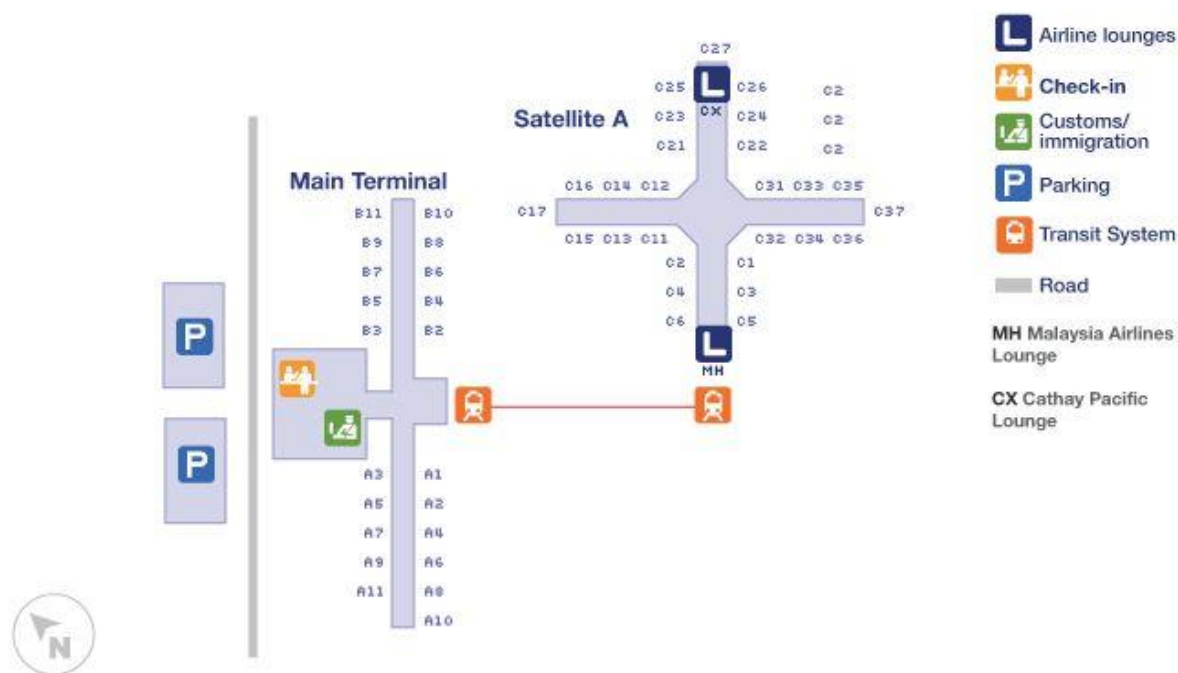


Obrázek č. 9: boční schéma nákupního centra gateway@klia2. [36]

Tím, že je klia2 LC terminál, hostí také jenom LC dopravce jako jsou: AirAsia, AirAsia Indonesia, AirAsiaX, AirAsia Zest, Cebu Pacific Air, Jetstar Asia, JC Cambo International Airlines, Thai AirAsia a Scoot. Tito dopravci nabízejí své lety do Austrálie, Bangladéše, Číny, na Filipíny, do Indie, Indonésie, Íránu, Japonska, Jižní Korey, Kambodže, Laosu, na Maledivy, Mauricius, do Nepálu, na Nový Zéland, do Saudské Arábie, Singapuru, na Srí Lanku, Tchajwan, do Thajska, USA a Vietnamu. Tudíž výběr destinací je pro nás Evropany skutečně pestrý. [36]

5.1.2 KLIA

Hlavní terminál KLIA, který je na obrázku č. 10, se skládá z hlavní budovy s kontaktním molem, kde se nachází gate A, gate B, gate G a gate H, a o kousek dále je satelitní budova se čtyřmi moly značenými gate C. Gate A a gate B jsou využívány pro vnitrostátní lety, kdež to gate C, G a H pro mezinárodní lety. Hlavní budova se rozkládá na 390 000 m² a satelitní budova na 176 000 m². Propojení hlavní budovy a satelitní budovy zajišťuje Aerotrains, který jezdí každé 3 až 5 minut a je zcela bez poplatku. Ročně terminál odbaví přibližně 58 500 000 cestujících. [32, 36, 38]



Obrázek č. 10: hlavní terminál KLIA. [39]

Hlavní budova má pět úrovní. V přízemí se nachází autobusové nástupiště a zastávka pro aerotrains, odsud se taky lehce dostaneme k parkovištím, které se nacházejí v prvním mezipatře. Do prvního patra vedou přílety, probíhají zde kontroly zavazadel a celní kontroly, je zde i několik obchodů poskytujících různé služby. Ve druhém patře se nachází odletová hala

s odbavovacími pulty, kterých je 216, a samoobslužnými check-in kiosky. Po průchodu bezpečnostní kontrolou, která se nachází ve druhém mezipatře se cestující dostávají do tranzitní části letiště. Ve druhém mezipatře se nachází gate A a gate B, v prvním patře je pak gate H a gate G. Z kontaktního mola odjíždí aerotrain, který cestující odveze do satelitní budovy. Ta má 2 úrovně a 37 gateů. Celá budova je rozdělena na severní, jižní, západní a východní zónu. Aerotrain jezdí do západní zóny. Ve středu se nachází infocentrum a na poschodí bohatý výběr z restaurací a obchodů, VIP salónek, relaxačních služeb, je zde také úschovna zavazadel a pošta. [32, 36]

Na tento terminál léta 57 dopravců nabízejících 14 domácích spojení do destinací po celé Malajsií a 97 spojení do Austrálie, Bangladéše, Barmy, Bruneje, Číny, Egyptu, Etiopie, na Filipíny, do Francie, Indie, Indonésie, Iráku, Iránu, Japonska, Jemenu, Jižní Korey, Jordánska, Kambodže, Kataru, Kazachstánu, Korejské lidově demokratické republiky, do Kuvajtu, na Maledivy, Mauricius, do Německa, Nepálu, Nizozemska, na Nový Zéland, Omán, do Pákistánu, Saudské Arábie, Singapuru, Spojených arabských emirátů, na Srí Lanku, do Thajska, Turecka, Uzbekistánu, Vietnamu a Velké Británie. [40]

5.2 Evropa

V Evropě se nachází hned několik LC letišť, jako jsou například Frankfurt-Hahn, London – Stansted, Brussels Charleroi, East Midlands, Milan Bergamo, London – Luton, Berlin Schönefeld, Dublin Airport, Barcelona El Prat Airport, Amsterdam Schiphol Airport a další. Pro názorný příklad LC letiště v Evropě jsme však zvolili letiště London – Gatwick, které se dle internetového magazínu International Airport Review umístilo na první příčce v seznamu 10 nejlepších mezinárodních LC letišť za rok 2017 [41]. Letiště sice mělo dříve vyšší poplatky, ale to se změnilo a dnes je má srovnatelné například s letišťem Luton, které patří mezi 10 nejlépe hodnocených LC letišť za rok 2018. [42]

5.2.1 London – Gatwick

Letiště London – Gatwick se nachází v regionu jihovýchodní Anglie, v hrabství Západního Sussexu, v okrese Crawley. Od centra Londýna leží 43,5 km jižně a od města Crawley 8 km severně. Označuje se za druhé největší letiště Londýna, hned po letišti London – Heathrow, od kterého je vzdáleno 58 km jihozápadně, tudíž patří k nejrušnějším letišťům světa, které má pouze jednu runway, která měří 3 316 m a je 45 m široká. Má dva terminály s odbavovacími pulty, kterých je 346. Ročně odbavuje 45 600 000 cestujících a spojuje Anglii s 228 destinacemi po celém světě. Mezi tyto destinace patří například Čína, Dominikánská republika, Egypt, Gabon, Indie, Izrael, Jordánsko, Kanada, Kapverdy, Kuba, Malajsie, Maroko, Mauricius, Mexiko, Saudská Arábie, Svatá Lucie, USA a převážná většina evropských států. To zajišťuje

56 rozmanitých dopravců. Letiště Gatwick nabízí své služby kromě LC dopravců, také klasickým aerolinkám, dopravcům s charterovými lety a malým dopravním společnostem. [43, 44]

Působnost letiště sahá do 30. let 20. století, kdy zde působil britský aeroklub Surrey a posléze se zpřístupnilo i veřejnosti, jako sekundární letiště k letišti London – Croydon. Tehdy nabízelo přímé lety do Belfastu a Paříže. Pro lepší dostupnost na letiště, zde vybudovali železniční stanici, ze které vedla podzemka až k terminálu Beehive, což je původní terminál ve tvaru kruhu. Během 2. světové války bylo letiště využíváno pouze armádou. V roce 1958 po rozsáhlých rekonstrukcích bylo oficiálně otevřeno za přítomnosti královny Alžběty II. a letos od této události oslavilo 60. narozeniny. [43]



Obrázek č. 11: rozložení Severního a Jižního terminálu letiště London – Gatwick. [45]

Jak je výše psáno, letiště má dva terminály – Severní a Jižní, jejich rozložení můžeme vidět na obrázku č. 11. Severní terminál slouží k zajištění mezinárodních, vnitrostátních a evropských letů. Rozláhá se na 98 000 m². V odletové hale, která se nachází ve dvou podlažích nalezneme obchody, restaurace, a kromě klasických odbavovacích pultů, také samoobslužné check-in kiosky. Ty pomáhají k rychlejšímu odbavení při letech se společnostmi

easyJet, Flybe, Norwegian, WestJet a Virgin Atlantic Airways, až na posledního dopravce se jedná čistě o LC dopravce a je vidět, že tyto služby využívají spíše oni. Tranzitní část terminálu je také rozložená ve dvou podlažích. To horní slouží k odpočinku a zábavě, nachází se zde spousta obchodů a několik restaurací. Na nižší úrovni se také nachází restaurace a obchody. Odtud se také cestující dostanou k molům, ty má severní terminál tři, které vedou ke gateům. Příletová hala se nachází v přízemí pod odletovou halou. Zde se nachází několik služeb, jako informační stánek, bankomaty a prodej jízdenek. [43, 46]

Jižní terminál, zachycen na obrázku č. 12, ležící 4 km od toho Severního terminálu, zajišťuje také vnitrostátní a mezinárodní lety, ale také charterové lety. Rozléhá se na 160 000 m², takže je skoro dvakrát větší než severní terminál. V odletové hale se nachází několik málo obchodů, restaurací a hlavně odbavovací pulty, včetně samoobslužných check-in kiosků. V tranzitní části terminálu se zase nachází mnoho obchodů a restaurací, ty se rozprostírají na třech podlažích. Na třetím podlaží se nachází bezpečnostní kontrola a z prvního podlaží se cestující dostanou k molům. Ty má jižní terminál také tři. Celkem se na obou terminálech nachází 143 míst pro letadla, z toho jich je 71 na stojánkách a zbytek je stání na ploše. [43, 46]



Obrázek č. 12: pohled na Jižní terminál letiště London – Gatwick. [47]

