

3. SOUČASNÉ POSTAVENÍ A SÍŤ WIZZ AIR V RÁMCI EVROPSKÉ LETECKÉ DOPRAVY

V této kapitole se zabývám vymezením současného postavení sítě Wizz Air v rámci evropské letecké dopravy. Mezi metody, které k vypracování této kapitoly používám, patří především sekundární analýza dokumentů, na jejímž základě poté provádím komparativní analýzu, ve které porovnávám kritéria, které jsem stanovil na základě dedukce a selekce.

3.1 Komparativní analýza evropských aerolinek

Komparativní analýzu v této práci jsem se rozhodl provést na základě vybraných kritérií, které jsou podle mého názoru rozhodující při určení současného postavení Wizz Air v rámci evropské letecké dopravy. První oblastí, ve které budu provádět komparaci je velikost letecké společnosti, přitom cílem je získat jasnou představu o pozici Wizz Air mezi veškerými evropskými leteckými společnostmi. Hodnocení velikosti společnosti provádím na základě jednoho z nejdůležitějších kritérií v letecké přepravě, a sice na základě počtu přepravených pasažérů.

Dalším vybraným kritériem pro komparaci je letadlová flotila, kde budu posuzovat jednak její aktuální velikost a jednak její aktuální průměrné stáří, což jsou dva faktory, které považuji u letadlové flotily za stěžejní. Komparace bude probíhat mezi vybranými leteckými společnostmi podobného charakteru, tedy mezi evropskými nízkonákladovými společnostmi, které působí na trhu letecké přepravy individuálně a které se umístily v desítce největších leteckých evropských společností v ohledu počtu přepravovaných pasažérů.

Dalším hodnoceným kritériem v rámci komparativní analýzy jsou destinace, respektive počet destinací, do kterých vybrané aerolinky celkově létají a počet kontinentů, na kterých se cílové destinace nacházejí.

Posledním hodnoceným kritériem je počet základen, kterými porovnávané nízkonákladové evropské letecké společnosti disponují.

3.1.1 Velikost letecké společnosti

Prvním faktorem, který v práci zkoumám a ze kterého budou vycházet její další části je velikost letecké společnosti v ohledu přepravených pasažérů, vycházet přitom budu z údajů z roku 2017. Dále předkládám přepracovanou tabulku s údaji o počtu přepravených pasažérů u deseti největších evropských leteckých společností v roce 2017:

Tabulka 1: Největší evropské letecké společnosti v počtu přepravovaných pasažérů 2017

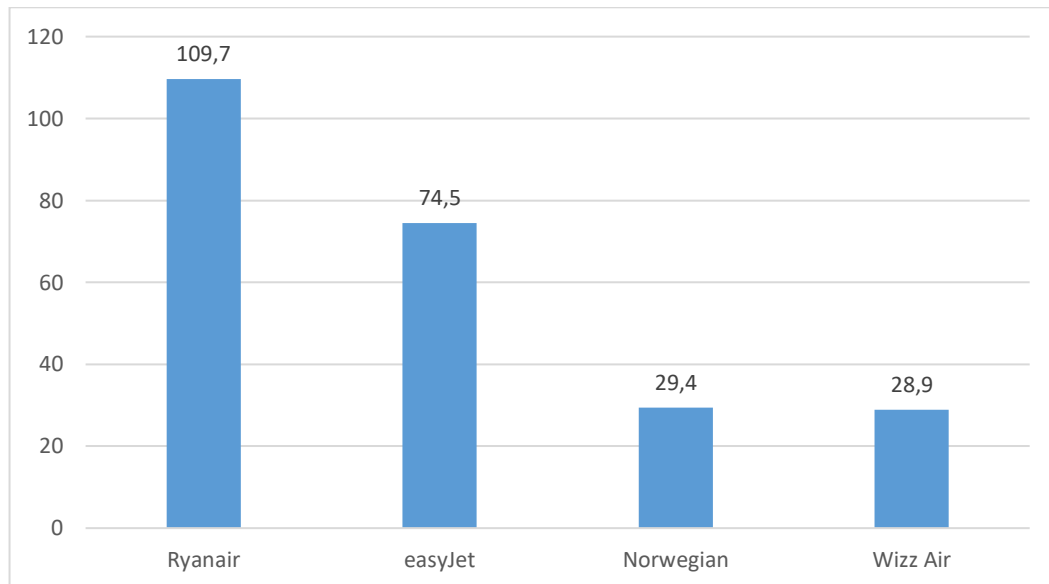
Pořadí	Letecká společnost	Počet přepravených pasažérů
1.	Lufthansa Group (Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines)	116,8 milionů
2.	Ryanair	109,7 milionů
3.	IAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL)	100,7 milionů
4.	Air France-KLM (Air France, KLM, HOP!, Transavia, JOON)	93,4 milionů
5.	easyJet	74,5 milionů
6.	Turkish Airlines	62,8 milionů
7.	Aeroflot Group (Aeroflot, Rossiya Airlines, Pobeda)	43,4 milionů
8.	Norwegian	29,4 milionů
9.	SAS Group (Scandinavian Airlines)	29,3 milionů
10.	Wizz Air	28,9 milionů

Zdroj: přepracováno podle Airmundo, 2017

V tabulce 1 je uveden seznam deseti největších evropských leteckých společností podle počtu přepravovaných osob, ovšem některé společnosti jak je vidět v tabulce působí v alianci. Čtyři z pěti samostatných leteckých společností, které jsou vyznačeny v tabulce tučně, jsou nízkonákladové, jedná se o Ryanair, easyJet, Norwegian a právě primárně studovaný Wizz Air. Rád bych upozornil na to, že všechny čtyři nízkonákladové letecké společnosti, včetně Wizz Air, vystupují jako individuální letecké společnosti, které nejsou sdruženy v žádné skupině či alianci. V ohledu počtu pasažérů patří Wizz Air mezi desítku největších evropských leteckých společností. Podle ČTK došlo u společnosti Wizz Air v roce 2016 k meziročnímu nárůstu v počtu pasažérů o 19 % (Zpravy.e15, 2017).

Pro čtyři vybrané evropské nízkonákladové letecké společnosti dále předkládám grafické vyobrazení počtu přepravených pasažerů v roce 2017 pro lepší vizuální představu, přitom z grafu je zcela zřejmé, že Ryanair mezi nízkonákladovými společnostmi naprosto dominuje v počtu přepravených osob v roce 2017, easyJet poté přepravil zhruba tři čtvrtiny pasažerů Ryanairu a poměrně vyrovnaného výsledku dosahuje Norwegian a Wizz Air.

Graf 1: Počet přepravených pasažerů nízkonákladovými evropskými leteckými společnostmi v roce 2017 (v milionech)



Zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 1

Na základě velikosti evropských leteckých společností s ohledem na počet přepravených pasažerů dále u vybraného vzorku nízkonákladových leteckých společností srovnávám další kritéria, které poukazují na postavení vybraných nízkonákladových leteckých společností v rámci evropské letecké dopravy.

Dále bude tedy analýza provedena u čtyř výše jmenovaných nízkonákladových leteckých společností vzhledem k tomu, že společnosti s ohledem na svůj nízkonákladový charakter sledují podobné cíle, které lze shrnout jako: přepravit co největší počet cestujících za co nejmenší náklady pro společnost i pro samotné cestující. Přitom využívají zejména strategii, v jejímž rámci provozují co nejméně typů letadel a využívají letiště s nižšími poplatky (Skycsanner, 2018).

Wizz Air byl již v rámci této práce představen. Pro lepší orientaci dále uvádím základní informace o dalších srovnávaných leteckých společnostech.

Raynair je irskou nízkonákladovou leteckou společností, která byla založena roku 1985 a od té doby se vypracoval na největší a nejznámější evropskou nízkonákladovou leteckou společnost. Aplikuje agresivní cenovou politiku a disponuje velkou a moderní flotilou letadel. Díky tomu je nejrychleji rostoucí leteckou společností s ohledem na počet přepravovaných osob (Aletenky, 2018 c); Akcniletanky, 2018).

Společnost easyJet je britskou nízkonákladovou leteckou společností s hlavním sídlem v Londýně. Společnost vznikla v roce 1995. Jedná se o druhou největší nízkonákladovou leteckou společnost v ohledu přepravených cestujících v Evropě. Hlavní základna společnosti se nachází na londýnském Lutonu. EasyJet zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní trasy do různých destinací převážně v Evropě, ale také v Africe a v Asii (Skyscanner, 2018; Aletenky, 2018 a)).

