



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Šimon Bolek

**DOPADY PANDEMIE COVID-19 NA PROVOZ
VYBRANÝCH LETIŠŤ**

Diplomová práce

2022

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

děkan

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

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

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Šimon Bolek

Studijní program (obor/specializace) studenta:

navazující magisterský – LA – Logistika a řízení dopravních procesů

Název tématu (česky): **Dopady pandemie COVID-19 na provoz vybraných letišť**

Název tématu (anglicky): Impacts of the COVID-19 pandemic on the operation of selected airport

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte následujícími pokyny:

- Funkce a ekonomické ukazatele letišť (porovnání, rozdíly s ohledem na low-cost trend osobní letecké dopravy)
- Výběr analyzovaných letišť
- Pandemie COVID-19 a její dopady na letecký průmysl
- Analýza dopadů pandemie COVID-19 vybraných letišť (historie, vývoj, ekonomické ukazatele)
- Predikce vývoje se zaměřením na obnovení ekonomické návratnosti vybraných letišť





- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: PRUŠA, J. a autorský kolektiv: Svět letecké dopravy. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015
BÍNA, L., ŠOUREK, D., ŽIHLA, Z.: Letecká doprava II. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, 2007
HOLLOWAY, S.: Straight and Level: Practical Airline Economics. London: Routledge, 2017

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Petra Skolilová, Ph.D.**


Datum zadání diplomové práce: **30. června 2021**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2022**
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


.....
doc. Ing. Tomáš Horák, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


.....
prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


.....
Bc. Šimon Bolek
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 10. června 2022

Poděkování

Rád bych poděkoval své vedoucí diplomové práce paní Ing. Petře Skolilové, Ph.D. za rady, trpělivost a vstřícnost při konzultacích a za odborné vedení při vypracování této závěrečné práce. Také bych chtěl poděkovat mé rodině, která mi byla oporou při mém studiu. Především děkuji mamce, která měla svatou trpělivost a opravila mi mé pravopisné chyby v této práci.

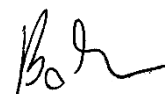
Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci zpracovanou na závěr studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze.

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

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací

V Praze dne 27. srpna 2022



.....
Podpis studenta

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

DOPADY PANDEMIE COVID-19 NA PROVOZ VYBRANÝCH
LETIŠŤ

Diplomová práce

Srpen 2022

Bc. Šimon Bolek

ABSTRAKT

Cílem této diplomové práce je zanalyzovat dopad pandemie covid-19 na primární letiště Nizozemska Schiphol a sekundární letiště Spojeného království Gatwick z finančního a provozního hlediska. V první části práce jsou popsány hlavní finanční ukazatele letišť, a také dopad vzniku nízkonákladových dopravců a s ním souvisejícím rozvojem nízkonákladového způsobu dopravy na ekonomiku letectví a letišť. Největší část práce se zabývá finančním a provozním stavem obou letišť a vývojem těchto stavů od roku 2019 do roku 2021.

KLÍČOVÁ SLOVA

Letiště, primární letiště, sekundární letiště, Nizozemsko, Spojené království, Schiphol, Gatwick, covid-19, pandemie, nízkonákladoví dopravci, finanční analýza, provozní analýza, predikce, vliv pandemie na provoz letišť, Eurocontrol, Global Market Forecast,

ABSTRACT

The aim of this thesis is to analyse the impact of the covid-19 pandemic on the primary airport of the Netherlands, Schiphol, and the secondary airport of the United Kingdom, Gatwick, from a financial and operational aspects. The first part of the thesis describes the main financial indicators of the airports, and the impact of the emergence of low-cost carriers, and the related development of low-cost modes of transport, on the economics of aviation and airports. The largest part of the thesis deals with the financial and operational status of both airports and the evolution of these statuses from 2019 to 2021.

KEYWORDS

Airport, primary airport, secondary airport, Netherlands, United Kingdom, Schiphol, Gatwick, covid-19, pandemic, low cost carriers, financial analysis, operational analysis, prediction, the impact of the pandemic on airport operations, Eurocontrol, Global Market Forecast

Obsah

Seznam zkratk a odborných názvů	7
Úvod	8
1. Funkce a ekonomické ukazatele letišť	9
1.1. Letiště	9
1.2. Funkce letiště	11
1.3. Ekonomické ukazatele letišť	11
1.4. Nízkonákladový trend v letectví	14
1.4.1. Ekonomika nízkonákladových dopravců	15
1.4.2. Ekonomika nízkonákladových (sekundárních) letišť	16
2. Výběr analyzovaných letišť	18
3. Analýza dopadů pandemie covid-19 vybraných letišť	18
3.1. Schiphol	18
3.1.1. Rok 2019	19
3.1.1.1. Provoz	19
3.1.1.2. Finance	20
3.1.2. Rok 2020	22
3.1.2.1. Provoz	24
3.1.2.2. Finance	26
3.1.3. Rok 2021	28
3.1.3.1. Provoz	30
3.1.3.2. Finance	32
3.1.4. Výhled do roku 2022	33
3.2. Gatwick	34
3.2.1. Rok 2019	35
3.2.1.1. Provoz	35
3.2.1.2. Finance	35
3.2.2. Rok 2020	37
3.2.2.1. Provoz	37
3.2.2.2. Finance	39
3.2.3. Rok 2021	41
3.2.3.1. Provoz	41
3.2.3.2. Finance	42
3.2.4. Výhled do roku 2022	43
3.3. Srovnání ukazatelů	44
4. Dopad pandemie covid-19 na letecký průmysl	47

4.1.	Začátek a vývoj vlivu pandemie covid-19 na letecký průmysl	49
4.2.	Dopad pandemie covid-19 na letiště	54
4.3.	Dopad pandemie covid-19 na letecké společnosti	55
4.4.	Budoucí scénáře průběhu	57
5.	Predikce vývoje se zaměřením na obnovení ekonomické návratnosti vybraných letišť	59
5.1.	Eurocontrol 2010-2030	59
5.2.	Global Market Forecast 2015-2034	61
5.3.	Eurocontrol 2018-2040	64
5.4.	Global Market Forecast 2019-2038	65
5.5.	Global Market Forecast 2021-2041	66
5.6.	Eurocontrol 2021-2027	67
5.7.	Porovnání jednotlivých predikcí	69
5.7.1.	Eurocontrol 2018-2040 vs. 2021-2027	69
5.7.2.	Global Market Forecast 2015-2034 vs. 2019-2038 vs. 2021-2041	70
	Závěr	76
	Použité zdroje	80
	Seznam obrázků	84
	Seznam grafů	84
	Seznam tabulek	85
	Seznam příloh	85

Seznam zkratek a odborných názvů

ATM	Pohyby letecké dopravy na letišti (počet startů a přistání)
Airports Council International	Organizace letištních úřadů
GMF	Global Market Forecasting
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IATA	Mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce
Covid-19	Nakažlivé onemocnění způsobené virem SARS-CoV-2
Lock-down	Hromadná karanténa
Revenue management	Technologie disciplinované analýzy, která předpovídá chování cestujících
LCC	Nízkonákladoví dopravci
EBITDA	Zisk před zdaněním a úroky
EFTA	Evropské sdružení volného obchodu
CO ₂	Oxid uhličitý
RPK	Výnosy z osobokilometrů
Low scenario	Pesimistický scénář

Úvod

Cílem této diplomové práce je zhodnotit dopad pandemie covid-19 na vybraná letiště. Již v minulosti se letecká doprava ukázala jako odvětví velmi ovlivnitelné různými katastrofami jako jsou pandemie, války či hospodářské krize. Covid-19 oproti těmto ostatním katastrofám měl podstatně větší vliv na leteckou dopravu, jelikož po vyhlášení viru covid-19 jako pandemie se poprvé od vzniku civilního letectví letecká doprava téměř zastavila.

V prvních částech této diplomové práce je popsána funkce letišť a důležité ekonomické ukazatele letišť, se kterými poté pracuji v analytické části vybraných letišť. Rozdíl mezi sekundárními letišti a primárními letišti. Také se v této části zabývám nízkonákladovou leteckou dopravou a ekonomikou nízkonákladové letecké dopravy. Následuje kapitola o dopadu pandemie covid-19 na letecký průmysl, letiště, letecké společnosti.

V další části jsem prováděl analýzu vybraných letišť. Analýzu jsem rozdělil na analýzu provozu a analýzu financí neboli ekonomickou analýzu od roku 2019 do roku 2021. V analýze provozu uvádím počet cestujících, počet pohybů na letišti (ATM) a průměrné hodnoty na jednoho cestujícího v jednotlivých letech 2019, 2020 a 2021. Ve finanční analýze se zaměřuji na základní ekonomické ukazatele, které jsou popsány v první kapitole této práce.

Letiště, která byla zvolena, jsou: nizozemské letiště Schiphol Airport a letiště ve Spojeném království Gatwick. Tato dvě letiště jsem si vybral právě z důvodu, že Schiphol je primární letiště pro Amsterdam a Gatwick je sekundární letiště pro Londýn. Tudíž je poté vidět rozdíl dopadu pandemie covid-19 na tyto dva druhy letišť.

V poslední části této diplomové práce se zaměřuji na predikci vývoje zotavení letecké dopravy po krizi, která byla způsobena pandemií covid-19. Porovnávám zde predikce z roku 2010, 2018 a 2021 do roku 2030, které vytvořil Eurocontrol. Dále porovnávám predikce, které vytvořil Airbus Global Market Forecast v letech 2015, 2019, 2021. Eurocontrol v roce 2020 vydal předpověď počtu letů do roku 2027 v jednotlivých státech Evropy. Tyto hodnoty byly použity pro vytvoření předpovědi vývoje počtu pohybů na vybraných letištích v období 2019-2027.

1. Funkce a ekonomické ukazatele letišť

1.1. Letiště

„Letištěm je územně vymezená a vhodným způsobem upravená plocha včetně souboru leteckých staveb a zařízení letiště, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybům letadel s tím souvisejícím“ (Doslovná citace: § 2 zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů).“

„Letiště je z pohledu dopravní infrastruktury chápáno jako veřejná dopravní infrastrukturou“ (Doslovná citace: § 2 odst. 1 písm. k) bod 1. zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů)

Kapacitu letiště definují kombinace kapacity dráhy a kapacity odbavování. Kapacita dráhy je charakterizována počtem leteckých pohybů (ATM) za časovou jednotku, tak aby mohly být uskutečněny bezpečně. Počet pohybů na letišti se rozumí počet odletů a přistání.

Kapacita odbavování je definována počtem cestujících a nákladu, které je letiště schopno pojmout za určitý časový úsek.

Kapacita letiště je ovlivněna také mnoha jinými okolnostmi, jako je například ochrana životního prostředí, snaha letišť snížit hluk, který je závislý na počtu pohybu letadel. Čím větší počet pohybů na letišti, tím větší hlukové znečištění. Také klimatické podmínky ovlivňují kapacitu letiště. [1]

Každé letiště pojme pouze určitý počet ATM za jednotku času. Říká se tomu kapacitní omezení letiště. Toto kapacitní omezení je u každého letiště jiné a kvůli tomu byly vytvořeny kategorie letišť.

- Nekoordinované letiště

Na tomto typu letiště nedochází k dosahování kapacitního limitu ani ve špičkovém období.

- Částečně koordinované

Neboli letiště s plánovaným provozem. Zde se poptávka leteckých společností blíží kapacitnímu omezení letiště.

- Plně koordinované

Na tomto typu letiště je poptávka leteckých společností po provozu na letišti neustále na úrovni kapacitního limitu a někdy ho i překračuje. [1]

Dále se letiště rozdělují dle technických a provozních podmínek na vnitrostátní a mezinárodní. Vnitrostátní jsou určena pro provozování letů pouze v oblasti jednoho státu. Mezinárodní neboli celní letiště jsou určena pro vnitrostátní lety a lety, překračující hranice státu. Letiště je také možno rozdělit dle jejich okruhu uživatelů na veřejná letiště, neveřejná letiště a vojenská letiště. [1]

Letiště se dá rozdělit na dva druhy:

1. Primární letiště

Primární letiště jsou největší letiště v systémech s více letišti. Toto letiště funguje jako hlavní nebo jediná brána ve velkých městských oblastech a městech.

2. Sekundární letiště

Sekundární letiště jsou ta, která mají významný komerční provoz, ale nejsou největší v systémech s více letišti. Tato letiště absorbují dopravní úniky z primárních letišť nebo se zaměřují na méně výnosné či specifické kategorie dopravy, zejména pokud to nařizují vládní nařízení. [3]

Letiště jsou stále více provozována jako komerční subjekty a po celém světě jich je mnoho privatizováno. Letiště jsou provozována spíše jako podniky než vládní subjekty. Jejich příjmy nejsou pouze z letectví, ale z velké části také z nájemného hrazeného nájemci, jako jsou obchody s potravinami a restaurace, poplatků za parkování, provozování půjčoven aut. Podle Airports Council International bylo více než 45 % výnosů letišť v USA vytvořeno z neleteckých zdrojů, jako je parkování a pozemní doprava, půjčovny aut, maloobchody a potraviny a nápoje. Letiště po celém světě se stávají stále více komercializovanými subjekty. Stále jsou částí světa, kde se nacházejí letiště primárně ve vlastnictví vlády a kde letištní poplatky jsou přísně regulovány. Přesné zobrazení struktury letištních nákladů je zásadní pro pochopení určování poplatků leteckých společností, protože letecké společnosti mají nebo nemají schopnost přenášet letištní náklady na cestující ve formě vyšších tarifů a poplatků. Letištní poplatky jsou stanoveny na základě manažerských cílů letiště, které zahrnují maximalizaci zisku, maximalizaci blahobytu cestujících a maximalizaci užité hodnoty pro řízení. Sazby leteckých společností ovlivněné letištními poplatky jsou určeny pro monopolní a duopolní struktury trhu leteckých společností.[2]

1.2. Funkce letiště

Způsob, jak lze funkci letiště popsat, je zaměřený pouze na provoz a záměr přesunu letadel z letiště na jiné letiště. Naopak druhý popis funkce letiště je rozsáhlejší. Letectví poskytuje dopravní síť, která je nezbytná pro globální podnikání a cestovní ruch a hraje roli v usnadňování hospodářského růstu. V roce 2019 byl počet cestujících přepravených na pravidelných linkách 4,5 miliardy.

Letiště lze také popsat jako ekonomický celek. V tomto případě je letiště ekonomický subjekt. [4],[5]

Z údajů v roce 1998 se celkový ekonomický dopad letectví odhadoval na 1,36 bilionu dolarů a podpořilo 27,7 milionu pracovních míst. Podle odhadu z roku 2016 je celkový ekonomický dopad leteckého průmyslu přibližně 3,6 procenta světového HDP, 2,7 bilionu dolarů. Nabízí také 65,5 milionu pracovních míst po celém světě. [6]

Letiště ovlivňují vybavenost lokality podporou místního a regionálního ekonomického rozvoje. Ze studie od Marquise McGrawe, který zkoumal vliv letišť na zaměstnanost v jeho okolí, vyplývá, že letištní provoz přispívá k místní zaměstnanosti a růstu populace v rozmezí od 0,2 % do 0,6 %. Navíc zjišťuje, že letiště jsou městům prospěšnější, když jsou v těsné blízkosti velkých výzkumných univerzit, jsou blízko hlavních měst států. [6]

1.3. Ekonomické ukazatele letišť

Kvalitativní ukazatel letišť vyjadřující míru spokojenosti potřeb zákazníka. Základním aspektem tohoto ukazatele, a tedy spokojenosti zákazníka je dochvilnost letového řádu. Proto každé letiště sleduje odchylky a zpoždění každého letu a analyzuje příčinu. Také přeprava zavazadel je velmi důležitá pro spokojenost zákazníka. Z toho důvodu letiště sledují a měří škody na zavazadlech a nákladu, ztráty.

K této práci je důležitější druhý typ ekonomických ukazatelů letišť a těmi jsou hodnotové ukazatele. Letiště má ekonomické ukazatele jako každý ekonomický subjekt. Těmi jsou zisk, rentabilita, návratnost aktiv, návratnost kapitálu a tak dále. Důležité je tyto ekonomické ukazatele porovnávat s výkonnostními ukazateli, podle kterých se mohou srovnávat jednotlivá letiště mezi sebou.

Důležitým ekonomickým ukazatelem je tedy průměrný výnos na jednoho cestujícího. Tento ukazatel je důležitý při konkurenčním porovnání letišť, jelikož znamená náklad pro cestujícího. Dále jsou důležité výnosy z parkování, hospodaření a rentabilita. Hlavními výnosovými položkami letiště jsou letištní poplatky a výnosy z komerčních aktiv. [4]

- **Letištní poplatky**

Letištní poplatky se dále dělí na přistávací poplatky, letištní taxu, parkovací poplatky a bezpečnostní poplatky. Tyto poplatky slouží k úhradě nákladů, měly by pokrývat náklady spojené se službou, ale neměly by tvořit zisk. [4]

- **Přistávací poplatky**

Tyto poplatky slouží k úhradě nákladů spojených s výstavbou, provozováním, údržbou přistávacích, vzletových, pojezdových drah a odbavovacích ploch. Výše tohoto poplatku také závisí na vzletové hmotnosti letadla, a to přímo úměrně. Je to kvůli tomu, že letadla s větší vzletovou hmotností opotřebovávají zmíněné infrastruktury více. Dále tento poplatek závisí na hluku, který letadlo produkuje. Stupně hluku jsou 1 až 3, dle ICAO. Poplatek se odvíjí od hlukové kategorie, ve které se letadlo vyskytuje. V některých případech se poplatek za vyšší hluku nepřiřítává do přistávacích poplatků, ale zavede se hlukový poplatek. Součástí tohoto poplatku je i přibližovací poplatek. [4]

- **Letištní taxa**

Tento poplatek je určen k úhradě nákladů, které jsou spojeny s výstavbou, údržbou a opravami terminálů pro odbavení cestujících. Letištní taxa závisí na konkrétním letišti, zda náklady spojené s provozem letištního terminálu a odbavením jsou hrazeny právě z této taxy, nebo zda jsou hrazeny odděleně. Nejčastěji je tento poplatek vypočítáván v závislosti na počtu cestujících, kteří odlétají z konkrétního letiště. Také záleží, zda cestující svoji cestu začíná na letišti nebo zda pouze přestupuje. Dále se odlišuje při mezipřistání, zda letadlo, kterým cestující přilétá a poté odlétá, má stejné číslo linky. V takovém případě se na letišti, kde cestující přestupuje, neplatí letištní taxa. [4]

Letištní taxa je součástí letenky a netvoří žádnou položku provozních nákladů leteckých dopravců. Ale tito dopravci jsou povinni poté z této letenky tento poplatek odvést letišti. [4]

- **Parkovací poplatek**

Tento poplatek slouží k úhradě nákladů na odstavné plochy a plochy, které slouží ke stání letadel. Výše tohoto poplatku obvykle závisí na vzletové hmotnosti letadla a denní době parkování. Je to součást provozních nákladů leteckých dopravců. [4]

- **Bezpečnostní poplatek**

Tento poplatek je součástí nákladů provozovatelů letišť a jde o zajištění bezpečnosti na letišti. Po 11.9. 2001 několikanásobně vzrostl. [4]

- **Komerční výnosy**

Letiště dostávají poplatek za to, že třetí subjekty mohou provozovat svoji činnost na letišti a prodávat své zboží, podnikat a realizovat svoji činnost. Mezi tyto komerční výnosy patří příjmy z distribuce a plnění pohonných hmot, příjmy z koncesí za provozování obchodů a restaurací, nájmy za plochy. [4]

- **Stanovení letištních poplatků**

Letištní poplatky nezávisí pouze na letišti a jejich jednotlivých poplatků, ale provozovatelé letišť by se měli také řídit principy, které jsou stanovené Mezinárodní organizací civilního letectví (ICAO). Tyto principy se neustále vyvíjejí. Provozovatelé letišť nejsou povinni tyto principy dodržovat, ale v praxi jsou respektovány a řídí se podle nich. Pokud jsou poplatky zvyšovány, měly by růst postupně, ne jednorázově. U velkých letišť zastupuje letecké společnosti IATA, která hájí jejich zájmy.

Hlavními nákladovými položkami letiště jsou náklady na pracovní sílu, náklady na údržbu a opravy majetku spravovaného letišťem a odpisy a úroky. [4]

- **Náklady na pracovní sílu**

Tato položka může tvořit velkou část nákladů letiště. Některá letiště v závislosti na snížení těchto nákladů se snaží činnosti jako je handling a ochrana letiště outsourcovat. [4]

- **Náklady na údržbu a opravy majetku spravovaného letišťem**

Údržba a opravy letištních ploch jsou velice finančně náročné. Letištní plochy je potřeba zachovat ve stavu provozuschopném neustále a s nesníženou kapacitou. [4]

- **Odpisy a úroky**

Odpisy také tvoří velkou část nákladů letiště, jelikož pořizovací náklady budov a staveb jsou při ročních objemech odpisů velmi vysoké. Detailní odpisové schéma je dáno zákonem určitého státu. [4]

1.4. Nízkonákladový trend v letectví

Nízkonákladoví dopravci (LCC) vznikli v 90. letech 20. století a rychle se tento koncept letecké dopravy rozvíjel. Vznik těchto dopravců je událost, která způsobila revoluci v leteckém průmyslu. V dnešní době nízkonákladoví dopravci tvoří téměř 50 % celkového vnitroeurospkého provozu. Jedním z hlavních podstat modelů nízkonákladového leteckého provozu je používání sekundárních letišť, což některé země inspirovalo k vybudování nízkonákladových terminálů již na existujících letištích nebo k postavení sekundárních letišť vyhrazených pro tyto letecké společnosti. [7]

Nicméně v posledních letech přecházejí nízkonákladoví dopravci na primární letiště. V roce 2001 poskytovali nízkonákladoví dopravci pouze 5,3 % z celkového počtu míst, která byla nabízena na evropském trhu. Od tohoto roku se nabídka nabízených míst zdvojnásobila. V roce 2019 se počet míst nabízených nízkonákladovými dopravci zvětšil čtrnáctkrát. Do roku 2019 získali nízkonákladoví dopravci 37,3 % podílu na kapacitě a poskytli 534 milionů sedadel. Z počátku, kdy nízkonákladoví dopravci neměli tak velký podíl na trhu, představovala nedostatečně využívaná letiště nejlepší příležitost pro začínající dopravce tohoto typu. Dnes se i primární letiště adaptovala na nízkonákladový druh dopravy a účastní se tohoto nízkonákladového modelu. Příkladem mohou být nízkonákladové terminály, které některá primární letiště (například amsterdamské letiště Schiphol), používají pro provoz nízkonákladových dopravců. Do roku 2019 je na hlavních evropských letištích vidět patrný nárůst účasti nízkonákladových leteckých společností. Například hlavní letiště v Praze, Bruselu, Paříži a Berlíně přijala trend nízkonákladové letecké dopravy a dosáhla tržních podílů nad 20 % u nízkonákladových leteckých společností. [3], [7]

London Gatwick a Istanbul Sabiha Gokcen jsou konkrétní případy velkých sekundárních letišť, která se přizpůsobila přílivu nízkonákladových dopravců do té míry, že tyto letecké společnosti nyní tvoří největší podíl na jejich podnikání a obě zaujímaly v roce 2019 přední místo v evropském žebříčku. I menší letiště jako je London Luton a Milán Bergamo si dokázala zajistit silnou pozici na evropském trhu. Sekundární letiště jsou považována za nízkonákladová letiště, jelikož poskytují nepřetížená a levná zařízení pro nízkonákladové letecké společnosti. Letiště, která se dají považovat za nízkonákladová, jsou taková, u kterých tvoří více jak 50 % provozu nízkonákladoví dopravci. Těmito letišti jsou například Gatwick, Stansted, Southend. Do roku 2007 přibývalo mnoho takových nízkonákladových letišť. Některá letiště, která byla vybudována jako sekundární, se již považují za primární. Příkladem může být letiště v Portu v Portugalsku, nebo Valencia ve Španělsku. I Gatwick má ambice stát se primárním letišťem pro Londýn. [3], [7]

Po pandemii covid-19, která měla obrovský vliv na letecký průmysl, se ukázalo, že nízkonákladoví dopravci jsou odolnější než klasičtí dopravci. Důvodem je méně letů na velké vzdálenosti, které provozují nízkonákladoví dopravci. Tím pádem mají hustší síť a poskytují více příležitostí na větším počtu tras. Do května 2020 nízkonákladoví dopravci poskytli 54 % z celkového počtu kapacity v Evropě. Během dubna 2020 se Wizz Air stal největší leteckou společností v Evropě. Nicméně v době pandemie covid-19 došlo k přesunutí nízkonákladových dopravců na primární letiště a snížení jejich aktivity na sekundárních letištích. Toto mělo za následek, že sekundární letiště se ocitla ve velké finanční krizi. [3]

1.4.1. Ekonomika nízkonákladových dopravců

Nízkonákladoví dopravci a klasičtí dopravci se nejvíce liší v oblasti cenotvorby. V době, kdy IATA tvořila regulaci cen a pravidlo pro cenotvorbu, nezbylo dopravcům nic jiného než se držet těchto norem a pravidel. Po liberalizaci se letečtí dopravci nemuseli již řídit pravidly cenotvorby a ostatních pravidel, která tvořila IATA. I přesto se někteří letečtí dopravci těmito pravidly řídili, nebo alespoň jejich alternativami. Právě to vedlo ke vzniku nízkonákladových dopravců, kteří neprovozovali dopravu z místa na místo i s přestupy a aplikovali další aplikace k úspoře, což vedlo k velmi nízkým nákladům. První nízkonákladová cenotvorba byla založena na zjednodušení v oblasti tarifů nabídkou jednotné ceny. [4]

Po vzniku systému revenue management byli nízkonákladoví dopravci nuceni opustit systém extrémního snižování cen a nahradili jednotné ceny systémem dynamického stanovování cen. Tyto ceny se poté odvíjely od časového předstihu nákupu letenky a poptávky. Tento systém využívá dnes již většina nízkonákladových leteckých společností. V dynamickém stanovování cen si sám dopravce určuje nejnižší cenu letenky za daný let v jistém okamžiku. Zpravidla čím dříve si cestující koupí letenku, tím je cena letenky levnější. Poté některé letecké společnosti nabízejí volná místa těsně před odletem za velmi nízké ceny. Rozdíl mezi využíváním revenue managementu klasických dopravců a nízkonákladových dopravců je takový, že klasičtí dopravci stále využívají i tarifní podmínky, zatímco nízkonákladoví dopravci využívají výhradně jenom revenue management. Tím pádem se cena nízkonákladových dopravců neodvíjí od délky pobytu před zpátečním letem z destinace. Lety nízkonákladových dopravců jsou jednosměrné, tudíž zde není vazba na zpáteční letenku či na přestupné lety. Pokud si cestující koupí i zpáteční letenku, nebo letenku s přestupem u nízkonákladového dopravce, tak každý tento let je jednosměrný a zároveň jsou na sobě nezávislé. [4]

Úhrada letenky u nízkonákladových dopravců probíhá zejména online. Nízkonákladoví dopravci zpravidla neumožňují refundaci ani rezervaci letenek. Letenky si u těchto dopravců nelze rezervovat a cestující je povinen ji ihned zakoupit. Tudíž se nízkonákladové letecké společnosti nemusejí obávat, že se cestující na daný let nedostaví. Letenka sice propadne, ale dopravce cenu za ní již obdržel. Proto nízkonákladové letecké společnosti nabízejí pouze takový počet letenek, jaký je počet míst v letadle. To je další rozdíl mezi nízkonákladovými a klasickými dopravci, kteří na svých letech používají obchodní překnihování. [4]

U nízkonákladových společností se také stalo trendem zpoplatnit odbavení zavazadla, nadváhu zavazadla, občerstvení, výběr sedačky a možnost budoucí změny rezervace a pojištění propadnutí letenky. Někteří nízkonákladoví dopravci také zpoplatňují toalety v letadle.[4]

1.4.2. Ekonomika nízkonákladových (sekundárních) letišť

Spojení sekundárního letiště s většími městy, hlavními městy a regiony je zajištěno veřejnou službou. Příkladem může být letiště Gatwick, které je napojeno na železnici, která propojuje letiště s Londýnem.