Z centra Londýna se na letiště Gatwick dá dostat mnoha způsoby. Letiště je s městem spojeno železniční tratí a dálnicí M23, která se napojuje buď na Brighton Road nebo na dálnici M25 – Londýnský orbital. Při využití vlastního auta lze využít parkovišť, kterých je na letišti celkem pět, ceny za stání se odvíjejí dle počtu dní a druhu parkoviště. Také je zde možnost objednat taxi, avšak za něj si cestující hodně připlatí. Kromě taxi je zde i několik autopůjčoven, zde se zase ceny můžou lišit. Do města se však lze dostat i autobusem, dopravce National Express

jezdí jednou za hodinu na stanici London Victoria Coach. Po železnici lze využít čtyři společnosti, a to společnost GWR, Southern, Thameslink a letištního dopravce Gatwick Express, tento vlak jezdí jednou za 15 minut. V následující tabulce č. 1 srovnáme jednotlivé, výše uvedené, možnosti způsobu dopravy dostat se do centra Londýna. Naším cílovým bodem v Londýně bude stanice London Victoria a London Victoria Coach, které se nachází v těsné blízkosti. [43, 46]

Tabulka č. 1: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště London – Gatwick.
(zdroj: autor s použitím dat z [46, 48, 49, 50, 51, 52])

Způsob dopravy	Doba jízdy	Jízdné
Auto	60 – 90 min.	-
Taxi	60 – 90 min.	£60 -£100
Půjčovna aut	60 – 90 min.	od £60/1.den +
Autobus-National Express	90 – 120 min.	£5
Gatwick Express	30 min.	£16,20
GWR	30 min.	£16,20
Southern	30 min.	£16,20
Thameslink	30 min.	£16,20

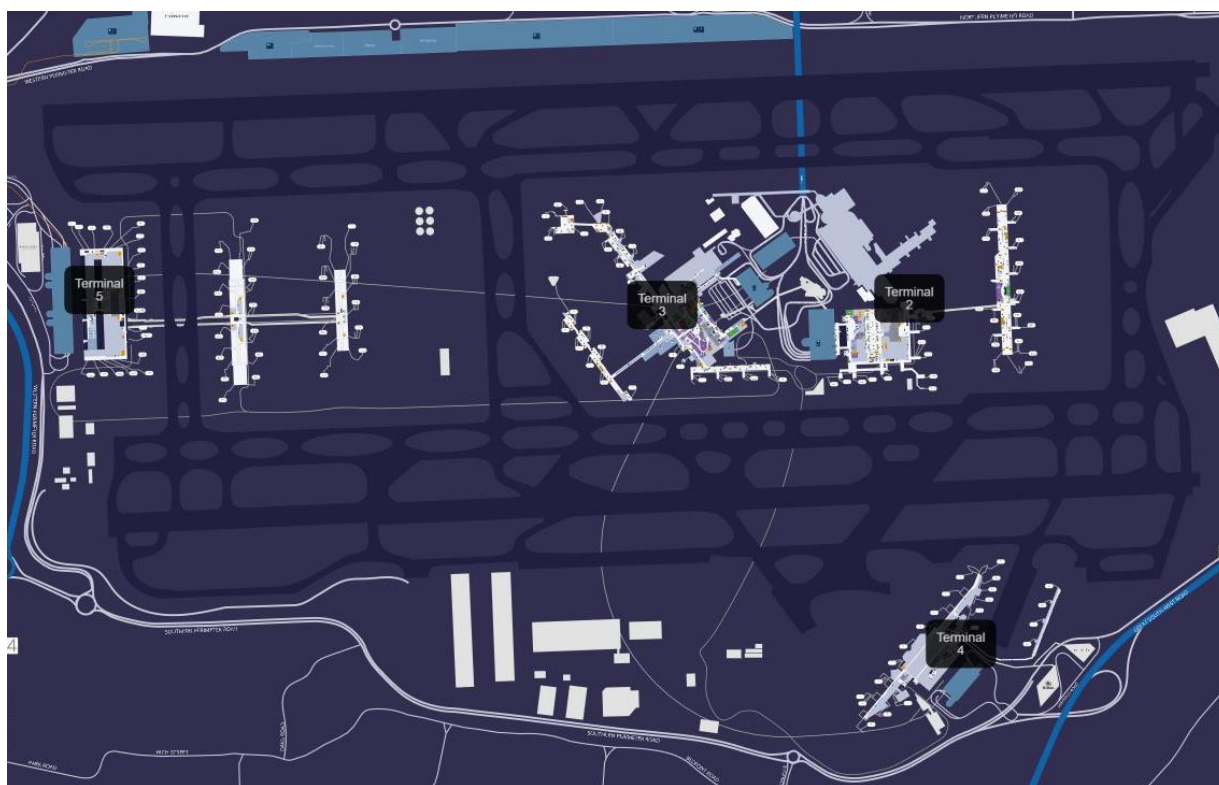
Dle tabulky lze říct, že nejvíc cenově dostupné jsou služby autobusů. Avšak jejich doba jízdy je čtyřikrát delší než doba jízdy vlaků. Cesta taxíkem, či vozem z autopůjčovny je zbytečně drahá a doba jízdy je pořád delší než doba jízdy vlaků. Navíc zde nejsou započítané kongesce, proto se dle mého mínění vlaky jeví jako nejlepší varianta.

5.2.2 London – Heathrow

Letiště London – Heathrow je největším letišťem Londýna a zároveň největším letišťem v celé Evropě, je také sedmým největším letišťem v počtu odbavených cestujících na světě, těch ročně odbaví přibližně 78 000 000 za pomoci 81 leteckých společností. Ty nabízejí spoje do 190 zemí světa. Letiště se nachází na západě Londýna, přesněji v městské části Hillingdon. Od centra je letiště vzdálené 28 km. Svoji rozlohou zabírá 12 270 000 m². Má dvě runwaye o šířce 50 m a délce 3,9 a 3,7 km, pět terminálů, z toho jsou v provozu pouze čtyři, a 133 stojánek pro letadla a 64 míst na stání na ploše. Oficiální otevření letiště proběhlo v roce 1946. V roce 1955 byla slavnostně otevřena první odbavovací hala (terminál 2), k ní se postupně přidávali terminály 3, 1, 4 a v roce 2008 i terminál 5. Od roku 2015 je však terminál 1 uzavřen,

protože všechny jeho lety se přesunuly na ostatní terminály. Je v plánu rozšířit terminál 2 na území bývalého terminálu 1. [53, 54, 55, 56]

Na níže uvedeném obrázku č. 13 můžeme vidět rozložení terminálů, kdy terminál 2 a 3 leží v severní části letiště, terminál 5 v západní a terminál 4 v jižní části letiště. Terminál 2 je rozlohou zatím nejmenší terminál (40 000 m²), avšak dle počtu odbavených cestujících není nejslabší, zvládá 16 500 000 cestujících za rok. Byl to první terminál letiště vůbec. V Roce 2014 se dočkal rozsáhlých rekonstrukcí. Na tento terminál létají všichni členové z aliance Star Alliance. Jeho odletová hala se nachází na páté úrovni, nachází se zde odbavovací pulty i samoobslužné check-in kiosky a pár restaurací. Po průchodu bezpečnostní kontrolou se cestující dostanou do tranzitní části letiště, která se rozléhá na páté a čtvrté úrovni. Gate A se nachází v hlavní budově terminálu 2, a gate B v budově 2B terminálu 2. Budova 2B je s tou hlavní propojena nadzemním mostem, na druhé úrovni. Svůj čas si cestující mohou zkrátit návštěvou v obchodech nebo restauracích. Těch se na terminálu 2 nachází přes 46. Příletová hala se pak nachází na úrovni jedna. [55, 57]



Obrázek č. 13: mapa letiště Heathrow. [55]

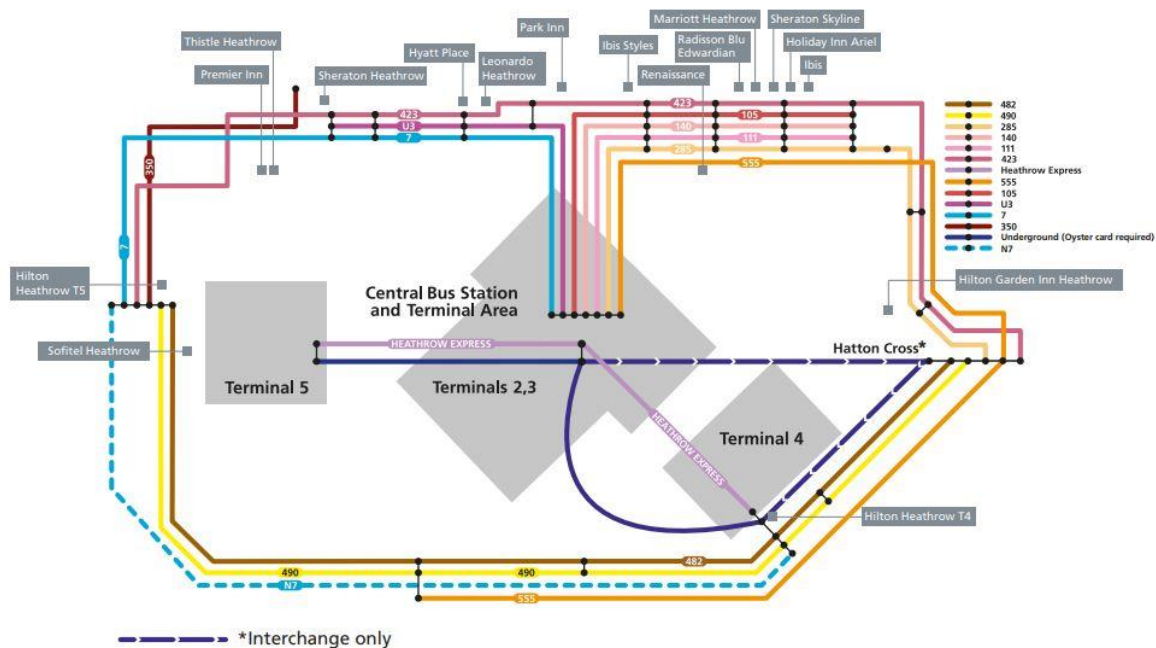
Terminál 3 je druhý nejstarší a dvakrát větší než terminál 2 (98 962 m²) a nazývají ho Oceanic terminál. Leží hned vedle terminálu 2. Ročně přes něj projde zhruba 17 700 000 cestujících. Své služby zde poskytují dopravci Delta Air Lines a Garuda Indonesia z aliance SkyTeam, dále dopravci z aliance Oneworld a několik dalších dopravců nepatřících do žádné aliance.