Norwegian je norská nízkonákladová letecká společnost a zároveň největší nízkonákladová letecká společnost ve Skandinávii. Společnost byla založena v roce 1967 pod názvem Busy Bee Airservice, ovšem v roce 1993 tato společnost zkrachovala, v roce 2002 byla však obnovena pod novým názvem Norwegian Air Shuttle. Sídlo společnosti se nachází v periférii Fornebu. Její hlavní základna je na letišti Gardermoen v Oslu. Další základny společnosti jsou v Bergenu, Stavangeru, Varšavě, Trondheimu, Stockholmu a Rygge v Oslu. Norwegian nabízí pravidelné i charterové lety z Norska do mnoha evropských i světových destinací (Esky, 2018 b); Aletenky, 2018 b)).

3.1.2 Letadlová flotila

V této subkapitole provádím srovnání letadlové flotily u čtyř vybraných evropských nízkonákladových aerolinek, kterými jsou Ryanair, easyJet, Norwegian a Wizz Air.

Tabulka 2: Letadlová flotila největších nízkonákladových evropských leteckých společností

Pořadí	Letecká společnost	Velikost flotily	Průměrné stáří
1.	Ryanair	397 letadel	5,5 roku
2.	easyJet	200 letadel	> 5 let
3.	Norwegian	93 letadel	12,3 roku
4.	Wizz Air	88 letadel	3,5 roku

Zdroj: Ryanair, 2018; Esky, 2018 a); Esky, 2018 b); Marný, 2014; Esky, 2018 c); Wizz Air, 2018

V tabulce 2 je uvedena velikost letadlové flotily u porovnávaných nízkonákladových společností. Důležité je též zmínit, že každá společnost disponuje jiným typem letadel, které jsou blíže popsány v následujícím textu. Dalším důležitým faktorem v rámci letadlové flotily je její průměrné stáří, protože mladší letadlová flotila představuje větší perspektivu do budoucna.

Ryanair disponuje výhradně letadly typu Boeing 737-800, přitom má v současné chvíli aktivních 397 letadel a do roku 2024 plánuje expanzi na 520 letadel tohoto typu. Průměrné stáří letadel u Ryanair je 5,5 roku (Ryanair, 2018).

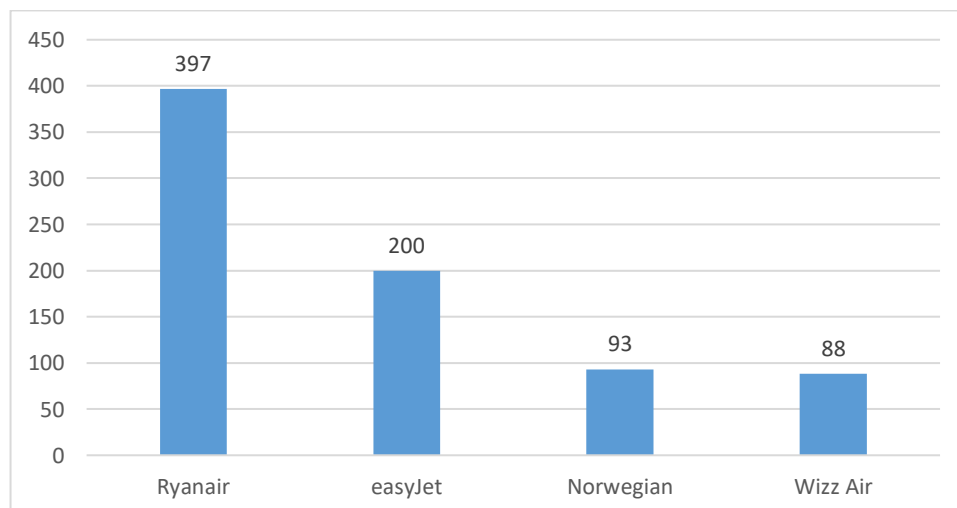
Vedle toho easyJet nabízí rozmanitější letadlovou flotilu, která čítá letadla typu Airbus A319-100, Airbus A320-200 a Boeing 737-200. Celkem disponuje zhruba 200 aktivními letadly, jejichž průměrné stáří nepřekračuje 5 let (Esky, 2018 a)).

Norwegian disponuje 93 letadly typu Boeing 787-8, Boeing 737-800W a Boeing 737-300. Norwegian patří k evropským aerolinkám, které disponují nejstarší flotilou letadel a průměrný věk jejich strojů je 12,3 roku (Esky, 2018 b); Marný, 2014).

Wizz Air disponuje zcela nejmenší flotilou letadel, kterých je dohromady 88 a jedná se o typy Airbus A320 a Airbus A321, ale na druhé straně průměrný věk letadel je zcela nejmenší a dosahuje na 3,5 roku (Esky, 2018 c); Wizz Air, 2018).

Pro lepší přehlednost následuje grafické vyobrazení velikosti a stáří letadlové flotily u studovaných leteckých společností:

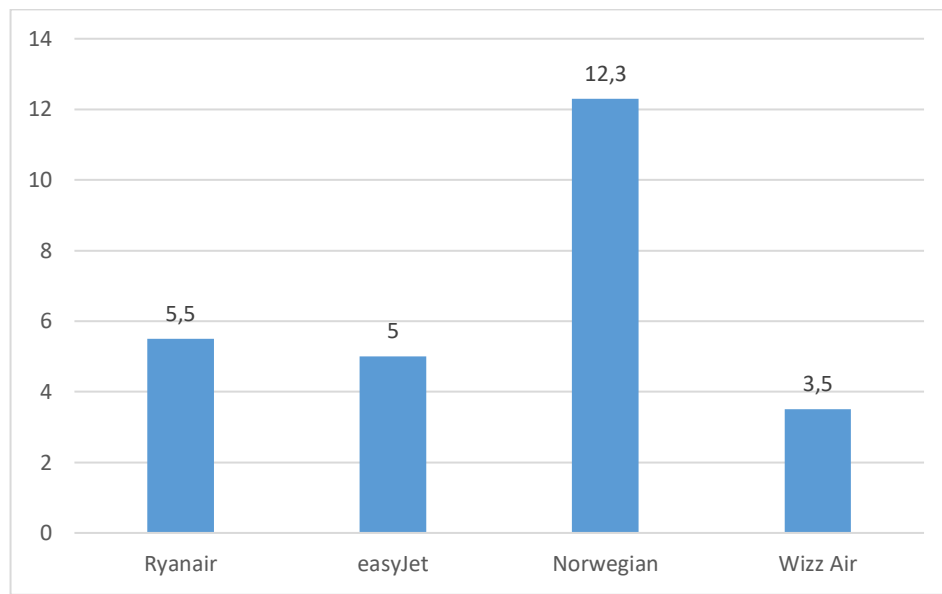
Graf 2: Velikost letadlové flotily největších nízkonákladových evropských leteckých společností



Zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 2

Při pohledu na graf je zřejmý markantní rozdíl v počtu letadel, kterými studované letecké společnosti disponují. Ryanair má letadlovou flotilu téměř dvojnásobnou oproti easyJetu a easyJet má dvojnásobnou flotilu oproti Norwegianu. Wizz Air zde opět mohu srovnávat pouze s Norwegianem, oproti kterému má o pouhých pět letadel méně.

Graf 3: Stáří letadlové flotily největších nízkonákladových evropských leteckých společností



Zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 2

Při pohledu na graf 3 lze konstatovat, že v tomto ohledu naopak Wizz Air dosahuje nejlepšího výsledku, vzhledem k tomu, že disponuje ze vzorku studovaných společností zcela nejmladší letadlovou flotilou, naopak nejstarší letadlovou flotilou disponuje nejsrovnatelnější konkurent Norwegian, kde je průměrné stáří letadel 12,3 roku. Ryanair a easyJet mají podobně průměrně starou flotilu, Ryanair v průměru o půl roku starší než-li easyJet s jeho průměrně pět let starými letadly.

Závěrem lze říci, že v ohledu velikosti letadlové flotily jednoznačně největší základnou letadel, bezmála 400 kusů, disponuje Ryanair a průměrný věk 5,5 roku je také velmi přijatelný, navíc do roku 2024 chystá velkou expanzi, v rámci které by měl počet jeho letadel vzrůst na 520 kusů. Druhou největší letadlovou flotilou ve studovaném vzorku disponuje easyJet, který má kolem 200 aktivních letadel a stáří jeho flotily nepřesahuje 5 let. Norwegian se v ohledu počtu letadlové flotily umístil na třetím místě, přičemž disponuje flotilou o pět letadel větší nežli Wizz Air, na druhé straně je nutné podotknout, že průměrné stáří letadel ve flotile Norwegianu je 12,3 roku, což poukazuje na to, že tato společnost by

měla zvážit nákup nových strojů. Wizz Air se pyšní nejmladší letadlovou flotilou ve studovaném vzorku, kdy průměrné stáří letadel je kolem 3,5 roku. V současné chvíli sice disponuje nejmenší flotilou v ohledu počtu letadel, ale tato situace by se měla velmi brzy změnit. Bližší informace k tématu růstu letadlové flotily Wizz Air poskytuje subkapitola 4.1 této práce.