Řada sekundárních letišť buď obsluhuje, nebo by si přála obsluhovat uzlové letiště a v pořádku dosáhnout globálního přístupu pro obchod, volný čas a cestovní ruch. Zatímco některé tak činí úspěšně, jiné mají potíže s údržbou tohoto spojení nebo dokonce takového přístupu dosáhnout. Například irské letiště Waterford přikládá větší význam k získání přístupu na letiště Heathrow ve srovnání s Dublinem kvůli významu obchodního vztahu s jižním Spojeným královstvím a rozsáhlému napojení na další trasy nabízené na jiné trhy. [8]

Klasický způsob, jak letiště získávají příjmy z letectví, je popsán výše. Jde o přistávací poplatky, poplatky za cestující a tak dále. Tyto poplatky jsou přímými finančními toky letištních příjmů, oddělenými od vládních daní, bezpečnostních poplatků. Menší letiště, jako jsou ta sekundární, mohou také vybírat poplatky od společností pozemního odbavování. I když by tyto poplatky měly přednostně pokrývat náklady na provoz letiště, není tento fakt na většině letištních pravdivým. Obzvláště náročné je to na sekundárních letištích, která obvykle nejsou schopna zajistit dostatečnou leteckou činnost. Z pohledu leteckých společností, zejména nízkonákladových leteckých společností, mají právě letištní poplatky velký vliv na rozhodování o provozu na konkrétním letišti a provozování tras. Tyto společnosti jsou ochotny přesouvat letadla mezi trasami a letišti v závislosti na výši letištních poplatků. Čím menší je letiště a čím je jeho provoz sezónnější, tím menší výnosy z letectví může generovat. Proto je většina sekundárních letišť, ale i primárních letišť, aktivnější, pokud jde o vytváření neleteckých a komerčních příjmů. Právě tyto komerční příjmy pomáhají udržet letecké poplatky konkurenceschopné pro menší letiště, která by jinak potřebovala zvýšit letištní poplatky.

Generování příjmu z komerčních zdrojů je však podmíněno celoročním vysokým objemem dopravy. Letiště s méně než 200 000 cestujícími ročně mají jen velmi málo příležitostí generovat více než zlomek komerčních příjmů dosahovaných většími letišti. Rovnováha mezi generováním příjmů a přitažlivostí letiště je náročná. Některá malá letiště mohou například nabízet bezplatné parkování pro podporu dopravy. Například v Norsku jsou sekundární letiště schopna prodávat bezcelní produkci cestujícím, kteří přilétají a poskytují tak hodnotný tok příjmů. [8]

U sekundárních letišť je potřeba investovat do určité minimální úrovně infrastruktury a provozní schopnosti tak, aby byla schopna přijímat pravidelné komerční lety. Udržování infrastruktury a taktéž bezpečnostních norem je nákladné a vyžaduje velké investice do vybavení a pracovní síly. Sekundární letiště se potýkají s trvalými náklady vyplývajícími z předpisů, které mohou být odůvodněné na velkých primárních letištích, ale které jsou často nepřiměřeně náročné a nákladné pro menší letiště, zejména pro letiště s méně než 200 000 cestujícími ročně. Sekundární letiště jsou také vystavena sezónnosti. [8]

V minulosti se klasičtí dopravci distancovali od sekundárních letišť, a proto se nízkonákladoví dopravci stali nejdůležitější složkou působící právě na těchto letištích. Větší a širší sítě, které LCC často vyvíjely, jim umožnily zajistit lepší obchodní podmínky vytvořením hospodářské soutěže mezi letišti. V dnešní době již i klasičtí dopravci pravidelně operují na sekundárních letištích, aby se přizpůsobili poptávce. [8]

2. Výběr analyzovaných letišť

V této části práce jsem vybral dvě letiště, která jsou svým provozem a velikostí odlišná.

Prvním letišťem je amsterdamské letiště Schiphol, kterému se podařilo velice rychle vzpamatovat z krize již v roce 2021 a vykazovalo zlepšení oproti roku 2020. Schiphol provozuje na molo H, takzvaný nízkonákladový terminál (Low-cost carrier terminal), do kterého se velice investovalo. Tento terminál slouží výhradně k provozu nízkonákladových společností.

Druhým je londýnské letiště Gatwick, na kterém provozují svoji činnost převážně nízkonákladové letecké společnosti. Právě tato sekundární letiště s konceptem nízkonákladového provozu měla před pandemií covid-19 veliký potenciál a velice investovala. Gatwick je na tom podstatně hůře než letiště Schiphol, a i po oživení letecké dopravy v roce 2021 má stále velice malý objem cestujících a veliké ztráty. I přes celkové zlepšení letecké dopravy v roce 2021 vykazoval Gatwick menší počet cestujících, menší příjmy než v roce 2020, ve kterém pandemie covid-19 zasáhla leteckou dopravu ze všeho nejvíce. Tudíž je to zcela opačný případ než letiště Schiphol.

3. Analýza dopadů pandemie covid-19 vybraných letišť

3.1. Schiphol

Letiště Schiphol patří organizaci Schiphol Group, která je taktéž vlastníkem a provozovatelem letišť Rotterdam Haag a Lelystad. Tato organizace také drží většinový podíl na letišti Eindhoven. Dále spolupracuje s vybranými letišti v zámoří. Schiphol Group má dále podíl na letištích Brisbane a Hobart. Spravuje také terminálové a maloobchodní operace na terminálu 4 v letišti JFK v New Yorku. Strukturu Schiphol Group lze vidět na obrázku (1). [9]

Schiphol Group



Obrázek 1 Schiphol Group [9]

Hlavní aktivity Royal Schiphol Group jsou soustředěny do čtyř obchodních oblastí: letectví, spotřební zboží a služby, nemovitosti aliance a účasti. Letectví představuje páteř podnikání Schiphol Group. Ekonomický přínos letectví v Nizozemsku se odhaduje na 10,4 miliardy eur ročně k HDP a nabízí 114 000 pracovních míst. Výsledky analýzy nákladů a přínosů společnosti z roku 2019 navíc znovu zdůrazňují pozitivní příspěvek rozvoje konektivity k blahobytu nizozemské společnosti. Schiphol Group je vlastníkem a provozovatelem letišť Rotterdam Haag a letiště Lelystad a drží většinový podíl na letišti Eindhoven. Tyto vztahy dále posilují dosah a dopad Schiphol Group. Stejně jako mezinárodní aktivity, které tvoří podstatnou část finančních výsledků této skupiny. [9]

Letiště Schiphol je propojeno s železnicí, a právě vlakové nádraží Schiphol je velice důležitým uzlem v národní železniční síti. Toto vlakové nádraží je čtvrté z hlediska dopravy a počtu přestupů mezi vlaky. Toto železniční spojení je nezbytnou součástí letiště Schiphol, má-li fungovat. Před vypuknutím pandemie covid-19 byl vlak primárním způsobem dopravy na letiště pro více než 40 % cestujících a 30 % letištního personálu. Pro zlepšení a zvýšení konektivity vznikl projekt MIRT. Tento projekt má za cíl zvýšit kapacitu vlakového a autobusového nádraží na letišti Schiphol. [9]

3.1.1. Rok 2019

V roce 2019 se dokončily průzkumné fáze projektu MIRT a začalo se pracovat na fázi zpracování tohoto projektu. [9]

3.1.1.1. Provoz

V roce 2019 se stalo letiště Schiphol jedním z nejlépe propojených uzlových letišť v Evropě s 332 přímými destinacemi napříč 97 státy, které byly obsluhovány 102 leteckými společnostmi. To znamená, že v roce 2019 provozoval Schiphol druhou nejlepší evropskou síť přímých destinací a frekvencí. Také bylo třetí nejlepší, pokud jde o připojení s ostatními letišti.

V tomto roce se počet cestujících zvýšil o 0,9 % na 71,1 milionu. Letecká doprava v rámci Evropy mírně vzrostla na 70,5 % celkového objemu cestujících. Největší nárůst počtu cestujících v absolutních hodnotách byl do Spojeného království, Rakouska a Polska, zatímco Island vykázal největší pokles. První tři evropské země z hlediska celkového objemu cestujících byly Spojené království, Španělsko a Německo. [9]

Objemy nákladů se snížily, a to o 8,5 % na 1,57 milionu tun. Letiště Schiphol je důležitým nákladním uzlem v Nizozemsku a generuje více než 1,54 miliardy eur ročně pro nizozemskou ekonomiku. Také poskytuje 13 000 pracovních míst. [9]

Počet pohybů na letišti (ATM) Schiphol byl roce 2019 496 826, což je snížení o 0,5 % v porovnání s předcházejícím rokem. Průměrný počet cestujících na jedno ATM bylo 143,1.

Jelikož je kapacita letiště Schiphol 500 000 pohybů za rok, tak některé letecké společnosti měly tendenci používat větší letadla, aby reagovaly na poptávku trhu na letišti Schiphol. Toto využívání sedadel vedlo k průměrnému nárůstu o tři sedadla na jednu trasu. Právě tento nárůst sedadel umožnil zvýšení počtu cestujících o 0,9 %. Celkově bylo přidáno 1,2 milionu míst. Jelikož poptávka nebyla takto vysoká, vytížení bylo menší než v roce 2018 a kleslo z 85,8 % na 85,2 %. V roce 2019 skončilo svůj provoz na letišti Schiphol několik leteckých společností. Jet Airways a WOW ukončily svoji činnost na letišti Schiphol, což vedlo ke snížení kapacity na trasách mezi Amsterdamem a Indií a Islandem. Slovinská letecká společnost Adria Airways zkrachovala. [9]

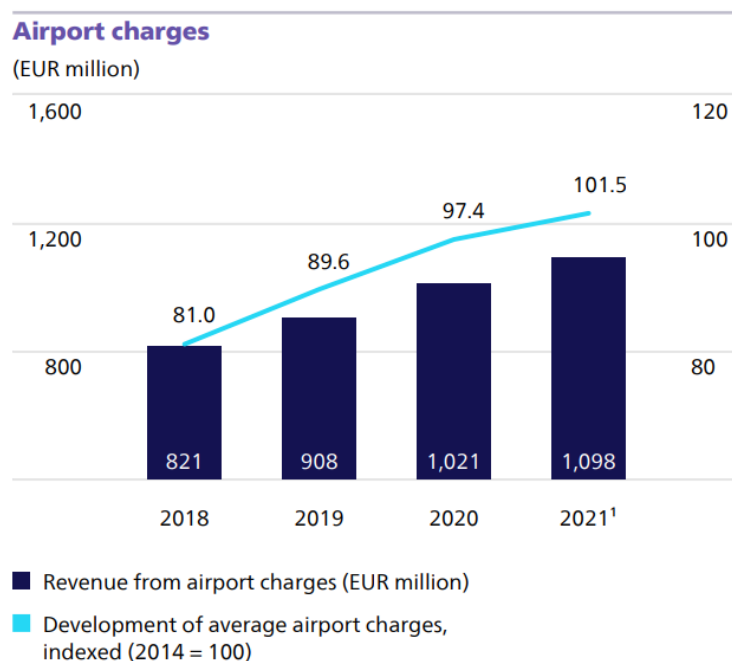
3.1.1.2. Finance

V roce 2019 dosáhl Schiphol Group čistého zisku 355 milionů eur, což je oproti roku 2018 navýšení o 76 milionů eur, tedy 27,1 %. Příjmy se v tomto roce zvýšily o 106 milionů eur, tedy o 7 % v porovnání s minulým rokem na 1 615 milionů eur. Tyto vyšší příjmy byly způsobeny zejména vyššími letištními poplatky a dalšími příjmy z činností, které souvisejí s cestujícími. Výnosy z letištních poplatků na letišti Schiphol byly 908 milionů eur, zvýšily se tedy o 10,5 %. Tento nárůst je následkem zvýšení letištních poplatků 1. dubna 2019 na tomto letišti o 10,7 % a nárůstu cestujících o 0,9 %. Průměrné maloobchodní výdaje na jednoho cestujícího klesly o 1,8 % na 12,90 eur. [9]

Celkové provozní náklady vzrostly o 84 milionů eur na 1 332 milionů eur. Tento nárůst byl způsoben zejména plně vytíženou infrastrukturou, což mělo za následek růst potřeby pracovní síly. Dále byly v roce 2019 vynaloženy náklady na celkovou digitalizaci letiště, což zvedlo náklady potřebné v IT. Odpisy a amortizace se v roce 2019 zvýšily na 294 milionů eur. [9]

Provozní výsledek hospodaření z letectví byl ztráta 7 milionů eur. Důvodem byly i přes velký nárůst výnosů ještě větší náklady. Ty byly způsobeny především provozními opatřeními přijatými za účelem usnadnění nárůstu investičních činností a vyšších nákladů na údržbu v důsledku přechodu k novým hlavním dodavatelům, ale také nákladů na IT a odpisů. [9]

Jak již bylo zmíněno, letiště Schiphol v roce 2021 vygenerovalo 908 milionů eur z letištních poplatků. Tyto poplatky jsou účtovány leteckým společnostem, které používají právě toto letiště a jejich výše je s nimi konzultována. Letištní poplatky také podléhají podmínkám nizozemského zákona o letectví pod dohledem Úřadu pro spotřebitele a trhy. Zahrnují přistávací a vzletové poplatky, poplatky za cestující/náklad a poplatky za infrastrukturu, bezpečnostní poplatky a parkovné. Dne 31. října 2019 společnost Schiphol Group stanovila poplatky na období 2020–2021. V roce 2020 měly být poplatky zvýšeny o 7,8 % a v roce 2021 o 4,2 % v porovnání s rokem 2014. Předpokládaný vývoj výnosů z letištních poplatků lze vidět na grafu (1). [9]



Graf 1 Vývoj letištních poplatků od roku 2018 do roku 2021 [9]

Čistý výsledek byl v roce 2019 355 milionů eur a návratnost vlastního kapitálu ROE byla 8,3 %. [9]

Schiphol v roce 2019 investoval 860 milionů eur. Z těchto celkových investic se jednalo o 256 milionů eur, které se použily na rozvoj nového mola a terminálu. 72 milionů eur bylo použito do přestavby terminálu. [9]

EBITDA, tedy zisk před úroky, zdaněním a odpisy, byla 197 milionů eur z letectví. [9]

3.1.2. Rok 2020

Předpokládalo se, že rok 2020 bude přelomový, jelikož zrovna tento rok měl udat tón novému desetiletí a bude toto desetiletí utvářet. Dále se očekávalo, že bude dokončena první část renovace terminálu 1 a práce na novém molu budou pokračovat. Měl to být důležitý rok pro další design Seamless Flow, tedy rozpoznávání obličejů cestujících. [10]

V roce 2020 byl dokončen projekt MIRT pro nádraží, Schiphol Plaza a nové autobusové nádraží. Rok 2020 byl klíčovým rokem, protože se přijala politická rozhodnutí, týkající se otevření letiště Lelystad a pokračujícího rozvoje Schipholu. [10]

V roce 2020 zažila Schiphol Group veliký otřes, a to z důvodu pandemie covid-19, kdy počet cestujících na letišti Schiphol byl o více než 70 % pod úrovní roku 2019. Když se 15. března 2020 zavedlo omezení letového provozu, tak se počet letů rapidně snížil. Na konci března 2020 zaznamenal Schiphol pokles cestujících o 80 %. 7. dubna 2020 Schiphol zaznamenal pokles cestujících o 98 % ve srovnání s předchozím rokem. Poprvé v historii tohoto letiště byl využit černý kód, tedy odstavení letadel na dobu delší jak jeden týden. 230 letadel bylo takto odstaveno a zaparkováno u mola. Z toho důvodu Schiphol v polovině června 2020 uzavřel část terminálu pro cestující a provozovali pouze takzvaný „Core Schiphol“. Lockdown v Nizozemsku trval do 20. května 2020. Pro bezpečné cestování byl vyvinut národní protokol. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví a AirportCouncil International také zveřejnily protokoly, které byly integrovány do provozu letiště Schiphol. Výdaj, který Schiphol musel podstoupit, bylo zakoupení 7 milionů obličejových masek. [10]

Jelikož byla cestovní omezení v červnu uvolněna a na konci května skončil lockdown, tak se objem cestujících v červnu 2020 zlepšil a procentuální snížení bylo 80 % oproti roku 2019. V srpnu se provoz osobní dopravy stále zlepšil a byl na 26 % roku 2019. Na konci srpna zasáhla celou Evropu druhá vlna pandemie covid-19. Nizozemsko z toho důvodu zavedlo nová opatření a na začátku listopadu vstoupilo do dalšího lockdownu. V polovině prosince se opatření a karanténa zpřísnily a všechny ostatní státy byly pro Nizozemsko klasifikovány jako oranžové nebo červené, tedy s vysokou pravděpodobností nákazy, a to do konce března 2021. Koncem prosince 2020 mutace viru ve Spojeném království a Jižní Africe vedly k zavedení dodatečných opatření, přičemž cestujícím z obou zemí bylo dočasně zakázáno vstoupit do Nizozemska. Dne 23. ledna 2021 byla zavedena přísnější opatření v boji proti mutacím viru, včetně zákazu vycházení pro obyvatele Nizozemska a také zastavení letecké dopravy do a ze Spojeného království, Jižní Afriky a jihoamerických zemí do 22. února 2021. V prosinci 2020 společnost GGD Kennemerland otevřela testovací zařízení „XL“ na covid-19 na parkovišti P4 na Schipholu. [10]

Tato krize měla velký dopad na finanční pozici Schiphol Group a vyvolala vysokou míru nejistoty ohledně budoucnosti této skupiny a letiště Schiphol. Kvůli těmto nejistotám začala Schiphol Group zavádět v roce 2020 různá opatření za účelem zmírnění dopadu covid-19. Těmito opatřeními bylo financování a řízení likvidity, škrty v provozních výdajích a úprava investičního programu. V roce 2020 se Schiphol Group snažila zmírnit zejména dopad pandemie na ekonomickou a finanční stránku jejich podnikání. A to například tím, že zcela přestala investovat do nového terminálu. Investice do rostoucí kapacity letiště byly také pozastaveny. Dále se zařídilo 400 milionů eur v dodatečných dočasných úvěrových rámcích s partnerskými bankami, a také se nevyplatily dividendy akcionářům. Schiphol Group, v září roku 2020, vydala dluhopisy v hodnotě 1,2 miliardy eur. [10]

Na druhou stranu od osobní dopravy se nákladní letecká doprava na letišti stala centrem pozornosti, jelikož se převáželo mnoho zdravotnického materiálu, včetně vakcín proti viru covid-19. [10]

I přes drtivý dopad pandemie se Schiphol Group stále snažila investovat do bezpečnosti, kvality, spokojenosti cestujících a inovací. V roce 2020 byly také finanční prostředky letiště Schiphol použity na projekt Seamless Flow. Tedy rozpoznávání obličeje během všech letištních procesů. V roce Schiphol investovalo do bezkontaktních odbavovacích zařízení pro zavazadla. Dále se nainstalovaly prodejní automaty na osobní ochranné prostředky. Investovalo se do projektu taxibot, která má samostatně popojíždět s letadly. I přes finanční potíže letiště Schiphol se v roce 2020 pokračovalo ve výstavbě nového mola a přestavbě odletové haly 1. I v této finanční krizi se podařilo dokončit konstrukci v parkovací oblasti A, která zvyšuje kapacitu zóny kiss and ride. Tato konstrukce zajišťuje výjezdové silnice pro budoucí nový terminál a snižuje dopravní zácpy. V roce 2020 také zahájil projektový tým pod vedením společnosti Schiphol a ProRail počáteční fázi projektu MIRT. Začátek vývoje tohoto multimodálního uzlu byl předpokládán v roce 2021. [10]

Schiphol Group rozhodla, že v této finanční a obchodní krizi potřebuje zmenšit svoji velikost. Z toho důvodu vznikl projekt Reset, který adaptoval a zlepšil tuto organizaci. V roce 2020 tedy Schiphol Group propustila stovky zaměstnanců. [10]

Jakmile se v březnu a dubnu 2020 projevil plný rozsah dopadu pandemie na letiště Schiphol, vytvořila Schiphol Group řadu scénářů pro zotavení této společnosti a letiště z krize, která nastala. Tyto scénáře obsahovaly kvantitativní složku, která ukazovala, jak by se mohl rozvoj dopravy vyvíjet. Schiphol Group se nakonec rozhodla, že založí své predikce kapitálových a provozních výdajů na scénářích, které nebyly ani optimistické, ani pesimistické. Tyto scénáře byly v průběhu roku aktualizovány dle aktuálního vývoje pandemie ve světě a v Nizozemsku. Jelikož na konci roku 2020 bylo nejasné, jak se bude virus dále vyvíjet, protože počet pozitivních lidí byl na konci roku stále vysoký a lockdown v Nizozemsku přetrvával od podzimu, tak bylo velice obtížné předvídat přesný dopad pandemie na podnikání, provozní výsledky, vyhlídky a finanční pozici letiště v roce 2021. Nicméně předpoklad, který Schiphol Group měl, byl takový, že se objem cestujících vrátí na úroveň roku 2019 dříve než v polovině roku 2021. [10]