V přízemí se nachází odletová hala s odbavovacími pulty a samoobslužnými check-in kiosky a příletová hala, která je po pravé straně odletové haly. Po eskalátorech se cestující dostanou na první úroveň, kde se po bezpečnostní kontrole dostanou do tranzitní části letiště. Zde se nachází přes 65 různých obchodů, služeb a restaurací pro příjemnější čekání. Z budovy vedou 3 mola, kde stojí letadla. [55, 57]

Terminál 4 ročně odbaví 9 500 000 cestujících, rozkládá se na 105 481 m². Zajišťuje lety společností Malaysian Airlines a Qatar Airways z Oneworld aliance a všech ostatních společností z aliance SkyTeam. Po příletu se cestující dostanou do přízemí, kde si můžou vyzvednout kufry a dostanou se hned na autobusové zastávky, či parkoviště. Eskalátory se lze dostat přes mezipatro, kde se nachází pasová kontrola, do prvního poschodí, kde je odletová hala. Po bezpečnostní kontrole se cestující dostane do tranzitní části letiště přímo na gate. Zde je přes 45 restaurací a obchodů se zbožím, či službami. [55, 57]

Terminál 5 je největší a nejrušnější terminál letiště, rozlohou čítá 353 020 m² a ročně se postará přibližně o 31 900 000 cestujících. Slouží jako základna pro leteckou společnost British Airways a Iberia z aliance Oneworld. Na úrovni tři se nachází velká odletová hala, zde je několik obchodů, služeb a restaurací a odbavovací pulty. Po průchodu bezpečnostní kontrolou se cestující dostanou do tranzitní části letiště hlavní budovy, která se rozkládá na úrovni dvě, tři a čtyři. Zde je mnoho obchodů a restaurací. Eskalátory, či výtahem se pak cestující můžou dostat na úroveň čtyři, kde jsou VIP salónky. Míst s restauracemi a obchody je zde něco málo přes 72. Na úrovni dvě se nachází gate A. Podzemními tunely je hlavní budova terminálu 5 spojena s budovou 5B a 5C, zde se nachází gate B a gate C. Cesta na ně zabere 15-20 minut pěšky, pro rychlejší přesun lze využít Heathrow Express. Přílety se nachází na úrovních jedna v budovách 5B a 5C a na úrovni nula se pak nachází přestupní místo pro lety. Na podzemní úrovni mínus dvě se nachází podzemka a vlaky a na úrovni mínus čtyři je podzemní tunel pro pěší. [55, 57]

Pohyb mezi jednotlivými terminály je velice snadný díky rozsáhlé bezplatné síti autobusů a vlaku Heathrow Express, kromě toho zde jezdí i londýnská podzemka, která je však zpoplatněna. Síť linek můžeme vidět na obrázku č. 14. Přeprava mezi terminálem 2 a 3 je nejjednodušší, jelikož leží hned vedle sebe. Cestující mohou využít podzemní podchod, cesta jim zabere pouze 10 minut. Pro cestující s omezenou pohyblivostí je zde služba speciální asistence, která jim pomůže při pohybu mezi terminály. Cesta na terminál 4 a 5 z terminálu 2 a 3 zabere přibližně 20 minut jedním z letištních autobusů, či vlakem Heathrow Express, který jezdí čtyřikrát do hodiny. Přeprava mezi terminálem 5 a 4 zabere také 20 minut autobusem. [55, 57]



Obrázek č. 14: síť linek letiště Heathrow. [55]

Při cestě do centra Londýna zde máme několik možností. Autem se sem cestující dostane po dálnici M4, která vede k terminálu 3, nebo dálnici M25, která vede k terminálu 4 a 5. Je zde několik parkovišť, jak krátkodobých, tak dlouhodobých. U krátkodobých cena začíná na £4, u dlouhodobých to je £28,40 na jeden den a každý další započatý den stojí £22,50. V uvedených termínech stojí první den £32,70 a každý další £25,80. Při cestě z letiště je zde možnost půjčení aut, ale na jednu cestu se půjčení vůbec nevyplatí. Letiště tedy nabízí vlastní vlakové služby Heathrow Express. Vlák jezdí každých 15 minut až na stanici Paddington. Každých 30 minut zde také jezdí vlaky společnosti TfL Rail. Na terminálu 2, 4 a 5 je i zastávka metra, soupravy jezdí skoro každých 5-10 minut podle denní doby. [55, 57]

V následující tabulce č. 2 jsou srovnány doby jízdy a ceny jízdného dle způsobu dopravy. Lze z ní zjistit, že nejvíce času nám zabere jízda po dálnicích a silnicích. V sloupci doba jízdy nejsou k uvedeným hodnotám připočítané kongesce, tudíž se jízda může prodloužit i o několik desítek minut. Navíc půjčení auta, či jízda taxíkem, stojí cestující nemalé peníze. Jízda autobusem se ze srovnávací tabulky jeví, jako nejlevnější, ale je zde potřeba zvážit, zda se nám to vyplatí. Ušetřit £2-£8 na úkor dlouhé doby jízdy, když za tyto peníze můžeme být v Londýně dvakrát rychleji a pohodlněji. Navíc s větší pravděpodobností, že do cíle dorazíme včas. Proto dle mého názoru v tomto případě bude nejlepší využít kolejovou dopravu. Nejvíce se vyplatí londýnské metro nebo TfL Rail při cestě do centra Londýna. [55, 57]

Tabulka č. 2: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště London – Heathrow.
(zdroj: autor s použitím dat z [55, 57, 58, 59, 60])

Způsob dopravy	Doba jízdy	Jízdné
Auto	cca 60 minut	-
Taxi	cca 60 minut	£34-£45
Heathrow Express	25 minut	£25
Metro	50 minut	£18,10
Tf1 Rail	31-49 minut	£12,50
National Express	50-60 minut	£10

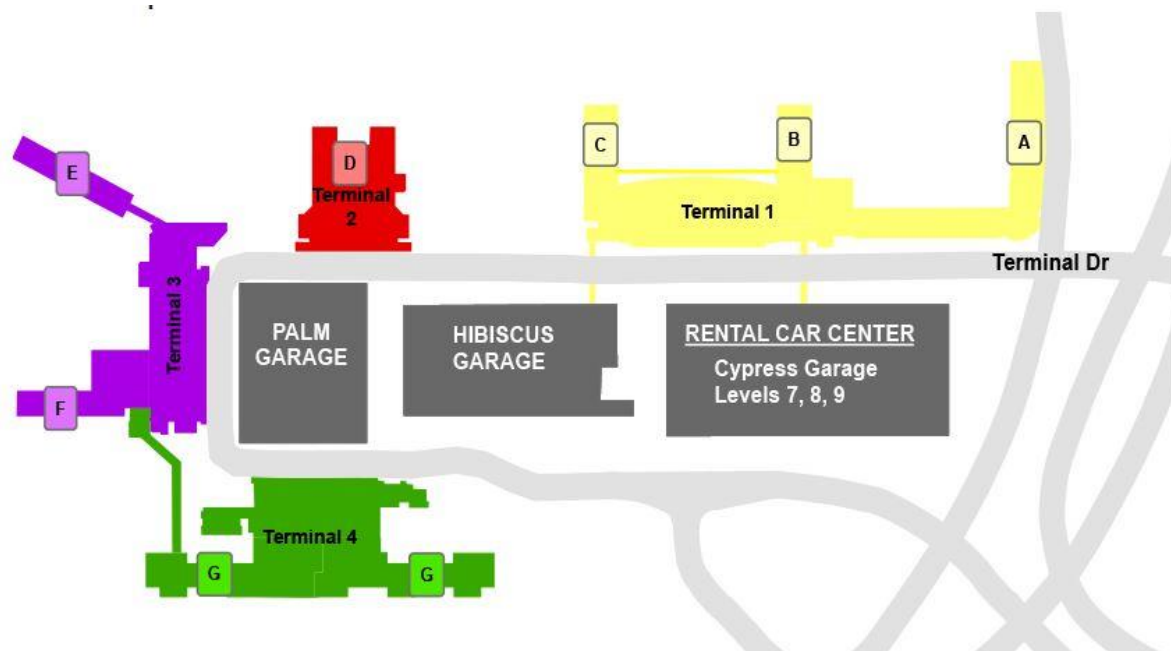
5.3 USA

V USA se také nachází několik LC letišť, jako v Evropě, avšak jejich koncentrace není tak vysoká. Většina z nich dříve sloužila, jako sekundární letiště, ale pro uspokojení LC dopravců se z nich staly LC letiště. Mezi ty známé v USA patří Baltimore – Washington, Fort Lauderdale-Hollywood, T. F. Green – Providence, Chicago Midway a Long Island MacArthur Airport.

5.3.1 Fort Lauderdale-Hollywood

Letiště Fort Lauderdale-Hollywood se nachází v USA na Floridě, v severní části města Fort Lauderdale, leží přibližně 40 km od centra Miami. V USA obsadilo 19. příčku co do velikosti v počtu odbavených cestujících za rok 2017 [61], to činí 32 500 000 cestujících. Těm dopravci, jež toto letiště využívají, nabízejí své lety celkem do 62 destinací na celém území USA, do jižní Ameriky, Evropy a Karibiku. Má tři runwaye a čtyři terminály s obchody a restauracemi, kterých je přes 110. Je držitelem certifikátu LEED, má jeden z největších vozových parků s elektromobily a vlastní recyklační zařízení. Původ letiště sahá do roku 1929, tehdy ještě známém jako Merlo Fogg Field. Během druhé světové války sloužilo námořnictvu a nynější název nese po pilotovi Fortovi Lauderdale. Pro komerční účely se začalo využívat až od roku 1956. [61]

Všechny terminály se nacházejí hned vedle sebe, jak můžeme vidět na obrázku č. 15. Terminál 1 je největší a nejnovější, je znám jako žlutý terminál a má tři mola (A, B a C) a 24 gateů. Slouží společnostem Alaska, Allegiant, Frontier, Silver Airways, Southwest, Frontier, United, Virgin America a WestJet. Z třetí úrovně po odbavení se cestující po eskalátorech dostanou do tranzitní části letiště, zde je přes 40 restaurací a obchodů. O patro níže se nacházejí přílety. Celá budova je spojena s parkovišti a centrem na půjčování aut. [61, 62]



Obrázek č. 15: mapa letiště Fort Lauderdale-Hollywood. [61]

Terminál 2, neboli Delta terminál, je nejmenší, má pouze devět gateů. Stará se o lety společností Air Canada a Delta Airlines. V přední části budovy je odletová hala, za ní po průchodu bezpečnostní kontrolou se cestující dostanou do tranzitní části letiště. Nabídka obchodů a restaurací je oproti terminálu 1 výrazně menší, pouze 17 míst s prodejem. V přízemí se pak nachází příletová hala. [61, 62]

Terminál 3 se nachází mezi terminálem 2 a 4. Má dvě mola (E a F) a 20 gateů. V odletové hale se nachází několik malých obchodů a restaurací s odbavovacími pulty. Každé molo má pak vlastní bezpečnostní kontrolu. Výběr obchodů a restaurací v tranzitní části je větší oproti terminálu 2. Na celém terminálu se jich nachází přes 30. V přízemí pak nalezneme příletovou halu, ta poslouží cestujícím společností American Airlines, American Eagle, Azul, Bahamasair, Dynamic International, JetBlue, Norwegian a Spirit. [61, 62]

Terminál 4, známý také jako mezinárodní terminál. Nadzemním mostem je přímo napojen na terminál 3. V přízemí se nalézá příletová hala a nahoře je odletová, v tranzitní části je v nabídce několik obchodů a restaurací, přes 22 prodejních míst. Déle je zde 11 gateů rozkládajících se na dvou molech (G a H). Slouží především společnostem Air Transit, Avianca, Cape Air, Caribbean, Copa, Dynamic International, Norwegian, SkyBahamas, Spirit, Sunwing, TAME a Volaris. V současnosti je však v procesu rekonstrukce. [61, 62]

