

Kto letí ~~vysoke~~ rozpočtovou linkou, ~~veľmi~~ často cestuje za peniaze ľudí, ktorí si už zaplatili letenku na neskorší termín. Jeho platbu minuli cestujúci pred ním. To je jedna z odlišností financovania lowcostových a klasických aerolínií.

— mixko — 123

Nič sa nedeje, ak lowcostová firma získa z ~~kúpy~~ budúcich leteniek viac, ~~ju~~ než stoja dnešné lety. Preto ~~sa~~ vraj lowcost ~~ne~~ musí neustále expandovať, aby prežil. Spoločnosť SkyEurope Airlines to nedokázala. ~~Jednou~~ podmienkou prežitia je správny

— predaja —

□

— 123 — 123

—

— Prvov —

obchodný plán a kontrolou <sup>3</sup> pod <sup>2</sup> financie. <sup>1</sup> ~~da~~ to ~~potreba~~ mať akcionárov, ktorí leteckému biznisu rozumejú a prezieravý zodpovedný manažment. To je posolstvo zo záhrobia od SkyEurope Airlines. Získali sympatie, lebo odviezli štrnásť miliónov

123 — N

— 123 —

cestujúcich, neboli však schopní odviezť ďalších 450 tisíc, od ktorých už zinkasovali za letenky. Nedožili sa ~~desiatych~~ narodenín. Začali na absolútne ~~preskúmanom~~ teritóriu v postkomunistickej Európe, o ktor~~ej~~ sa

— 280 —

— ôsmych —

Time

— Strednej — om

usudzovalo, že práve lowcostový model môže ~~byť~~ ~~úspešný~~ najmä pre výrazne lacnejšie letenky. Aj zabral a práve preto z ~~Anglicka~~ vzápätí prišiel easyJet. Zakrátko aj európska jednotka írsky Ryanair s predstavou, že pustí slovenskej firme

— zabraď —

— 123 —

— Veľkej Británie —

žilou. EasyJet čoskoro usúdil, že v ~~tejto~~ vojne ~~by~~ Bratislave by zbytočne trafil. Na kedysi ziskovej linke do Londýna všetci traja prerábali, nuž sa poďakoval. Príšť chcel v roku 2005 aj maďarský Wizz Air, napokon však cúvol. V Európe

— emony —

To LW

16

LE

okrem Bratislavy nebolo letiska, kde by si  
lowcostoví prepravcovia vzájomne kanibalizovali

N

trh. slovenský trh bol malý a tak museli  
expandovať, šancu inak na efektivitu nemali.

19 Vrelmi  
12345

Museli otvárať základne aj v zahraničí. Usadili sa

najmä v bohatšom ~~Brne~~ a bohatej Viedni a budovali  
flotilu úplne novými lietadlami. Kým Ryanair si

dovoliť dotovať Bratislavu ziskami z bohatších  
liniek v západnej Európe, SkyEurope nemali takú

možnosť. Ako jeden z mála lowcostov sa odvážili

Hej H Prachu  
Iny Vmohol  
FJ  
LY Pj  
H pernixovod

isť na burzu. Ryanair ich občas podpichoval. Už  
v roku 2005 dal na jedno z lietadiel namaľovať  
odkaz „Bye, Bye, Sky“. V Sky sa smiali, že iste nie  
sú bezvýznamní, keď stoja Ryanairu za takú akciu.  
Na sklonku roka 2004 sa im dokonca bol ponúkať

T7 10 V svojich  
I

Wizz Air. Napokon ho pred bankrotom zachránil iný  
investor. Slovenské lietadlá priniesli obrat  
v stagnujúcej príjazdovej turistike do Budapešti.  
Časy sa však zmenili. „Refrešnutý“ Wizz Air  
ekonomické výsledky tají, ale tvrdí, že je

TW

v minulosti a v Bratislave sa chce stať nástupcom  
SkyEurope a jednotkou a to aj pred Ryanairom.