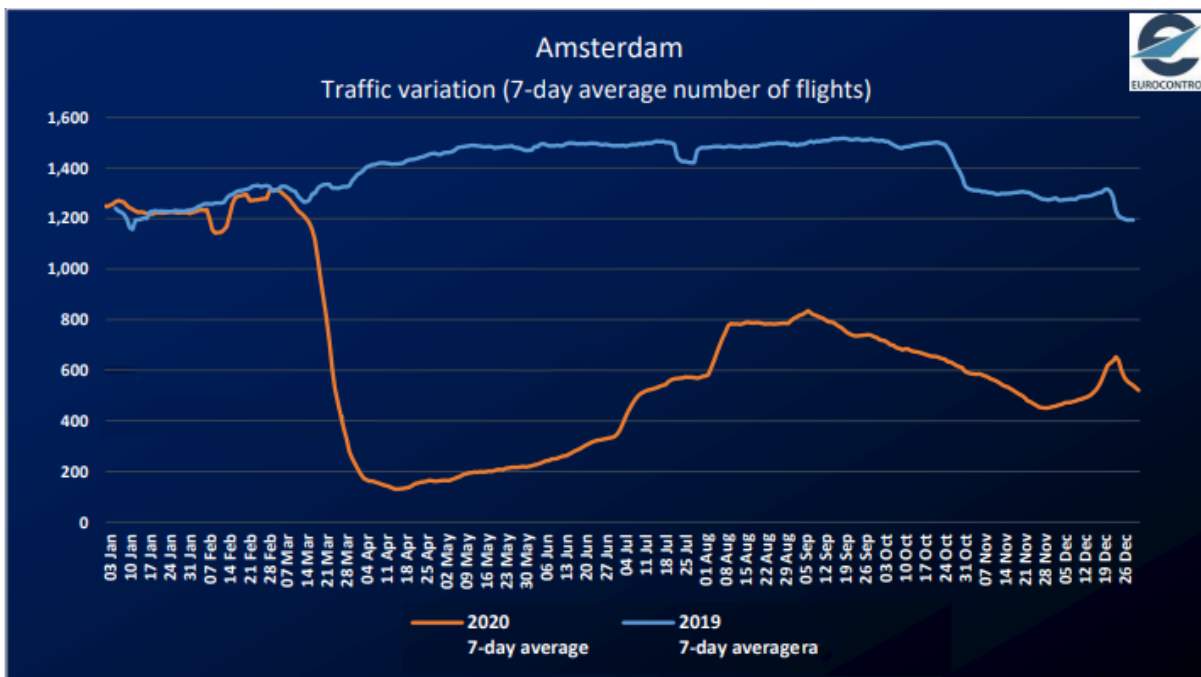
V listopadu roku 2020 vyhlásilo Ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství Nizozemska Memorandum o politice civilního letectví 2020-2050. Vláda chtěla tímto Memorandem docílit toho, aby byl sektor letectví bezpečný a udržitelný. Chtěli dosáhnout dobrého spojení s hlavními světovými destinacemi. Za tímto účelem návrh Memoranda o politice civilního letectví 2020–2050 identifikuje čtyři veřejné zájmy:

1. bezpečnost ve vzduchu i na zemi
2. dobré mezinárodní spojení
3. atraktivní a zdravé prostředí
4. odvětví letectví, které přispívá k ambiciózním cílům v oblasti klimatu. [10], [11]

Dále se Schiphol s Air Traffic Control the Netherlands s podporou leteckých společností snažily o zmírnění hluku v širší oblasti letiště Schiphol. Také se implementovala Safety roadmap po celý rok 2020. Výsledkem je výstavba nové pojezdové dráhy. [10]

3.1.2.1. Provoz

V roce 2020 počet cestujících na letišti prudce klesl kvůli pandemii covid-19. Na letišti Schiphol se objemy cestujících snížily o 70,9 % na 20,9 milionu. V dubnu 2020 činil celkový počet cestujících využívajících amsterdamské letiště Schiphol přibližně 126 000. V porovnání s dubnem 2019 jde o výrazný pokles zhruba o šest milionů cestujících. Jednalo se o nejnižší zaznamenaný objem cestujících, který byl způsoben epidemií koronaviru. Nizozemsko zůstalo, i přes pandemii, připojeno přes Schiphol do 316 světových destinací, což je o 16 méně než v roce 2019. Počet pohybů letecké dopravy (ATM) na Schipholu činil 227 304, což je pokles o 54,2 % ve srovnání s rokem 2019. Průměrný počet cestujících na jedno ATM byl 91,95. Tyto objemy cestujících a pohybu letecké dopravy (ATM) jsou srovnatelné s 90. lety. [10], [12]



Graf 2 Týdenní průměrný počet letů v roce 2019, a v roce 2020 [13]

Na grafu 2 lze vidět průměrné týdenní počty letů v průběhu roku 2020 a jejich porovnání s rokem 2019. Na začátku ledna 2020 byl provoz podobný jako v roce 2019. Během února se průměrný počet letů za týden začal snižovat a v druhém týdnu března následoval propad. Červenec a srpen, poháněný sezónou letních prázdnin, přinesly oživení v obchodní letecké dopravě. Následný nárůst pozitivně testovaných lidí covidem-19 během podzimu a z toho vyplývající cestovní omezení však způsobily, že objemy letů opět poklesly a zůstaly slabé i v novém roce. [13]

Letiště Schiphol zaznamenalo pokles i v objemu nákladu, a to o 8,2 % na 1,44 milionu tun. Ale i s těmito čísly si letiště Schiphol udrželo pozici jednoho z pěti největších nákladních uzlů v Evropě v roce 2020. 71 % z celkového objemu nákladu bylo přepraveno plnými nákladními letadly. Celkové objemy letecké nákladní dopravy klesly především kvůli nedostatku nákladní kapacity na osobních letech a náklad se stal stále důležitějším přispěvatelem ke kvalitě sítě. Náklad se navíc stal důležitým zdrojem příjmů pro letecké společnosti, které převážně přepravovaly cestující, a dokonce pomáhal dopravcům udržovat ziskovost na těžce zasažených trasách. Vzhledem k tomu, že se kvůli pandemii covid-19 snížila nákladní kapacita na osobních letech a také kvůli naléhavé celosvětové poptávce po zdravotnickém materiálu, cena nákladní dopravy výrazně vzrostla. Kvůli tomu některé letecké společnosti přijaly nový způsob přepravy nákladu na sedadlech osobních letadel. Například letecká společnost KLM ve spolupráci se společností Schiphol Cargo a Royal FloraHolland začala využívat osobní lety k přepravě květin nizozemských pěstitelů, jejichž dodavatelské řetězce byly v době pandemii v kritickém stavu. [10]

V roce 2020 začaly nově létat na letišti Schiphol dvě nové letecké společnosti. Blue Air, první z nich, začala provozovat lety do a z Bukurešti v Rumunsku. Druhá letecká společnost Anadolujet začala provozovat lety do Istanbulu v Turecku. Naopak dvě letecké společnosti ukončily provoz na letišti Schiphol z důvodu bankrotu. Těmito leteckými společnostmi byly FlyBe a LEVEL. Z důvodu pandemie letiště Schiphol ztratilo spojení do Srí Lanky, Maritusem v Maritiusu, Tampu ve Spojených státech a s Dubrovnikem v Chorvatsku. [10]

3.1.2.2. Finance

V roce 2020 zaznamenal Schiphol Group ztrátu 563 milionů eur. Tento propad byl důsledkem malého počtu cestujících a tím pádem nízkého počtu pohybů letadel na letišti. Dále byl velice negativně ovlivněn sektor nemovitostí, což vedlo ke ztrátě hodnoty nemovitostí společnosti Schiphol ve výši 64 milionů eur (v roce 2019 byl zisk z nemovitostí 113 milionů eur). [10]

Z těchto důvodů požádala Schiphol Group o vládní podporu ve výši 12 milionů eur. Schiphol Group obdržela zálohové platby za vládní granty NOW 1, NOW 2 a NOW 3.1 (Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid, tedy dočasná vládní kompenzace mzdových nákladů). Při zohlednění státních dotací a investic do nemovitostí je čistý výsledek ztráta 499 milionů eur za rok 2020. [10]

Příjmy se snížily na 688 milionů eur. To je v porovnání s rokem 2019, kdy příjmy byly 1 615 milionů eur, snížení o 57 %. Průměrné maloobchodní výdaje na odlétajícího cestujícího na amsterdamském letišti Schiphol vzrostly o 4,3 na 13,45 eur v roce 2020. Celkové výnosy z parkování se snížily o 59,0 % na 53 milionů eur. [10]

Příjmy z letištních poplatků z letiště Schiphol byly v roce 2020 293 milionů eur. Výnosy z letištních poplatků se tedy snížily o 68 % oproti roku 2019. Snížení bylo opět způsobeno malým počtem cestujících. [10]

Schiphol snížil celkové provozní náklady přibližně o 20 % snížením svých operací a zavedením úsporných opatření, včetně služeb a smluv v celé společnosti. Provozní náklady se tedy snížily o 209 milionů eur na 1 163 milionů eur v roce 2020. Toto snížení provozních nákladů bylo způsobeno především úspornými opatřeními, která Schiphol Group zavedla, aby co nejvíce zmírnila dopad poklesu příjmů. Provozní náklady také zahrnovaly již zmíněnou vládní podporu ve výši 112 milionů eur. Odpisy a amortizace se v roce 2020 zvýšily na 324 milionů eur. Provozní výsledek hospodaření z letectví zaznamenal v roce 2020 ztrátu o 512 milionů eur. Oproti roku 2019, kdy provozní výsledek hospodaření byl zisk 395 milionů eur. [10]

Schiphol Group restrukturalizovala svou organizaci, aby se přizpůsobila ekonomickému vývoji v důsledku pandemie. Byly přehodnoceny kapitálové výdaje. V roce 2020 Schiphol snížil své výdaje na investiční projekty o zhruba 25 %. Schiphol upřednostnil investice do bezpečnostních a hygienických opatření, aby usnadnil bezpečné a odpovědné cestování. Hlavními investicemi v roce 2020 bylo zdvojnásobení pojezdové dráhy Quebec, výstavba nového mola a přestavba odletové haly 1 s novými bezpečnostními pruhy. Schiphol Group získala částku 2 235 milionů eur vydáním (zelených) dluhopisů a využitím dalších nástrojů k řízení dopadu covid-19 na její finanční výkonnost. [10]

Čistý zisk za rok 2020 byl o 918 milionů menší než v roce 2019. V roce 2020 byl tedy čistý zisk záporných 563 milionů eur. Návratnost vlastního kapitálu bylo v roce 2020 záporných 13,8 %. [10]

Roku 2020 Schiphol investoval 787 milionů eur, to je snížení o 9 milionů eur v porovnání s rokem 2019. Celkové kapitálové výdaje jsou přibližně o 25 % menší ve srovnání s původními plány pro rok 2020. [10]

Nejvýznamnější investice byly do již zmíněné výstavby nového mola, přestavby odletové haly 1, provádění víceletého plánu údržby v provozní části letiště a v terminálu, modernizace mol a dokončení systému dvojitých pojezdových drah. Vývoj investic od roku 2016 do roku 2020 lze vidět na grafu (3). [10]



Graf 3 Vývoj investic od roku 2016 [10]

V roce 2020 byla EBITDA -295 milionů eur z letectví. [10]

3.1.3. Rok 2021

Pandemie covid-19 měla i nadále dopad na provozní výsledek letectví, který se v roce 2021 zlepšil ze ztráty 556 milionů eur v roce 2020 na ztrátu 405 milionů eur v roce 2021. [14]

Na začátku roku 2021 byla situace podobná jako v roce 2020, jelikož se lockdown v Nizozemsku prodloužil a restrikce byly přísnější. Počet pozitivních lidí zůstával v druhé vlně pandemie vysoký a virus také začal mutovat. V lednu 2021 však v Nizozemsku začalo očkování. To vedlo k optimistickým vyhlídkám, že opravdu už v půlce roku bude objem cestování na letišti podobný jak v roce 2019. Schiphol se poučil po finanční krizi v roce 2008, kdy rychlé zotavení letecké dopravy a tím pádem i rychlým nárůstem pohybu letadel na letišti negativně ovlivnil okolí kvůli rostoucímu hluku a znečištění ovzduší. Proto měl v plánu řízené zotavení. To znamená, že místo co nejrychlejšího zotavení do původních hodnot úrovně komerční letecké dopravy, je potřeba naplánovat a obnovit postupně provoz na letišti. [14]

I přes optimistický výhled do roku 2021 byl rozjezd letecké dopravy pomalý, a to z důvodu již zmíněných mutací viru covid-19. Během léta došlo k většímu nárůstu letecké dopravy a na konci roku 2021 následovalo další zpomalení. V roce 2021 si letiště vedlo dobře v porovnání s ostatními evropskými letišti. V porovnání s nimi bylo toto letiště nejlepší z hlediska počtu letů, mělo relativně vysoký počet cestujících a také to bylo letiště s nejlepším připojením s okolními státy v Evropě. V roce 2021 vyhrálo letiště Schiphol dvě ceny. První za náklad a druhou na nejlepší pocit z letiště. Letiště Schiphol se také snaží být šetrnější k přírodě a obyvatelům blízko letiště, tudíž v roce 2021 začalo odměňovat letecké společnosti za tichá letadla, kdy nasazení těchto letadel je až 5x levnější. Vyzývá také letecké společnosti, aby používala udržitelná paliva. Schiphol Group přispívá na projekty udržitelných paliv (bio i syntetických) na všech svých letištích. [14]

V roce 2021 cestovalo pouze 35 % cestujících vlakem, toto snížení o 10 % opět způsobila pandemie covid-19. I tak se Schiphol snažil rozvíjet v roce 2021 multimodalitu a podporuje využívání železniční, a i jiné veřejné dopravy během cest na letiště a z letiště. Schiphol také podporuje nahrazení letů na krátké vzdálenosti vysokorychlostní železnicí. V roce 2021 pokračovala počáteční fáze návrhu projektu MIRT, která začala v roce 2020. Současný návrh je umístěn jako střednědobé řešení. Některé studie ukazují, že z dlouhodobého hlediska je zapotřebí vybudovat další infrastrukturu mezi vlakovým nádražím Amsterdam South Station a letišti Schiphol, aby se letiště přizpůsobilo předpokládanému nárůstu využívání veřejné dopravy. [14]

Schiphol Group se každý rok snaží investovat do snížení hluku na letištích. Tím pádem, až se doprava vrátí na 500 000 pohybů jako v roce 2019, bude méně lidí pociťovat vážné rušení hlukem než v roce 2019. Z hlediska hluku a CO₂ byl rok 2018 vrcholným rokem. Od roku 2024 bude počet lidí ovlivněných hlukem z letiště nadále klesat. Schiphol chce být do roku 2030 letištěm bez emisí. Proto se zavádí udržitelné pojiždění letadel po letišti, snaží se udělat veškerou dopravu na letišti elektrickou. Trendem roku 2021 bylo zaměření se na udržitelné letectví. Kvůli tomu vznikly tři iniciativy. První je Destination 2050, což je plán pro leteckou dopravu na snížení emisí CO₂. Předpokládá se, že do roku 2050 budou všechny lety v rámci EU, Spojeného království a EFTA realizovány s nulovými emisemi CO₂. Druhou iniciativou je závazek Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), že do roku 2050 se dosáhne nulových emisí CO₂. Poslední aktivitou je balíček Fit for 55 v rámci evropské zelené zóny, který má vést ke snížení o 55 % emisí CO₂ do roku 2030 oproti roku 1990. Tyto iniciativy byly podpořeny Mezinárodní deklarací o klimatických změnách v letectví a podepsalo ji 23 států na konferenci OSN o změně klimatu v listopadu 2021. [14], [15], [16]

Schiphol plní tuto roli i pro mezinárodní partnerství TULIPS, na které Evropská komise udělila dotaci ve výši 25 milionů eur. Cílem TULIPS je rychlejší zavádění udržitelných technologií v letecké dopravě. [14]

Od začátku pandemie se Schiphol Group zmenšila o 20 %. [14]

V roce 2021 se poptávka po letecké dopravě začala zvyšovat, jelikož se letecké společnosti i cestující začali přizpůsobovat pandemii covid-19. V letním a podzimním období byl na letištích po celém světě vysoký provoz, a to zejména díky vakcinaci cestujících a postupným rušením cestovních omezení. To vedlo k otevření mnoha tras a destinací leteckými společnostmi. Potenciální překážkou oživení je nedostatek pracovních sil, protože letecké společnosti se snaží zaplnit mezery po rozsáhlém propouštění, ke kterému došlo během prvního roku pandemie. Covid-19 měl také dopad na uspořádání letiště a na procesy na letišti. Koncept prostoru od vypuknutí pandemie se změnil a cestující požadují více osobního prostoru než dříve. To by mohlo ovlivnit, jak budou letiště v budoucnu navrhována. [14]

3.1.3.1. Provoz

Obnovení leteckého průmyslu na letišti Schiphol bylo v první polovině roku 2021 pomalejší, než se předpokládalo. Tudíž optimistické výhledy, že provoz bude již v první polovině roku 2021 stejný jak v roce 2019, byly nereálné. Poptávka začala stoupat až v polovině roku v období letních prázdnin. V provozu byly téměř všechny letecké společnosti, které byly aktivní před pandemií covid-19, ale v některých případech se sníženou frekvencí letů. Celkový počet destinací, které Schiphol spojovalo bylo 296 v roce 2021, což je pokles od roku 2020 o 20. Letišti Schiphol se podařilo obnovit více než třetinu svých objemů před pandemií, tím se amsterdamské letiště umístilo na prvním místě mezi evropskými letišti dle Airport Industry Connectivity Report. Následoval ho Istanbul na druhém místě. Schiphol se stal v roce 2021 předním světovým mezinárodním letišťem z hlediska kapacity sedadel. [14]

Počet cestujících byl v roce 2021 25,5 milionu. To je o 22 % více než v roce 2020. Pohybů letecké dopravy (ATM) bylo na letišti Schiphol celkem 266 967, což je nárůst o 17 % ve srovnání s předchozím rokem, ale stále je to o 46 % méně než v roce 2019. Počet cestujících na jedno ATM bylo 95,52. V roce 2021 byl obrovský rozdíl mezi prvním pololetím a druhým pololetím. V prvním pololetí prošlo letišťem Schiphol pouze 5,6 milionu cestujících, což vedlo k velmi pesimistickým vyhlídkám. V druhém pololetí byl objem cestujících 19,9 milionu. V březnu začaly některé letecké společnosti zkoušet covid-free formu cestování do oblíbených destinací. Což umožnilo rozšířit kapacitu cestujících během letních vrcholových období. V této době bylo letiště Schiphol nejrušnějším letišťem v Evropě. Podzimní prázdniny přinesly největší objem cestujících na den. V některých dnech během špiček byl objem cestujících srovnatelný s objemem před covid-19 pandemií. To znamenalo, že cestování ve druhé polovině roku bylo výrazně méně ovlivněno než během stejného období v roce 2020, což je důkazem schopnosti leteckého průmyslu vyrovnat se s pandemií, i když vznik varianty Omikron v prosinci 2021 zmírnil na konci roku poptávku. [14]

Nákladní doprava byla v roce 2021 velkým zdrojem příjmů a klíčovým přispěvatelem ke kvalitě sítě letiště Schiphol. Uvolnění opatření znamenalo větší počet komerčních letů a tím pádem došlo i k navýšení kapacity nákladu. Také rychlé oživení celosvětové obchodní aktivity po hospodářském poklesu v roce 2020 výrazně zvýšilo poptávku po nákladní dopravě. Poptávka především po charterových letech v průběhu roku 2021 vzrostla. Velká část tohoto objemu byla pokryta nákladní dopravou. Objemy nákladu na letišti Schiphol v roce 2021 byly 1,67 milionu tun, což je meziroční nárůst o 15,7 %. Tím se amsterdamské letiště zařadilo mezi pět největších evropských nákladních uzlů. Letiště Schiphol využívá Smart Cargo Mainport program, který optimalizuje procesy letecké nákladní dopravy na Schipholu a jeho okolí. [14]

V roce 2021 letecké společnosti využily například takzvaného Vaccinated Travel Lane neboli VTL. VTL umožnilo cestujícím cestovat mezi Amsterdamem a Singapurem, aniž by museli do karantény. Ale aby to bylo možné, tak museli cestující splnit určité požadavky, pokud tomu tak nebylo, mohly je letecké společnosti odmítnout, nebo jim imigrační úřad nařídil karanténu. Také otevření kanadských a amerických hranic cestujícím z Evropské unie napomohlo k rychlému nárůstu cestujících v roce 2021. [14]

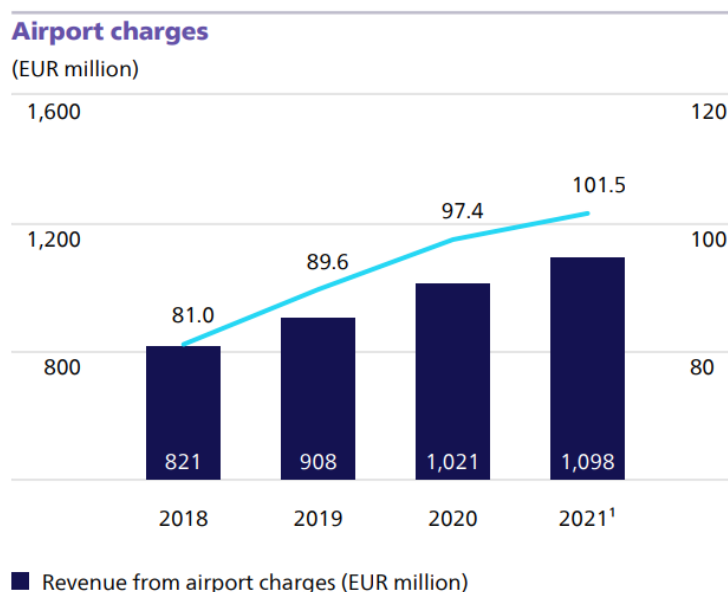
V průběhu roku 2021 přibyly letišti Schiphol také nové destinace, kam nabízelo spojení. Například letecká společnost KLM spustila dálkové spoje do Rijádu v Saudské Arábii, do Bridgetownu v Barbadosu, do Cancúnu v Mexiku a do přístavů Trinidad a Tabago ve Španělsku. Tato letecká společnost také začala nabízet nové spojení s Dubrovníkem v Chorvatsku, s Palma de Mallorca ve Španělsku, s Veronou v Itálii a s Bělehradem v Srbsku. Blue Air mezitím zahájil provoz do Cluj-Napoca v Rumunsku a easyJet přidal Milan Bergamo v Itálii na svůj seznam destinací ze Schipholu. [14], [17]

V roce 2020 Schiphol přišel o dvě letecké společnosti, ale v roce 2022 obě tyto společnosti zase obnovily svůj provoz. Nově na letišti Schiphol operují letecké společnosti ALK Airlines, Kwait Airways, Middle East Airlines, PLAY, SKY express, UR Airlines a WestJet. Také nové nákladní společnosti se objevily na letišti Schiphol. Těmi jsou LATAM Brasil, MIAT Mongolian Airlines, Uzbekistan Airways a Vietnam Airlines. [14]

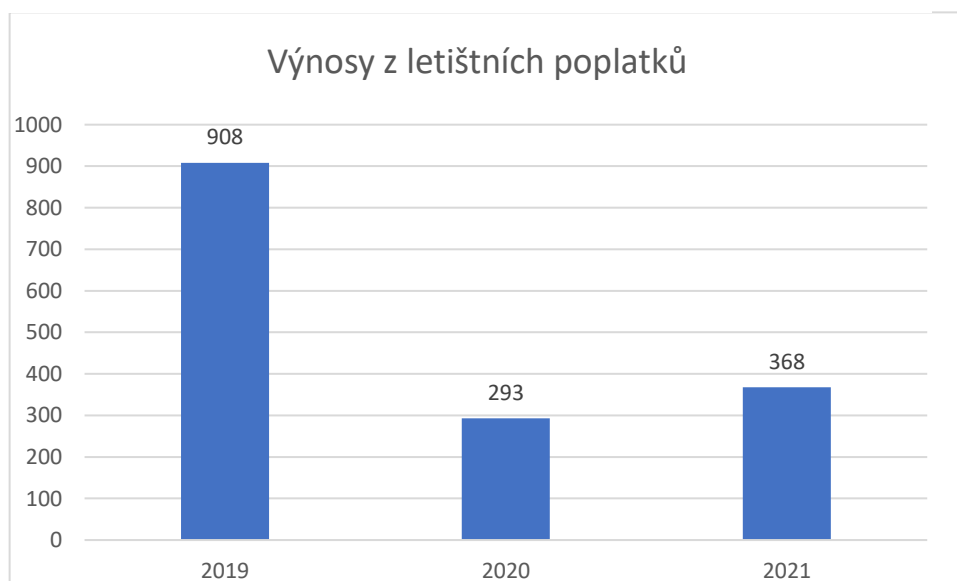
3.1.3.2. Finance

V roce 2021 zaznamenala Schiphol Group ztrátu 287 milionů eur, což je, ve srovnání s rokem 2020, kdy byla ztráta 521 milionů eur, zlepšení. Dále Schiphol Group dostala v roce 2021 další vládní grant NOW ve výši 84 milionů eur. Příjmy se zvýšily, a to o 128 milionů eur. Z 688 milionů eur v roce 2020 na 816 milionů eur v roce 2021. To je zvýšení o 18,6 %. [14]

Samotné letiště Schiphol vygenerovalo v roce 2021 368 milionů eur z letištních poplatků, což je o 28 % více než v roce 2020. Tento nárůst byl způsoben větším počtem cestujících v roce 2021. [14]



Obrázek 2 Předpokládaný vývoj letištních poplatků od roku 2018 do roku 2021 [14]



Graf 4 Skutečný vývoj letištních poplatků od roku 2019 do roku 2021 [14]

Na obrázku (2) a grafu (4) lze sledovat rozdíl mezi předpokládaným vývojem tržeb z letištních poplatků na letišti Schiphol, který byl vypočítaný v roce 2019 a skutečným vývojem, který byl ovlivněný pandemií covid-19. Rok 2020 se lišil o 71,3 % od předpokládaného vývoje. V roce 2021 začaly výnosy z letištních poplatků růst a lišily se od předpokládané hodnoty o 66,48 %.