3.1.3 Destinace

V této subkapitole provádím srovnání destinací, do kterých létají čtyři vybrané evropské nízkonákladové aerolinky, kterými jsou Ryanair, easyJet, Norwegian a Wizz Air.

Tabulka 3: Destinace největších nízkonákladových evropských leteckých společností

Pořadí	Letecká společnost	Destinace	Počet kontinentů
1.	Ryanair	179	2
2.	Wizz Air	145	2
3.	easyJet	134	3
4.	Norwegian	129	4

Zdroj: Ryanair, 2018; Hospodářské Noviny, 2018; Letenkyeasyjet, 2018; Aletenky, 2018 c); Aletenky, 2018 d)

Ryanair nabízí možnost cestovat celkem do 179 destinací, přitom z toho je majoritní část, celkem 172 destinací, situována v Evropě a dále 7 destinací nabízí v Africe (Aletenky, 2018 c)).

Wizz Air nabízí možnost cestovat celkem do 145 destinací, přitom 141 destinací je situováno v Evropě a 4 jsou situovány v Asii. Jednou z cílových evropských destinací je Turecko – Istanbul a to i navzdory tomu, že společnost létá na letiště Sabiha Gökçen, které se nachází již v Asijské části Istanbulu (Wizz Air, 2018; Aletenky, 2018 d)).

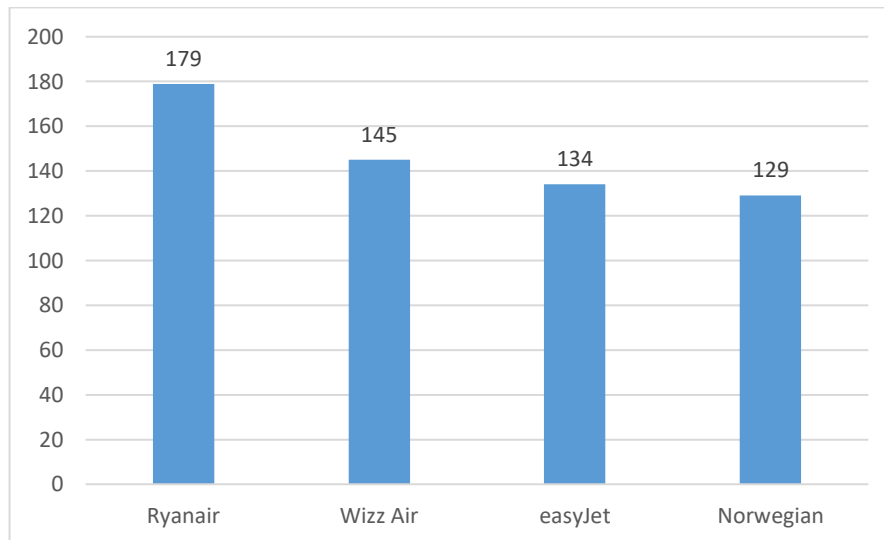
S easyJet je možné cestovat celkem do 134 destinací světa, z toho je 124 destinací situováno v Evropě, 5 v Africe a 5 v Asii (Aletenky, 2018 a)).

Norwegian nabízí možnost cestovat celkem do 129 destinací světa, přitom z toho je 117 v Evropě, 5 v Asii, 5 v Severní Americe a 2 v Africe. Nutné je podotknout, že mezi asijské

destinace je počítáno i Turecko, které ještě řada aerolinek řadí mezi evropské destinace i navzdory tomu, že je cílové letiště již v asijské části Turecka (Aletenky, 2018 b)).

Dále v práci předkládám grafické vyobrazení destinací, do kterých studované nízkonákladové letecké společnosti létají pro lepší vizuální představu:

Graf 4: Destinace největších nízkonákladových evropských leteckých společností



Zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 3

Závěrem lze říci, že nejvíce destinací, celkem 179, nabízí největší studovaná nízkonákladová letecká společnost Ryanair, ovšem na druhé místo se dostává primárně sledovaný Wizz Air se 145 destinacemi. Třetí v pořadí je easyJet se 134 destinacemi a na posledním místě je tentokrát se 129 destinacemi Norwegian. Je však nutné podotknout, že na rozdíl od ostatních Norwegian nabízí destinace hned na čtyřech světových kontinentech a jako jediný létá také do Severní Ameriky. EasyJet poté nabízí destinace na třech světových kontinentech a Ryanair a Wizz Air operují na dvou světových kontinentech. Primárně se všechny studované aerolinky zaměřují na evropské destinace, dále nabízejí několik destinací v Africe, Asii a Severní Americe.

3.1.4 Základny

V této subkapitole provádím srovnání počtu základen čtyř vybraných evropských nízkonákladových aerolinek, kterými jsou Ryanair, easyJet, Norwegian a Wizz Air.

Následující tabulka zobrazuje celkový počet základen u studovaných nízkonákladových leteckých společností:

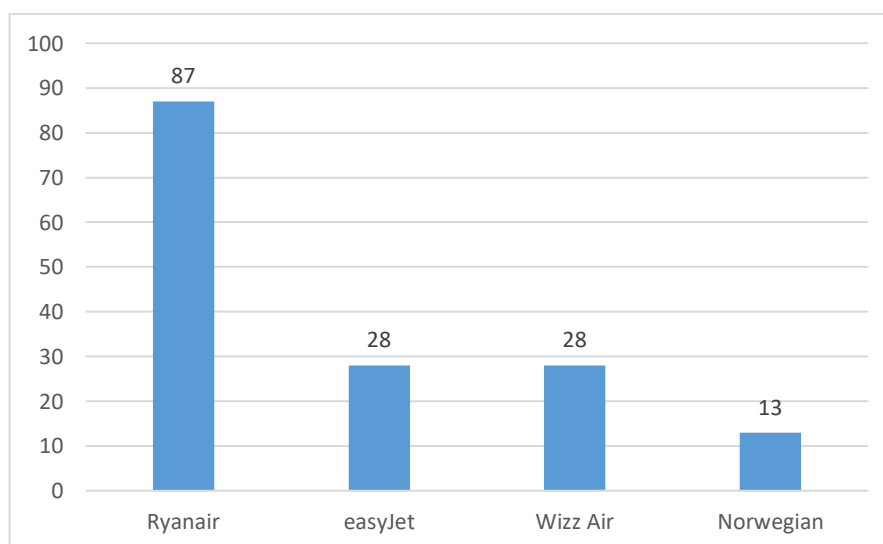
Tabulka 4: Základny největších nízkonákladových evropských leteckých společností v Evropě

Pořadí	Letecká společnost	Počet základen
1.	Ryanair	87
2-3.	easyJet	28
2-3.	Wizz Air	28
4.	Norwegian	13

Zdroj: Ryanair, 2018; Hospodářské noviny, 2018; Scyscanner, 2018; Esky, 2018 b)

Z tabulky 4 vyplývá, že zcela největším počtem základen disponuje největší letecká nízkonákladová společnost Ryanair, která má téměř trojnásobnou flotilu základen oproti dalším studovaným společnostem. O druhou příčku se s 28 základnami dělí easyJet a Wizz Air, přičemž z dalšího textu této práce vyloučíme, že jednu ze svých základen společnost v roce 2018 uzavře a naproti tomu však bude mít základnu novou. Celkově nejméně základen má skandinávská společnost Norwegian, která disponuje pouze 13 základnami. Opět níže předkládám grafické vyobrazení počtu základen srovnávaných nízkonákladových leteckých společností pro lepší vizuální představu:

Graf 5: Základny největších nízkonákladových evropských leteckých společností v Evropě



Zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 4

Závěrem lze konstatovat, že Wizz Air si mezi porovnávanými leteckými nízkonákladovými společnostmi stojí dobře. Nabízí nejmodernější flotilu letadel, kde sice v současné době disponuje nejmenším počtem letadel, nicméně již začátkem roku 2019 se tato situace patrně změní a co do počtu letadel by měla předhonit minimálně Norwegian, pokud by easyJet do roku 2024 neexpandoval, lze očekávat, že bude mít Wizz Air větší flotilu i než easyJet. Co se týká počtu základen, tak zde se již nyní s easyJetem Wizz Air dělí o druhou příčku, přitom není pravděpodobné, že by v dohledné době dohonil vedoucí Ryanair. V počtu destinací zaujímá Wizz Air s přehledem druhé místo. Nicméně v počtu kontinentů, na které létá, se dělí s Ryanairem o poslední příčku, nejvíce kontinentů je možné navštívit s Norwegianem, který létá na čtyři, a dále potom s easyJet, který létá na tři. V ohledu velikosti letecké společnosti aktuálně mezi desítkou porovnávaných společností zaujímá desátou příčku, vzhledem k chystané expanzi letadlové flotily i základen a leteckých tras však lze očekávat, že zaútočí v následujících letech na lepší umístění.