H plus

Zmena nastala v najúspešnejšom roku 2005, keď  
majoritu medzi akcionármi získal finančný fond  
York Global Finance II a rozhodli sa poslať

H zlom pre 16

zakladateľov spoločnosti do histórie  
v presvedčení, že iní manažéri im lepšie zúročia  
vklad. Ambiciózna firma naberala kurz na tvrdé  
pristátie. Zamestnanci preukazovali obrovskú  
lojálnosť, mlčali pred priateľmi aj v čase, keď im

zamestnávateľ dňoval výplaty a o mnohých ~~chybách~~  
sa mimo firmy iba tušilo. ~~čo~~ sa všetko dialo,  
zrejme postupne až dozvieme sa, aj celkovú výšku  
~~dlhov~~. Až nedávno prelomil mlčanie Niki Lauda,  
ktorý chcel pred vyše ~~troma~~ rokmi so SkyEuropom

N 9c - presťahovať  
IC  
12345  
- sekery  
- dvoma

kooperovať a fanúšikoval ~~zaujímavej~~ myšlienke  
trojpoľku Air Berlin - Niki - SkyEurope. „Nemajú  
poruchy o letectve a nechajú aerolínie radšej ísť  
do konkurzu, ako pripustiť chyby. Spálili 197  
miliónov eur,“ vyhlásil v polovici augusta 2008

- 2  
Ls  
Ld  
Vsi T7  
L9

v ~~jedných~~ médiách o svojich kontaktoch s ~~Torkom~~.  
Rokovania pred ~~ne~~úspešným vyvrcholením začiatkom  
roku 2008 podľa N. Laudu padli ~~ich~~ na arogancii.  
SkyEurope šokoval výdržou a schopnosťou nasadenia.  
„Doteraz bol vždy schopný v poslednej sekunde

- rakúskych T7  
- 2  
17 12

zaplátať každú dieru,“ vyhlásil Niki Lauda,  
majiteľ rakúskej lowcostovej a charterovej  
spoločnosti. Počas niekoľkých hodín v januári 2008  
vedel nahradiť šesť lietadiel, ktoré mu zobrala  
lízingová spoločnosť, v auguste 2009 za deň

19

zvládol presun viedenských liniek do Bratislavy.  
Ludia, ktorí videli do firmy, po bankrote  
hovorili, že keby manažment s takým nasadením  
pracoval od začiatku každý deň, mohol byť  
SkyEurope stále úspešným lowcostom. „~~F~~erolínie sa

FA

už horšie manažovať nedajú,“ myslel už vtedy Niki.  
Ich obchodný model označil za nefunkčný, namiesto  
~~pre~~rábania sa podľa neho do firmy iba pumpovali  
cudzie peniaze. Rady drahých poradcov prinášali  
len radikálne a chaotické presmerúvanie liniek, aj

Vsi  
- aa

toho, čo sa dovtedy/a zarábalo. V roku 2007  
vedenie celé mesiace ignoroval, že im britská  
firma, spracúvajúca platby za letenky platobnými  
kartami, posielala peniaze včas podľa zmluvy.  
Zdržanie za jediný deň naprobilo aj pár miliónov

Vosvedčilo T8  
H mamaaximond E  
Tne  
LX Fojz Hm

eur, ktoré potom chýbali ako hotovosť. Postupne to  
narástlo na 20 až 30 miliónov eur. Preto neskoré  
platby, dlhy na každom Foku, neschopnosť  
cestujúcim peniaze vracať za zrušené lety,  
preklenovacie úvery. Chaos umocnil v roku 2007

H dvadsať H tridsať  
T8  
123  
P8

prudký ~~prepad~~ cien paliva, finančná kríza, prudký  
úbytok záujmu o cestovanie, ktorý pocítili takmer  
všetky aerolínie, zúfale hľadanie investora  
a finančnej injekcie, ochrana/súdna/pred  
veriteľmi, totálny nedostatok hotovosti a pád.