Dostupnost letiště jak z města Fort Lauderdale, tak Miami je velice snadná, díky jeho umístění. Mezi hlavní možnosti pohybu po městě patří autobusy společnosti Broward County Transit. Pro cestu do Miami lze využít bezplatný autobus, který jede na nádraží a zde využít vlak

společnosti Tri-Rail jedoucí do Miami–Dade County, Brodway a Palm Beach County. Dále si lze vybrat z velké nabídky autopůjčoven a taxi služeb, zde si však cestující připlatí. Cesta taxíkem stojí \$60-\$80. Půjčení auta s vrácením v Miami, pokud to bude malé až středně velké auto pro 5 osob, finančně vyjde stejně, jako taxi. Mezi ideální kompromis pohodlí a ceny patří sdílené jízdy, které se pohybují v rozmezí \$21-\$23 na osobu. V následující tabulce č. 3 jsou srovnány doby jízdy a jízdné pro cestu na Miami Beach. [61, 62, 63, 64]

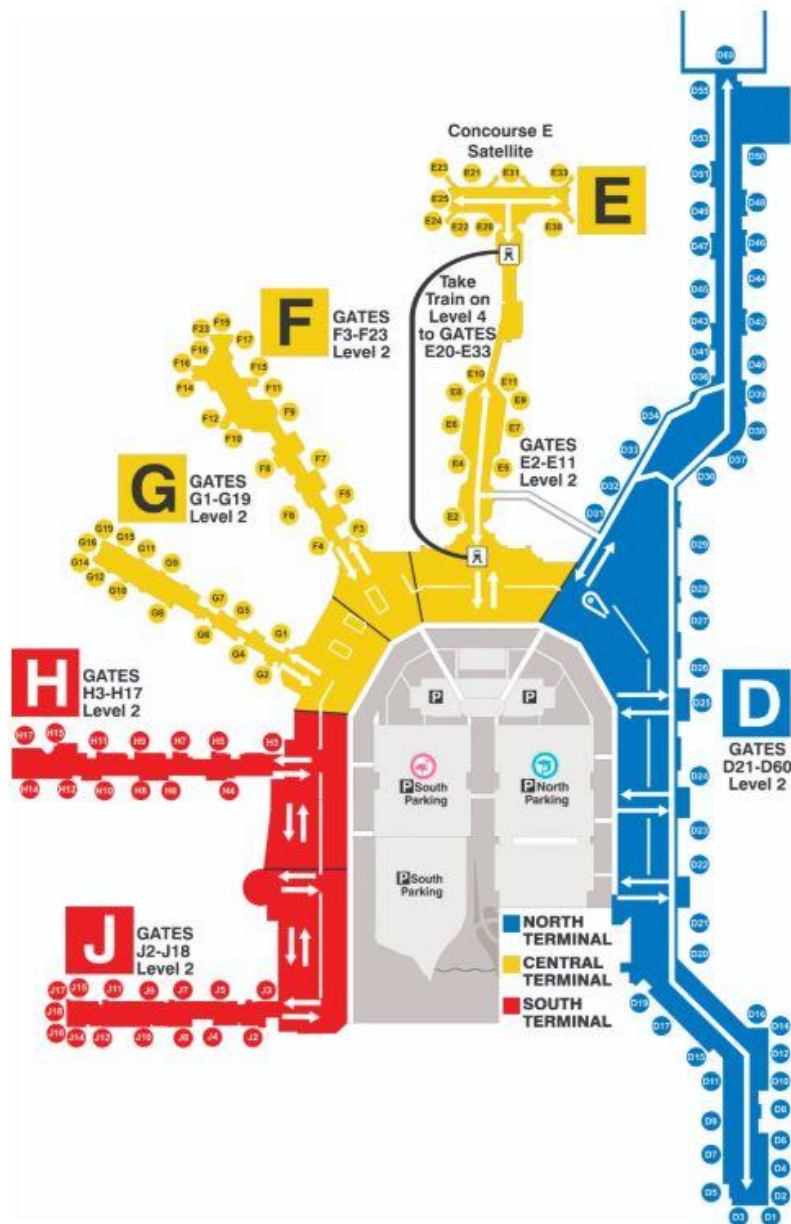
Tabulka č. 3: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště Fort Lauderdale-Hollywood. (zdroj: autor s použitím dat z [61, 62, 63, 64])

Způsob dopravy	Doba jízdy	Jízdné
Auto	cca 50 minut	-
Taxi	cca 50 minut	\$60-\$80
Sdílené jízdy	cca 50 minut	\$21-\$23
Tri-Rail & Miami Beach Airport Express	cca 110 minut	\$6,40

5.3.2 Miami

Floridské letiště nacházející se kousek od centra Miami, leží v okrese Miami-Dade. Na jižní Floridě je největším letištěm. USA spojuje především s Karibikem a Latinskou Amerikou. V řebříčcích se umísťuje na 12. příčce v USA a 40. celosvětově v počtu odbavených cestujících. [64] Svoji rozlohou zabírá 13 071 346 m². Má čtyři runwaye a tři terminály – Severní, Centrální a Jižní, se třemi poschodími. Tyto terminály se zaslouží o roční odbavení 44 100 000 cestujících. Nabízí služby 105 dopravců a spojuje Floridu se 156 destinacemi po celém světě. Mapu terminálů můžeme vidět na obrázku č. 16. [65]

Jižní terminál byl uveden do provozu roku 2007 a rozlohou čítá 157 935 m². Je považován za architektonický skvost s velkými okny, nespočtem dekorací a klenutými stropy. Má 28 gateů rozložených ve dvou molech (J a H) a hostí dopravce Aerolineas Argentinas, Aeromexico, Air Canada, Air Europa, Air France, Alitalia, Avianca, Bahamasair, Caribbean Airlines, Copa Airlines, Delta Air Lines, GOL Transportes Aéreos, LAN Airlines, Lufthansa, Swiss International Air Lines, TAM Airlines a United Airlines. Na terminálu se nachází přes 60 obchodů a restaurací, v tranzitní části kromě nich také nalezneme stálou expozici "*Rejoicing and Festival of the Americas*" a "*The Discovery and Settlement of the West*" od argentinského umělce Carybé. [65]



Obrázek č. 16: mapa letiště Miami. [65]

Severní terminál slouží především společnosti American Airlines. Je dvakrát tak velký jako Jižní terminál, rozléhá se na 353 032 m². Roku 2014 byla dokončena jeho rozsáhlá rekonstrukce, po které má více než 80 obchodů, 51 gateů, dvě mola a vlak skytrain pro spojení obou konců terminálu, jež jsou od sebe vzdálené 30 min chůze. Linka jezdí každé 3 min a nachází se na střeše. Jezdí od gateu D17 k vykládce zavazadel a gateu D24-25, pak pokračuje k D29, kde je budova Severního terminálu spojena s budovou Centrálního terminálu, a končí u gateů D46-47. [65]

Centrální terminál leží mezi Jižním a Severním a s oběma je propojen. V přízemí všech terminálu se nachází příletová hala vedoucí přímo k parkovištím Severního a Jižního terminálu

a zastávkám MHD. V prvním podlaží se nachází odletová hala s odbavovacími pulty i check-in kiosky. Pak o patro výše je už tranzitní část a travelátor spojující všechny tři terminály s MIA Mover zastávkou, která cestující může dopravit do centrální půjčovny aut. [65]

Dostat se z letiště do centra Miami, či na pláži, není vůbec těžké, jelikož se letiště nachází prakticky hned vedle centra. Při užití vlastního automobilu lze využít parkoviště pro Severní a Jižní terminál, cena za jeden den je \$30 a maximální doba stání je 20 dní. Taxi z letiště na pláž 16 km vzdálenou by stál \$25-\$30. V nabídce je i 14 autopůjčoven, zde cena především záleží na počtu dní a jaký typ vozu si zákazník vypůjčí. Kromě silnic lze využít i železniční tratě. Z letiště jezdí MIA Mover, cestující se k němu dostanou z druhého podlaží Severního a Centrálního terminálu. Vlak je doveze přímo na Centrální stanici v Miami. Z hlavní stanice si cestující můžou koupit lístek na autobus, který je doveze přímo na pláž pouze za \$2,65. Nebo můžou jet metrorail, kde se za denní lístek platí \$5,65. V následující tabulce č. 4 jsou uvedeny způsoby jízdy jež lze využít při cestě na Miami Beach. [65, 66]

Tabulka č. 4: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště Miami. (zdroj: autor s použitím dat z [64, 65])

Způsob dopravy	Doba jízdy	Jízdné
Auto	cca 30 minut	-
Taxi	cca 30 minut	\$25-\$30
Miami Beach Airport Express	cca 60 minut	\$2,65

5.4 Rozdíly mezi low-cost a standardním letištěm

Z výše uvedených příkladů lze vypozařovat následující rozdíly:

1. LC letiště nemusí být vždy malé letiště. Co se týče kapacity dokážou se postarat o odbavení stejného, či dokonce většího počtu cestujících. V případě letiště Miami a terminálu klia2 s letištěm London – Gatwick. Kdy platí, že toto LC letiště a LC terminál dokáže odbavit více cestujících než hlavní floridské letiště.
2. Jejich narůst v počtu odbavených cestujících stoupá strměji nežli u standardních letišť. To je způsobeno hlavně díky neustálému rozrůstání LC dopravců.
3. Ne vždy platí, že se starají pouze a jen o LC dopravce. I když jejich podíl letů na tyto letiště je dozajista větší. Letiště Gatwick a Fort Lauderdale-Hollywood své služby tedy nabízejí i klasickým aerolinkám. V případě letiště Gatwick jde například o společnost Iberia a Emirates. [46]

4. Tvzení, že se nachází dále od daného centra, ke kterému náleží, se ve všech třech příkladech potvrdilo.
5. V počtu nabízených destinací zatím zaostávají za standardními letišti. I jejich pestrost je o něco menší, ale to se v posledních letech začíná měnit, hlavně díky nástupu LC dopravců na transatlantické linky.
6. Co se týče vybavení letišť, obecně platí, že standardní letiště mají větší a pestřejší výběr obchodů, restaurací i služeb. Ale i to není zcela pravda, ve výše uvedených příkladech, obzvláště u terminálu klia2, je výběr dle mého názoru velký.

Ve 2. kapitole jsme si uvedli charakteristiky LC letišť a terminálů. Tyto charakteristiky jsou relativně čerstvé a dle mého názoru prozatím neustálené. Z výše uvedených příkladů, lze usoudit, že ne vždy tyto charakteristiky zcela přesně odpovídají. Za přesné lze považovat zatím pouze dvě charakteristiky, které LC letiště výrazně oddělují od klasických letišť. A to nižší poplatky pro dopravce na LC letištích a vzdálenější umístění od města k němuž letiště náleží.