3.2 SWOT analýza letecké společnosti Wizz Air

V této subkapitole provádím SWOT analýzu společnosti Wizz Air, v rámci které hodnotím faktory vnějšího a vnitřního prostředí za použití hodnotících matic EFE a IFE, proto v každé oblasti SWOT analýzy vymezuji pět stěžejních faktorů, které v dané oblasti podle mého názoru působí, inspirací k vymezení jednotlivých faktorů SWOT analýzy byla také studie Evelíny Milenové (2017).

3.2.1 SWOT analýza letecké společnosti Wizz Air

SWOT analýza letecké společnosti Wizz Air			
Vnitřní prostředí		Vnější prostředí	
Silné stránky	<ul style="list-style-type: none">⇒ mladá letadlová flotila⇒ velký počet destinací⇒ široká distribuční síť s možností online nákupu letenek i odbavení⇒ profesionální personál⇒ finanční stabilita	Příležitosti	<ul style="list-style-type: none">⇒ expanze letadlové flotily a základen⇒ nabídka nových destinací⇒ využití moderních technologií⇒ rostoucí poptávka po levné letecké dopravě⇒ inovace ve vybavení letadel a ve službách
Slabé stránky	<ul style="list-style-type: none">⇒ nižší kvalita služeb⇒ vysoké náklady na údržbu letadel⇒ vysoké náklady na pořízení nových letadel⇒ absence globálního věrnostního programu⇒ absence integrované marketingové komunikace	Hrozby	<ul style="list-style-type: none">⇒ změny v legislativě⇒ regulace trhu letecké dopravy⇒ zvyšování letištních poplatků⇒ konkurence klasických dopravců⇒ konkurence nízkonákladových dopravců

Zdroj: vlastní zpracování

V návaznosti na SWOT analýzu předkládám hodnotící matice EFE, tedy *External Factor Evaluation* a IFE, tedy *Internal Factor Evaluation*. Pomocí těchto matic podrobněji

rozpracovávám SWOT analýzu, abych získal lepší představu o pozici společnosti Wizz Air v rámci interního i externího prostředí a kterou po realizaci obou matic popíši pomocí slovního hodnocení v závěru subkapitoly.

3.2.2 IFE matice hodnocení faktorů vnitřního prostředí

Za použití matice IFE hodnotím interní pozici společnosti Wizz Air. Váhu i body jsem jednotlivým kritériím přiřadil dle vlastního uvážení. Při realizaci IFE matice dodržuji základní pravidla, mezi které patří, že součet vah všech faktorů musí být roven jedné. Každému faktoru jsem dle důležitosti přiřadil jeden až čtyři body, pro které platí, že výrazná silná stránka je hodnocena čtyřmi body, nevýrazná silná stránka třemi body, nevýrazná slabá stránka dvěma body a výrazná slabá stránka jedním bodem. Váhy násobím body a tím vzniká vážený průměr jednotlivých faktorů, který následně sčítám (Managementmania, 2018 b)).

Tabulka 5: IFE matice hodnocení faktorů vnějšího prostředí Wizz Air

Silné stránky - S Slabé stránky - W	Popis	Váha	Body	Vážený průměr
S1	mladá letadlová flotila	0,2	4	0,8
S2	velký počet destinací	0,05	4	0,2
S3	široká distribuční síť s možností online nákupu letenek i odbavení	0,05	4	0,2
S4	profesionální personál	0,1	4	0,4
S5	finanční stabilita	0,1	4	0,4
W1	nižší kvalita služeb	0,1	1	0,1
W2	vysoké náklady na údržbu letadel	0,1	1	0,1
W3	vysoké náklady na pořízení nových letadel	0,15	1	0,15
W4	absence globálního věrnostního programu	0,05	2	0,1
W5	absence integrované marketingové komunikace	0,1	1	0,1
		1		2,55

Zdroj: vlastní zpracování

3.2.3 EFE matice hodnocení faktorů vnějšího prostředí

Za použití matice EFE hodnotím externí pozici společnosti Wizz Air. Váhu i body jsem jednotlivým kritériím přiřadil dle vlastního uvážení. Při realizaci EFE matice dodržuji základní pravidla, mezi které patří, že součet vah všech faktorů musí být roven jedné. Každému faktoru jsem dle důležitosti přiřadil jeden až čtyři body, pro které platí, že výrazná příležitost je hodnocena čtyřmi body, nevýrazná příležitost třemi body, nevýrazná hrozba dvěma body a výrazná hrozba jedním bodem. Váhy následně násobím body a tím vzniká vážený průměr jednotlivých faktorů, který následně sčítám (Managementmania, 2018 a)).

Tabulka 6: EFE matice hodnocení faktorů vnějšího prostředí Wizz Air

Příležitost - O Hrozba - T	Popis	Váha	Body	Vážený průměr
O1	expanze letadlové flotily a základen	0,2	4	0,8
O2	nabídka nových destinací	0,05	4	0,2
O3	využití moderních technologií	0,1	3	0,3
O4	rostoucí poptávka po levné letecké dopravě	0,1	4	0,4
O5	inovace ve vybavení letadel a ve službách	0,05	3	0,15
T1	změny v legislativě	0,1	2	0,2
T2	regulace trhu letecké dopravy	0,15	1	0,15
T3	zvyšování letištních poplatků	0,15	1	0,15
T4	konkurence klasických dopravců	0,05	2	0,1
T5	konkurence nízkonákladových dopravců	0,05	1	0,05
		1		2,5

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnocení vnitřního a vnějšího prostředí společnosti Wizz Air provedené prostřednictvím matic IFE a EFE je subjektivní a na jeho základě mohu říci, že společnost má mírně nadprůměrnou pozici jak v interním, tak v externím prostředí, přitom v rámci interního prostředí dosáhla o něco lepšího výsledku s hodnotou 2,55, zatímco v externím prostředí dosáhla na hodnotu 2,5.

Ve shrnutí bych rád konstatoval, že obě prostředí jsou pro společnost Wizz Air velmi důležité a je třeba zaměřit se na eliminaci či redukci slabých stránek a maximální využití příležitostí, stejně tak je nutné neustále udržovat a posilovat silné stránky. Dále v práci hodnotím pozici Wizz Air v České republice.

3.3 Wizz Air v České republice

V této subkapitole je provedeno hodnocení postavení společnosti Wizz Air k trhu v České republice. Je popsána aktuální situace, kdy je Wizz Air nucen zrušit svou základnu v Praze a dále zrušit několik letových tras, které původně zajišťoval. V subkapitole se pokouším přiblížit důvody, které Wizz Air přiměly k těmto krokům, které namísto expanze vedou k redukci působení společnosti.

Po celé Evropě dochází k silnému růstu letecké dopravy, v samotné Praze v roce 2017 došlo k meziročnímu nárůstu o 15 % cestujících. Wizz Air je ve středoevropském regionu bezesporu největším leteckým dopravcem a přesto je nucen zrušit svou pražskou základnu a dále dvě třetiny linek. K ukončení báze v Praze dojde k 14. červnu 2018 a znamená to mimo jiné, že většina linek této společnosti z Prahy bude definitivně zrušena. Létat by společnost měla z Prahy dále pouze do Bari, Londýna a nově do Kutaisi. Zrušeny budou linky do Reykjavíku, Benátek, Bergama, Neapole a Tel Avivu. Oficiální vyjádření společnosti Wizz Air k této skutečnosti je následující: „*Je to obchodní rozhodnutí z mnoha důvodů, dále to komentovat nebudeme.*“ Hlavním důvodem, proč Wizz Air opouští Prahu a eliminuje nadpoloviční většinu linek, spočívá v tom, že v Praze zkrátka neroste, linky nejsou plně vytiženy a je nucen prodávat letenky často za podnákladovou cenu, navíc letištní poplatky v Praze jsou značně vysoké.

Wizz Air na český trh vstoupil v roce 2008 poté, co padl SkyEurope a na začátku měl v Česku dvě bázovaná letadla. Postupně však začal z českého trhu ustupovat. Ačkoliv jako celek je Wizz Air nesmírně úspěšnou leteckou společností, která meziročně výrazně zvyšuje počet pasažérů a počítá s další expanzí, v Česku se jí nedaří. Dále v práci objasňuji důvody, proč právě v Česku Wizz Air neuspěl (Sůra, 2018; Happyfly, 2018).

3.3.1 Trh a marketing

První možnou příčinou neúspěchu na českém trhu je fakt, že Wizz Air značně podcenil marketing, vzhledem k tomu, že je Česko relativně malé a tak z pohledu businessu nepředstavuje takovou příležitost jako jiné, podstatně větší, destinace. Díky nedostatečnému marketingu byl také nedostatečný zájem o cestování s Wizz Air a tak nebylo možné rozpouštět fixní náklady ve větším počtu cestujících (Sůra, 2018).