H rast  
L

Ochrana pred veriteľmi a reštrukturalizácia, ktorá  
mala zvyčajne úspech vo veľkých Amerických  
aerolíniách a zdala sa v Bratislave priechodná,  
najmä keď sa objavil potenciálny investor, nevyšla.  
Záchranca povedal stačí. Ani jedna z týchto troch

La  
Taj  
L  
H stop Hm

slovenských spoločností nemá peniaze, skúsenosti  
a dostatočné personálne vybavenie, najmä pre  
obchod a marketing v takom rozsahu. Air Slovakia  
sa sústreďuje na dopravu Indov medzi západnou  
Európou a západoindickým mestom Amritsar a na

Y

prenájom ~~neskutočne veľkých, až~~ lietadiel. Seagle  
Air vozí dovolenkárov a po lete chce lietadlá  
umiestniť do zahraničia, Danube Wings lieta iba od  
jari, a troma menšími lietadlami po Slovensku i do  
blízkych krajín. Asi nemajú pravdu tí, ktorí po

H Hm  
mm

celý rok tvrdili, že nech Sky konečne vypadne, prídu iní, ~~veľa~~ lepší a tí to ~~riadne~~ rozlietajú. Potenciálni nástupcovia totiž hľadajú na peniaze, ktoré by to stálo. skyEurope pohorel práve na finančnom krytí prevádzky. Hovorca Ryanairu

H-12 H-12  
Vaj  
19

Stephen McNamara upozornil na lietania riziko s aerolíniami, ktoré sú nie finančne stále. John Stevenson, výkonný prezident Wizz Airu hovorí o význame silnej kontroly nákladov a silnej platobnej ~~neschopnosti~~ počas finančnej krízy. N.

□  
□ H-1 stabilné  
TY Trice  
N  
H-12 Vmajmä

Lauda poukazuje na prve veľmi vysoké ceny

H-1 nízke

slovenských leteniek. Čiže šestákový biznis. Wizz Air v českých médiách príchod do Bratislavy podmieňoval podmienkami výhodnými na letisku.

□  
↓  
B  
□

Ryanair pridáva do Bratislavy lety veľmi opatrne,

H-12

už nie denné, ale iba dva až štyri razy týždenne.

Zo základňou s lietadlami i posádkami v Bratislave váha vraj aj preto, že kým cestujúcich

TY

s najlacnejšími letenkami je údajne štvrtina, cenu nad sto eur akceptuje len pár percent. Vraj

Bratislava je drahá, v skutočnosti je lacnejšia než Viedeň a nie drahšia než Praha či Budapešť. V Bratislave potrebuje Ryanair i Wizz Air ešte viac a solventnejších cestujúcich. Lietadlá SkyEurope boli maximálne pre 149 pasažierov,

v Ryanaire majú 189 a Wizz Aire 180 miest. Po odchode SkyEurope sa črtá konkurenčný boj írskych a maďarských aerolínií. A pretože Wizz Air chce otvoriť linku Bratislava - Kyjev, Ukraine International Airlines chcú „rečipročne“ prísť

tiež. Táto bitka však nevygeneruje ani jedného cestujúceho navyše, akurát môžu prerábať.

Slovenskú verejnosť a médiá reagovali na zlu finančnú situáciu SkyEurope i na bankrot oveľa horšie než Česi. Tí tvrdia, že mnohých SkyEurope

Fair Hne

→ prekrýšie

lietať naučil) a vďaka nemu odhalili čaro európskych miest na individuálne cesty. Jeden český diskutér na webe tvrdil, že prišiel síce o leteniek a takmer dve stovky eur, ale na tom, čo vlni a tento rok prelietal so Sky, zarobil pár