6. Srovnání provozně-ekonomických parametrů

Zda letět na LC letiště nebo na standardní letiště je dosti záludná otázka, protože každé z daných letišť má své pro a proti, a ne vždy lze s jednoznačnou jistotou říct, že se let na LC letiště mnohonásobně vyplatí. Pořízení letenek na LC letiště nebývá tak drahé, jako pořízení letenek na standardní letiště, kam většinou létají klasické aerolinky, které mají dražší letenky. Avšak dostupnost města ze standardních letišť je méně náročná jak časově, tak i finančně vzhledem k vzdálenosti od daného města, která bývá u LC letišť větší. Mnohdy i desítky až stovky kilometrů. Proto se pokusíme pomocí provozně-ekonomických parametrů určit, zda se na LC letiště vyplatí létat. Nejprve si stanovíme parametry, které pro nás budou rozhodující:

1. Cena zpáteční letenky u přímých letů bez mezipřistání a v třídě economy.
2. Výdaje za dopravu, jež nás přepraví do cílové destinace.
3. Čas strávený na letišti po přiletu a doba, než se z něj dostaneme do cílové destinace.
4. Interval mezi spoji.
5. Oportunitní náklady.

Dále budeme s parametry počítat. Integrujeme je do vzorce pro výpočet ekonomických nákladů, který si stanovíme. Tyto náklady nám lépe ukážou, na které letiště je výhodnější letět.

6.1 Oportunitní náklady

Tyto náklady zvané též „náklady alternativních možností“, či „náklady obětovaných příležitostí“ [67], nám vyjadřují ušlé příležitosti nebo „ušlé příjmy“ [68], které bychom mohli využít jinak a lépe. Jsou to vždy náklady druhé nejlepší možné příležitosti, které jsme dali přednost před nejlepší možnou příležitostí, ze které bychom logicky měli větší užitek. Tyto náklady jsou pro ekonomické rozhodování velice důležité. I přes to, že jsou to náklady skryté. Takovým říkáme implicitní náklady. Opakem implicitních nákladu jsou explicitní náklady, což jsou reálně vynaložené náklady. Platí však, že tyto explicitní náklady mohou být zároveň i oportunitními náklady. To platí v případě, že alternativní příležitost dosahuje menší explicitní náklady než příležitost námi zvolená. [67, 68]

Oportunitní náklady si zde uvádíme, abychom dokázali vyjádřit čas strávený na cestách v peněžních jednotkách. Budeme uvažovat, že během doby, kdy se vezeme do města, bychom místo toho mohli pracovat a vydělávat. Ze statistického úřadu jsme získali průměrnou hodinovou mzdu v EU, ta je 15,23 EUR [69], v přepočtu na české koruny to je 391,5 Kč. Tuto hodinovou mzdu vynásobíme časem. Do tohoto času budeme zahrnovat dobu, kterou strávíme na letišti po přistání, dobu strávenou na cestě z letiště do cílové destinace a jeden interval dané linky. Interval přičítáme z toho důvodu, protože ve většině případů se stává, že cestující dorazí těsně po tom, co jeden spoj odjel nebo přesně v polovině intervalu na dané lince. Dobu strávenou v letadle do vzorce zahrnovat nebudeme, jelikož ta je ve většině případů u každé linky stejná nebo dosti podobná. Náš vzorec pro výpočet oportunitních nákladů bude vypadá následovně:

$$N_A = (t_l + t_p + t_i) \cdot m_{pr.}$$

N_A ...oportunitní náklady

t_l ...doba strávená na letišti

t_p ...doba strávená přepravou z letiště do města

t_i ...linkový interval

$m_{pr.}$...průměrná hodinová mzda

6.2 Vzorec pro výpočet ekonomických nákladů

Ekonomické náklady, které budeme srovnávat, jsou součtem ceny letenky, ceny za přepravu z letiště do města a oportunitních nákladů, o které přicházíme v době přepravy. Vypočteme je dle následujícího vzorce, se kterým budeme v dalších kapitolách pracovat:

$$N_C = C_L + C_P + N_A = C_L + C_P + (t_l + t_p + t_i) \cdot m_{pr.}$$

N_C ...celkové ekonomické náklady

N_A ...oportunitní náklady

c_L ... cena letenky

c_P ...cena přepravy

t_i ...doba strávená na letišti

t_p ...doba strávená přepravou z letiště do města

t_i ...linkový interval

m_{pr} ...průměrná hodinová mzda

6.3 Lety na trase Praha – Londýn

Na trase Praha – Londýn létá hned několik společností. Společnosti British Airways, easyJet, Flybe, Ryanair, Travel Service a Wizz Air. Tyto společnosti létají z letiště Václava Havla na londýnská letiště London City Airport, London – Gatwick, London – Heathrow, London – Luton, London – Southend a London – Stansted. Jednotlivá spojení mezi Prahou a Londýnem jsou uvedena níže v tabulce č. 5. [70]

Tabulka č. 5: existující linky na trase Praha – Londýn. (zdroj: autor s použitím dat z [70])

#	Společnost	Letiště v Praze	Letiště v Londýně
1	British Airways	Letiště Václava Havla	Heathrow
2	British Airways	Letiště Václava Havla	City Airport
3	easyJet	Letiště Václava Havla	Gatwick
4	easyJet	Letiště Václava Havla	Stansted
5	easyJet	Letiště Václava Havla	Southend
6	Flybe	Letiště Václava Havla	Southend
7	Ryanair	Letiště Václava Havla	Stansted
8	Travel Service	Letiště Václava Havla	Gatwick
9	Wizz Air Hungary Ltd.	Letiště Václava Havla	Luton

V další tabulce č. 6 budeme srovnávat ceny za zpáteční letenky v termínu 14.9.-17.9.2018 na výše uvedených linkách. K tomu tam nalezneme dobu trvání letů, čas strávený na letišti po

přistání a linkový interval. Do času stráveném na letišti počítáme dobu, než se cestující dostane z letadla, k imigrační kontrole, kde se můžou vytvářet fronty. Přes letiště se cestující musí dostat na vlakovou stanici. Odtud jim pojde spoj do města. Uvedené frekvence jednotlivých linek platí pro dopolední hodiny, kdy nalezené lety přistávají. Dále se stává, že některá velká a složitá letiště působí jako bludiště, obzvláště pro cizince. Proto budeme brát v potaz i velikost letiště.

Tabulka č. 6: ceny letenek na linkách Praha – Londýn s dobou pobytu na londýnských letištích. (zdroj: autor s použitím dat z [7, 46, 55, 59, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79])

#	Cena zpáteční letenky	Doba trvání letu	Doba strávená na letišti + interval
1	3 404 Kč	130 min.	50 min. + 30 min
2	5 800 Kč	115 min.	40 min. + 10 min
3	3 426,19 Kč	135 min.	60 min. + 15 min
4	2 729,29 Kč	110 min.	40 min. + 15 min
5	1 456,69 Kč	115 min.	60 min. + 15 min
6	1 989,96 Kč	115 min.	60 min. + 15 min
7	2 381,08 Kč	120 min.	40 min. + 15 min
8	2 953 Kč	125 min.	40 min. + 15 min
9	1 518 Kč	125 min.	30 min. + 10 min

Na linkách č. 3 a 8, i přes to, že se cestující nachází na letišti London – Gatwick, doba zde strávená je jiná. Je to způsobeno tím, že let společnosti easyJet přistává na Severním terminálu, kdežto let společnosti Travel Service na Jižním terminálu. Zde se nachází stanice, odkud jezdí vlaky, proto cestujícím chvíli zabere, než se sem přemístí. [43]

V tabulce č. 7 jsou uvedeny společnosti, které budeme využívat při přepravě z letiště do města. Je zde uvedena cena lístku, doba jízdy, společnost, jež spoje provozuje, kde v Londýně bude výstupní místo a frekvence jednotlivých spojů. Cena lístku je zde uvedena za jeden jednosměrný lístek ve 2. třídě. Když se podíváme pozorněji, je vidět, že z každého letiště pojedeme na trochu jinou zastávku, ale vesměs se všechny nachází v centru Londýna. Přesněji v městských obvodech Westminster a City, stanici St Pancras nalezneme na okraji městského obvodu Camdem, který se nachází hned vedla Westminsteru. Kdybychom si určili pouze jedno místo, v některých případech by byly přestupy složitější a dražší. Také lze vidět,

že jsme se zaměřili pouze na kolejovou dopravu. Je pravda, že do daných cílových destinací se lze dostat i autobusy, které jsou většinou nejlevnější, avšak v některých případech nedostupné, nebo s příliš dlouhou dobou jízdy. Navíc ve špičkách vznikají ve městě kongesce, proto se zaměříme pouze na kolejovou dopravu. [80]

Tabulka č. 7: přeprava z letišť do centra Londýna. (zdroj: autor s použitím dat z [46, 55, 59, 76, 77, 78, 79])

Letiště	Jízdné	Doba jízdy	Společnost	Výstupní stanice	Frekvence spojů za 1 h
City Airport	80-140 Kč	40 min.	DLR	Victoria	6-7
Gatwick	462,5 Kč	30 min.	Gatwick Express	Victoria	4
Heathrow	356,86 Kč	31 min.	TfL Rail	L. Paddington	2
Luton	485,33 Kč	50 min.	trainline	St Pancras	5
Southend	485,33 Kč	53 min.	greateranglia	Liverpool Street	4
Stansted	485,33 Kč	50 min.	Stansted Express	Liverpool Street	4

Z tabulky č. 7 lze usoudit, že ceny za dopravu jsou dosti podobné. Pouze přeprava z London City Airport nás vyjde výrazně levněji, jelikož se toto letiště nachází nejbližší centru města a lze využít pouze MHD. Také z letiště London – Heathrow nás cesta vyjde levněji o 130 Kč, jelikož je to druhé nejbližší letiště k centru města.

6.4 Lety na trase Londýn – Miami

Pro srovnání dálkových letů z Evropy do USA na LC letiště a standardní letiště jsme si vybrali LC letiště London – Gatwick a LC letiště Fort Lauderdale-Hollywood, spojení na této trase zajišťuje společnost Norwegian. Jako standardní letiště jsme zvolili letiště Heathrow a mezinárodní letiště v Miami. Na trase Heathrow – Miami léta více společností, a to společnosti American Airlines, British Airways a Virgin Atlantic. Porovnání cen letenek provedeme pro zpáteční letenky v období 14.9.-28.9.2018, kdy sezóna končí a letenky, v případě LC dopravců, bývají levnější. Ceny těchto letenek jsou uvedeny v následující tabulce č. 8. Je třeba upozornit, že v ceně letenek od společnosti Norwegian, British Airways a American Airlines není zahrnuto odbavené zavazadlo, ale pouze příruční. Kdyby si cestující chtěl připlatit za zavazadlo navíc, vyjde ho to na \$90 u společnosti Norwegian a \$60 u společnosti British Airways a American Airlines. [8, 71, 81]

Tabulka č. 8: ceny letenek na linkách Londýn – Miami s dobou pobytu na daných letištích. (zdroj: autor s použitím dat z [8, 65, 66, 71, 79, 81, 82])

Společnost	Cena zpáteční letenky	Doba trvání letu	Doba strávená na letišti + interval
American Airlines	27 293 Kč	590 min.	100 min. + 30 min.
British Airways	27 293 Kč	560 min.	80 min. + 30 min.
Norwegian	9 460 Kč	580 min.	80 min. + 15 min.
Virgin Atlantic	28 977 Kč	565 min.	80 min. + 30 min.