Praha je specifickou destinací z pohledu aerolinek, jelikož je velký potenciál naplnit letadla jak českými turisty, kteří vyjíždějí do zahraničí, tak návštěvníky Prahy. Zejména je vyhledávána západoevropskými turisty, ale je nutné, aby aerolinky v rámci marketingové strategie dokázaly pracovat s inomingovým trhem. Wizz Air tuto možnost naprosto nevyužil, stejně tak nedal českým turistům vědět, že disponuje jednou z nejmladších leteckých flotil a že na řadě letů operuje česká posádka (Sůra, 2018).

Wizz Air svou silnou pozici mezi evropskými aerolinkami získal především díky přepravě lidí ze střední a východní Evropy, kteří cestovali primárně za prací. Díky tomu je velmi silnou přepravní společností v Polsku, na Ukrajině a v Rumunsku. Wizz Air si neuvědomil, že český trh je výrazně diferenciatlní od výše jmenovaných. Hlavní chyba tedy spočívá v nepochopení trhu a v jeho podcenění vzhledem k jeho velikosti, díky čemuž Wizz Air podcenil také marketingovou komunikaci (Sůra, 2018).

3.3.2 Trasy a letové řády

Další problém na českém trhu byla volba tras a letových řádů. Potenciál ze všech tras nakonec mají pouze dvě linky, a sice Praha – Bari; Bari – Praha a Praha – Luton; Luton – Praha. Italská Bari je atraktivní jak pro cestující z Prahy, tak pro cestující z Itálie. Londýn byl sázkou na jistotu a navíc Wizz Air jako jediný z Prahy létá právě na letišti v Lutonu. Jasným omylem potom byla trasa Praha – Ejlat; Ejlat – Praha. Tato izraelská destinace se ukázala jako silně neperspektivní a čtyřhodinový let byl běžně nabízen za cenu menší než tisíc korun, což je v tomto případě mimořádně podnákladová cena. Destinace Praha – Barcelona; Barcelona – Praha je sama o sobě atraktivní, ale Wizz Air postavil velmi špatný letový řád, který sestával z malé frekvence letů, a navíc odlety byly časovány na brzké ranní hodiny, které jsou pro pasažéry silně neatraktivní. Destinace, ze kterých se Wizz Air v České republice stáhl, prakticky okamžitě nahradili jiní konkurenční dopravci (Sůra, 2018).

3.3.3 Zavazadlová politika a letištní poplatky

Wizz Air uplatňoval v minulosti politiku ultra low cost dopravce, ale na druhé straně jen za cenu letenky létal ve skutečnosti jen malý zlomek cestujících, kteří měli velmi úsporná zavazadla, oproti ostatním, i nízkonákladovým, leteckým společnostem totiž Wizz Air povoloval mnohem menší maximální rozměr bezplatných přepravovaných palubních zavazadel než ostatní aerolinky. Koncem roku 2017 došlo ke zvýšení nejpřísnějšího limitu,

nicméně Wizz Air má i v současné chvíli pořád nejmenší povolenou velikost zavazadel v Evropě a to se patrně českým cestujícím příliš nezamlouvalo. Aktuálně si mohou bezplatně na palubu cestující Wizz Air vzít zavazadlo o rozměrech 55 x 40 x 23 centimetrů a s váhou maximálně 10 kilogramů. Běžná standardní hranice rozměrů zavazadel přitom je 55 x 45 x 25 centimetrů, řada cestujících přitom disponuje palubními zavazadly těchto rozměrů a tak by pro ně cestování s Wizz air představovalo nutnou investici do nového zavazadla, což může ovlivnit nákupní rozhodování potenciálních pasažérů, kteří raději zvolí aerolinky, které nabízejí možnost přepravovat běžný rozměr zavazadel (Sůra 2018; Sůra 2017 a)).

V Praze jsou pro Wizz Air příliš vysoké poplatky, zatímco na jiných letištích a v jiných městech mu vzhledem k jeho filozofii ultranízkonákladového dopravce vyšli vstříc a zlevnili mu, v Praze na žádnou slevu nedosáhl a provoz v ní pro něj tak představoval mnohem vyšší náklady než jinde v Evropě. Důvodem může být to, že Praha je českou metropolí, kdy letiště Václava Havla je navíc největším mezinárodním letištem v zemi. V Londýně také nelétá Wizz Air z Heathrow, ale z periferního Lutonu.

Vedle toho platit bázi jen pro jedno letadlo není levnou záležitostí. Představuje to poměrně vysoké fixní náklady. Wizz Air přesto Prahu neopouští zcela, ale bude do ní létat z jiných evropských základen a bude nabízet tři letové trasy z Prahy, které byly popsány v předchozím textu (Sůra, 2018).

4. PŘEDPOKLADY DALŠÍHO ROZVOJE

V této kapitole práce zpracovávám perspektivu vývoje společnosti na následujících několik let, přitom se zaměřuji na několik oblastí, které vycházejí ze SWOT analýzy a patří mezi ně letadlová flotila, rozvoj základen v rámci provozní expanze a růst nabídky destinací.

V současné chvíli Wizz Air spojuje 145 destinací ve 44 zemích, disponuje flotilou 88 letadel typu Airbus A320 a Airbus A321 a nabízí více než 550 tras z 28 evropských základen. Díky tomu je v současnosti Wizz Air největší nízkonákladovou leteckou společností ve střední a východní Evropě (Petrák, 2018; Hospodářské Noviny, 2018).

4.1 Expanze letadlové flotily

Nízkonákladová letecká společnost Wizz Air disponuje letadlovou flotilou, která čítá 88 letadel typu Airbus A320 a Airbus A321, jejichž průměrné stáří je 3,5 roku, což jej řadí mezi evropské aerolinky s nejmladším průměrným věkem letadel.

Wizz Air chystá značnou expanzi letadlové flotily, která je plánována až do roku 2024. Do této doby by měl pořídit 146 zcela nových letadel v rámci kontraktu společnosti Indigo Partners, která od Airbusu koupí celkově 430 letadel. Kontrakt na nákup letadel, pro Wizz Air konkrétně 72 letadel typu A320neo a 74 letadel typu A321neo, podepsali zástupci společnosti Indigo na aerosalonu v Dubaji v rámci memoranda o porozumění (Sůra, 2017 b)).

K odběru prvních letadel v rámci této objednávky by měl Wizz Air přistoupit v roce 2022, poté co odebere letadla v rámci zakázky z roku 2015, kde bylo objednáno celkem 110 letadel typu A321neo. Wizz Air má přitom v rámci nové objednávky možnost libovolně měnit počet typů konkrétních letadel A320neo nebo A321neo a to v závislosti na budoucích požadavcích přepravního trhu. K objednávce nových strojů se vyjádřil generální ředitel společnosti Wizz Air József Váradi takto: „Společnost Airbus opět dodala nejlepší nabídku, jak v případě letadel, provozních nákladů, podpory i ceny. Jsme přesvědčeni, že Airbus A320neo a A321neo budou těmi správnými letadly pro společnost Wizz Air, protože i nadále rosteme nejrychleji v oboru a rozšiřujeme náš tržní dosah v rámci celé Evropy i mimo ni...“ (Sůra, 2017 b)). Díky nové objednávce by měl celkový počet letadel v letadlové flotile Wizz Air dosahovat na 282 kusů do konce roku 2024. Přitom prvních 8 letadel typu Airbus A320neo

a 18 letadel typu Airbus A321ceo by měly flotilu rozšířit již začátkem roku 2019. Dodávka dalších letadel poté bude pokračovat od roku 2019 do roku 2024 (Sůra, 2017 b).

4.2 Provozní expanze

Další velká expanze, kterou chystá Wizz Air, je zcela největší provozní rozšíření v historii společnosti. Během sedmnácti týdnů bude společnost alokovat na evropské základny dvacet jedna nových letadel, které mají podpořit 700 týdenních odletů a nabídku 70 nových služeb. Expanze plánována na rok 2018 představuje investici ze strany Wizz Air v celkové výši větší než 2 miliardy dolarů do jedenácti základen, a sice ve Velké Británii, Rakousku, Polsku, na Ukrajině, v Maďarsku, Rumunsku a v Gruzii. V návaznosti na rozšíření bází, rozšíří Wizz Air také počet zaměstnanců a to celkem o 700 nových zaměstnanců z více než 15 zemí (Wizzair, 2018).

V rámci rozšíření nabídne od poloviny července 2018 čtyři zcela nové destinace, mezi které patří Atény, Tallinn, Charkov a Vídeň a právě ve Vídni otevře také novou západoevropskou základnu. Expanze bude zahájena na maďarské základně připojením zcela nového Airbusu A320 do letadlové flotily, což místní bázi rozšíří na jedenáct letadel. Z Maďarska bude realizována nová linka do Stavangeru v Norsku (Wizzair, 2018).