[14]

V důsledku vypořádání v roce 2019 se poplatky za rok 2021 zvýšily o 5 % místo 4,2 %. V roce 2021 byly letištní poplatky stanoveny na roky 2022-2024. Vzhledem k výraznému poklesu provozu v roce 2020 a 2021 se poplatky v letech 2022, 2023 a 2024 zvýší o 9 %, 12 % a 12 %. Průměrná útrata cestujícího na letišti Schiphol byla v roce 14,02 eur, což je navýšení o 2,3 %. Příjmy z parkování na letišti Schiphol vzrostly o 9 milionů eur na 58 milionů eur. Celkové tržby se mírně zvýšily o 88 milionů eur. [14]

Základní provozní náklady se v roce 2021 snížily na 1 031 milionů eur. Pokles těchto nákladů byl způsoben různými úspornými opatřeními. Externí náklady klesly na 454 milionů eur. Náklady na údržbu se snížily o 7 milionů eur na 126 milionů eur a zaměstnanecké benefity se snížily o 37 milionů eur. Náklady, které se zaměřovaly na bezpečnost, poklesly o 6 milionů eur na 149 milionů eur v roce 2021. Dále odpisy, amortizace a znehodnocení jsou stejné jako v roce 2020, a to 299 milionů eur. Celkové náklady se snížily o 54 milionů eur, a to například z důvodu poklesu zaměstnaneckých výhod, poklesu nákladů na práci, která se outsourcuje a další. Odpisy a amortizace se v roce 2021 poklesly na 299 milionů eur. [14]

Schiphol v roce 2021 investoval celkem 450 milionů eur, což v porovnání s rokem 2020 je pokles o 41,9 %. Důvodem bylo spravování investičního portfolia v reakci na Covid-19. Nejvíce se investovalo do výstavby nového mola, přestavby odletové haly 1, provádění údržby na dráze 18R16L, všeobecné modernizace mol a dokončení systému duálních pojezdových drah.

[14]

EBITDA byla v tomto roce 0. Návratnosti vlastního kapitálu ROE byla v roce 2021 3 %. [14]

3.1.4. Výhled do roku 2022

I v roce 2022 má pandemie Covid-19 negativní dopad na letecký průmysl a na poptávku cestujících po letecké dopravě. Oživení provozu stále zůstává nejisté a podléhá vývoji pandemie covid-19 a momentálně i válce na Ukrajině, která prozatím letecký průmysl neovlivnila. I přesto Schiphol Group očekává další oživení v roce 2022 a také očekává, že obnovení objemů cestujících na úroveň roku 2019 by mohlo proběhnout do roku 2024. [14]

3.2. Gatwick

Gatwick je letiště nacházející se v Londýně. Oficiálně bylo letiště otevřeno 9. června 1958 Jejím Veličenstvem královnou. Za posledních 60 let se letiště rozrostlo z 189 000 cestujících na více než 46 milionů cestujících v roce 2019. Gatwick bylo první letiště, které má přímé hlavní vlakové spojení s vyhrazenou železniční stanicí. Je to nejlépe propojené letiště ve Velké Británii a má přímé spojení s více železničními stanicemi než kterékoliv jiné evropské letiště. Počet železničních spojení je 120. Cestovní doba jízdy vlakem do centra Londýna z letiště Gatwick je 30 minut. Vlak jezdí každé 3 minuty. Snahou města Londýn a letiště Gatwick je, aby do roku 2030 odjíždělo z letiště až 50 vlaků za hodinu a jeden vlak vyjížděl každé 2,5 minuty. Gatwick má také největší spádovou oblast ze všech britských letišť. Až 15 milionů lidí se na letiště může dostat po silnici či železnici do 60 minut. Gatwick je součástí platební sítě Oyster a Contactless, což znamená, že cestující po železnici mohou využívat spojení do hlavního města a po celém hlavním městě v rámci londýnské dopravní sítě bez jízdenek. Díky novým vlakům, investicím a technologiím se kapacita železničních spojů jen za posledních pět let více než zdvojnásobila. [18], [19]

Gatwick vznikl v roce 1930 jako klub Surrey Aero Club. V roce 1934 získal licenci jako veřejné letiště, které mělo provozovat pravidelnou leteckou dopravu do Paříže a sloužit jako pomocné letiště pro letiště Croydon. V téže roce Gatwick provozoval první pravidelné lety, těmi byly Hillman´s Airways do Belfastu a Paříže. Z Hillman´s Airways se staly British Airways a ty tam stále létají. Dnes zde létá zhruba 56 leteckých společností, které létají do 228 destinací a přepravují více jak 45 milionů cestujících. [18], [19]

Letiště Gatwick má celkem jednu vzletovou a přistávací dráhu, která je dlouhá 3 316 metrů na délku a 45 metrů na šířku. Má dva terminály. Jižní terminál byl otevřen v roce 1958 a severní terminál byl otevřen v roce 1988. Severní terminál má rozlohu 160 000 m² z toho jsou 14 768 m² maloobchodní prostory. Jižní terminál má rozlohu 98 000 m² z toho 12 530 m² jsou maloobchodní prostory. Celkem je možné zde zaparkovat až 186 letadel. Má 245 odbavovacích přepážek, 123 samoobslužných odbavovacích přepážek a 119 samoobslužných kiosků pro odbavení zavazadel. [18]

3.2.1. Rok 2019

Z důvodu, že roční uzávěrka roku 2019 byla v březnu 2020 a další roky jsou roční uzávěrky v prosinci, tak všechny číselné údaje jsou převzaty z uzávěrky roku 2020. Tudiž rok 2019 nebude popsán stejně detailně jako ostatní roky.

3.2.1.1. Provoz

V roce 2019 letiště Gatwick zaznamenalo silný nárůst cestujících. Počet cestujících se zvýšil na 46,6 milionu v roce 2019. Hlavním zdrojem nárůstu počtu cestujících byly lety na dlouhé vzdálenosti. Ty vzrostly o 1,1 milionu cestujících oproti roku 2018, což je zvýšení o 14,3 %. Naopak počet cestujících, kteří létali na krátké vzdálenosti, se snížil o 0,6 milionu. Toto snížení zapříčinila zejména ztráta letecké společnosti Monarch Airlines, která ukončila svoji činnost v říjnu 2017. [20]

Počet pohybů na letišti (ATM) Gatwick byl v tomto roce 281 741. Celkový počet sedadel na jedno ATM byl 192,2. Průměrný počet pasažérů na jedno ATM byl 165,9. [20]

3.2.1.2. Finance

Celkové příjmy v roce 2019 byly 719,6 milionu liber. Příjmy z letištních poplatků byly 405,2 milionu liber. Příjem na jednoho cestujícího byl 18,32 liber. [20]

Provozní náklady byly v roce 2019 563,9 milionu liber. [20]

V roce 2019 se investovalo 174,4 milionu liber. Hlavními investicemi tohoto letiště jsou: kapacita, kvalita služeb, nákladová efektivita, bezpečnost a dodržování předpisů a správa a odolnost majetku. Klíčové investiční projekty a programy dokončené a ve výstavbě v roce 2019:

- **Program mola 6**

V roce 2019 pokračovaly projektové a stavební práce na rozšíření mola 6 s cílem zlepšit jeho služby a úroveň služeb. Práce na tomto molu v průběhu roku zahrnovaly zarovnění pojezdové dráhy a rekonfiguraci stání. Cílem tohoto projektu bylo vystavět dalších 8 bran kompatibilních s Airbusem A321. [20]

- **Program terminálů**

V roce 2019 se investovalo do letištních terminálů s cílem zlepšit jejich odolnost, efektivitu a služby cestujícím. Tyto investice zahrnovaly rozšíření odbavovacího zařízení, rozšíření samoobslužných odbavovacích zařízení a výměnu stropu v odbavovacích prostorech jižního terminálu. Dále byl zkoušen automatický proces nástupu na palubu, který byl navržen tak, aby využíval biometrii a tím se proces nástupu stal efektivnější. [20]

- **Program zavazadel**

Tento program zahrnoval modernizaci detekčních strojů na nejnovější bezpečnostní standardy společně se související rekonfigurací systému zavazadel. [20]

- **Komerční program**

V roce 2019 byly dokončeny projekty, které zlepšily maloobchodní a cateringovou nabídku letišť. Zahájily se práce na přístavbě mezipatra v mezinárodní odletové hale. [20]

- **Správa majetku**

V roce 2019 pokračovaly investice do stávajícího majetku. Tyto investice do letišť, zařízení, IT, dodržování předpisů a EHS jsou velmi důležité pro nabídku lepších služeb cestujícím. Předpokládá se, že do roku 2023 se utratí více jak 350 milionů liber v této oblasti. [20]

- **Program letišť**

V tomto roce také pokračovaly rozsáhlé investice do správy a odolnosti letištního majetku. Jde o obnovu pojezdových drah a rekonfiguraci stání, aby letiště bylo schopno uspokojit měnící se požadavky leteckých společností. V průběhu tohoto roku byly dokončeny práce na silnici spojené s hangárem pro letadla. Výstavba samotného hangáru v tomto roce pokračovala. Tento projekt ve spolupráci se společností Boeing zpřístupnil leteckým společnostem nezbytná zařízení pro údržbu prémiových linek, které napomohou jejich expanzi. [20]

- **Odolnost**

Probíhaly také investice do odolnosti a snížení rizik letiště Gatwick spojené se záplavami, nepříznivým počasím, selháním koncových zařízení. Předpokládá se, že se do této oblasti investuje 44 milionů liber do roku 2023. [20]

Odpisy a amortizace byly 179,3 milionu liber. [20]

EBITDA byla v tomto roce byla 472,1 milionu liber. [20]

3.2.2. Rok 2020

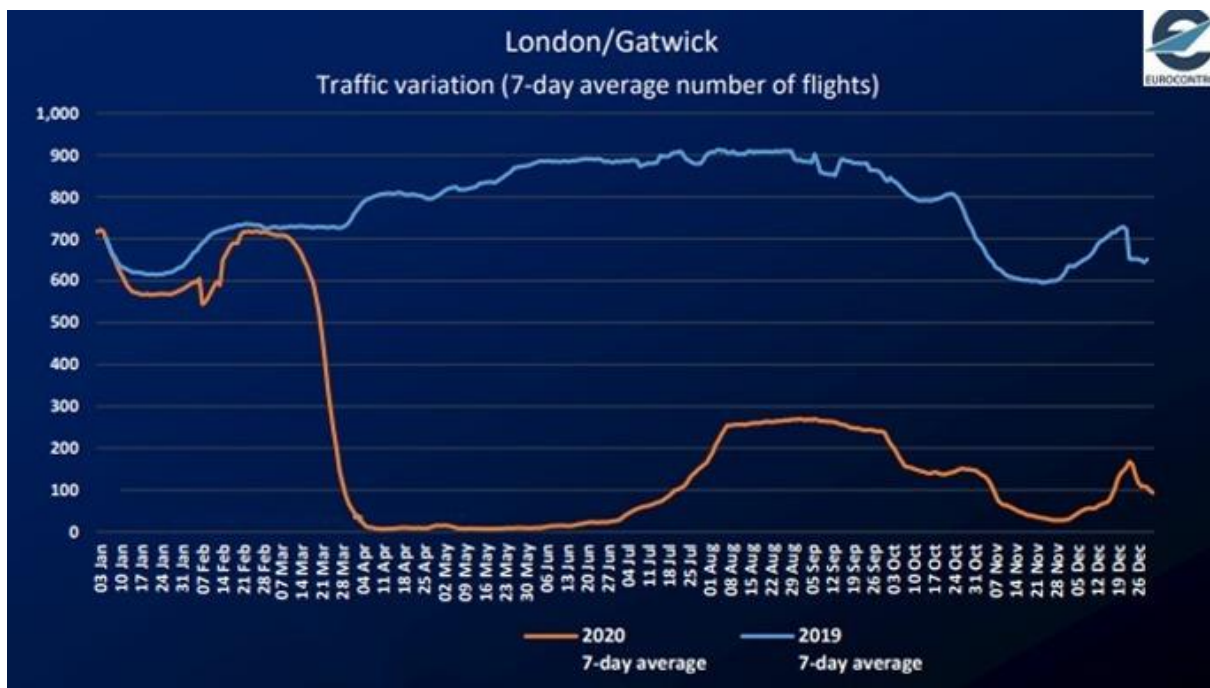
V roce 2020 zaznamenal Gatwick dopad pandemie covid -19 v mnoha ohledech. V březnu 2020 docházelo ke snižování provozu a toto snížení přetrvávalo do druhého čtvrtletí. Gatwick zaznamenal v březnu téměř nulovou úroveň provozu, jelikož Spojené království mělo lockdown. Během léta se objem dopravy o něco zlepšil, ale i tak podléhal vládním omezením jak Spojeného království, tak ostatních států. Tato poptávka po letním oživení dopravy opět klesla, když na podzim začal nový lockdown ve Velké Británii. [20]

3.2.2.1. Provoz

Během roku se počet cestujících na letišti Gatwick rapidně snížil, a to v důsledku pandemie Covid-19 a dopadu, který to mělo na provoz letiště. Celkový počet cestujících v tomto roce byl 10,2 milionu. Což bylo v porovnání s předchozím rokem snížení o 46,6 milionu tedy o 78,2 %. Očekávalo se, že počet cestujících nabude hodnot roku 2019 v půlce roku 2021. A to z důvodu rozšířeného testování a vakcín. Počet pohybů na letišti (ATM) Gatwick byl 76 364 v roce 2020, což je snížení oproti roku 2019 o 204 292 ATM. Průměrný počet cestujících na jeden ATM byl 133,1 a průměrný počet sedadel na ATM byl 192,4. [20]

Gatwick v průběhu roku 2020 přišel o mnoho leteckých společností nebo o spojení, která některé letecké společnosti nabízely. Všechny letecké společnosti, až na British Airways a Virgin, potvrdily v roce 2020 plánovaný návrat na Gatwick v létě 2021. Letecká doprava na dlouhé vzdálenosti byla zasažena nejvíce. V dubnu 2020 přestaly letecké společnosti Emirates a Norwegian provozovat své lety z letiště Gatwick do USA, což znamenalo, že Gatwick neměl pravidelné lety do USA. [20]

První čtvrtletí roku 2020 vypadalo pro Gatwick velice dobře, jelikož očekával nové linky z a do Varšavy. Také očekával leteckou společnost Delta s každodenními lety do Bostonu od května 2020 a každodenní lety od společnosti Virgin na letiště JFK. Pandemie covid-19 se ale začala projevovat na konci února a v březnu. 23. března došlo k lockdownu ve Velké Británii a poptávka po těchto letech byla nulová. Na letišti Gatwick došlo k úplnému vyřazení linek a velmi nízkému objemu cestujících během dubna, května a června. V tomto období provozovalo několik letů jen letecké společnosti Ryanair, Belavia a Wizz. Letiště v tomto období provozovalo spíše nákladní dopravu. V červnu společnost EasyJet obnovila lety a v závislosti na různých změnách vládních omezení a předpisů, pokračovala v provozování letů po zbytek roku, přičemž upravovala destinace a frekvence letů tak, aby odpovídaly poptávce. Společnost Turkish v červnu obnovila lety. V červenci se na Gatwick vrátilo mnoho dalších dopravců, včetně British Airways na dlouhé tratě, TUI, Norwegian, Air Baltic a Air Transat. V srpnu poté Qatar a další. EasyJet zůstal na Gatwicku dominantním dopravcem, který v období od dubna do prosince 2020 přepravil 69 % cestujících. [20]



Graf 5 Týdenní průměrný počet letů v roce 2019 a v roce 2020 [21]

Na grafu (5) lze vidět průměrné týdenní počty letů v průběhu roku 2020 a jejich porovnání s rokem 2019. Na začátku ledna 2020 byl provoz podobný jako v roce 2019. Během února se průměrný počet letů za týden začal snižovat a v druhém týdnu března následoval propad. 28. března 2020 byl počet cestujících téměř nulový, a tento počet se nezlepšoval do konce května 2020. V červnu začal počet cestujících mírně stoupat až do vrcholového počtu v létě během srpna. Červenec a srpen, poháněný sezónou letních prázdnin, přinesly oživení v obchodní letecké dopravě. Následný nárůst pozitivně testovaných lidí covidem-19 během podzimu a z toho vyplývající cestovní omezení však způsobily, že objemy letů opět poklesly a zůstaly slabé i v novém roce. [21]

3.2.2.2. Finance

V roce 2020 dosáhl Gatwick ztráty po zdanění ve výši 465,5 milionu liber. Příjmy se snížily v důsledku malého počtu cestujících kvůli pandemii covid-19. Celkové příjmy byly 217 milionů liber, což je o 502,6 milionu liber méně než v roce 2019. Příjmy z letecké dopravy, které se odvíjejí od objemu dopravy, výše letištních poplatků a podmínek dvoustranných smluv s leteckými společnostmi, se snížily o 80 % na 89,7 milionu liber. Příjem na jednoho cestujícího se zvýšil o 16,5 % na 21,27 liber. [20]

Dne 3. dubna 2020 Gatwick uzavřel termínový nový úvěr ve výši 300 milionů liber, který byl splatný do října 2021 s možností prodloužení smlouvy o 6 měsíců. Gatwick těchto 300 milionů liber vyčerpal již v prosinci 2020. Gatwick byl schválen také k čerpání až 300 milionů liber v rámci Bank of England Covid Corporate Financing Facility ("CCFF"). [20]

V roce 2019 zveřejnil Gatwick svůj pětiletý plán investic, ve kterém plánoval investovat 1,1 miliardy liber. Kvůli dopadu pandemie covid-19 bylo letiště Gatwick nuceno snížit své investice o 167 milionů liber na 86 milionů liber. Mnoho projektů, které se začaly realizovat na začátku roku 2020 byly v průběhu roku pozastaveny a pokračovaly pouze projekty, které byly z provozního hlediska kritické nebo projekty, které byly již v konečné fázi realizace. [20]

Projekty, které musely být pozastaveny byly Program Pier 6 a Security Program. Po dokončení Programu Pier 6 bude letiště Gatwick zahrnovat dalších 8 bran kompatibilních s A321. Program Security byl nařízen ministerstvem dopravy a jde o modernizaci detekční kontroly cestujících a personálu. V reakci na covid-19 Gatwick, spolu s dalšími letišti ve Velké Británii, požádal ministerstvo dopravy o souhlas se zpomalením zavádění této nové technologie a získal ho. Proto byl tento program pozastaven. [20]

I spousta dalších menších projektů musela být přerušena. Mezi nimi bylo například nové vícepodlažní parkoviště, robotické parkování, nová rychlá výjezdová pojízďecí dráha a projekt automatizace nástupních bran. [20]

V roce 2020 se investovalo do terminálů a budov letiště. V průběhu roku pokračovala výstavba rozšíření železniční stanice Gatwick. Gatwick úspěšně spolupracoval se společností Network Rail a dalšími financujícími subjekty na přerozdělení finančního příspěvku letiště z železnice. V průběhu roku byly provedeny investice do řady opatření souvisejících s covid-19. Investovalo se do údržby IT vybavení. Také došlo k rekonstrukci pojezdových drah a vzletových a přistávacích drah, přičemž plánované práce v obou oblastech byly dokončeny s předstihem vzhledem k omezené provozní činnosti na vzletové a přistávací dráze. [20]

Gatwick podnikl několik kroků za účelem snížení provozních nákladů v roce 2020 a ušetřil tím více jak 140 milionů liber. Celkové provozní náklady se snížily na 422,5 milionu liber. Toto snížení nákladů bylo následkem velké redukce počtu zaměstnanců na letišti Gatwick. Počet zaměstnanců se za tento rok snížil na 1 867, tedy o 44 % v porovnání s předchozím rokem. V březnu společnost Gatwick podnikla řadu opatření v reakci na vznikající pandemii, včetně spuštění speciálních programů odstupného a povinného propouštění v souvislosti s covid-19, spolu s ukončením většiny smluv na dobu neurčitou a snížením úvazků a mezd o 20 % pro zbývající zaměstnance. Dále za účelem snížení nákladů došlo k odstavení mol. Provoz byl omezen na jediné molo v jižním terminálu s provozem na 8-hodinové okno. Severní terminál se otevřel 15. června 2020, jelikož EasyJet znovu zahájil provoz. Odpisy a amortizace byly v roce 2020 180,4 milionu liber. [20]

EBITDA, tedy zisku před úroky, zdaněním a odpisy, se snížila o 497,2 milionu liber na ztrátu 25,1 milionu liber. [20]

3.2.3. Rok 2021

První polovina roku 2021 byla silně ovlivněna lockdownem ve Spojeném království. Dopad pandemie byl kompenzován snížením provozních nákladů v důsledku opatření přijatých vedením, která byla zavedena od začátku pandemie. [22]

3.2.3.1. Provoz

Provoz byl na letišti Gatwick v prvním čtvrtletí silně ovlivněn lockdownem ve Velké Británii a pravidelně fungovalo pouze 30 linek. Od 4. ledna 2021 vyhlásila Velká Británie lockdown a od 29. března do 17. května 2021 bylo zakázáno cestování, které nebylo nezbytné. Ve druhém čtvrtletí došlo ke zlepšení, ale ne k takovému, jaké letiště Gatwick očekávalo. V tomto období se provozovalo 50 pravidelných linek s více než 20 leteckými společnostmi. Příchod mutace viru covid-19 Omikron ovlivnil rušné vánoční období řadou zrušení a nedostavení se ze strany cestujících. To však neovlivnilo počet tras, kterých bylo více než 103, a na kterých se létalo v tomto období. Tyto trasy byly provozované více než 25 leteckými společnostmi, ale průměrné zatížení se snížilo na přibližně 65 %. Nicméně rozsáhlé očkování a testování znamená méně omezení v roce 2022. [22]

Letiště Gatwick v roce 2021 nezaznamenalo zlepšení ohledně objemu cestujících a jejich počet byl menší než v roce 2020. Celkový počet cestujících 10,2 milionu v roce 2020 se snížil na 6,3 milionu cestujících v roce 2021, což je snížení o 38,5 %. Neustále se měnící omezení v krátké době v průběhu roku ovlivnila důvěru cestujících v rezervaci letů. Ve druhé polovině roku počet cestujících rostl, a to i v prosinci navzdory vznikající mutaci viru Omikron. V období od srpna do prosince bylo cestujících celkem 5,7 milionu, což představuje 90,9 % ročního provozu. Počet pohybů na letišti se snížil ze 76 364 na 51 976, což je snížení o 32,17 %. Průměrný počet cestujících na jedno ATM byl 12,3 a průměrný počet sedadel na jedno ATM byl 186,3. [22]

EasyJet létal nepřetržitě po celý rok 2021. Společnost EasyJet se dohodla s British Airways o pronájmu slotů během léta 2022. To znamená, že EasyJet bude mít příležitost provozovat největší kapacitu, jakou kdy létala a v létě 2020 využít 79 letadel. Jak to podmínky umožňovaly, zvýšil se počet letů nejvýrazněji od srpna 2021. Tento větší počet letů pokračoval až do konce roku navzdory výzvám a omezením, která přinesl Omikron. Letecké společnosti, které se vrátily na Gatwick v létě 2021 byly TAP, Wizz, TUI a Aurigny, Vueling, Norwegian a Ryanair. Díky tomu se podařilo výrazně zvýšit kapacitu. [22]

Gatwick v průběhu roku 2020 přišel o mnoho leteckých společností nebo o spojení, která některé letecké společnosti nabízely. Všechny letecké společnosti, až na British Airways a Virgin, potvrdily v roce 2020 plánovaný návrat na Gatwick v létě 2021. Letecká doprava na dlouhé vzdálenosti byla zasažena nejvíce. V dubnu 2021 přestaly letecké společnosti Emirates a Norwegian provozovat své lety z letiště Gatwick do USA, což znamenalo, že Gatwick neměl pravidelné lety do USA. [22]

Společnosti, které se vrátily na Gatwick a provozují lety na dlouhé vzdálenosti, byly Westjet a Calgary, které umožnily navrácení kapacity pro Kanadu. Také Air Transat zahájil službu v září 2021 s trasami do Toronta. V září 2021 byl spuštěn nový dálkový dopravce JetBlue operující do New Yorku. Nový dopravce, který začal provozovat své lety na letišti Gatwick od prosince 2021, byl Scoot. Tento dopravce začal nabízet trasy do Bangkoku a Singapore. [22]

3.2.3.2. Finance

I přes velký dopad pandemie covid-19 na podnikání v roce 2020 a výrazné snížení kapitálových výdajů se ambice letiště v roce 2021 nezměnily, a stále se chce stát londýnským letišťem „of choice“. Hlavním faktorem pro dosažení tohoto cíle je zlepšení pocitu a spokojenosti cestujících a leteckých společností z letiště prostřednictvím investic do infrastruktury a zlepšováním standardů služeb. Tudíž hlavní investiční oblasti byly kapacity, kvalita služeb, nákladová efektivita, obchodní výnosy a další. Gatwick zvýšil v roce 2021 svůj závazek o minimální kapitálové investice v průměru na 120 milionů liber ročně. Celkové kapitálové výdaje se snížily o 34,9 milionu liber na 51,1 milionu liber v roce 2021. V tomto roce se investovalo do terminálů letiště a do rozšíření železniční stanice. Byla dokončena práce na projektu zpoplatnění vozidel, která používají oblast mimo terminály k vysazování cestujících. Pokračovaly investice do IT a zlepšení systémů, procesů v řízení leteckého provozu. Tento program zůstává jednou z hlavních kapitálových investic do budoucna. V roce 2022 také začaly projekční práce na významném projektu obnovy povrchu hlavní dráhy. [22]