V tabulce č. 8 lze vidět, že cena na LC letišti je až o 1 třetinu levnější. To je způsobeno i tím, že letenka nezahrnuje žádný servis na palubě, vše navíc si cestující musí kupovat zvlášť za vysoké poplatky. Z letiště Miami a Fort Lauderdale-Hollywood pojedeme na Miami Beach. Z letiště Miami pojedeme přímým spojem. Z letiště Fort Lauderdale-Hollywood pojedeme nejdříve bezplatným autobusem na stanici letiště Fort Lauderdale-Hollywood, kde přestoupíme na vlak Tri-Rail, který nás odveze na stanici Miami International Airport a odtud pojedeme stejným autobusem až do cíle. Délka a cena jízdy je uvedena v následující tabulce č. 9.

Tabulka č. 9: přeprava z letišť na pláž. (zdroj: autor s použitím dat z [62, 65, 66, 79])

Letiště	Jízdné	Doba jízdy	Společnost	Výstupní stanice	Frekvence spojů za 1 h
Fort Lauderdale-Hollywood	142 Kč	110 min.	Tri-Rail & Miami Beach Airport Express	41st Street	4
Miami	59 Kč	60 min.	Miami Beach Airport Express	41st Street	2

Autobus jedoucí z letiště Miami na pláž jezdí každých 30 minut, kdež to vlaky ze zastávky Fort Lauderdale-Hollywood každých 15 minut. Uvedené frekvence platí pro dopolední, odpolední i večerní hodiny.

6.5 Výpočty nákladů a jejich srovnání

Dle vzorce pro výpočet ekonomických nákladů provedeme výpočty u jednotlivých letišť a na daných linkách. Jednotlivé hodnoty pro lety na trase Praha – Londýn, které nalezneme v tabulce č. 10 vložíme do následujícího vzorce:

$$N_C = C_L + C_P + N_A = C_L + C_P + (t_i + t_p + t_j) \cdot m_{pr.}$$

Tabulka č. 10: hodnoty pro výpočet ekonomických nákladů na trase Praha – Londýn. (zdroj: autor s použitím dat z [7, 46, 55, 59, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79])

#	C _L	C _P	t _L	t _P	t _L
1	3 404 Kč	356,86 Kč	50 min.	31 min.	30 min.
2	5 800 Kč	140 Kč	40 min.	40 min.	10 min.
3	3 426,19 Kč	462,5 Kč	60 min.	30 min.	15 min.
4	2 729,29 Kč	485,3 Kč	40 min.	50 min.	15 min.
5	1 456,69 Kč	485,3 Kč	60 min.	53 min.	15 min.
6	1 989,96 Kč	485,3 Kč	60 min.	53 min.	15 min.
7	2 381,08 Kč	485,3 Kč	40 min.	50 min.	15 min.
8	2 953 Kč	462,5 Kč	40 min.	30 min.	15 min.
9	1 518 Kč	485,3 Kč	30 min.	50 min.	10 min.

Po dosažení hodnot do vzorce výpočty vypadají následovně:

$$N_{C1} = 3\,404 + 356,86 + (50 + 31 + 30) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{4\,485\,Kč}$$

$$N_{C2} = 5\,800 + 140 + (40 + 40 + 10) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{6\,527\,Kč}$$

$$N_{C3} = 3\,426,19 + 462,5 + (60 + 30 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{4\,574\,Kč}$$

$$N_{C4} = 2\,729,29 + 485,3 + (40 + 50 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{3\,900\,Kč}$$

$$N_{C5} = 1\,456,69 + 458,3 + (60 + 53 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{2\,777\,Kč}$$

$$N_{C6} = 1\,989,96 + 485,3 + (60 + 53 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{3\,310\,Kč}$$

$$N_{C7} = 2\,381,08 + 485,3 + (40 + 50 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{3\,551\,Kč}$$

$$N_{C8} = 2\,953 + 462,5 + (40 + 30 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{3\,970\,Kč}$$

$$N_{C9} = 1\,518 + 485,3 + (30 + 50 + 10) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{2\,590\,Kč}$$

Pro lepší přehled si tyto hodnoty vložíme do tabulky č. 11. V tabulce lze vidět, že nejmenší náklady nám plynou z LC letiště London – Luton. To je způsobeno vzdáleností i LC dopravcem Wizz Air, který danou linku provozuje. Nejvíce zaplatíme při využití standardního letiště London – Heathrow a London City Airport, kam léta klasický dopravce British Airways. Navíc jsou tyto letiště nejbližší městu, i to se odráží v nákladech. Letiště London – Gatwick, i přes to že je to LC letiště má třetí největší náklady. To je způsobeno daným dopravcem a datem. V tomto

termínu společnost easyJet nabízí dražší letenky. Pro sehnání levných letenek od společnosti easyJet je potřeba sledovat trh a být flexibilní. Tehdy lze získat letenky na této lince i o polovinu levnější. V takovém případě by tyto náklady byli srovnatelné s náklady při užití letiště London – Luton. V příkladu č. 8 na lince od společnosti Travel Service lze vidět, že LC letiště London – Gatwick hostí i klasické aerolinky. Náklady se dokonce moc neliší od těch, které cestující vynaloží při letu na letiště London – Stansted se společností easyJet. LC letiště Stansted je dokonce více vzdálené od Londýna než LC letiště London – Gatwick. V takovém případě se vyplatí letět s klasickým dopravcem na letiště London – Gatwick.

Tabulka č. 11: vzniklé náklady při využití LC letiště London – Gatwick a standardního letiště London – Heathrow v závislosti na dopravci. (zdroj: autor s použitím dat z [7, 46, 55, 59, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79])

#	Společnost	Letiště v Londýně	Celkové náklady
1	British Airways	Heathrow	4 485 Kč
2	British Airways	City Airport	6 467-6527 Kč
3	easyJet	Gatwick	4 574 Kč
4	easyJet	Stansted	3900 Kč
5	easyJet	Southend	2 777 Kč
6	Flybe	Southend	3 310 Kč
7	Ryanair	Stansted	3 551 Kč
8	Travel Service	Gatwick	3 970 Kč
9	Wizz Air Hungary Ltd.	Luton	2 590 Kč

Obdobný postup zvolíme i pro výpočet ekonomických nákladů pro linky na trase Londýn – Miami. Jednotlivé hodnoty nalezneme v tabulce č. 12.

Tabulka č. 12: hodnoty pro výpočet ekonomických nákladů na trase Londýn – Miami. (zdroj: autor s použitím dat z [8, 62, 65, 66, 71, 79, 81, 82])

#	C_L	C_P	t_L	t_P	t_L
1	27 293 Kč	59 Kč	100 min.	60 min.	30 min.
2	27 293 Kč	59 Kč	80 min.	60 min.	30 min.
3	9 460 Kč	142,2 Kč	80 min.	110 min.	15 min.
4	28 977 Kč	59 Kč	80 min.	60 min.	30 min.

Po dosažení hodnot do vzorce výpočty vypadají následovně:

$$N_{C1} = 27\,293 + 59 + (100 + 60 + 30) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{28\,591\,Kč}$$

$$N_{C2} = 27\,293 + 59 + (80 + 60 + 30) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{28\,461\,Kč}$$

$$N_{C3} = 9\,460 + 142,2 + (80 + 110 + 15) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{10\,940\,Kč}$$

$$N_{C4} = 28\,977 + 59 + (80 + 60 + 30) / 60 \cdot 391,5 \doteq \mathbf{30\,145\,Kč}$$

Pro lepší přehled si tyto hodnoty zase vložíme do tabulky č. 13. Zde můžeme vidět, že rozdíly při užití LC letiště a standardního letiště jsou patrnější. Společnost Norwegian nabízí oproti klasickým dopravcům skutečně levné letenky. Za dopravu z letiště Fort Lauderdale-Hollywood si sice cestující trochu připlatí oproti cestě z letiště Miami, ale v tomto případě to vůbec nevádí. Jelikož náklady při letu na Fort Lauderdale-Hollywood budou pořád třetinové.

Tabulka č. 13: vzniklé náklady při využití LC letiště Fort Lauderdale-Hollywood a standardního letiště Miami v závislosti na dopravci. (zdroj: autor s použitím dat z [8, 62, 65, 66, 71, 79, 81, 82])

#	Společnost	Letiště v Miami	Celkové náklady
1	American Airlines	Miami	10 940 Kč
2	British Airways	Miami	28 461 Kč
3	Norwegian	Fort Lauderdale-Hollywood	28 591 Kč
4	Virgin Atlantic	Miami	30 145 Kč

Dále lze vyzorovat, že využití LC letišť a LC dopravců na transatlantických linkách je výhodnější než jejich využití na linkách v rámci Evropy. Zde se letenka od LC dopravce na LC letiště vyplatí levněji nežli letenka od klasického dopravce na standardní letiště. I přes delší cestu do cílové destinace, vyššímu poplatku za odbavené zavazadlo a vyššímu jízdnému. Z tabulky lze vyčíst, že cestující ušetří až 17 000-19 000 Kč. Což je velice znatelný rozdíl.

Bohužel také platí, že v období Vánoc, svátků a letní sezóny jsou letenky od LC dopravců v nabídce se srovnatelnou cenou. Společnost Norwegian nabízí v těchto obdobích zpáteční letenky kolem \$800-\$900, což je srovnatelná cena s klasickými dopravci. V takovém případě už lze zvážit, zda se cesta na LC letiště vyplatí, když za stejnou cenu toho cestující mohou mít více. Po zbytek roku však platí, že ceny jsou nižší. Proto je výhodné být časově flexibilní, tak lze snadno vybrat termín s nejlevnějšími letenkami.

7. Závěr

Tato bakalářská práce měla za cíl zjistit, zda se vyplatí low-cost letiště a low-cost letecké společnosti využívat. Nejprve bylo zapotřebí uvést charakteristiky těchto low-cost letišť a low-cost dopravců. Popsat prostředí na transatlantickém trhu, kam přišli relativně nedávno a vybrat konkrétní příklady, které jsem následně srovnala se standardními letišti ze stejné oblasti. V praktické části jsem se zaměřila na Evropu a USA. Pro daná letiště a jejich linky na dané trase jsem pak provedla výpočty ekonomických nákladů. Tyto výpočty lépe ukázaly, které letiště je z ekonomického hlediska výhodnější využít.

V první části jsem po načtení mnoha odborných článků a literatury shrnula jednotlivé charakteristiky pro low-cost letiště, low-cost terminály a low-cost dopravce. Je zde uvedena historie jejich vzniku. Za který mohou děkovat liberalizaci leteckého trhu v USA a deregulaci leteckého trhu v Evropě ve 2. polovině 20. století. Tento vznik low-cost dopravců vedl k uzpůsobení letišť pro jejich potřeby. Těmto letišťům se tedy začalo říkat low-cost letiště. Většina z nich byla dříve sekundárními, doplňkovými letišti pro jedno hlavní letiště v dané oblasti. To se však změnilo a již není prioritně přestupovým nebo doplňkovým letišťem k hlavnímu letišti. Mezi hlavní rozdíly mezi low-cost letišťem a standardním letišťem je umístění od města k němuž letiště náleží a letištní poplatky, které mohou být i o polovinu menší. Díky tomu mohou dopravci snížit cenu letenky.