Nadále sleduje Wizz Air cíl nabízet nejdostupnější cestování do atraktivních, především evropských, destinací. Vzhledem ke svému výraznému růstu přináší nové přímé i nepřímé pracovní příležitosti a také podporuje lokální turismus v destinacích, do kterých létá.

4.2.1 Vídeňská základna – nová destinace Vídeň

V subkapitole 3.3 jsem probral jeden z důležitých mezníků společnosti, kterým je stažení z českého trhu a výrazná úprava letových plánů a finálních destinací, do kterých bude Wizz Air již v červnu tohoto roku z České republiky létat. Zatímco z českého trhu se Wizz Air stáhne, nově otevře základnu na vídeňském letišti Schwechat, přitom investice do založení této báze představuje 331 milionů dolarů. Zahájení provozu na vídeňském letišti koresponduje s ukončením provozu Wizz Air v České republice. Provoz tedy zahájí v červnu roku 2018 a to jedním letounem A320, v listopadu poté do flotily přidá dva další letouny A321. Obsluhovat bude celkem sedmáct tras z Rakouska, a sice do Bari, Bergenu, Billundu, Dortmundu, Gdaňska, Kutaisi, Larnaky, na Maltu, do Nisy, Ohridu, Říma, Tel-

Avivu, Tuzly, Tenerife, Thessaloniki, Valencie a Varny. Letenky jsou již nyní v prodeji na oficiálních webových stránkách společnosti a začínají již na 19,99 eur. Koncem roku 2018 bude Wizz Air operovat z Rakouska 69 letů týdně (Petrák, 2018).

Následující obrázek vyobrazuje konkrétní destinace, které společnost Wizz Air plánuje realizovat z nové základny na vídeňském letišti.

Obrázek 1: Nová základna ve Vídni a nové trasy



Zdroj: Hájek, 2018

4.2.2 Nová destinace Atény

V březnu 2018 zahájil Wizz Air první lety z athénskému letišti. Od začátku operuje linky do sedmi destinací v šesti zemích, mezi které patří Polsko, Rumunsko, Maďarsko, Bulharsko, Litva a Moldávie. Wizz Air plánuje značně rozšířit svou síť v Řecku a během dubna 2018 nabídne další dvě linky, první z nich do gruzínského Kutaisi a druhou do britského Lutonu. Díky připojení Athén operuje Wizz Air celkově již na šesti řeckých letištích, ze kterých nabízí osmnáct letových tras do devíti zemí (Wizzair, 2018).

Následující obrázek vyobrazuje konkrétní destinace, které společnost Wizz Air plánuje realizovat z athénskému letišti.

Obrázek 2: Nové destinace Wizz Air z Atén



Zdroj: Wizzair, 2018

4.2.3 Nová destinace Tallinn

První destinací v Estonsku, do které měl původně Wizz Air létat od 19. dubna 2018 z ukrajinského Kyjeva je Tallin. Zahájení nové linky se však posunulo a tato linka začne létat od 21. června 2018. Dále bude do Tallinnu Wizz Air létat také z londýnského Lutonu (Wizzairr, 2018). Následující obrázek vyobrazuje konkrétní destinace, ze kterých bude společnost Wizz Air létat do Tallinnu:

Obrázek 3: Nová destinace Wizz Air Tallin



Zdroj: Wizzair, 2018

4.2.4 Nová destinace Charkov

Charkov je celkově třetím letišťem na Ukrajině, na kterém bude Wizz Air operovat. Základnu již jednou v Charkově měl a opět zrušil, teď se vrací a nabídne dvě trasy, první z nich bude do Dortmundu, kterou operuje od 5. dubna 2018 dvakrát týdně, a sice ve čtvrtek a v sobotu. Druhou operovanou destinací jsou Katowice, kam bude létat od 20. června 2018 taktéž dvakrát týdně, a sice ve středu a v pátek. Wizz Air předpokládá, že spuštění prvních dvou tras je jen předvojem k větší expanzi, kterou plánuje na letišti v ukrajinském Charkově (Wizzair, 2018).

Následující obrázek vyobrazuje konkrétní destinace, které společnost Wizz Air plánuje realizovat z Charkova.

Obrázek 4: Nové destinace Wizz Air z Charkova



Zdroj: Wizzair, 2018

4.3 Růst nabídky destinací

V současné chvíli létá Wizz Air celkem do 145 destinací, přitom převážná většina z nich je situována v Evropě, dále letá do destinací situovaných v Asii a na Středním východě do Izraele. Evropských destinací je v současné chvíli celkem 141 a 4 destinace se nacházejí v Asii respektive na Středním východě. V následující části práce předkládám letiště, ze kterých bude rozšířena nabídka destinací, do kterých bude Wizz Air létat.

4.3.1 Velká Británie – Luton

Od května roku 2018 zažije základna Luton v Londýně masivní expanzi. Na letišti bude Wizz Air alokovat čtyři nová letadla a nabídne celkem šest nových destinací.

První z nich bude linka z Lutonu do slovenské Bratislavy, která bude operována denně. Denně bude také operována nová destinace Larnaka na Kypru. Další novou destinací je italská Bari, do které bude vypravovat mimo sezonu dvě linky, a sice ve středu a v neděli a v sezoně poté čtyři linky, a sice v pondělí, ve středu, v pátek a v neděli. Další novou destinací je estonský Tallinn, kam bude Wizz Air vypravovat čtyři linky týdně, další novou destinací je Tyrana v Albánii, kam bude vypravovat celkem tři lety týdně a poslední novou destinací je Lvov na Ukrajině, kam bude taktéž vypravovat tři lety týdně. Dále zvýší frekvenci letů do tří destinací, a sice do Tel Avivu z čtyř dnů na denní, do Suceavy v Rumunsku z pěti dnů taktéž na denní a do Prištiny v Kosovu na tři lety týdně oproti původním dvěma (The Financial, 2018; Wizzair, 2018).

4.3.2 Polsko – Katowice, Gdaňsko, Varšava, Poznaň

V červnu 2018 bude kromě základny v Praze uzavřena také základna v polském Lublinu a letouny, které v tuto chvíli na letišti operovaly, budou přemístěny na letiště v Katowicích. Nicméně i nadále bude Wizz Air z Lublinu vypravovat letadla do několika destinací, a sice do Eindhovenu, Londýna, Kyjeva, Osla, Torpu a Stockholmu (Wizzair, 2018).

Polsko se celkem dočká jedenácti nových tras, které spojí Katowice s Portem, Mnichovem, Lvovem, Charkovem, Malagou, Farem a Podgoricou. Dále Gdaňsko spojí s Lvovem, Varšavu s Podgoricou, Poznaň s Dortmundem a Wroclav s Bari. Za tímto účelem zapojí Wizz Air v Polsku tři nové letouny (Wizzair, 2018).

4.3.3 Gruzie – Kutaisi

Gruzínské Kutaisi je v současné chvíli zjevně pod drobnohledem Wizz Air, protože neustále zvyšuje počet cílových destinací, ze kterých lze letět do Kutaisi a zpět.

Od 14. března 2018 operuje novou linku do Gruzie z lotyšské Rigy, létá dvakrát týdně, a sice ve středu a v neděli (Wizzair, 2018).

Jak již bylo zmíněno v této práci, od května 2018 bude vypravovat do gruzínské Kutaisi Wizz Air letadla na pravidelné lince z Prahy, navzdory tomu, že zde musí z obchodních důvodů zrušit svou základnu a musí také redukovat většinu linek. Linka do Gruzie je jako jediná zcela nová (Sůra, 2018).

Od července roku 2018 zařadí na bázi v rumunské Bukurešti trasu do gruzínské Kutaisi, přitom tato trasa bude operována třikrát týdně kombinovanými letadly Airbus A320 a Airbus A321 (Liu, 2018).

4.3.4 Maďarsko – Budapešť

Na maďarskou základnu přibudou dvě zbrusu nová letadla typu Airbus321 a do nabídky destinací bude nově zařazen Stavanger a Basilej. Do Švédska společnost nově vypravuje od 15. března 2018 dvě linky týdně, a sice v úterý a v sobotu. Do Švýcarska bude nově létat od 3. května 2018 na pěti pravidelných linkách v pondělí, středu, čtvrtek, pátek a v neděli. Do dalších třinácti destinací, mezi které patří Milano, Řím, Moskva, Barcelona, Madrid, Bukurešť, Petrohrad, Keflavík, Kutaisi, Porto, Podgorica, Tyrana a Skopje, rozšíří frekvenci letů (Wizzair, 2018).