Závazek společnosti Gatwick k udržitelnosti, snižování dopadu na životní prostředí zůstal nezměněný navzdory pokračujícímu negativnímu vlivu pandemie covid-19. [22]

V roce 2021 Gatwick snížil své provozní výdaje a ušetřil více než 242 milionů liber. 19. března 2021 čerpal Gatwick v rámci Bank of England Covid Corporate Financing Facility 275 milionů liber. K 31. prosinci 2021 měla skupina hotovost ve výši 558,0 milionů GBP a její revolvingový úvěrový nástroj ve výši 300,0 milionů liber byl plně vyčerpán. Kromě toho skupina obdržela kapitálovou injekci ve výši 370 milionů liber financovanou společností Gatwick Airport Finance. [22]

Počet zaměstnanců byl na konci roku 2021 o 115 menší než na konci roku 2020, a bylo to 1 752 zaměstnanců. Na konci roku Gatwick zahájil náborový program pro rok 2022, který má zohlednit nárůst provozu a návrat jižního terminálu do provozu. [22]

Na konci roku 2021 Gatwick vykázal ztrátu po zdanění ve výši 370,6 milionu liber. Což je oproti roku 2020 zlepšení o 94,9 milionu liber. Příjmy byly opět velice ovlivněny malým počtem cestujících v roce 2021. Celkové příjmy byly v roce 2021 192,7 milionu, což je o 24,3 milionu méně než v roce 2020. Z toho příjmy z letectví, které se odvíjí od objemu dopravy, velikostí letištních poplatků a podmínkami dvoustranných smluv s leteckými společnostmi se snížily o 4,6 % na 85,6 milionu liber. Výnosy za osobní lety se v letní sezóně obvykle zvyšují v důsledku struktury poplatků a podmínek s leteckými společnostmi. V letní sezóně, která je od dubna do října, jsou pro většinu letadel poplatky za parkování letadel vyšší. [22]

Příjem na jednoho cestujícího se v roce 2021 zvýšil o 9,27 liber na 30,54 liber. [22]

Provozní náklady se snížily na 392,9 milionu liber. Největší podíl na tomto snížení měly personální náklady, které se snížily o 12,3 milionu liber. Odpisy a amortizace se v roce 2020 snížily na 174,7 milionu eur. [22]

EBITDA se snížila o 1,2 milionu liber na ztrátu 26,3 milionu liber. [22]

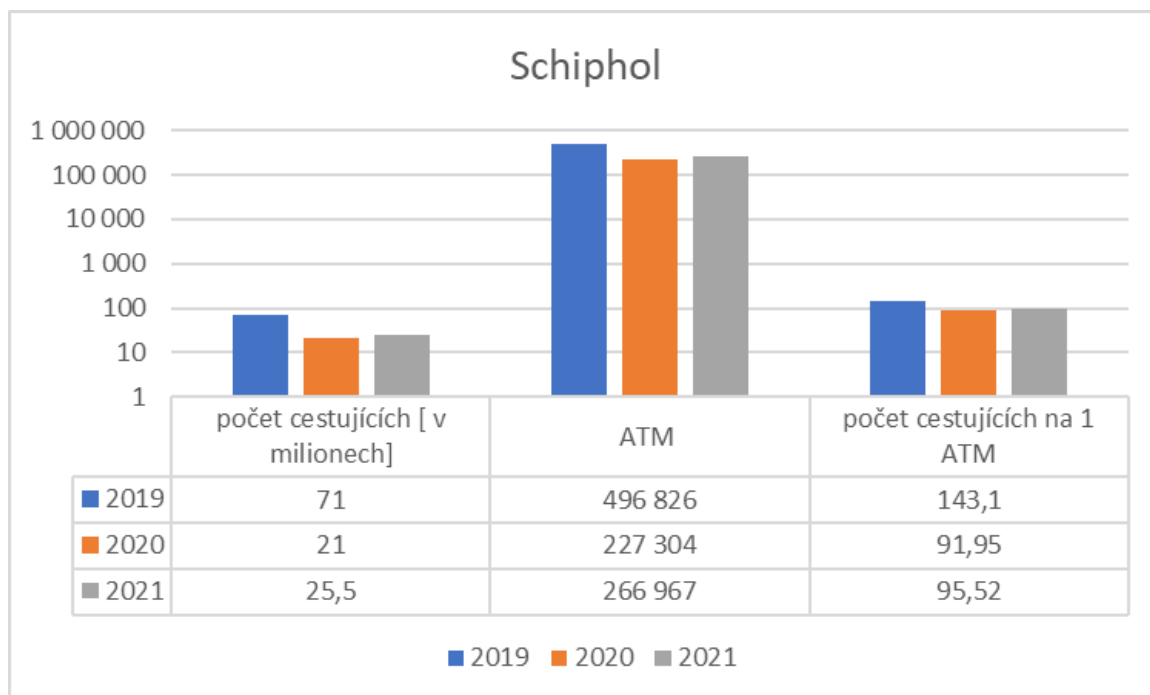
3.2.4. Výhled do roku 2022

Gatwick odhaduje, že v roce 2022 bude počet cestujících přibližně 66 % úrovně roku 2019. Stále ale přetrvává nejistota v prognózách vývoje cestujících, jelikož vznikají nové varianty viru covid-19, což zvyšuje riziko finančních závazků Gatwicku. Při oznamování ročních výsledků za rok 2021 letiště Gatwick uvedlo, že nárůst letů na krátké vzdálenosti naznačuje silnou letní sezónu 2022. Gatwick 27. března otevřel jižní terminál. [23]

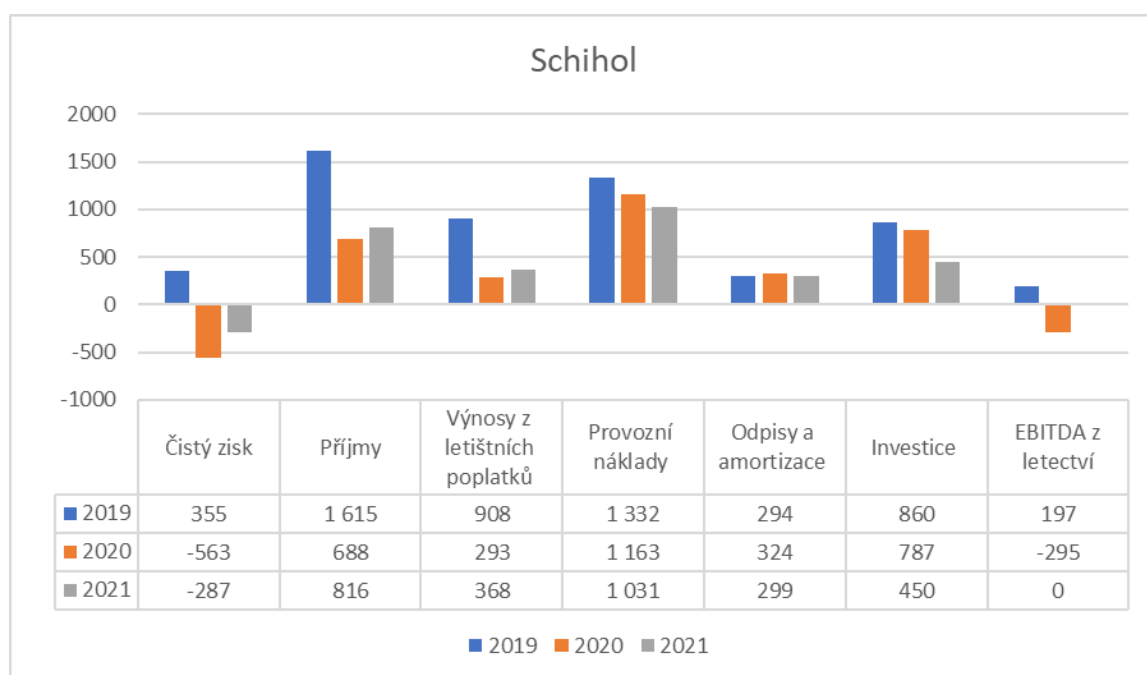
V lednu 2022 Vueling oznámil, že rozšiřuje své operace na Gatwicku, včetně přidání pěti nových tras. Zlepšující se podmínky na trhu prostřednictvím plošného očkování umožnily British Airways oznámit návrat na Gatwick s 18 letadly a 35 krátkými trasami na léto 2022. [22]

3.3. Srovnání ukazatelů

- Schiphol

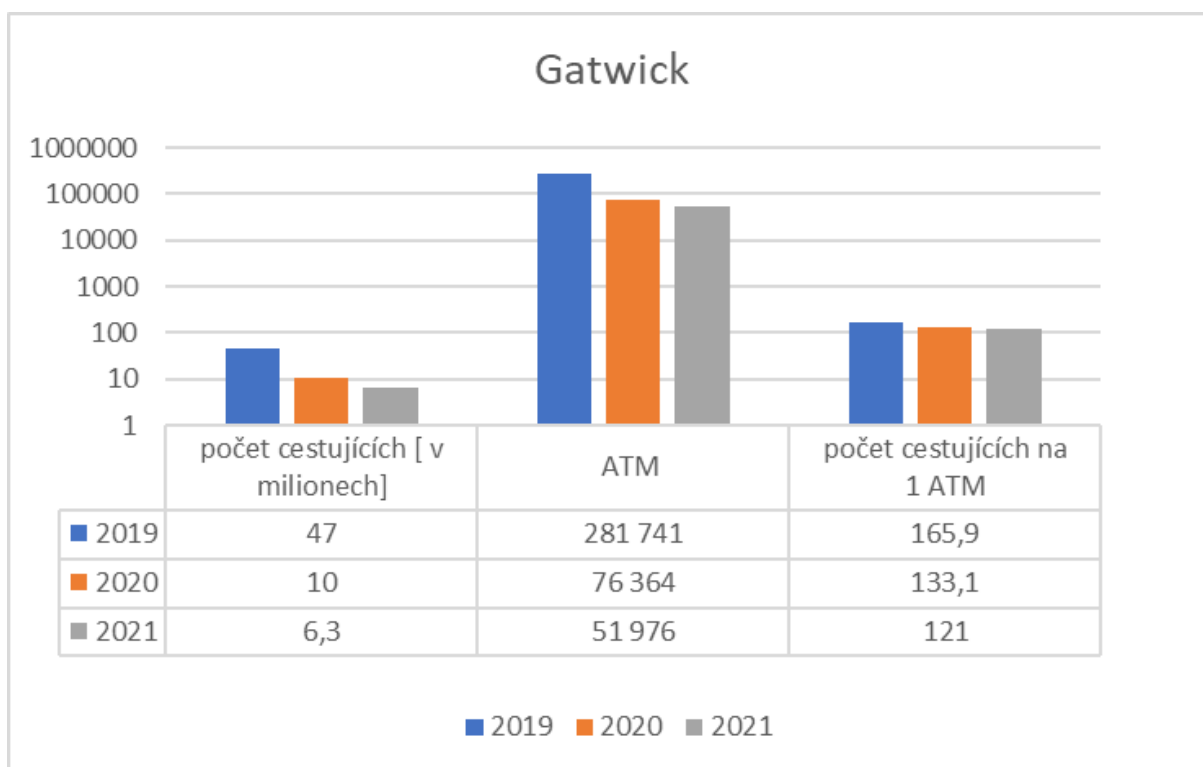


Graf 6 Provozní ukazatele letiště Schiphol v letech 2019-2021 (Příloha 1)

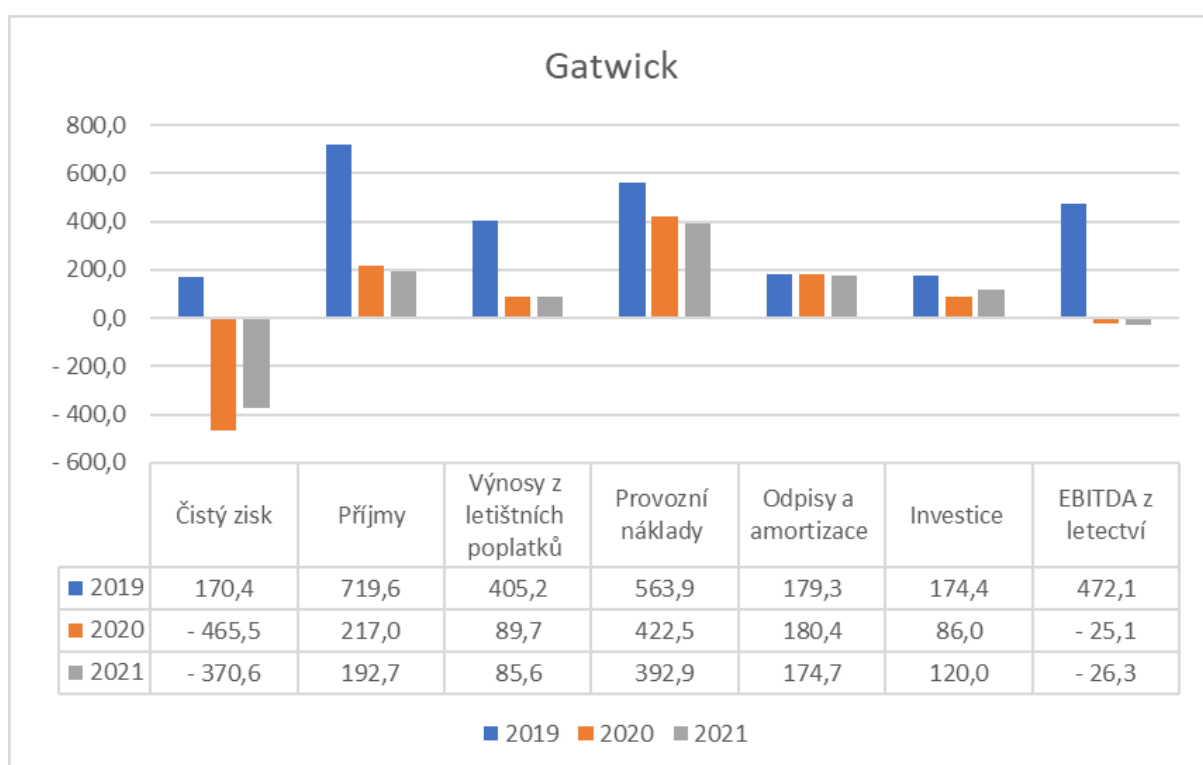


Graf 7 Ekonomické ukazatele letiště Schiphol v letech 2019-2021 (Příloha 1)

- **Gatwick**



Graf 8 Provozní ukazatele letiště Gatwick v letech 2019-2021 (Příloha 1)



Graf 9 Ekonomické ukazatele letiště Gatwick v letech 2019-2021 (Příloha 1)

V těchto tabulkách a grafech (6,7,8,9) lze vidět srovnání hlavních ukazatelů provozu a ekonomických ukazatelů letiště Schiphol a letiště Gatwick v období let 2019-2021. Je očividné, že covid-19 měl ohromný vliv na vybraná letiště, a nejen na ty. Z těchto hodnot lze vyvodit, že primární letiště jsou více schopná se vrátit na původní hodnoty z roku 2019, než sekundární letiště, jako je Gatwick. Letiště Gatwick nevykazuje v roce 2021 zlepšení oproti roku 2020, kromě menší ztráty v roce 2021 z důvodu menších provozních nákladů.

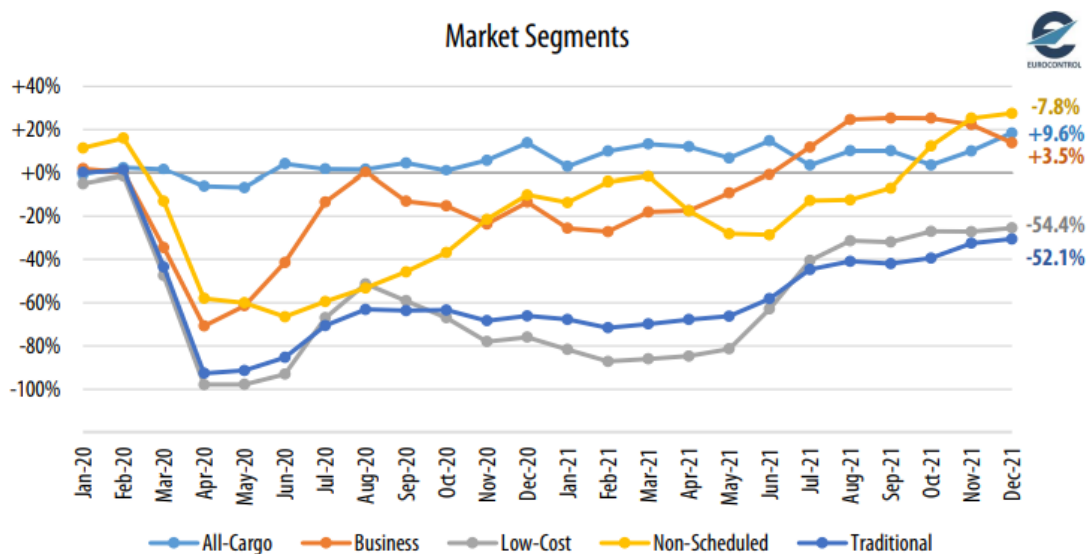
4. Dopad pandemie covid-19 na letecký průmysl

Vliv pandemie covid-19 byl na letecký průmysl obrovský. Letecká doprava je jedním z nejhůře postižených globálních průmyslových odvětví. Ekonomické, sociální a zdravotní důsledky pro letecké odvětví jsou dalekosáhlé a pandemie ovlivnila letecké podniky, cestující a letiště. Ale v roce 2021 se již některé letecké společnosti začaly vracet do normálního stavu své letecké aktivity. Například Air China již plně obnovila úroveň své letecké aktivity na hodnoty před pandemií covid-19. V dubnu roku 2021 dosáhla téměř 40 000 letů. United Airlines dosáhly 54 000 letů v květnu 2021, čímž se jim povedlo převážného zotavení. V září 2021 uskutečnily 122 079 letů. [24],[25]

Některé společnosti se ještě zcela nezotavily a jejich letecká aktivita je pod normální hodnotou. Například Lufthansa je pod polovinou její normální letecké aktivity. V únoru 2020 provozovala 81 157 letů, v únoru 2021 pouze necelých 11 000 letů (10 607), což je pokles o 86,93 %. [24], [26]

Již v minulosti se ukázalo, že globální letecký průmysl je velice zranitelný vůči nemocím a pandemiím. Příkladem mohou být vypuknutí SARS v roce 2003 nebo ptačí chřipky v roce 2016, prasečí chřipky v roce 2009. Globální letecký průmysl je velice ovlivnitelný i jinými katastrofami, nejen nemocemi a pandemiemi. Takovým důkazem je ropná krize v roce 1973, válka v Íránu v roce 1997, teroristické útoky v září 2011 a další. Před rokem 2020 se očekávalo, že letecký průmysl bude velice prosperovat, a to z toho důvodu, že v minulých letech neustále rostly náklady, počty cestujících a příjmy v celém odvětví. Proto mnoho leteckých společností nakupovalo nová letadla. IATA v lednu 2020 oznámila, že tržby z počtu osobokilometrů vzrostou v roce 2020 o 4,1 % a nákladních tunokilometrů o 2 %. [27]

FIGURE 10: MARKET SEGMENTS, % CHANGE Y-O-Y



Graf 10 Vývoj leteckých odvětví v průběhu pandemie covid-19 [27]

Většina segmentů evropského letectví zaznamenala velkou ztrátu. Celo-nákladní doprava je segment, který fungoval během pandemie covid-19 na úrovni 2019 a v některých případech i nad úroveň roku 2019, jelikož poptávka po zboží se nezměnila. Obchodní letectví, po velkém propadu v dubnu 2020, začalo odpovídat objemům roku 2019 v létě 2020. V dubnu 2021 již tento segment byl nad úrovní roku 2019. Nízkonákladoví dopravci se zotavili o něco rychleji než tradiční dopravci, jak lze vidět na grafu (10). Někteří z nich operují již na úrovni 2019. [28],[29]

Provozovatelé letadel využili krize jako příležitosti k optimalizaci svých letadlových parků z provozního, ekonomického a ekologického hlediska.

Tradiční dopravci jako Air France, Lufthansa nebo British Airways historicky provozovali širokou škálu letadel. Velká nebo stará letadla, zejména čtyřmotorové typy jako A340, A380 a B747, byla zaparkována a nelétala, jelikož se v průběhu pandemie nelétalo příliš často na dlouhé vzdálenosti. Nebo byla tato letadla vyřazena a nahrazena dvoumotorovými typy, které mají nižší spotřebu jako A350 nebo B7787. Nízkonákladoví dopravci vždy provozovali mnohem omezenější škálu letadel a tento trend pokračuje. [28],[29]

4.1. Začátek a vývoj vlivu pandemie covid-19 na letecký průmysl

Studie z roku 2021 zjistila, že během období mezi únorem 2020 a prosincem 2020 byl největší počet komerčních letů v únoru. V dalších měsících se počet komerčních letů velice snížil, a to hlavně z důvodu opatření, jako uzavření letišť a hranic, která byla zavedena za účelem zabránění šíření viru covid-19. [27]

11. března 2020 byl vir covid-19 prohlášen za pandemii. V tento den po celém světě bylo provozováno 102 116 komerčních letů. Během tří dnů se počet komerčních letů snížil pod 100 000. Na konci března jejich počet klesl pod 40 000 letů. Zcela nejnižší počet sledovaných komerčních denních letů byl 26. dubna 2020, bylo jich 24 049. V květnu 2020 počet sledovaných komerčních letů velice pomalu rostl, a to do poloviny června 2020. 19. června 2020 překonal počet komerčních letů 50 000. Do prosince se provoz výrazně zlepšil a překonal 80 000 letů. To, že se letecká doprava nedokázala dostat do zcela normálního stavu, způsobila druhá a třetí vlna pandemie. Každodenní zlepšení provozu v listopadu a prosinci 2020 lze přičíst oznámením vakcín v různých zemích po celém světě a jejich regulačním schválením. [27]

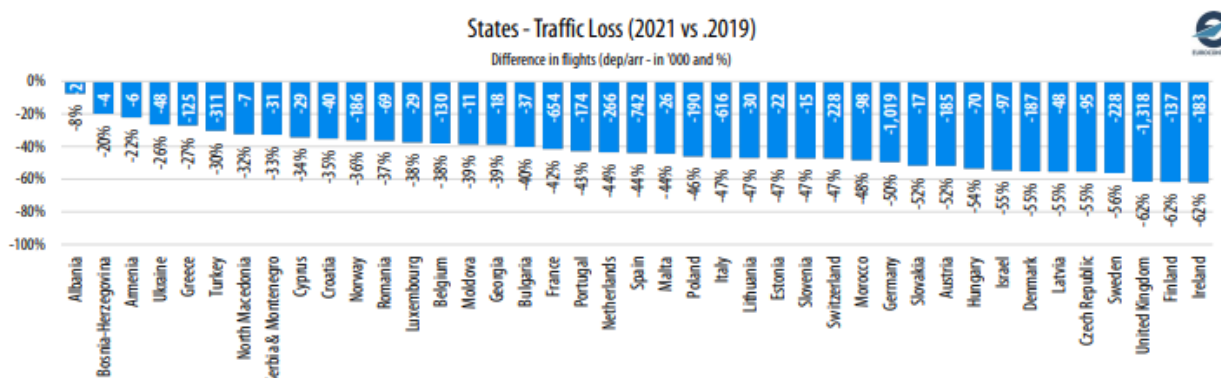
Nicméně, World Health Organization (WHO) mají obavy z upřednostňování bohatších zemí, jelikož v chudších zemích očkování zaostává. Toto je důvod, společně s novými mutacemi SARS-CoV-2, proč vznikají obavy, že zlepšení globální ekonomiky nebude snadné. Většina zemí již odstoupila od celkových lockdownů a snaží se omezit šíření viru cílenými a méně rušenými omezeními. I přesto v roce 2021 stále hodně států používá předpisy, kterými alespoň částečně omezují mezinárodní cestování. Tím je například vlastní karanténa po příjezdu na území. [27],[30]

Při srovnání roku 2020 s rokem 2019 došlo k celkovému snížení o 50 % míst nabízených leteckými společnostmi. Celkovému snížení o 2 699 milionů cestujících, což bylo snížení o 60 %. Ztráta hrubých provozních příjmů leteckých společností o 371 miliard dolarů. Nejvíce postiženými regiony v roce 2020 byly Evropa, Střední východ a Afrika. Evropa zaznamenala pokles provozu o 70,5 % ve srovnání s předpokládanou úrovní pro rok 2020. Střední východ a Afrika zaznamenaly pokles o 68 %. Asie a Tichomoří byly v roce 2020 ze všech regionů zasaženy nejméně, když zaznamenaly pokles o 55,5 % ve srovnání s předpokládanou výchozí úrovní. [30]