V druhé části jsem se zaměřila na situaci, jež panuje na transatlantických linkách. Od roku 2012 zde fungují i low-cost dopravci. Tento nástup vedl k poklesu poptávky u klasických aerolinek, které se rozhodly proti tomu bojovat. Otázka zněla, jak nejlépe bojovat proti low-cost dopravci? Odpověď byla jednoduchá, vlastním low-cost dopravcem. Proto velké letecké skupiny jako skupina IAG a Lufthansa vytvořily LC dopravce LEVEL a Eurowings. Kteří mají za úlohu konkurovat low-cost společností, jako je Norwegian nebo WOWAir. V USA se na tomto trhu zatím nevyskytuje žádná low-cost společnost. Avšak to by se mělo brzo změnit. Společnost World Airways, která svou činnost ukončila již v roce 2014, byla zakoupená firmou MatlinPatterson. Ta chce obnovit její činnost a začít poskytovat začátkem roku 2019 low-cost letecké služby právě mezi USA a Evropou.

Ve třetí části jsem analyzovala letiště. Pro analýzu jsem si vybírala z oblasti Asie, Evropy a USA. Mezi vybranými low-cost letišti bylo letiště Fort Lauderdale-Hollywood, London – Gatwick a low-cost terminál klia2. K těmto low-cost letišťům jsme pro srovnání vybrala i standardní letiště. Konkrétně mezinárodní letiště v Miami, letiště London – Heathrow a hlavní terminál letiště KLIA. I tyto letiště jsem analyzovala. V Asii se nejednalo o dvě letiště, ale pouze o jedno, které má dva terminály, první je pouze pro low-cost dopravce, kdežto ten druhý pro klasické aerolinky. Je to ideální varianta, jak uspokojit všechny dopravce. Veškeré informace

o těchto letištích jsem získala hlavně z oficiálních stránek daných letišť nebo webových stránek iFly.com a airport guide. V závěru kapitoly jsem pak uvedla rozdíly mezi konkrétními low-cost letišti a standardními letišti. Ze srovnání vyšlo, že low-cost letiště nejsou malá a jejich počet odbavených cestujících roste rychleji než u standardních letišť, to je způsobeno především low-cost dopravci, kteří rychle expandují na transatlantických linkách.

V praktické části jsem se zaměřila na srovnání konkrétních letišť pomocí vypočítání ekonomických nákladů. Zaměřila jsem se na low-cost letiště London – Gatwick a standardní letiště London – Heathrow v Evropě. V USA jsem se zaměřila na low-cost letiště Fort Lauderdale-Hollywood a standardní letiště Miami. Nejprve jsem si stanovila provozně-ekonomické parametry, které byly důležité při využití daného letiště. Patřily mezi ně hlavně cena letenek, cena dopravy, jež byla zapotřebí pro dosažení cílové destinace, a čas strávený na této cestě. Pro výpočet ekonomických nákladů jsem si stanovila vzorec. Ten obsahoval jak explicitní náklady, v podobě ceny letenek a ceny za přepravu, tak i implicitní náklady, tedy náklady oportunitní. V tomto případě jsem oportunitní náklady brala jako peníze, jež by se dali vydělat během doby, kterou cestující stráví na letišti a na cestě z letiště do cílové destinace. Oportunitní náklady jsem spočítala pomocí průměrné hodinové mzdy v EU, získané ze statistického úřadu EU. Po sečtení explicitních a implicitních nákladů jsem získala náklady ekonomické, díky kterým jsem mohla provést srovnání.

Ze srovnání vyšlo, že na transatlantických linkách se vyplatí používat, i přes vzdálenější umístění od cílové destinace, low-cost letiště. Při jejich užití ekonomické náklady na trase Londýn – Miami jsou až o dvě třetiny menší. Tedy něco kolem 17 000 Kč – 19 000 Kč tímto způsobem můžeme ušetřit. Pro lety v rámci Evropy to platí také, ale rozdíly již nejsou tak patrné. Navíc je potřeba být časově flexibilní, pro získání skutečně nejlevnějších letenek.

Věřím, že tyto poznatky budou přínosem pro zapálené cestovatele, obzvláště v dnešních dnech, kdy je tento způsob přepravy velice populární. Že jim poskytne užitečný přehled o low-cost letištích a low-cost dopravcích a nastíní současnou situaci na transatlantickém trhu.

8. Seznam použitých zdrojů

- [1] BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK, Zdeněk ŽIHLA. Letecká doprava II. V Paze: Vysoká škola obchodní, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6.
- [2] PRŮŠA, Jiří, a kolektiv. Svět letecké dopravy. V Praze: GALILEO CEE Service ČR s.r.o., 2007. ISBN 978-80-239-9206-9
- [3] TATEK, M. Vnitřní trh EU – letecká doprava v rámci EU. V Praze, 2010. Diplomová práce. Vysoká škola mezinárodních a veřejných vztahů.
- [4] FLEMING, Arlene. The Largest Airlines in the World by Passenger Count. In: tripsavvy [online]. Tripsavvy, 2007. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.tripsavvy.com/the-largest-airlines-in-the-world-53223>
- [5] History of Budget Carriers. In: EuroCheapo [online]. Copyright © 2018 by Over There Interactive, Inc. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.eurocheapo.com/flights/articles/history-budget-airlines.html>
- [6] TUNGATE, Mark. A brief history of Ryanair In: Management Today [online]. Management Today, 2007. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.managementtoday.co.uk/brief-history-ryanair/any-other-business/article/1449458>
- [7] easyJet [online]. easyJet Airline Company, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.easyjet.com/en/>
- [8] Norwegian [online]. Norwegian Air Shuttle ASA, 2018. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://www.norwegian.com/uk/>
- [9] WENDOVER, Tommy. How Budget Airlines Work [video]. YouTube [online]. Wendover Productions, 2016. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=069y1MpOkQY&feature=youtu.be&t=298>
- [10] Low-Cost Carriers - Europe [online]. VAN DER ZWAN, Jeroen. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <http://www.jvdz.net/index2.html?/lcc-def.html&frameMain>
- [11] Characteristics Of Low Cost Airlines Operations Management Essay. In: UK Essays [online]. UK Essays, 2015. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.ukessays.com/essays/management/characteristics-of-low-cost-airlines-operations-management-essay.php>
- [12] Boeing 737 MAX – Seat Map. In: WestJet [online]. WestJet, 2018. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.westjet.com/en-ca/about-us/fleet/737-max>

- [13] Eurowings [online]. Copyright © Eurowings, 2018. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.eurowings.com/en.html>
- [14] KLOPHAUS, Richard, Thorsten SCHAPER. Was ist ein Low Cost Airport? In: Internationales Verkehrswesen [online]. 2004, 56, č. 5, s. 191-196 [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: http://edice.cd.cz/edice/IZD/IZD17_04/vyraz.pdf
- [15] HANAOKA, Shinya, Batari SARASWATI. Low cost airport terminal locations and configurations. In: Journal of Air Transport Management [online]. 2011, 17, str. 314-319. [cit. 26.07.2018]. ISSN 09696997. Dostupné z: doi: 10.1016/j.jairtraman.2011.03.009. Dostupné též z: https://www.researchgate.net/publication/251631029_Low_cost_airport_terminal_locations_and_configurations
- [16] DE NEUFVILLE, Richard. Low-Cost Airports for Low-Cost Airlines: Flexible Design to Manage the Risks. In: Transportation Planning and Technology [online]. 2008, 31(1), str. 35-68. [cit. 26.07.2018]. ISSN: 0308-1060. Dostupné z: doi: 10.1080/03081060701835688. Dostupné též z: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/03081060701835688?needAccess=true>
- [17] MUKHERJEE, Sharmistha. Centre to focus on low-cost airports along tourist circuits. In: Business Standard [online]. Business Standard Private, 2014. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: https://www.business-standard.com/article/economy-policy/centre-to-focus-on-low-cost-airports-along-tourist-circuits-114070300950_1.html
- [18] SHAN, Shelley. Airport executives mull new terminal for low-cost flights. In: Taipei Times [online]. The Taipei Times, 2012. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <http://www.taipaitimes.com/News/taiwan/archives/2012/10/17/2003545412>
- [19] GOMEZ, F., D. SCHOLZ. Improvements to ground handling operations and their benefits to direct operating costs. [PDF] Výzkumná zpráva číslo: 121197. Hamburk: Univerzita aplikovaných věd v Hamburku, 2009. [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: http://www.fzt.haw-hamburg.de/pers/Scholz/ALOHA/ALOHA_PUB_DLRK_09-09-08.pdf
- [20] Self bag drop. In: Materna ips [online]. Materna Group [cit. 26.07.2018]. Dostupné z: <https://www.materna-ips.com/solutions/baggage/self-bag-drop/>
- [21] Jetstar introduces new flights for Cairns. In: Newsroom Jetstar [online]. Jetstar Airways, 2018. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://newsroom.jetstar.com/jetstar-introduces-new-flights-for-cairns/>

- [22] Jetstar says KAMPAI to new Singapore-Taipei-Osaka services. In: Newsroom Jetstar [online]. Jetstar Airways, 2018. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://newsroom.jetstar.com/jetstar-says-kampai-to-new-singapore-taipei-osaka-services/>
- [23] WARDANY, Irawaty. AirAsia X celebrates a decade of long-haul service at Gold Coast. In: The Jakarta Post [online]. Niskala Media Tenggara, 2017. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <http://www.thejakartapost.com/news/2017/10/27/airasia-x-celebrates-a-decade-of-long-haul-service-at-gold-coast.html>
- [24] Long haul low cost becomes mainstream as full service airlines gradually embrace new business models. In: CAPA Centre for Aviation. [online]. CAPA Centre for Aviation, 2017. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/long-haul-low-cost-becomes-mainstream-as-full-service-airlines-gradually-embrace-new-business-models-348105>
- [25] MASLEN, Richard. Norwegian Announces Initial Long-Haul Destinations. In: Routesonline. [online]. UBM, 2012. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://www.routesonline.com/news/29/breaking-news/168300/norwegian-announces-initial-long-haul-destinations/>
- [26] HAMPL, Tomáš. První Airbus A330-200 v barvách Eurowings. In: Airways.cz [online]. Tomáš Hampl, 2015. [cit. 22.08.2018]. Dostupné z: <https://www.airways.cz/zprava/prvni-airbus-a330-200-v-barvach-eurowings/>
- [27] IAG - International Airlines Group [online]. IAG, 2016. [cit. 22.08.2018]. Dostupné z: <http://www.iairgroup.com/phoenix.zhtml?c=240949&p=aboutoverview>
- [28] SUMERS, Brian. 5 Essential Questions About IAG's New Transatlantic Low-Cost Airline. In: Skift [online]. Skift, 2017. [cit. 22.08.2018]. Dostupné z: <https://skift.com/2017/03/29/5-essential-questions-about-british-airways-new-transatlantic-low-cost-airline/>
- [29] LEVEL [online]. Fly LEVEL, 2018. [cit. 14.08.2018]. Dostupné z: <https://www.flylevel.com/>
- [30] Longhaul low cost airlines: World Airways to be US' first. In: CAPA Centre for Aviation. [online]. CAPA Centre for Aviation, 2017. [cit. 22.08.2018]. Dostupné z: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/longhaul-low-cost-airlines-world-airways-to-be-us-first-405559>
- [31] Největší letiště světa v roce 2017 In: Skompasem.cz [online]. Skompasem.cz, 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <https://skompasem.cz/nejvetsi-letiste-sveta-2017/>