4.3.5 Rumunsko – Cluj, Jasy, Sibiu

Rumunský Cluj se také dočká expanze v roce 2018, kdy přibudou dvě nové destinace, mezi které patří Vídeň, do které budou letadla létat již od konce května 2018 s frekvencí dvou letů týdně, a sice ve středu a v neděli, od konce října 2018 poté přibude jeden let týdně a létat se bude v úterý, ve čtvrtek a v sobotu, od konce listopadu 2018 poté dojde k navýšení na čtyři lety týdně, které budou realizovány v pondělí, ve středu, v pátek a v neděli. Druhou novou destinací je francouzský Lyon, kam začne z Cluje Wizz Air létat od konce listopadu 2018 dva dny v týdnu, a sice v úterý a v sobotu. Na řadě dalších tras dojde ke zvýšení frekvence letů (Wizzair, 2018).

Stejně jako rumunský Cluj, také letiště v Jasech se dočká nových destinací, do kterých bude nově možné letět s Wizz Air. Od července 2018 bude možné létat do Bruselu, Eindhovenu, Dortmundu, Thessaloniki, Billundu, Malma a Paříže (Wizzair, 2018).

Dalším rumunským letištěm, které se dočká expanze destinací, do kterých je možné létat se společností Wizz Air, je Sibiu. Nabídne celkem pět nových destinací, mezi které patří Kodaň, Brusel a Paříž, kam vypraví tři linky týdně a dále Basilej a Frankfurt Hahn, kam vypraví dvě linky týdně. Lety budou zahájeny v červnu roku 2018 a kromě nových destinací bude také zvýšena frekvence některých populárních linek. Denně bude nově namísto pěti dní v týdnu vypravovat linky na Luton, pět linek namísto dvou bude vypravovat do Mnichova, dále pět linek namísto dvou bude vypravovat do Dortmundu a tři linky namísto dvou do Norimberku (Wizzair, 2018).

Od 3. července 2018 bude také dostupná první přímá linka mezi Bukureští a Gruzii. Pravidelná linka bude vypravována třikrát týdně, v úterý, ve čtvrtek a v sobotu (Wizzair, 2018).

4.3.6 Bosna a Hercegovina – Tuzla

Wizz Air přidává novou destinaci, do které je možné letět z letiště v Tuzle, a sice Baden-Baden. Pravidelná linka do Baden-Baden bude vypravována každé pondělí a pátek od 18. června 2018 (Wizzair, 2018).

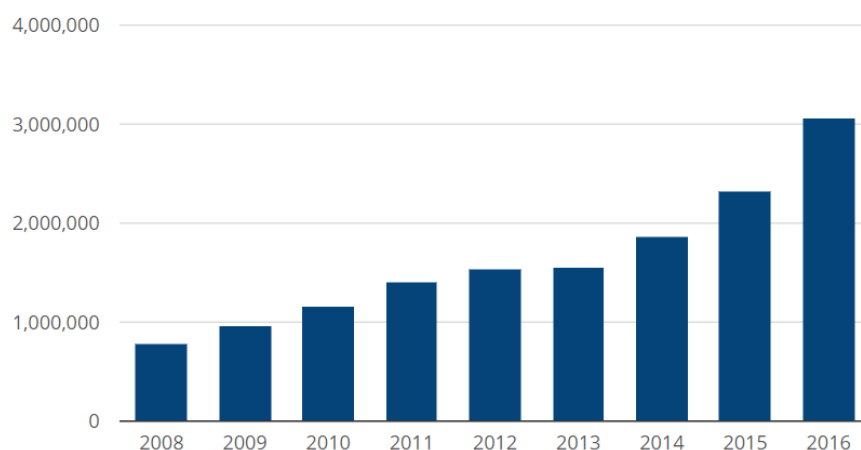
4.4 Predikce směru rozvoje společnosti Wizz Air

Z předcházejících kapitol je zřejmé, že společnost Wizz Air plánuje dále mohutně expandovat a do budoucna si nejen udržet pozici největší nízkonákladové letecké společnosti ve střední a východní Evropě, ale získat také dobrou pozici na trhu v západní Evropě. Neustále rozšiřuje a modernizuje svou leteckou flotilu a nabízí stále nové destinace v Evropě i mimo ní.

Velkým krokem v rámci expanze společnosti je značné rozšíření flotily letadel, které by mělo být realizováno do roku 2024, poté se podle mého názoru Wizz Air postaví výzvě západoevropských nízkonákladových společností a pokusí se prosadit na trhu západní Evropy, kde se bude pokoušet získat obdobnou pozici, jakou aktuálně má na trhu východní a střední Evropy.

Podle aktivit, které v poslední době Wizz Air realizuje, lze očekávat, že chce výrazněji expandovat na trhy západní Evropy, které mezi nízkonákladovými leteckými společnostmi ovládá v současné chvíli především Ryanair a easyJet. Prvním jasným znamením, že chce Wizz Air proniknout na trh západní Evropy bylo otevření základny na londýnském Lutonu v roce 2017, které bylo logickým výstupem neustále rostoucí nabídky letových tras z Lutonu, které Wizz Air realizuje již od roku 2004, od založení báze v Lutonu začal Wizz Air okamžitě pracovat na její expanzi, posiluje letadlovou flotilu a zařazuje stále nové destinace, do kterých lze z Londýna letět. Následující graf ukazuje vývoj růstu Wizz Air na letišti v Lutonu v období od roku 2008 do roku 2016:

Graf 6: Růst Wizz Air na Lutonu (v celkovém počtu sedadel)



Zdroj: Charnock, 2017

Dalším krokem v rámci pronikání na západní trh je otevření nové základny ve vídeňské metropoli v červnu roku 2018 na letišti Schwechat. Z Rakouska bude Wizz Air obsluhovat celkem sedmnáct tras, a sice do Bari, Bergenu, Billundu, Dortmundu, Gdaňska, Kutaisi, Larnaky, na Maltu, do Nisu, Ohridu, Říma, Tel-Avivu, Tuzly, Tenerife, Thessaloniki, Valencie a Varny. Koncem roku 2018 bude operovat z Rakouska celkem 69 letů týdně (Petrák, 2018).

Vzhledem k tomu, že Wizz Air zařadí v průběhu let 2018 a 2019 deset letadel typu Airbus A321neo lze očekávat, že předpokládá expanzi také na vzdálenější trhy, jelikož tyto modely umožňují dálkové lety. Hovoří se o spojení do Spojených států a do Kanady. Nově by tedy rozšířil své destinace na další kontinent, a sice do Severní Ameriky. Nepravděpodobnější je zahájení linek z londýnského Lutonu do New Yorku a do Toronta vzhledem k tomu, že mezi Velkou Británií, Spojenými státy a Kanadou je tzv. *Open Skies Agreement*, v rámci kterého v těchto severoamerických zemích nejsou aplikovány žádné limity na letecká spojení. Díky tomu je letiště v Lutonu velmi důležitou strategickou základnou a již nyní Wizz Air požádal o certifikát AOC a licenci OL, na základě kterých bude základnu v Lutonu moci provozovat v současném rozsahu i po plánovaném Brexitu. Wizz Air se dlouhodobě zaměřuje na konkurenční boj se severoevropskou nízkonákladovou společností Norwegian, která operuje již několik dálkových linek do Severní Ameriky z Gatwicku a z Dublinu, jak bylo uvedeno v této práci. Právě zařazení dálkových linek do Severní Ameriky by mohlo v konkurenčním boji Wizz Air výrazně posunout, jelikož u Norwegianu jsem identifikoval problém v podobě jedné z nejstarších letadlových flotil v Evropě (Gergely, 2017; Tóth, 2017).

Kromě strategie rozvoje směrem na západ však Wizz Air bude pravděpodobně pokračovat také v expanzi směrem na východ, vzhledem k tomu, že stále posiluje a rozšiřuje linky do destinací na Blízkém Východě a v Asii, primárně do Tel Avivu a do Kutaisi, dále lze předpokládat, že i nadále bude posilovat linky do Astany, Moskvy a Petrohradu. Největší překážkou rozvoje mimo Evropu jsou pro Wizz Air obtížnější podmínky vstupu na daný trh vzhledem k omezeným přepravním právním. Vedení Wizz Air proto uvádí, že pro ně zůstane i do budoucna hlavní prioritou evropský trh, kde se bude zaměřovat především na stimulaci poptávky prostřednictvím extrémně nízkých cen (Charnock, 2017).