V roce 2021 došlo k celkovému snížení nabízených míst o 40 % oproti roku 2019. Počet cestujících se snížil o 2 201 milionů (49 %) oproti roku 2019. Ztráta hrubých provozních příjmů leteckých společností o 324 miliard dolarů. Lze tedy vidět, že v roce 2021 došlo ke zlepšení těchto hodnot oproti roku 2020, ale hodnoty jsou stále velice pod hodnotami roku 2019. Celkový provoz v roce 2021 byl nižší o 44 % než v roce 2019, o 4,9 milionu letů méně než v roce 2019. To nebylo o moc lepší než v roce 2020, který zaznamenal o 6,1 milionu letů méně než rok 2019. [30],[31]

Hromadné očkování a zavedení digitálního certifikátu EU Digital COVID v červnu 2021 vedly ke zlehčení nebo zrušení cestovních omezení v účastnících se státech. Poté došlo k oživení cestování v Evropě a k velkému nárůstu letecké dopravy v letním období toho roku. Provoz se zvyšoval od června do 27. srpna 2021, kdy byl provoz největší (26 773 letů). V roce 2020 po letním „oživení“ leteckého provozu následoval strmý pokles ke konci roku, jelikož byla aplikována nová státní omezení. V roce 2021, navzdory Omikronu, zlepšení provozu letecké dopravy stále přetrvává, což dokazuje větší odolnost tohoto sektoru. Omikron způsobil snížení počtu letů v první polovině prosince 2021 na 75 %. Situace se poté zmírnila a počet letů byl na 81 %, zejména z důvodu vánočních prázdnin. [30]

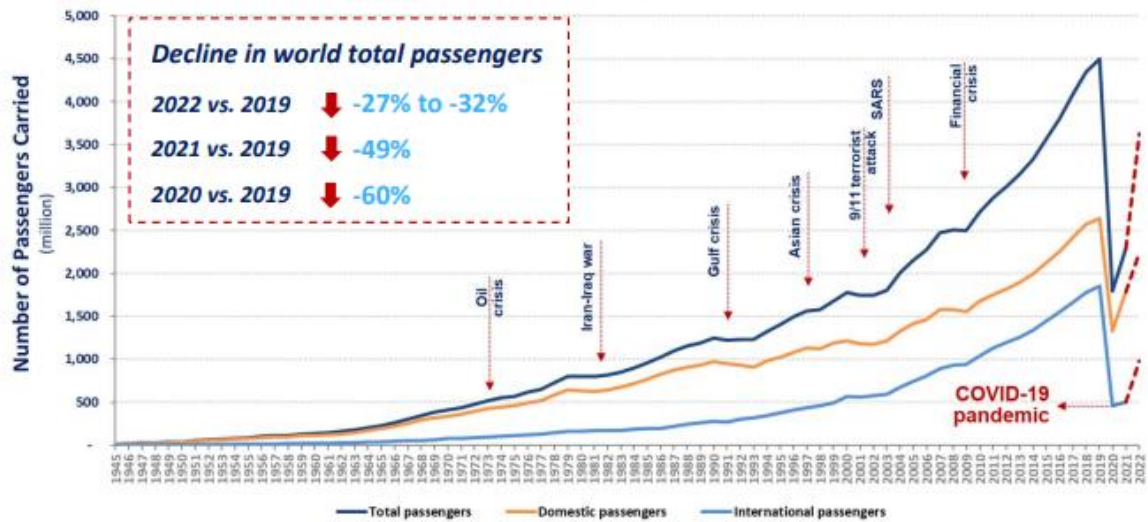
FIGURE 2: TRAFFIC LOSS ACROSS STATES, 2021 vs. 2019



Graf 11 Procentuální snížení počtu letů v evropských státech [31]

Na grafu číslo (11) je znázorněno zmenšení provozu v jednotlivých státech Evropy v roce 2021 oproti roku 2019. Provoz klesl ve všech státech. Spojené království mělo o 1,3 milionu letů méně (62 % zmenšení provozu), než v roce 2019, což je největší ztráta provozu v Evropě. Druhým je Německo se ztrátou 1 milionu letů (50 % zmenšení provozu) oproti roku 2019. Pak Španělsko (o 742 000 letů méně, 44 % zmenšení provozu), Francie (o 654 000 letů méně, 42 % zmenšení provozu), Itálie (o 616 000 méně, 47 % zmenšení provozu). Největší procento ztráty provozu zaznamenalo Spojené království, Finsko a Irsko, a to o 62 % nižší provoz než v roce 2019. Nejméně zasažená země byla Albánie. České republice se zmenšil provoz o 95 000 letů, což je 55 % zmenšení provozu oproti roku 2019. [31]

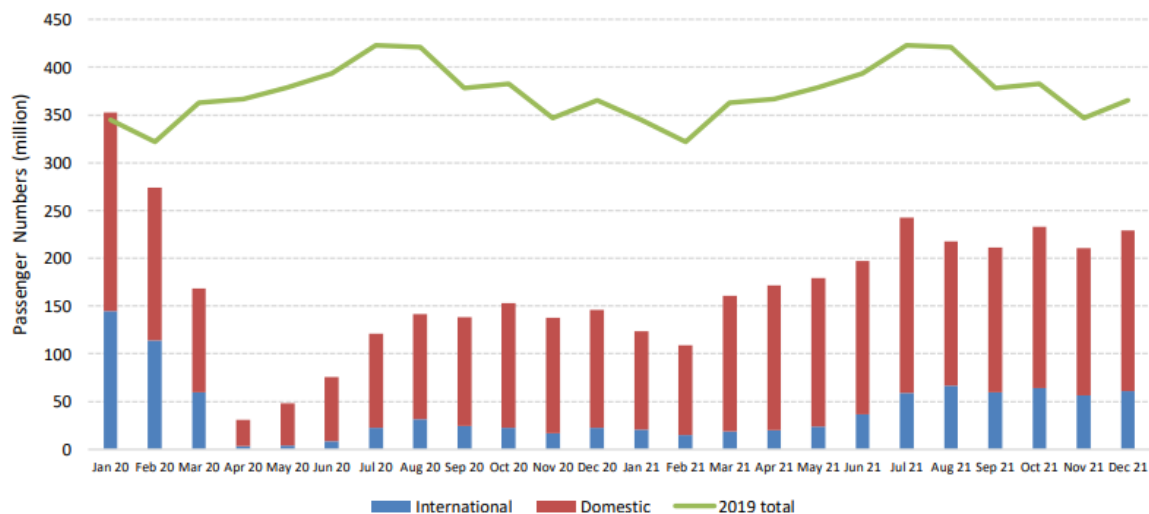
World passenger traffic evolution 1945 – 2022



Graf 12 Vývoj počtu cestujících v letecké dopravě od roku 2045 do roku 2022 [30]

Na grafu (12) lze vidět vývoj počtu převezených cestujících od roku 1945 do roku 2022. V roce 2020 se počet cestujících snížil o 60 % oproti roku 2019. V roce 2021 o 49 %. Na grafu jsou znázorněny jednotlivé krize od roku 1945, jako je již zmíněná ropná krize, válka v Íránu, krize v zálivu, Asijská krize, 11.9.2001, SARS, finanční krize a poté pandemie covid-19. Všechny tyto krize a katastrofy měly vliv na letecký průmysl. Z tohoto grafu je zřejmé, že pandemie covid-19 měla na tento průmysl zcela největší negativní vliv. Téměř úplné zastavení letecké dopravy je od dob druhé světové války bezprecedentní a ničilo cestování a turismus. [30],[31]

Monthly passenger numbers in 2020-21 vs. 2019



Graf 13 Počet cestujících v letecké dopravě v jednotlivých měsících [31]

Na grafu (13) lze vidět rozdíl mezi rokem 2019 a roky 2020 a 2021 v počtu převezených cestujících za měsíc.

Skutečné dopady v roce 2022 na letecký průmysl budou záviset na délce trvání a rozsahu ohniska a opatřeních k omezení šíření, míře důvěry spotřebitelů v leteckou dopravu a ekonomických podmínkách. Odhad, jak velký dopad bude mít covid-19 v roce 2022 na světovou pravidelnou osobní dopravu ve srovnání s rokem 2019 je, že celkové snížení nabízených míst bude o 19 % až 22 %. Celkové snížení počtu cestujících bude o 27 % až 32 %, tedy o 1 134 až 1 367 milionů cestujících. Ztráta hrubých příjmů leteckých společností se odhaduje na 187 až 218 miliard dolarů. Odhaduje se, že celkový provoz v roce 2022 dosáhne 70 % až 90 % úrovně z roku 2019. [31]

ICAO s využitím dat ADS-B Flight a ICAO Enterprise Data Management (EDM) spolupracovala s Generálním ředitelstvím pro civilní letectví (DGCA) Turecka na vývoji interaktivních panelů pro sledování čtyř aspektů dopadu covid-19 na civilní letectví. Těmito aspekty jsou provozní dopad, hospodářský dopad, využití letadel, Country-pair provoz.

- **Provozní dopad:** Představuje dopad covid-19 na počet letů, nabízených míst pro osobní lety a nákladní lety, rozdělené na mezinárodní a vnitrostátní provoz.
- **Hospodářský dopad:** Dopad na příjmy leteckých dopravců, letišť a poskytovatelů letových navigačních služeb.
- **Využití letadel:** Využití letadel a podle kategorií letadel.
- **Country-pair provoz:** Úroveň letů na úrovni párů zemí na týdenní bázi. [31]

IATA vytvořila plán pro obnovu letectví, který má zjednodušit dopravu v kontextu covid-19. Návrh se zaměřuje na tři klíčové oblasti, aby byla mezinárodní letecká doprava jednodušší, předvídatelnější a konzistentnější.

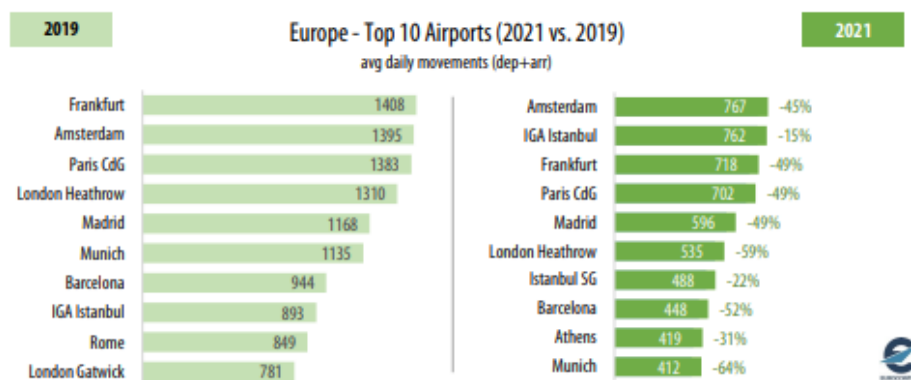
1. Přijetí zjednodušených zdravotních protokolů s odstraněnými cestovními bariérami pro plně očkované cestující a antigenní testování pro neočkované cestující
2. Implementace digitálních řešení pro zpracování zdravotních dokladů, shromažďování informací o cestujících a sdělování cestovních požadavků
3. Uplatňování přiměřených a rizikových opatření covid-19 s nepřetržitým procesem kontroly. [33]

4.2. Dopad pandemie covid-19 na letiště

14. července 2021 zveřejnil Airport Council International (ACI) World hodnocení analyzující ekonomický dopad pandemie covid-19 na letištní byznys a cestu k jeho oživení. Covid-19 v roce 2021 zůstává pro letiště, letecké společnosti a jejich komerční partnery existenční krizí a letecký průmysl potřebuje podporu a praktická politická rozhodnutí ze strany vlád států. Letecký provoz je zcela nezbytný pro letištní byznys.

Počet cestujících stále zaostává více než počet letů, jelikož se používají menší letadla. Tento trend bude pravděpodobně přetrvávat i v nadcházejících letech. ACI odhaduje, že v Evropě se obnoví počet cestujících do roku 2025 na úroveň roku 2019. To je jeden až dva roky poté, kdy Eurocontrol předpovídá obnovení počtu letů na úroveň roku 2019. V roce 2021 odhadovaná meziroční ztráta cestujících byla 1,4–1,5 miliardy (oproti 1,7 miliardy v roce 2020). S právě klesajícím provozem se úměrně snižuje schopnost letišť vybírat poplatky. Očekávalo se, že letištní průmysl vygeneruje v roce 2020 před vypuknutím covid-19 téměř 200 miliard amerických dolarů. Dopad krize covid-19 na příjmy letišť byl bezprecedentní a v roce 2020 snížil příjmy letiště o více než 129 miliard amerických dolarů ve srovnání s předpokládanou výchozí hodnotou pro rok 2020, což je snížení o 64,7 %. [30], [32]

FIGURE 18A: TOP 10 EUROPEAN AIRPORTS, 2019 vs. 2021



Graf 14 Největší evropská letiště v počtu denního ATM v roce 2019 a v roce 2021 [32]

Graf (14) ukazuje 10 největších evropských letišť v letech 2019 a 2021 a jejich ztráty v provozu. [32]

V roce 2019 byly dvě nejrušnější letiště Schiphol v Amsterdamu a letiště ve Frankfurtu. V Heathrow, které se nachází v Londýně, se počet letů snížil o 283 tisíc, což z něj dělá nejvíce zasažené letiště. Následovaný Mnichovem se ztrátou 264 tisíci letů. Procentuálně bylo nejvíce zasaženo letiště v Manchesteru, které mělo o 67 % méně provozu než v roce 2019. [32]

4.3. Dopad pandemie covid-19 na letecké společnosti

Pandemie měla obrovský vliv na pokles cen akcií leteckých společností, přičemž největší pokles byl zaznamenán mezi únorem 2020 a dubnem 2020. Celosvětově letecké společnosti přišly od začátku pandemie do května 2020 průměrně o 49 % hodnoty svého podílu na trhu. V roce 2021 byly ztráty 18,5 miliard eur. V roce 2020 byly ztráty 22,2 miliard eur. Je tedy vidět zlepšení v roce 2021. Většina leteckých společností stále provozuje o 30 % až 60 % méně letů než v minulosti. [32],[27]

I přesto nedošlo k mnoha bankrotům leteckých společností v Evropě. Jediná významná společnost, která musela ukončit provoz byla Alitalia. Situace pro letecké společnosti v Evropě je stále vážná, a to zejména pro ty společnosti, které nedostávají státní podporu. [32]

Příslušná ustanovení FEU, pro státní podporu v souvislosti s pandemií, jsou čl. 107 odst. 2 písm. b) náhrada škod způsobených mimořádnými událostmi a čl. 107 odst. 3 písm. b) náprava vážné poruchy v hospodářství. Výjimečné události jsou v tomto případě omezující opatření, která brání v provozování hospodářské činnosti, nikoliv pandemie covid-19. V tomto ohledu mohou být kompenzovány škody způsobené omezením letu nebo vyloučením určitých kategorií klientů. Škody, způsobené všeobecným poklesem poptávky nebo neochotou zákazníků cestovat, nelze nahradit. V dubnu 2021 Evropská komise schválila 34 požadavků leteckých společností na státní podporu. 16 z nich bylo založeno na čl. 107 odst. 2 písm. b) jako náhrada škod způsobených mimořádnými událostmi. 18 z nich bylo vyplaceno na základě čl. 107 odst. 3. b) jako náprava vážné poruchy v hospodářství. [32]

Většina těchto podpor je zaměřena na konkrétní potřeby leteckých společností. Podpora Francie pro čtyři letecké společnosti je ve formě odkladu daní. Ve Švédsku je podpora státní záruky za půjčky od bank. V Itálii přímé granty italským dopravcům. V Dánsku podpora na mzdy technického personálu. A další.

Čtyři programy: Přímý grant (až 800 000 EUR na leteckou společnost) (SA 59124), Přímý grant na pokrytí letištních poplatků (SA 58157), Přímý grant leteckým společnostem, které obnovují připojení (SA 57691, SA 59156) jsou otevřeny všem mezinárodním leteckým společnostem s cílem obnovit konektivitu na konkrétních letištích. Všechny byly povoleny podle čl. 107 odst. 3 písm. b). [35]

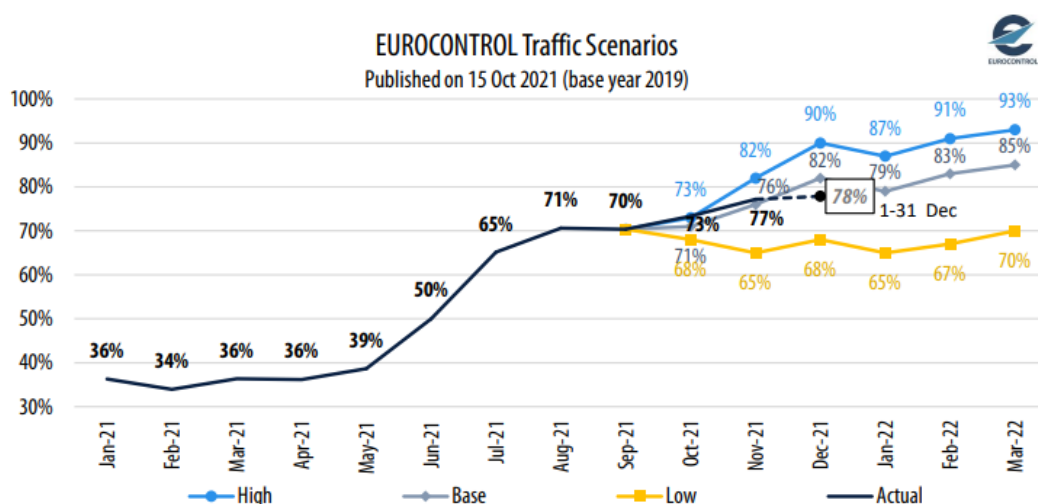
V roce 2021 se stal Ryanair již po sedmé nejlepší leteckou společností v Evropě s ročním průměrem 1 321 letů denně. V roce 2019 měl roční průměr 2 323 letů denně. Na druhém místě je Turkish Airlines s 938 lety denně v roce 2021, což je o 30 % méně, než v roce 2019 (1 331 letů denně). Eurowings a Norwegian Air Shuttle v roce 2020 ztratily 10 nejlepších slotů a v roce 2021 jsou na 16. a 24. místě. Jejich místa obsadili tři nízkonákladoví dopravci: Pegasus Airlines, Wizz Air a Vueling. To dokazuje schopnost nízkonákladových dopravců zotavit se rychleji než normální dopravci. [33]

V počtu provozovaných letů je na tom nejlépe letecká společnost DHL, která provozovala o 10 000 letů více (o 15 % více) než v roce 2019. Je to pouze jeden ze tří dopravců, kteří provozovali v roce 2021 více letů než v roce 2019. Všichni to byli nákladní dopravci. Největší procentuální ztrátu v počtu provozovaných letů zaznamenala letecká společnost Norwegian, která měla o 168 000 letů méně (o 76 % méně) než v roce 2019. [32]

4.4. Budoucí scénáře průběhu

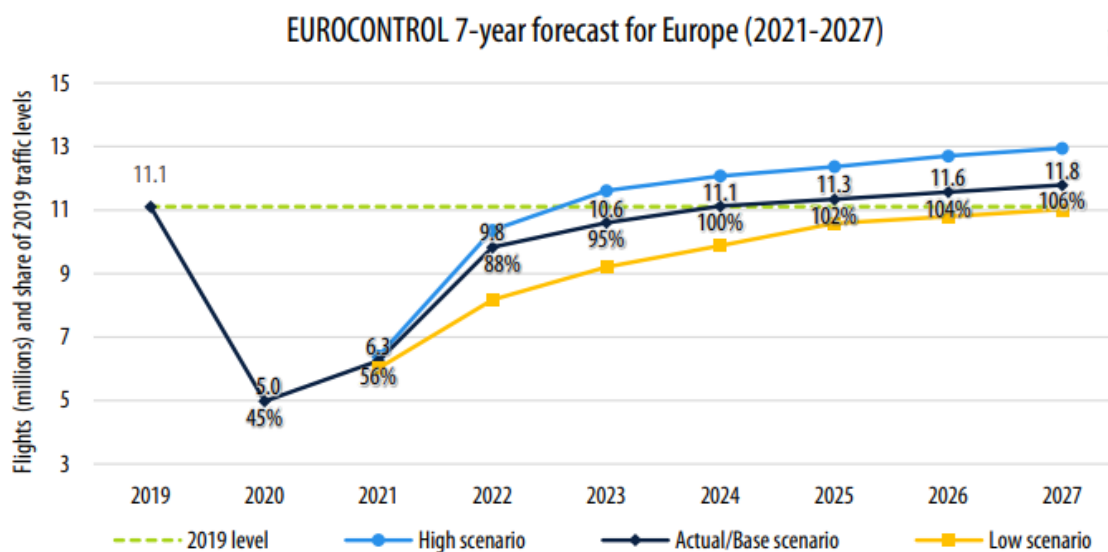
V říjnu 2021 Eurocontrol aktualizoval svůj výhled provozu v návaznosti na vyšší než očekávanou úroveň letů v létě 2021. Tuto predikci lze vidět na grafu (15). Od té doby ale skutečné úrovně odpovídají předchozímu scénáři před létem 2021 a klesají i pod něj. Důvodem je nová varianta viru covid-19 Omikron, která začala zastavovat prosincový provoz z důvodu obnovení omezení, jak státy na tuto hrozbu reagovaly. Provoz v roce 2021 skončil na 54 procentech roku 2019, přičemž denní průměr uzavřel rok na hodnotě o 22 % nižší než ve stejném období roku 2019. Cílem pro první měsíce roku 2022 je udržet se blízko základního scénáře, a toho dosáhnout pomocí posilovacích dávek vakcín proti Omikronu. Výrobci vakcín se také snaží jejich vakcíny upravit, aby lépe čelily Omikronu. Pokrok v obou těchto věcech umožní postupné uvolnění cestovních omezení. [32]

FIGURE 25: DRAFT TRAFFIC SCENARIOS



Graf 15 Krátkodobá předpověď dopadu pandemie covid-19 na leteckou dopravu

Eurocontrol aktualizoval taktéž výhledy provozu na období 2021-2027. Rok 2021 odpovídá 56 % úrovně roku 2019, což je v souladu s nejpravděpodobnějším scénářem pro rok 2021. V tomto scénáři se předpokládá potencionální návrat na úroveň roku 2019 až v roce 2023. Konkrétně na 95 % úrovně roku 2019. Až v roce 2024 by se měla úroveň vrátit na normální hodnotu. Všechny tyto scénáře spoléhají na očkovací kampaně v celosvětovém měřítku i v Evropě. [32]



Graf 16 Predikce vývoje počtu letů v Evropě od Eurocontrol od roku 2021 do roku 2027 [32]

Největší riziko pro leteckou dopravu je v tomto momentě, že scénář se bude držet verze „Low scenario“, kterému se při oživení letecké dopravy podařilo vyhnout, ale nelze zcela vyloučit. Průběh tohoto scénáře lze vidět na grafu (16). V nejlepším scénáři se letecká doprava obnoví na úroveň roku 2019 už v roce 2024. V nejhorším případě k tomu dojde až v roce 2027, ale i zde by se měly již v roce 2025 hodnoty provozu alespoň přiblížit k normálním hodnotám objemu před pandemií. [32]

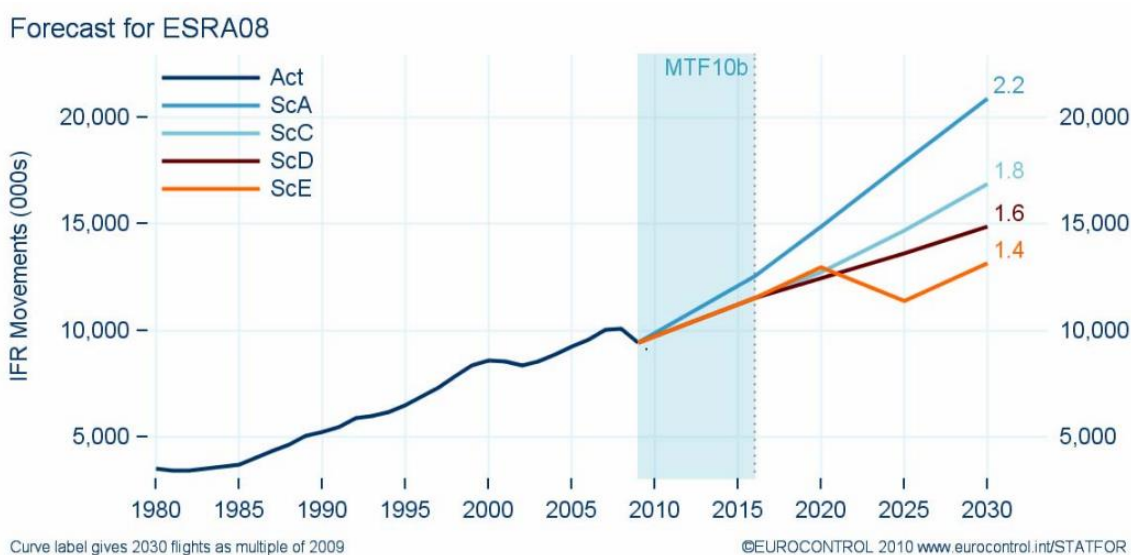
5. Predikce vývoje se zaměřením na obnovení ekonomické návratnosti vybraných letišť

V této části práce budu porovnávat různé predikce od společnosti Eurocontrol a Global Market Forecast od Airbusu. Tyto predikce se zaměřují na vývoj letecké dopravy. Porovnává se zde rozdíl mezi predikcemi z minulých let a současných predikcí, které jsou ovlivněny pandemií covid-19 a v současnosti také válkou na Ukrajině. Z těchto predikcí poté nastíním ekonomickou návratnost letišť v budoucnosti s přihlédnutím, jaké jsou predikce počtu letů v zemích, kde operují vybraná letiště.