- [32] Kuala Lumpur (KUL) Airport Terminal Map. In: iFly.com [online]. Red Cirrus, 2018 [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <https://www.ifly.com/Kuala-lumpur-international-airport/terminal-map>
- [33] KLIA. [online]. Malaysia Airports Holdings Berhad, 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://www.klia.com.my/index.php?m=airport>
- [34] AHMAD, Dato' Seri Bashir. KL International Airport. In: International Airport Review [online]. Russell Publishing, 2007. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <https://www.internationalairportreview.com/article/1447/kl-international-airport/>
- [35] LCCT.COM.MY [online]. LCCT.COM.MY, 2014. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://www.lcct.com.my/>
- [36] Malaysia Airport klia2 [online]. www.klia2.info, 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://www.klia2.info/>
- [37] Leed.cz [online]. Leed.cz, 2018 [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://www.leed.cz.uvirt39.active24.cz/certifikace-budov/certifikace-leed/>
- [38] AZIS, Adam. Malaysia airports hit record 96.54 mil passengers in 2017, driven by international traffic. In: The Edge Markets [online]. The Edge Communications Sdn. Bhd., 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://www.theedgemarkets.com/article/malaysia-airports-hit-record-9654-mil-2017-driven-international-traffic>
- [39] Kuala Lumpur, Malaysia (KUL). In: oneworld [online]. Oneworld Alliance, 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <https://www.oneworld.com/airports-destinations/airports-terminal-maps/kuala-lumpur-malaysia>
- [40] Kuala Lumpur International Airport [online]. klia.info, 2018. [cit. 27.07.2018]. Dostupné z: <http://klia.info/route/international.htm>
- [41] Gatwick becomes world's top low cost airport. In: International Airport Review [online]. Russell Publishing, 2017. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.internationalairportreview.com/news/34442/gatwick-worlds-top-low-cost-airport/>
- [42] Best Airport Terminals for Low-Cost airlines. In: World Airport Awards [online]. Skytrax, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: http://www.worldairportawards.com/Awards/best_lowcost_airports.html
- [43] Gatwick Airport [online]. Gatwick Airport, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.gatwickairport.com>

- [44] travel.gatwickairport [online]. Gatwick Airport, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://travel.gatwickairport.com/>
- [45] London Gatwick Airport. In: Airlive.net [online]. Airlive.net, 2016. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.airlive.net/wp-content/uploads/2016/09/Gatwick-Airport-696x365.jpg>
- [46] Gatwick Airport Guide [online]. Fubra Limited, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.gatwick-airport-guide.co.uk/>
- [47] London Gatwick International Airport – LGW. In: iFly.com [online]. Red Cirrus, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.ifly.com/London-Gatwick-Airport/terminal-map>
- [48] KAYAK. [online]. KAYAK, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.kayak.co.uk/>
- [49] Gatwick Express [online]. Govia, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.gatwickexpress.com/>
- [50] Great Western Railway. [online]. GWR, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.gwr.com/>
- [51] Southern Railway. [online]. Govia, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.southernrailway.com/>
- [52] Thameslink. [online]. Govia, 2018. [cit. 08.08.2018]. Dostupné z: <https://www.thameslinkrailway.com/>
- [53] SŮRA, Jan. Největší letiště světa: z první dvacítky vypadl JFK, roste hlavně Asie. In: Zdopravy.cz [online]. Avizer Z, s.r.o., 2018 [cit. 11.08.2018]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/nejvetsi-letiste-sveta-z-prvni-dvacitky-vypadl-jfk-roste-hlavne-asie-10188/>
- [54] Největší letiště v Evropě. In: Finlord [online]. FINLORD, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://finlord.cz/2018/01/nejvetsi-letiste-evrope/>
- [55] Heathrow. [online]. Heathrow Airport, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.heathrow.com/>
- [56] MELLON, James. Heathrow shuts doors on Terminal 1 flights [online]. Reed Business Information, 2015. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.flightglobal.com/news/articles/heathrow-shuts-doors-on-terminal-1-flights-414153/>

- [57] Heathrow Airport Guide [online]. Fubra Limited, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.heathrow-airport-guide.co.uk/>
- [58] Heathrow Express [online]. Heathrow Express, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.heathrowexpress.com/>
- [59] Transport for London [online]. TfL, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://tfl.gov.uk/>
- [60] National Express [online]. National Express, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.nationalexpress.com/en>
- [61] Fort Lauderdale-Hollywood International Airport [online]. Broward County Government, 2018. [cit. 10.08.2018]. Dostupné z: <http://www.broward.org>
- [62] Fort Lauderdale Airport [online]. fort-lauderdale-airport.com, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <https://www.fort-lauderdale-airport.com/>
- [63] The Cheapest Transportation from South Beach to Fort Lauderdale: Shuttles, Taxis and All You Want to Know. In: Red South Beach [online]. Red South Beach Hotel, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <http://redsouthbeach.com/blog/the-cheapest-transportation-from-south-beach-to-fort-lauderdale-shuttles-taxis-and-all-you-want-to-know/>
- [64] CarTrawler [online]. CarTrawler, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: [https://book.cartrawler.com/?clientID=666657&ln=EN-US&refID=undefined&elID=1221533221185005&countryID=US&pickupID=326&returnID=333&returnName=Miami%20-%20Airport%20\(Florida\)&pickupDateTime=2018-08-08T10:00:00&returnDateTime=2018-08-08T11:30:00&age=30&curr=USD&carGroupID=0&residenceID=CZ&CT=AJ&referrer=0:&ns1=1#/searchcars](https://book.cartrawler.com/?clientID=666657&ln=EN-US&refID=undefined&elID=1221533221185005&countryID=US&pickupID=326&returnID=333&returnName=Miami%20-%20Airport%20(Florida)&pickupDateTime=2018-08-08T10:00:00&returnDateTime=2018-08-08T11:30:00&age=30&curr=USD&carGroupID=0&residenceID=CZ&CT=AJ&referrer=0:&ns1=1#/searchcars)
- [65] MIA – Miami International Airport [online]. Miami International Airport, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: <http://www.miami-airport.com/>
- [66] Miami-Dade County [online]. Miami-Dade County, 2018. [cit. 09.08.2018]. Dostupné z: https://www8.miamidade.gov/global/service.page?Mduid_service=ser1519766209086486&Mduid_location=org1462998452723391&Type_organization=organization&Mduid_organization=org1462998452723391
- [67] DUCHOŇ, Bedřich. Inženýrská ekonomika. Praha: C. H. Beck, 2007. ISBN 978-80-7179-763-0.
- [68] ČVUT FD v Praze, předmět Ekonomika dopravního podniku, Doc. Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.

- [69] Eurostat Database [online]. Eurostat, 2018. [cit. 24.08.2018]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- [70] Letiště Praha [online]. Letiště Praha, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupnost z: <https://www.prg.aero/destinace>
- [71] British Airways [online]. British Airways, 2018. [cit. 20.08-2018]. Dostupné z: <https://www.britishairways.com/en-us/home#/>
- [72] flybe [online]. Flybe, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.flybe.com/>
- [73] RYANAIR [online]. Ryanair DAC, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.ryanair.com/cz/cs/>
- [74] TRAVEL Service [online]. Travel Service, a.s., 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.travelservice.aero/>
- [75] WIZZ [online]. Wizz Air Hungary Ltd., 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://wizzair.com/#/>
- [76] Trainline [online]. Trainline, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.thetrainline.com/terms/privacy>
- [77] Greateranglia [online]. abellio, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.buytickets.greateranglia.co.uk/>
- [78] Stanstedexpress [online]. Stansted Express, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.stanstedexpress.com/>
- [79] Kurzy.cz [online]. Kurzy.cz, spol. s.r.o., 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/>
- [80] Mapy Google. Google [online]. Google, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.google.cz/maps/@50.0512966,14.4393539,15z?hl=cs>
- [81] American Airlines [online]. American Airlines, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: https://www.americanairlines.co.uk/homePage.do?locale=en_GB
- [82] Virgin atlantic [online]. Virgin Atlantic Airways, 2018. [cit. 20.08.2018]. Dostupné z: <https://www.virginatlantic.com/us/en>

9. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: logo společnosti easyJet.....	10
Obrázek č. 2: logo společnosti Norwegian.	10
Obrázek č. 3: mapa rozmístění sedadel v letadle Boeing 737 MAX společnosti WestJet.....	12
Obrázek č. 4: poplatky za zavazadla v závislosti na zakoupeném tarifu od letecké společnosti Eurowings.....	13
Obrázek č. 5: samoobslužné check-in kiosky sloužící pro rychlejší odbavení cestujících.....	15
Obrázek č. 6: logo společnosti Eurowings.....	17
Obrázek č. 7: logo společnosti LEVEL	17
Obrázek č. 8: plán terminálu klia2.	19
Obrázek č. 9: boční schéma nákupního centra gateway@klia2	19
Obrázek č. 10: hlavní terminál KLIA.....	20
Obrázek č. 11: rozložení Severního a Jižního terminálu letiště London – Gatwick	22
Obrázek č. 12: pohled na Jižní terminál letiště London – Gatwick.....	23
Obrázek č. 13: mapa letiště Heathrow.	25
Obrázek č. 14: síť linek letiště Heathrow.....	27
Obrázek č. 15: mapa letiště Fort Lauderdale-Hollywood	29
Obrázek č. 16: mapa letiště Miami.	31

10. Seznam tabulek

Tabulka č. 1: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště London – Gatwick	24
Tabulka č. 2: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště London – Heathrow.	28
Tabulka č. 3: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště Fort Lauderdale-Hollywood	30
Tabulka č. 4: srovnání doby jízdy a jízdného mezi jednotlivými způsoby dopravy z letiště Miami.	32
Tabulka č. 5: existující linky na trase Praha – Londýn.....	35
Tabulka č. 6: ceny letenek na linkách Praha – Londýn s dobou pobytu na londýnských letištích	36
Tabulka č. 7: přeprava z letišť do centra Londýna.....	37
Tabulka č. 8: ceny letenek na linkách Londýn – Miami s dobou pobytu na daných letištích .	38
Tabulka č. 9: přeprava z letišť na pláž.....	38
Tabulka č. 10: hodnoty pro výpočet ekonomických nákladů na trase Praha – Londýn	39
Tabulka č. 11: vzniklé náklady při využití LC letiště London – Gatwick a standardního letiště London – Heathrow v závislosti na dopravci	40
Tabulka č. 12: hodnoty pro výpočet ekonomických nákladů na trase Londýn – Miami	40
Tabulka č. 13: vzniklé náklady při využití LC letiště Fort Lauderdale-Hollywood a standardního letiště Miami v závislosti na dopravci	41