Hlavní prioritou pro společnost Wizz Air je růst v Evropě, respektive na domácím trhu, na kterém se dobře vyzná. V ohledu budoucnosti společnosti Wizz Air je nejvýstižnějším termínem neustálý růst, na kterém společnost aktivně pracuje.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Internetové zdroje

1. CHARNOCK, Wesley. Interview: What's next for Wizz? In: *Routesonline.com* [online] 6/2017. Dostupné z: <www.routesonline.com/news/29/breaking-news/273553/interview-whats-next-for-wizz/> [cit. 2018-21-04]
2. ČTK. Ryanair předstihl Lufthansu a je největší evropskou leteckou společností. In: *Zpravy.e15.cz* [online] 1/2017. Dostupné z: <<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ryanair-predstihl-lufthansu-a-je-nejvetsi-evropskou-leteckou-spolecnosti-1327562>> [cit. 2018-19-04]
3. ČTK. Nízkonákladové aerolinky Wizz Air ruší svou základnu v Praze, počet linek sníží na tři. Důvodem je nízký zájem cestujících. In: *Hospodářské Noviny*. [online] 1/2018. Dostupné z: <<https://byznys.ihned.cz/c1-66022260-nizkonakladove-aerolinky-wizz-air-rusi-svou-zakladnu-v-praze-pocet-linek-snizi-na-tri-duvodem-je-nizky-zajem-cestujicich>> [cit. 2018-19-04]
4. Destinace. In: *Letenkyeasyjet.eu* [online] 2018. Dostupné z: <<http://letenkyeasyjet.eu/destinace/>> [cit. 2018-20-04]
5. EasyJet. In: *Aletenky.cz* [online] 2018 a). Dostupné z: <www.aletenky.cz/letecka-spolecnost/easyjet> [cit. 2018-20-04]
6. EasyJet. In: *Esky.cz* [online] 2018 a). Dostupné z: <www.easyjet.esky.cz/letadlova-flotila> [cit. 2018-20-04]
7. EFE matice (EFE Matrix). In: *Managementmania.com* [online] 2018 a). Dostupné z: <<https://managementmania.com/cs/efe-matice>> [cit. 2018-20-04]
8. Europes largest airlines ranked by passengers in millions. In: *Airmundo.com* [online] 11/2017. Dostupné z: <<https://airmundo.com/en/blog/largest-airlines-europe/>> [cit. 2018-19-04]
9. GERGELY, Lajtai-Szabó. Flights to America by low-cost airline Wizzair. In: *Dailynewshungary.com* [online] 10/2017. Dostupné z: <<https://dailynewshungary.com/flights-america-launched-wizzair/>> [cit. 2018-21-04]

10. HÁJEK, Kryštof. Nová základna Wizz Air ve Vídni. In: *Cestujlevne.com* [online] 1/2018. Dostupné z: <www.cestujlevne.com/blog/nova-zakladna-wizz-air-ve-vidni> [cit. 2018-19-04]
11. IFE matice (IFE Matrix). In: *Managementmania.com* [online] 2018 b). Dostupné z: <<https://managementmania.com/cs/ife-matice>> [cit. 2018-20-04]
12. Letecký park společnosti Ryanair. In: *Ryanair.com* [online] 2018. Dostupné z: <www.ryanair.com/cz/cs/uzitecne-informace/o-nas/letecky-park-spolecnosti-ryanair> [cit. 2018-20-04]
13. Lety easyJet. In: *Skyscanner.cz* [online] 2018. Dostupné z: <www.skyscanner.cz/letecka_spolecnost/letecka_spolecnost-easyjet-ezy.html> [cit. 2018-20-04]
14. LIU, Jim. Wizz Air adds Bucharest – Kutaisi service from July 2018. In: *Routesonline.com* [online] 4/2018. Dostupné z: <<https://www.routesonline.com/news/38/airlineroute/278145/wizz-air-adds-bucharest-kutaisi-service-from-july-2018/>> [cit. 2018-20-04]
15. MARNÝ, Tomáš. 10 aerolinek s nejstarší flotilou letadel. In: *G.cz* [online] 4/2014. Dostupné z: <<http://g.cz/10-aerolinek-s-nejstarsi-flotilou-letadel/>> [cit. 2018-20-04]
16. MILENOVA, Evelína. *Wizz Air Youth Challenge*. [online] 6/2017. Dostupné z: <www.slideshare.net/EvelinaMilenova/wizz-air-youth-challenge> [cit. 2018-20-04]
17. Nízkonákladovka WizzAir zruší od června většinu letů z Prahy. In: *Happyfly.cz* [online] 1/2018. Dostupné z: <<http://happyfly.cz/wizzair-rusi-bazi-v-praze/>> [cit. 2018-19-04]
18. Norwegian Air Shuttle. In: *Aletenky.cz* [online] 2018 b). Dostupné z: <www.aletenky.cz/letecka-spolecnost/norwegian-air-shuttle> [cit. 2018-20-04]
19. Norwegian. In: *Esky.cz* [online] 2018 b). Dostupné z: <www.norwegian.esky.cz/> [cit. 2018-20-04]
20. PETRÁK, Josef. Wizzair otevře základnu ve Vídni. Začíná s 17 linkami. In: *Zdopravy.cz* [online] 1/2018. Dostupné z: <<http://zdopravy.cz/wizzair-otevře-zakladnu-ve-vidni-obslouzeni-az-17-tras-6448/>> [cit. 2018-19-04]
21. Ryanair. In: *Aletenky.cz* [online] 2018 c). Dostupné z: <www.aletenky.cz/letecka-spolecnost/ryanair> [cit. 2018-20-04]

22. Ryanair - Nejlevnější letenky - Dublin, Londýn, Barcelona. In: *Akcniletenky.com* [online] 2018. Dostupné z: <www.akcniletanky.com/letecke-spolecnosti/ryanair.htm> [cit. 2018-20-04]
23. SŮRA, Jan. Minizavazadla u Wizz Air končí, bez poplatku budou běžné palubní kufry. In: *Zdopravy.cz* [online] 10/2017 a). Dostupné z: <<http://zdopravy.cz/minizavazadla-u-wizz-air-konci-bez-poplatku-budou-bezne-palubni-kufry-3653/>> [cit. 2018-19-04]
24. SŮRA, Jan. Sedm důvodů, proč z Prahy ustupuje Wizz Air, když ostatní rostou. Malý trh i špatné trasy. In: *Zdopravy.cz* [online] 1/2018. Dostupné z: <<http://zdopravy.cz/sedm-duvodu-proc-z-prahy-ustupuje-wizz-air-kdyz-ostatni-rostou-maly-trh-i-spatne-trasy-6853/>> [cit. 2018-19-04]
25. SŮRA, Jan. Wizz Air zůstane věrný Airbusu. Koupí si dalších 146 letadel. In: *Zdopravy.cz* [online] 11/2017 b). Dostupné z: <<http://zdopravy.cz/wizz-air-zustane-verny-airbusu-koupi-si-dalsich-146-letadel-4383/>> [cit. 2018-19-04]
26. TÓTH, Máté Bence. Wizz Air plans to start flights to New York and Toronto in 2018. In: *Avceek.com* [online] 10/2017. Dostupné z: <<https://avceek.com/news/wizz-air-new-york-toronto/>> [cit. 2018-21-04]
27. Wizz Air adds new routes from Luton base as fleet expands. In: *The Financial* [online] 3/2018. Dostupné z: <www.finchannel.com/tourism-and-travel/72451-wizz-air-adds-new-routes-from-luton-base-as-fleet-expands> [cit. 2018-20-04]
28. Wizz Air. In: *Aletenky.cz* [online] 2018 d). Dostupné z: <www.aletenky.cz/letecka-spolecnost/wizz-air> [cit. 2018-20-04]
29. Wizz Air. In: *Esky.cz* [online] 2018 c). Dostupné z: <www.esky.cz/letecke-spolecnosti/al/w6/wizz-air> [cit. 2018-20-04]
30. Wizz Air. In: *Wizzair.com* [online] 2018. Dostupné z: <www.wizzair.com> [cit. 2018-20-04]

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Nová základna ve Vídni a nové trasy.....	19
Obrázek 2: Nové destinace Wizz Air z Atén.....	20
Obrázek 3: Nová destinace Wizz Air Tallin.....	20
Obrázek 4: Nové destinace Wizz Air z Charkova.....	21

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Největší evropské letecké společnosti v počtu přepravovaných pasažérů 2017.....	2
Tabulka 2: Letadlová flotila největších nízkonákladových evropských leteckých společností.....	4
Tabulka 3: Destinace největších nízkonákladových evropských leteckých společností.....	7
Tabulka 4: Základny největších nízkonákladových evropských leteckých společností v Evropě.....	9
Tabulka 5: IFE matice hodnocení faktorů vnějšího prostředí Wizz Air.....	12
Tabulka 6: EFE matice hodnocení faktorů vnějšího prostředí Wizz Air.....	13

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Počet přepravených pasažérů nízkonákladovými evropskými leteckými společnostmi v roce 2017 (v milionech).....	3
Graf 2: Velikost letadlové flotily největších nízkonákladových evropských leteckých společností ..	5
Graf 3: Stáří letadlové flotily největších nízkonákladových evropských leteckých společností.....	6
Graf 4: Destinace největších nízkonákladových evropských leteckých společností.....	8
Graf 5: Základny největších nízkonákladových evropských leteckých společností v Evropě.....	9
Graf 6: Růst Wizz Air na Lutonu (v celkovém počtu sedadel).....	25