5.1. Eurocontrol 2010-2030

Tato dlouhodobá prognóza od Eurocontrolu z roku 2010 do roku 2030 se zaměřuje na letové pohyby v Evropě. [36]

V nejpravděpodobnějším scénáři bude do roku 2030 v Evropě provozováno 16,9 milionu leteckých pohybů, což je o 1,8x více, než v roce 2009. Růst bude v průměru 1,6 %–3,9 % ročně.



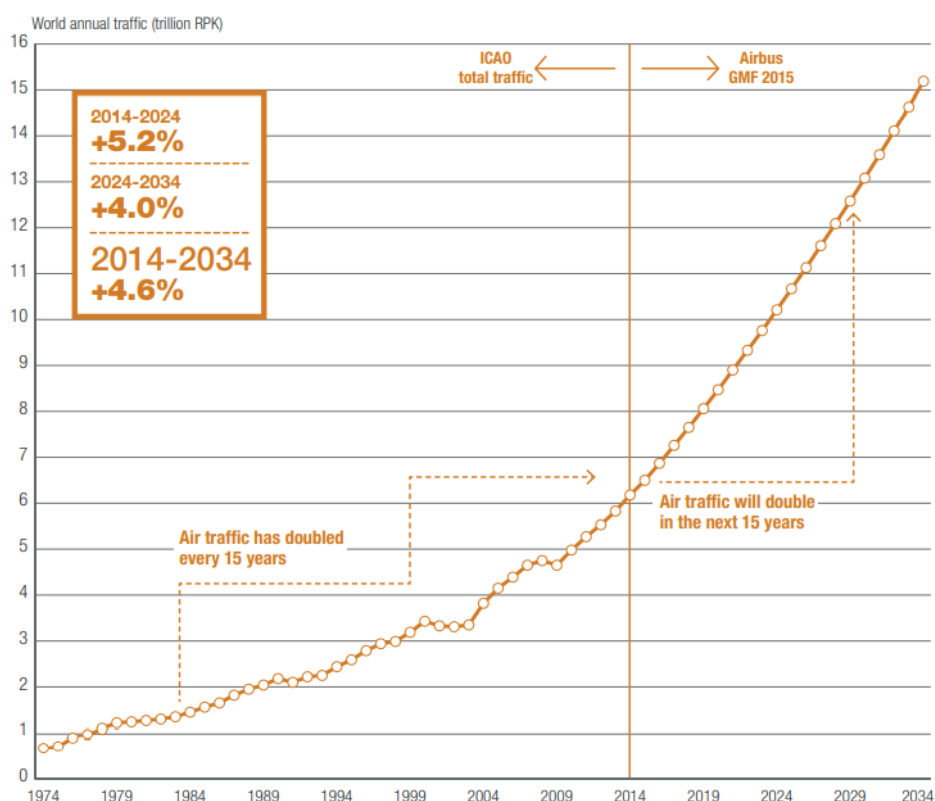
Graf 17 Predikce vývoje počtu letů v Evropě od roku 2010 do roku 2030 [36]

Na grafu (17) lze vidět predikce počtu leteckých pohybů od roku 2010 do roku 2030. Celkem se v roce 2010 vytvořily čtyři scénáře. Jediný scénář, který je vyznačen oranžovou křivkou, počítá s poklesem v roce 2020 do roku 2025. Tento scénář je podobný současné situaci, kdy v roce 2020 nastal prudký pokles kvůli pandemii covid-19. V roce 2010 byla tato prognóza považována za nejvíce pesimistický vývoj letecké dopravy. Tento scénář se zabývá dopady ropného zlomu na letectví. V prvních letech provoz po roce 2020 po vrcholu těžby ropy klesá, v posledních letech se obnovuje, když se ekonomiky a průmysl přizpůsobí. [36]

V roce 2010 se předpokládalo, že v budoucnosti bude největší omezení leteckého provozu kapacita letišť. Z tohoto důvodu až 5 milionů letů nebudou v roce 2030 provozovány, i když po nich bude poptávka. I přes omezení kapacity letišť budou letiště růst. V roce 2030 bude 13–34 letišť stejně velkých, jako bylo v roce 2010 prvních 7 letišť. [36]

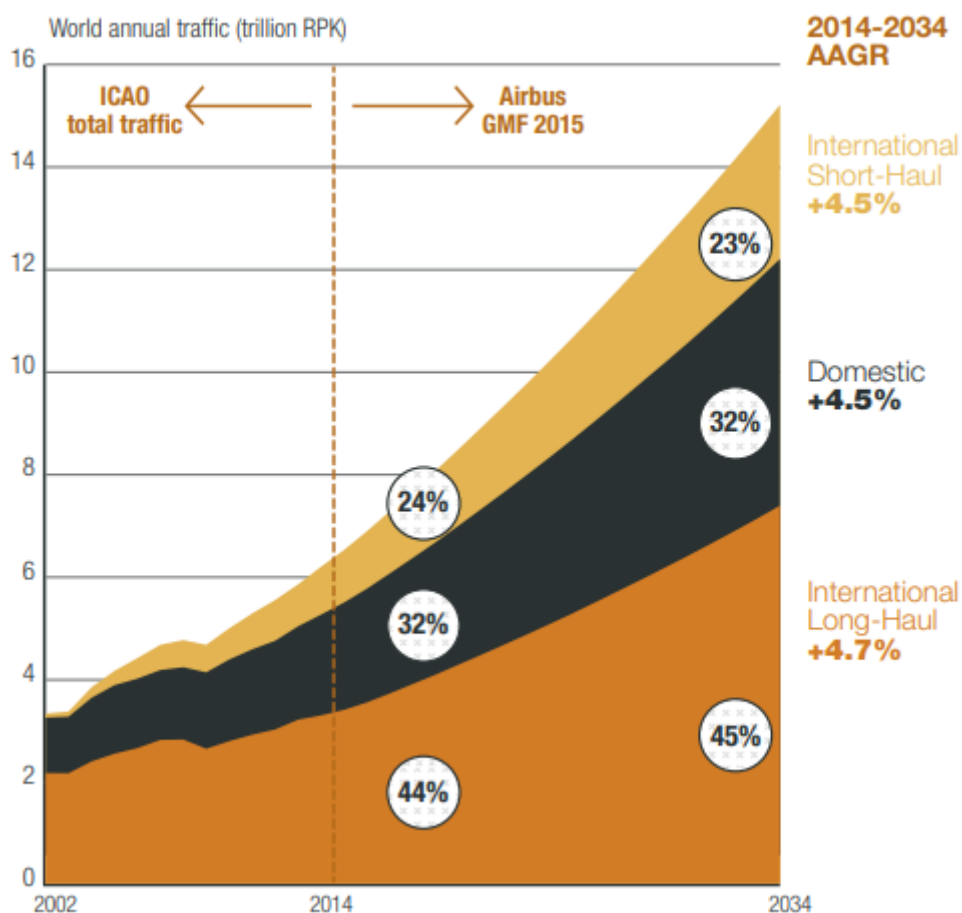
5.2. Global Market Forecast 2015-2034

Tato prognóza z roku 2015 naznačuje, že během příštích 20 let bude více lidí chtít využívat výhod letectví. Často se uvádí Asie a Tichomoří, ale lidé včetně těch z Afriky a Latinské Ameriky budou mít také větší přístup k létání a to jak ekonomicky, tak fyzicky. Od roku 2001 vzrostly výnosy z počtu cestujících na kilometr o 85 %. Faktory, které vedly k tomuto nárůstu, včetně rozvíjejících se ekonomik, cestovního ruchu a liberalizace, budou i nadále pohánět růst dopravy. Očekávalo se, že do roku 2034 se tyto výnosy zvýší o 145 %. Také se do roku 2034 dle této prognózy bude nabízet celosvětově téměř 8 700 nových tras. V tomto roce se očekávalo, že letecká doprava je robustní a po poklesech se rychle zotaví. [37]



Graf 18 Predikce výnosů z osobokilometrů od roku 2014 do roku 2034 [37]

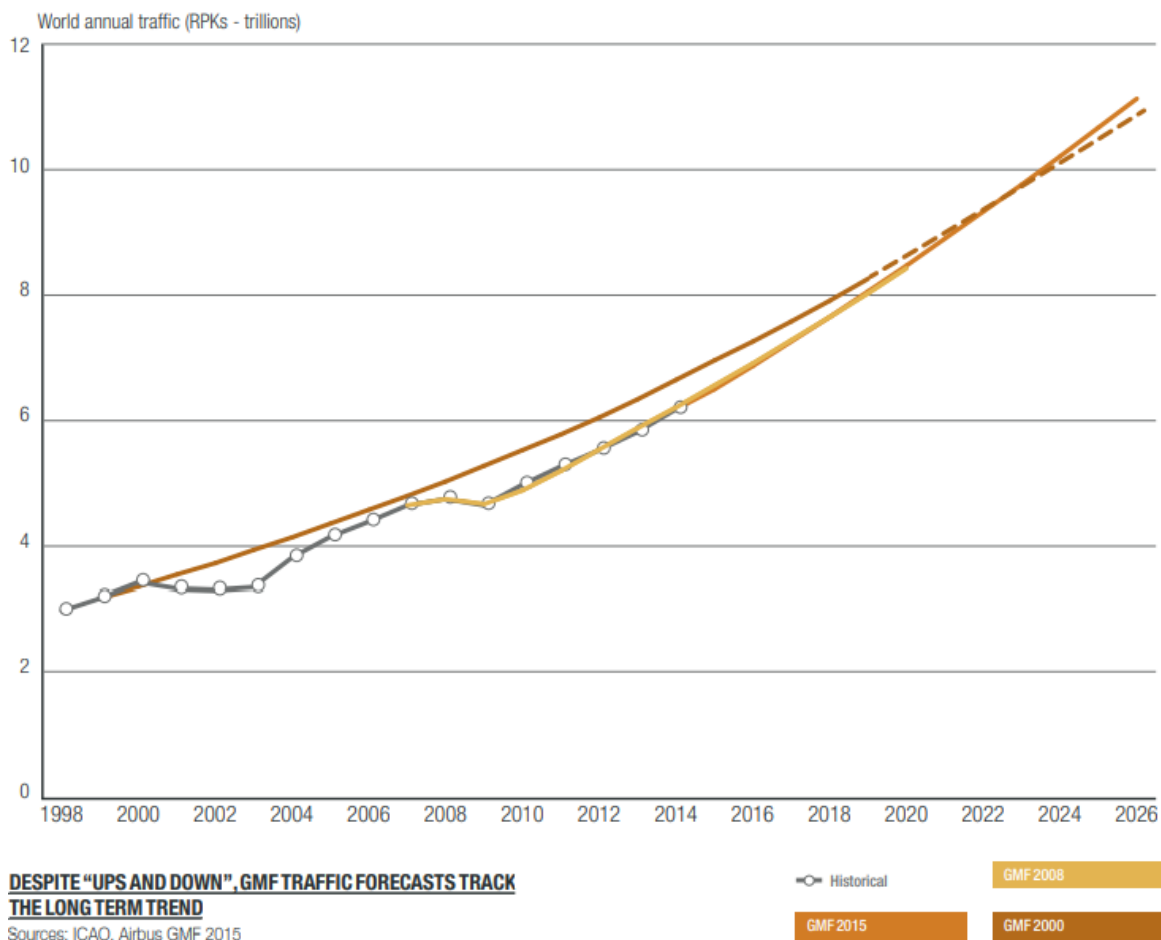
Na grafu (18) lze vidět prognózu Airbusu v roce 2015 na 20 let, která ukazuje očekávané průměrné roční tempo růstu výnosů z osobokilometrů o 4,6 %. Předpokládalo se, že se letecký průmysl zdvojnásobí v příštích 15 letech, tedy do roku 2029. Do roku 2024 od roku 2014 by měl být nárůst rychlejší s každoročním růstem výnosů z osobokilometrů o 5,2 %. V druhé polovině od roku 2024 do roku 2034 by měl být meziroční nárůst výnosů z osobokilometrů o 4 %. Přední růst bude v Asii a Tichomoří. Polovina z dvaceti nejlepších dopravních toků v roce 2034 bude zahrnovat Asii a Pacifik. [37]



Graf 19 Predikce výnosů v osobokilometrů v letech na krátké, dlouhé a vnitrostátní lety od roku 2014 do roku 2034 [37]

Na grafu (19) lze vidět procentuální nárůst výnosů z osobokilometrů v letech 2002-2034 na krátké lety, vnitrostátní lety a lety na velké vzdálenosti. Mezinárodní dálkový provoz bude v roce 2034 představovat 45 % výnosů z osobokilometrů ve světě, a tím bude mít největší podíl v letecké dopravě oproti letům na krátké vzdálenosti a vnitrostátním letům. [37]

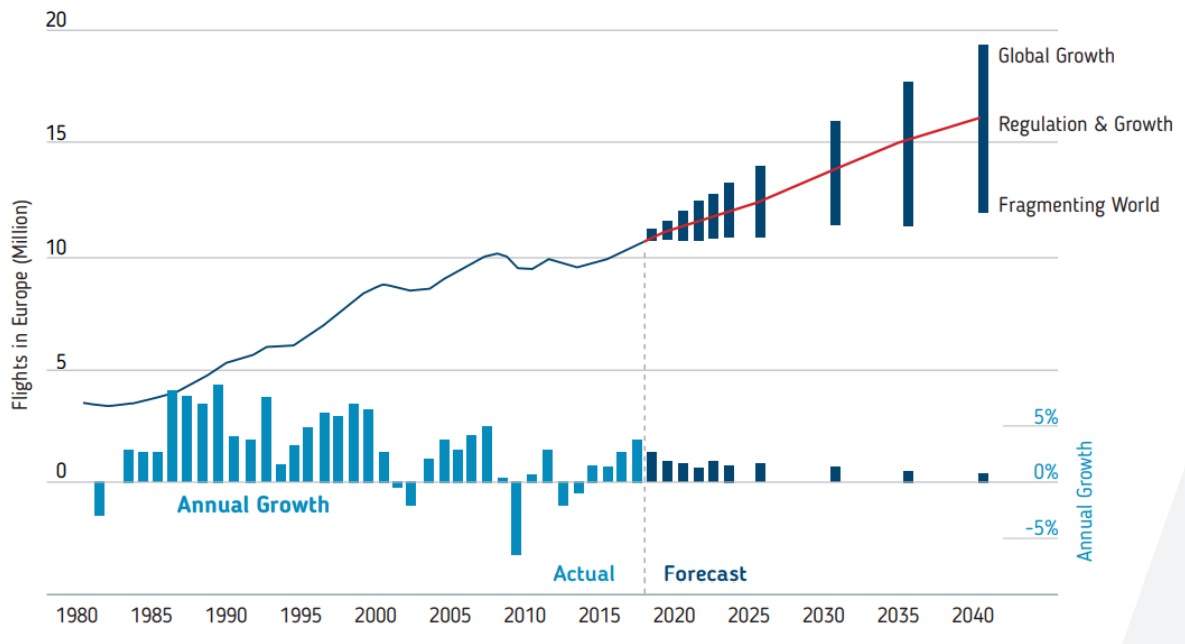
Předpokládalo se, že nízkonákladoví dopravci budou stále získávat podíl na trhu. Na celosvětové úrovni bude mít rychlá expanze nízkonákladových dopravců potenciálně za následek 21% podíl na trhu v roce 2034. [37]



Graf 20 Predikce výnosů z osobokilometrů z roku 2000, 2008, 2015 [37]

Na grafu (20) lze vidět srovnání předpovědí globální letecké dopravy z roku 2000, 2008 a 2015. Jak vidno, tak všechny tyto předpovědi jsou velmi podobné. V roce 2024 jsou i naprosto identické. [37]

5.3. Eurocontrol 2018-2040



Graf 21 Vývoj počtu letů od roku 2018 do roku 2040 [38]

Na grafu (21) můžeme sledovat prognózu z roku 2018. V prognóze z roku 2018 vyšlo, že v roce 2040 bude nejpravděpodobněji provozováno 16,2 milionu letů v Evropě. To je průměrný roční růst 1,9 % ročně v období 2017–2040, což je poněkud pomalejší tempo růstu, než co bylo předpokládáno v roce 2010. [38]

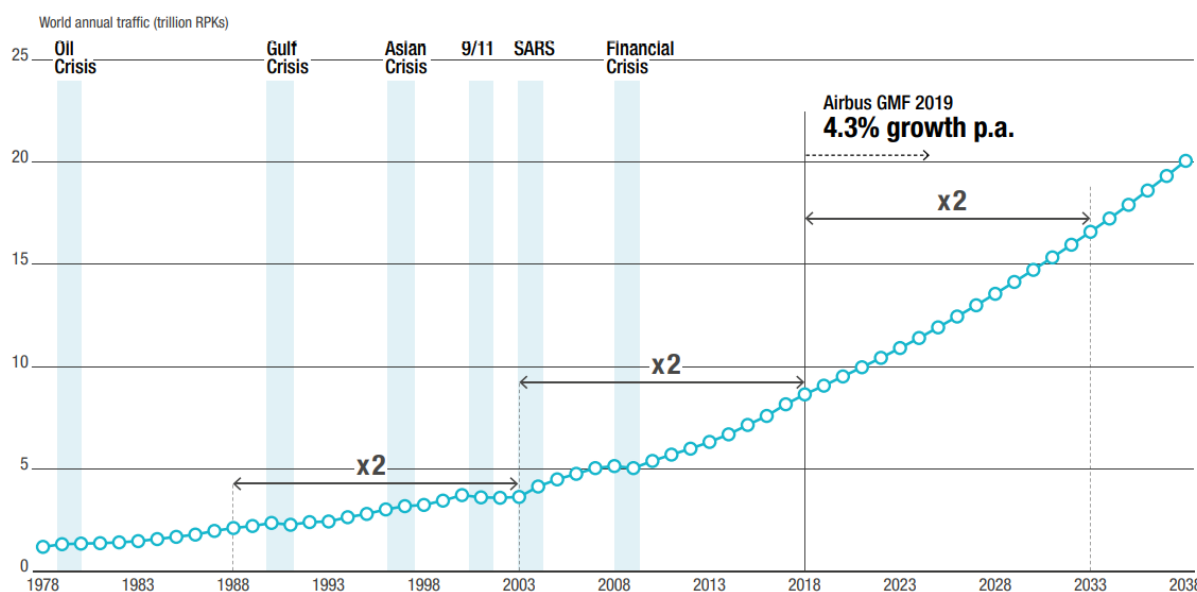
Nejoptimističtější scénář počítá s 19,5 milionem počtu letů v roce 2040. Naopak nejpesimističtější předpokládá se stagnací v roce 2019 do roku 2025 a poté s pomalým růstem na 12 milionů letů v roce 2040. [38]

Růst provozu by měl být do roku 2030 rychlejší. Po roce 2030 by se měl růst zpomalovat do roku 2040. [38]

5.4. Global Market Forecast 2019-2038

Rostoucí podíl cestujících je spojen s velkým nárůstem nízkonákladových dopravců. Komerční letectví v roce 2018 představovalo 3,6 % z celosvětového HDP a podporovalo více jak 65 milionů pracovních míst. Očekávalo se, že trh služeb dodá během příštích 20 let kumulativní objem 4,9 bilionu dolarů.[39]

Od roku 2010 je toto odvětví bez katastrof, jako byl před tímto rokem SARS nebo finanční krize, a bylo schopno uspokojit potřeby cestujících. Letecké společnosti od roku 2015 do 2018 vydělaly téměř stejně jako v letech 1970 až 2014. [39]

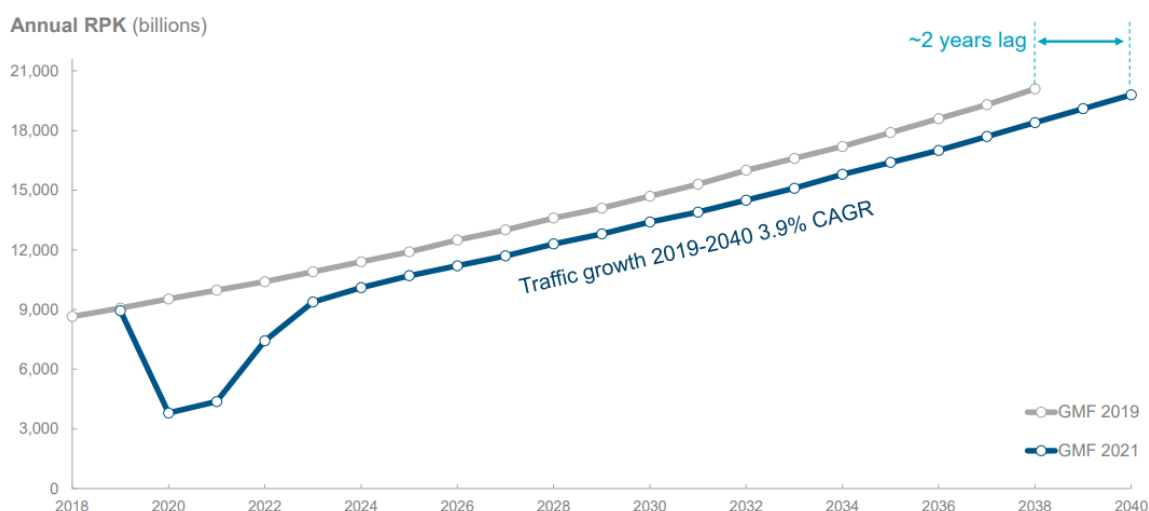


Graf 22 Predikce vývoje výnosů z osobokilometrů od roku 2018 do roku 2033 [39]

Na grafu (22) lze vidět, že v roce 2018 se předpokládalo, že počet osobokilometrů se zdvojnásobí do roku 2033. Letecká doprava nadále prokazovala svou odolnost, protože i nadále překonávala globální růst HDP, což dokazuje, jak cestující oceňují výhody, které letectví přináší. Pro příštích 20 let od roku 2018 předpovídal Airbus GMF celosvětový roční růst leteckého provozu o 4,3 %. Podle prognózy se první dekáda bude těšit 4,6 % meziročním nárůstem. Ve druhé dekádě bude meziroční nárůst 4 %. Dle této predikce na 20 let bude Asie a Tichomoří vést světovou leteckou dopravu do roku 2038 s 10 největšími toky proudícími z Asie a Tichomoří. Provoz mezi rozvíjejícími se zeměmi má podle předpovědi růst o 5,9 % ročně a bude představovat rostoucí podíl letecké dopravy, ze 30 % světového provozu v roce 2018 až na 41 % v roce 2038. [39]

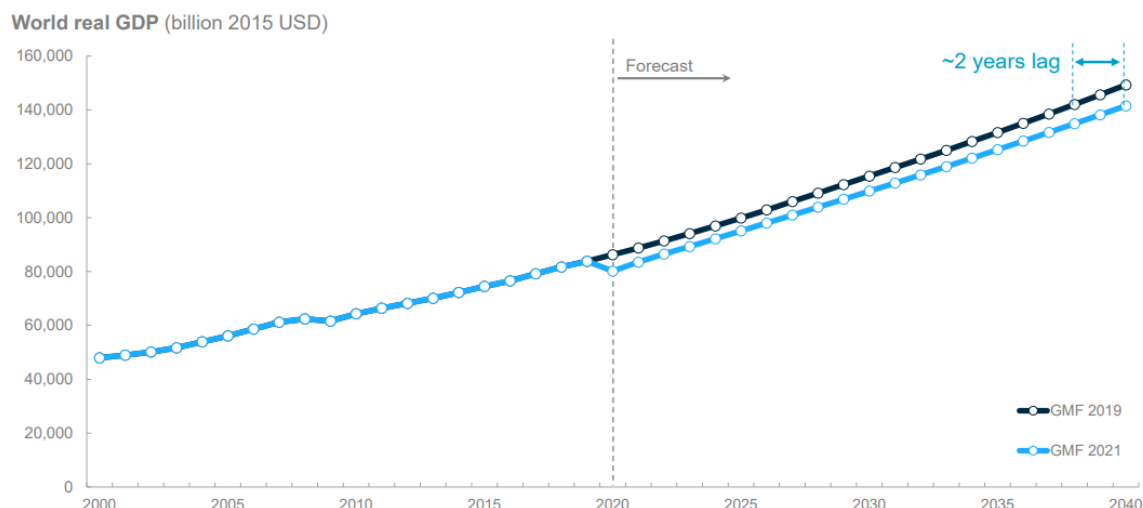
Letecká doprava bude i nadále hrát klíčovou roli při spojování měst a jejich obyvatel, zejména na rozvíjejících se trzích nebo tam, kde náklady nebo jednoduše geografické podmínky znemožňují alternativy. Komerční letectví tak přispívá 3,6 % celosvětového HDP a podporuje více než 65 milionů pracovních míst. [39]

5.5. Global Market Forecast 2021-2041



Graf 23 Predikce vývoje osobokilometrů z roku 2019 a roku 2021 [40]

Na grafu (23) lze vidět předpověď vývoje počtu osobokilometrů z roku 2021 a jeho porovnání se stejnou předpovědí z roku 2019. Global Market Forecast předpovídá v optimistickém návrhu návrat na úroveň roku 2019 ještě před rokem 2023. V pesimističtější návrhu předpokládá návrat na stejnou úroveň jako v roce 2019 až v půlce roku 2024. [40]



Graf 24 Predikce vývoje HDP z roku 2020 do roku 2040 [40]

V tomto grafu (24) je porovnání předpovědí vývoje HDP z letectví z roku 2019 a roku 2021. [40]

5.6. Eurocontrol 2021-2027

Pro toto období Eurocontrol zpracoval predikci, ve které předpovídá zotavení letecké dopravy. Celkem zpracoval tři scénáře, které lze vidět na grafu (25).