□

↓ 1000

tisíc, nemusel lebo klasickými letieť s aerolíniami. V Česku prevládajú väčšinou názory, že odchodom SkyEurope, ktorý bol počtom cestujúcich v Prahe lowcostovou jednotkou, lietanie podražie. Náznaky sú. Ceny dolu tlačila

12345 ↓

LC Hne

↓

konkurencia. Dost Slovákov považuje lacné letenky za nárokovateľný servis a SkyEurope považujú za babrákov a podvodníkov. Niki ani Air Berlin problémy s likviditou nemajú, letenky však bežne predávajú za päťdesiat až 150 eur a majú palivový

→ 50

príplatok 20 eur. Takým cenám však biednejšie Slovensko ani Česko nemôže vôbec netlieskať. Kým SkyEurope lietal do Košíc už za 10 eur, lacnejšie než vlak, preto mali cestujúcich, slovenská regionálna spoločnosť Danube Wings má letenky až

10

→ Hne Lne

→ Bratislava

od 33 eur a to dost cestujúcich neosloví. Linku Košice - Praha musel SkyEurope úplne zrušiť, pretože ak boli letenky drahšie než vlak, predávali sa zle. Lacné londýnske linky ešte pred desaťročím stáli vyše desaťtisíc korún. Krach

↑

SkyEurope však nie je ~~ten~~ vecou dopravcu, kde stratil prácu šesť stovák zamestnancov. Bankrot ohrozil aj ľudí pracujúcich na letiskách.

Hiba  
lo

Bratislavskému klesne medziročne počet cestujúcich o ~~174~~, Viedeň preberie dosť ľudí na služobných

Hštróbinu

cestách, lebo potenciálnych záujemcov majú iný obchodný model. Na bankrot doplatia kancelárie.

Hiv Tia  
Vaj ustovne

Kým SkyEurope ich služby akceptoval, Ryanair

nedovoľuje predávať letenky CKI za províziu. Keby bolo Bratislavu sprivatizovalo viedenské letisko,

cestovným kanceláriám  
Tne

muselo by sa s úbytkom cestujúcich i ekonomikou ono trápiť. Takto je však na rade štát. Investuje do prístavby terminálu, ~~akže~~ letisko bude mať na krku splátky úverov. WizzAir by odtiaľto lietal, ale ak máme veriť českým médiám, chce úľavy. Ak by

V Tom fi  
Hne  
lmv

ich letisko dalo, bude ich pýtať Ryanair a ďalší. Nastane paradoxná situácia. Ryanair chce lietať z Bratislavy, a nie z drahej Viedne, ale viacero posledných liniek otvoril hlavne kvôli turistom smerujúcim do Viedne, ktorí na Slovensku neutratia

lmajmü

ani cent. Írsky dopravca v Bratislave ušetrí a Slovak má na to prispieť? Navyše Európska komisia ešte neuzavrela sťažnosť na starú dohodu letiska s Ryanairom. SkyEurope ani iné slovenské firmy úľavy nežiadali. Má ich dostať ako prvá

maďarská firma, len ak využije situáciu a tvrdo zatlačí? Dramatik by to lepšie nevymyslel. Chce vedieť, kto všetko ešte na Slovensku skončil?

Tatra Air lietali takmer ~~desať~~ rokov so švajčiarskym know-how s dvoma saabmi a linkami

Hosem  
↑↓

do Košíc a Zürichu. Pochovala ich slovenská  
legislatíva, nekompatibilná so západoeurópskou.  
SlovAir chcel lietat malými lietadlami linky po  
Slovensku. Slovenské Aerolinie s tromi ruskými  
154, splátkou ruského dlhu, ktoré dostali od štá

lietali so stratou najmä chartery, potom pridali  
boeingy na lízing. Štát ich napokon predal  
Austrian Airlines a tie ich zatvorili.  
menovať i ďalšie, ktoré skončili: Sky Air,  
Slovtrans Air, Alak, East Air, Air Transport

Europe, Air Sarawi...