Graf 25 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2021 do roku 2022 [41]

V prvním scénáři se předpokládá návrat již v polovině roku 2023. V této době se již předpokládají v tomto scénáři menší omezení cestování. Toky v Asii a Tichomoří se vzpamatují do druhého čtvrtletí roku 2022. Letiště budou již v této době schopna zaplnit svoji kapacitu. Tuto predikci znázorňuje zelená křivka. [41]

V druhém scénáři je předpokládán návrat na úroveň roku 2019 koncem roku 2023. Toky v Asii a Tichomoří by se měly vzpamatovat do třetího čtvrtletí roku 2022. Letiště také budou již v této době schopna zaplnit svoji kapacitu. Žlutá křivka představuje tento scénář. [41]

Poslední ze scénářů, ten pesimistický, předpokládá návrat na normální hodnoty až po roce 2027. Počítá se v něm s obnovou letů na velké vzdálenosti až na konci roku 2022. [41]



Graf 26 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2020 do roku 2027 [41]

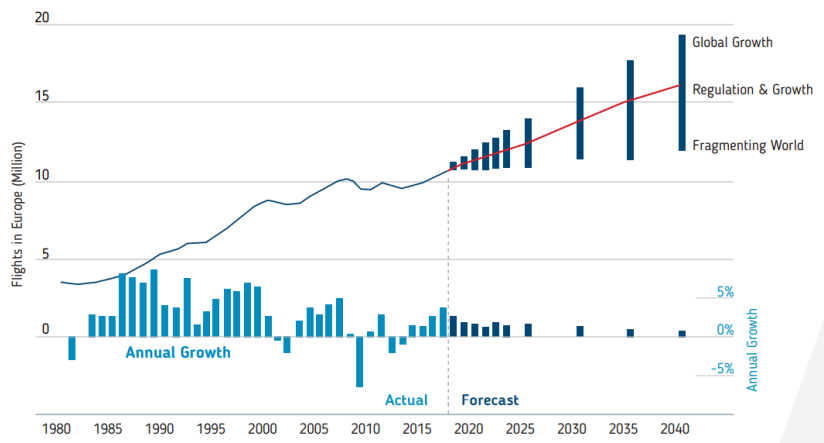
Na grafu (26) lze vidět vývoj počtu letů od roku 2020. Opět je rozdělen na tři scénáře. Optimistický, který představuje zelená křivka. Normální, představující oranžovou křivku a pesimistický znázorněný červenou křivkou. [41]

5.7. Porovnání jednotlivých predikcí

5.7.1. Eurocontrol 2018-2040 vs. 2021-2027

V této kapitole budu porovnávat predikce počtu letů z dokumentů, které vytvořil Eurocontrol.

Na těchto dvou grafech lze vidět jednotlivé predikce vývoje počtu letů do určitého roku.



Graf 27 Vývoj počtu letů od roku 2018 do roku 2040 [38]

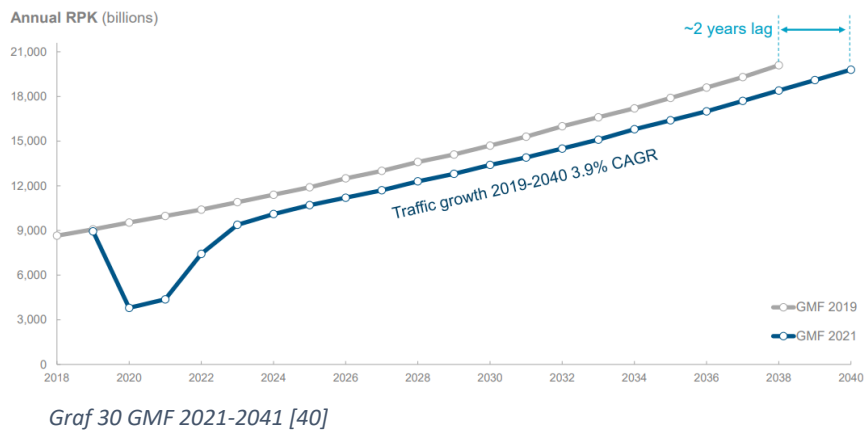
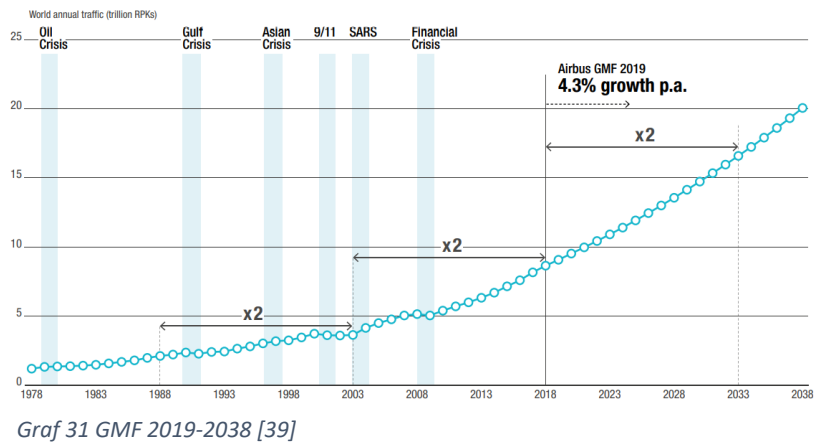
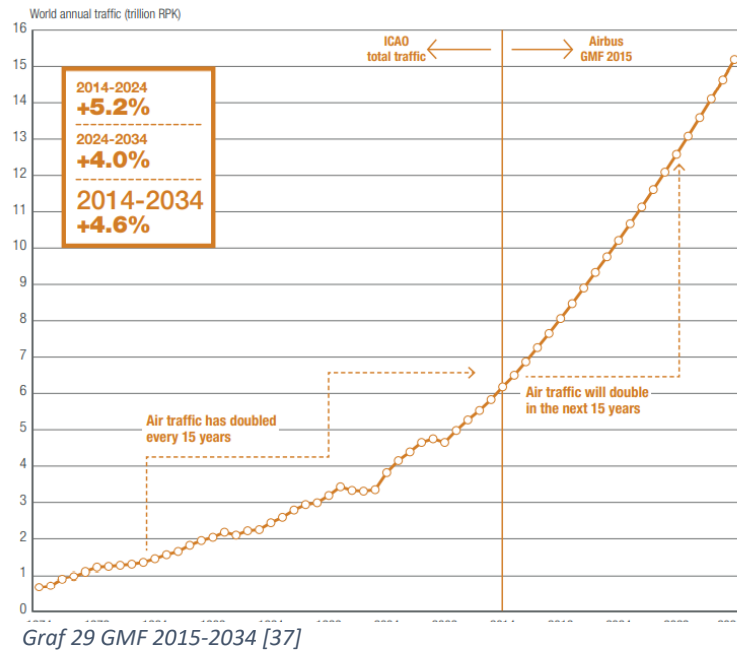


Graf 28 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2020 do roku 2027 [41]

V prognóze z roku 2017 na období 2018-2040 se předpokládalo v nejvíce pravděpodobném scénáři, že na konci tohoto období bude provozováno 16,2 milionu letů. V roce 2030 bude dle této prognózy provozováno v Evropě 14 milionů letů.

V roce 2020 vytvořil Eurocontrol novou prognózu pro rok 2021-2027, a to z důvodu vypuknutí pandemie covid-19. V ní se očekává v základním scénáři, který je znázorněn oranžovou křivkou, že bude v Evropě na konci tohoto období, tedy v roce 2027, provozováno celkem 11,8 milionu letů. I přesto, že lze předpokládat stále rostoucí meziroční nárůst počtu letů, je velmi nepravděpodobné, že v roce 2030 bude provozováno právě 14 milionů letů v Evropě, jak předpovídala prognóza z roku 2018.

5.7.2. Global Market Forecast 2015-2034 vs. 2019-2038 vs. 2021-2041



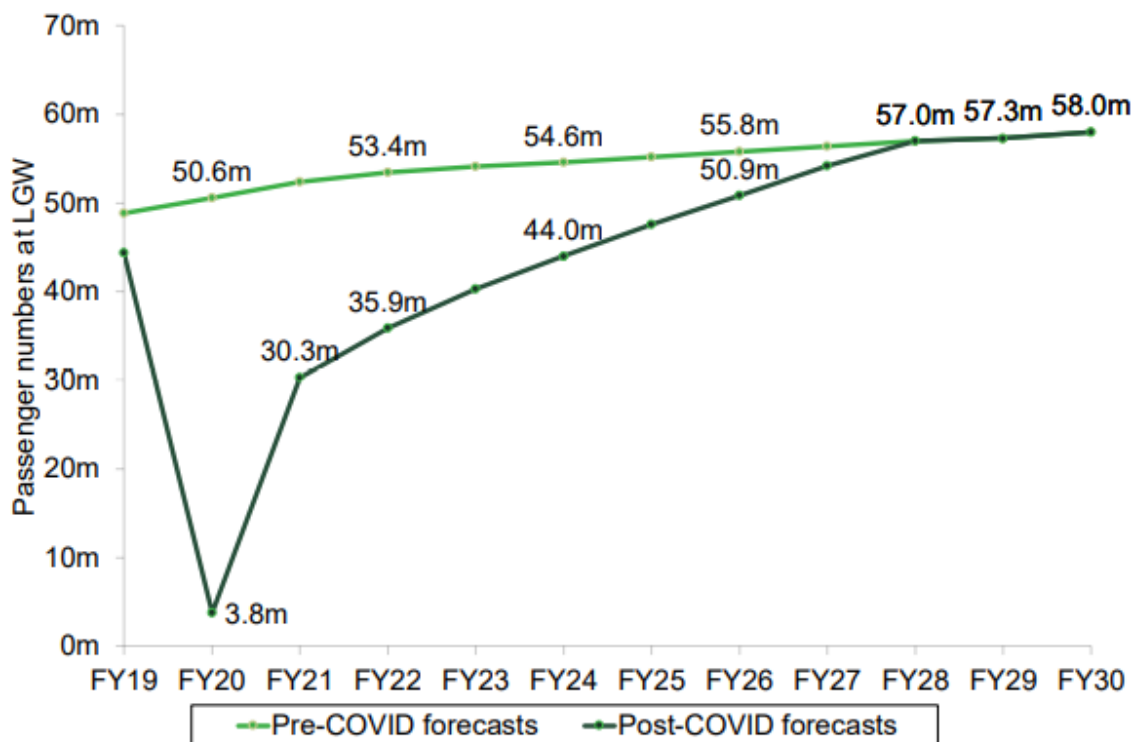
Na těchto třech grafech (29, 30, 31) můžeme porovnat tři předpovědi vývoje ročního příjmu z osobokilometrů v roce 2015, 2019 a 2021. V roce 2014 se předpokládalo, že v roce 2030 budou výnosy za převezené osobokilometry okolo 12,5 trilionu eur. Do roku 2034 měly být výnosy z osobokilometrů okolo 15,2 trilionu eur.

V roce 2018 se poté předpokládalo v předpovědi 2019-2038, že se doprava zdvojnásobí od roku 2018 do roku 2033. Předpokládalo se do roku 2034 přibližně s 15,3 trilionu eur výnosy z osobokilometrů. Do roku 2038 se podle této prognózy měly výnosy z osobokilometrů vyšplhat až na 20 trilionů eur.

Naopak v roce 2020, kdy byla vytvořena prognóza pro období 2021-2041 a letectví bylo již ovlivněno pandemií covid-19, se počet výnosů z osobokilometrů změnil. Zde se předpokládá s hodnotou výnosů z osobokilometrů 12,5 trilionu eur do roku 2034. Do roku 2040 by se podle této prognózy měly tyto výnosy zvýšit na hodnotu 18 trilionů.

Z těchto hodnot lze vidět, že prognózy v letecké dopravě jsou velice nestálé a mění se každým rokem. Jsou velmi závislé na aktuálním dění ve světě. Příkladem může být Brexit z roku 2016, který nejspíše zavinil menší snížení výnosů z osobokilometrů v predikci z roku 2019. Poté v roce 2021 z důvodu covidu-19 je vidět velké snížení a posun o dva roky zpět.

Z tohoto důvodu je velmi obtížné sestavit predikci pro vybraná letiště, která by byla spolehlivá. Nicméně po velkém dopadu pandemie covid-19 na letiště Gatwick, byla společnost Oxera v dubnu 2021 požádána, aby aktualizovala odhady ekonomické hodnoty tohoto letiště. Za těchto výjimečných okolností letiště Gatwick reagovalo na pandemii zkrácením pracovní doby zaměstnanců, a zachováním pracovních míst zavedením dovolené. Gatwick za normálních okolností představuje 2,1 miliardy liber v HDP ve Spojeném království. [42]



Graf 32 Dopad pandemie na provoz na Gatwick [42]

Prognóza na grafu (32) naznačuje, že se objem cestujících v letech 2021–2022 výrazně zvýší a v roce 2024 dosáhne stejné úrovně jako před pandemií v roce 2019. V roce 2028 bude objem cestujících stejný jak v prognózách před pandemií. IATA odhaduje, že celosvětová osobní doprava se v roce 2024 vrátí na úroveň před covid-19. [42]

- Schiphol

Tabulka 1 Predikce od Eurocontrol pro počet letů v Nizozemsku od roku 2021 do roku 2027 (zdroj: Příloha 2) [43]

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High	.	.	660	1 238	1 382	1 428	1 452	1 480	1 505
	Base	1 332	596	644	1 166	1 244	1 321	1 339	1 359	1 378
	Low	.	.	621	920	1 048	1 146	1 234	1 253	1 272

Predikce lze vytvořit taktéž z prognózy, kterou vytvořil Eurocontrol v roce 2020 pro období 2021-2027. Tuto prognózu lze vidět v tabulce (1). Tato tabulka znázorňuje počet letů a jejich možný vývoj v Nizozemsku. Pokud se bude předpokládat, že letiště Schiphol bude mít alespoň podobný vývoj, tak by počet pohybů na letišti (ATM) mohl vypadat v období 2022-2027 takto:

Tabulka 2 Predikce meziročního procentuálního nárustu ATM na letišti Schiphol (zdroj: Příloha 3)

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High	.	.		88%	12%	3%	2%	2%	2%
	Base	0%	-55%	17%	81%	7%	6%	1%	2%	1%
	Low	.	.		48%	14%	9%	8%	2%	2%

Tabulka (2) je upravena, jelikož počet ATM, a tedy i procentuální navýšení již z roku 2021 na rok 2022 lze zjistit.

Tabulka 3 Predikce meziročního nárustu ATM na letišti Schiphol (zdroj: Příloha 3)

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High				501 898	562 126	580 676	590 547	602 358	611 996
	Base	496 826	227 304	266 967	483 210	515 585	547 552	554 670	562 990	570 872
	Low				395 111	450 427	492 316	530 225	538 178	546 251

V tabulce (3) lze vidět predikci vývoje ATM do roku 2027. Jelikož je kapacita letiště Schiphol 500 000 ATM ročně, tak by toto letiště mělo dosáhnout opět svých kapacitních možností jako v roce 2019 již v roce 2023. V neoptimističtější predikci by letiště Schiphol mohlo být již v roce 2022 na 101 % roku 2019 a již překročit svoji roční kapacitu ATM. V nejpesimističtější scénáři se toto letiště vrátí na hodnotu podobnou roku 2019 v počtu ATM až v roce 2024. Konkrétně na 99 % roku 2019.

- Gatwick

Stejným způsobem lze vytvořit predikci pro letiště Gatwick.

Tabulka 4 Predikce od Eurocontrol pro počet letů v UK od roku 2021 do roku 2027 (zdroj: Příloha 2) [43]

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High	.	.	1 147	2 426	2 722	2 803	2 856	2 915	2 965
	Base	2 580	1 029	1 119	2 294	2 444	2 549	2 584	2 624	2 662
	Low	.	.	1 067	1 802	2 063	2 220	2 419	2 459	2 496

V tabulce (4) lze opět vidět počet letů a jejich možný vývoj, ale teď ve Spojeném království.

Tabulka 5 Predikce meziročního procentuálního nárůstu ATM na letišti Gatwick (zdroj: Příloha 3)

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High	.	.		112%	12%	3%	2%	2%	2%
	Base	1%	-60%	-32%	105%	7%	4%	1%	2%	2%
	Low	.	.		69%	14%	8%	9%	2%	2%

Tabulka (5) je upravena, jelikož počet ATM, a tedy i procentuální navýšení již z roku 2021 lze zjistit.

Tabulka 6 Predikce meziročního nárůstu ATM na letišti Gatwick (zdroj: Příloha 3)

		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
ATM	High	.	.		110 189	123 412	127 114	129 529	132 249	134 498
	Base	281 741	76 364	51 976	106 551	113 583	118 467	120 126	121 928	123 757
	Low	.	.		87 839	100 137	107 747	117 445	119 324	121 114

V tabulce (6) je uveden vidět možný vývoj počtu pohybů na letišti Gatwick do roku 2027. Toto letiště by se mělo vrátit na původní hodnotu až po roce 2027. V nejlepším scénáři v této predikci vyšlo, že letiště Gatwick bude v roce 2027 na 47,73 % z roku 2019. V nejpesimističtější scénáři by měl být v roce 2027 na 43 % roku 2019. V tom nejpravděpodobnějším by v roce 2027 měl být na 44 % roku 2019. Musí se ale v tomto případě počítat také s faktem, že letiště Gatwick je na rozdíl od letiště Schiphol sekundárním letištem. Tudiž vývoj hodnot z tabulky (6) bude spíše horší pro letiště Gatwick, než jak je uvedeno v tabulce (6). Vývoj počtu leteckých pohybů na letišti Gatwick bude velmi záležet na přechodu nízkonákladových dopravců z primárního letiště Heathrow právě na sekundární letiště Gatwick.

I přesto, že Schiphol má velmi velké ambice, aby se rychle vrátil na stejný provoz jako před pandemií covid-19, tak musí řešit momentálně (červen 2022) problém s nedostatkem personálu. Z důvodu velkého dopadu pandemie covid-19 na finanční stránku tohoto letiště, bylo nuceno v letech 2020 a 2021 propouštět zaměstnance. Proto i v roce 2022 má toto letiště nedostatek personálu. To byl také důvod rušení velkého počtu letů v roce 2022. První týden v červnu roku 2022 bylo celkem 28 letů zrušeno, jelikož se na letišti tvoří dlouhé bezpečnostní fronty. Rušení letů vedlo leteckou společnost KLM k pozastavení prodejů letenek v prvním červnovém víkendu. Tato letecká společnost na začátku května zrušila více než 70 letů z letiště Schiphol. Některé letecké společnosti přesměrovaly své lety na jiná nizozemská letiště. Letišti také zhoršili podmínky někteří pracovníci, kteří v dubnu stávkovali. Odbory hrozily letišti stávkou kvůli pracovním podmínkám a nízkým mzdám pracovníků. Letiště bylo nuceno se sejít s odbory a dohodnout se na změnách mezd pracovníků a pracovních podmínkách. [44]

Letiště Gatwick se potýká se stejným problémem a první týden v červnu 2022 bylo nuceno zrušit celkem 25 letů a 22 přistání, což ovlivnilo více jak 7 000 cestujících. Mluvčí letiště Gatwick řekl, že důvodem je nedostatek personálu a špatné počasí v Evropě, což vede ke zpoždění a rušení letů. [45]

Způsob, jak tento problém s nedostatkem personálu budou obě letiště řešit, bude nejspíše velmi odlišný. Jelikož Schiphol v predikcích již v roce 2022 nabude téměř stejného počtu ATM jak v roce 2019, tak bude nejspíše nucen zvýšit personální náklady a zaměstnat více pracovníků. Naopak Gatwick, který v predikci nenabude hodnot ATM ani v roce 2027, takovou možnost mít nebude, jelikož personální náklady jsou největší položkou tohoto letiště. Je tedy zřejmé, že právě toto letiště čeká ještě velmi těžký rok a vzpamatování se z pandemie covid-19 pro něj bude velmi náročné.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo zhodnotit dopad pandemie covid-19 na vybraná letiště Schiphol a Gatwick. Toto zhodnocení bylo zpracováno skrz finanční a provozní analýzu těchto letišť v letech 2019, 2020 a 2021.

V první části této práci popisují Funkce a ekonomické ukazatele letišť. V této kapitole je velmi důležitá informace, že se letiště dělí na primární, která jsou největší letiště v systémech s více letišti. Poté existují takzvaná sekundární letiště, která jsou menšími letišti v systému a obsluhují spíše dopravní úniky z primárních letišť. Tento fenomén se v posledních letech začal měnit a velké množství sekundárních letišť provozovalo obdobný provoz jako některá primární letiště. Důvodem byl vznik nízkonákladové dopravy, na kterou se poté tato letiště zaměřovala a ceny letenek byly více atraktivní pro cestující.

Nejdůležitějšími ekonomickými ukazateli letišť jsou letištní poplatky, které platí dopravci. Komerční výnosy letišť, které letiště vygeneruje z poplatků od třetích subjektů, které mohou provozovat svoji činnost na letišti. Dalšími důležitými ekonomickými ukazateli jsou náklady na pracovní sílu, náklady na údržbu a odpisy a úroky.

V analytické části této práce jsem vybral letiště Schiphol a Gatwick. Důvod, proč byla vybrána právě tato letiště je, že Schiphol je primárním letištem v Nizozemsku a v posledních letech se stal jedním z nejlépe propojených a nejvíce vytížených letišť v Evropě. Naopak Gatwick je sekundárním letištem pro Londýn, se kterým je propojen železnicí. Toto letiště také velice prosperovalo před pandemií covid-19 a mělo ambice se stát primárním letištem pro Londýn. Zcela jistě měl na obě letiště velký vliv i brexit, tím se ale tato práce nezaobírá.

Letiště Schiphol bylo v roce 2019 velice prosperující letiště, které téměř dosáhlo i své provozní kapacity. Celkový počet cestujících v tomto roce byl 71,1 milionu. Počet pohybů na letišti (ATM) byl 496 826. Jelikož je kapacita letiště 500 000 ATM ročně, tak tato kapacita byla téměř zcela naplněna v roce 2019. Z finančního hlediska dosáhla Schiphol Group čistého zisku 355 milionů eur, což bylo o čtvrtinu více, než v roce 2018. Výnosy z letištních poplatků byly 908 milionů eur. Provozní náklady v tomto roce vzrostly na 1 332 milionů eur. Odpisy a amortizace byly 294 milionů eur. Schiphol Group investovala do letectví celkem 860 milionů eur. EBITDA v tomto roce byla 197 milionů eur.

Poté, co svět zasáhla pandemie covid-19, v roce 2020 zaznamenalo letiště Schiphol velké ztráty v počtu cestujících. Kvůli této krizi začala Schiphol Group zavádět různá opatření, která měla zmírnit dopad pandemie na jejich podnikání. Například zredukovali počet investic. Počet cestujících se snížil na 20,9 milionu. Počet pohybů na letišti (ATM) byl 227 305, tedy se snížil více než o polovinu. Objem nákladu, který prošel letištem Schiphol se také velice snížil. I přesto byl Schiphol jedno z pěti největších nákladních uzlů v Evropě v tomto roce. Schiphol Group vygenerovala v roce 2020 ztrátu 563 milionů eur. Příjmy z letectví byly 688 milionů eur. Z toho letištní poplatky vydělaly letišti Schiphol 293 milionů eur. Provozní náklady se snížily o 20 % na 1 163 milionů eur. Odpisy a amortizace se v roce 2020 zvýšily na 324 milionů eur. V roce 2020 se investovalo 787 milionů eur. EBITDA byla -295 milionů eur.

Zotavení letecké dopravy v roce 2021 znamenalo pro letiště Schiphol zlepšení ve všech směrech. Počet cestujících se zvýšil na 25,5 milionu. Počet pohybů na letišti (ATM) bylo 266 967. Nákladní doprava byla opět v roce 2021 velkým zdrojem příjmů tohoto letiště. Objem nákladu byly 1,67 milionu tun. Ztráta se snížila na 287 milionů eur. Příjmy z letectví byly 816 milionů eur. Letištní poplatky z těchto příjmů tvořily 368 milionů eur. Provozní náklady se snížily na 1 031 milionů eur. Odpisy a amortizace byly 299 milionů eur. V tomto roce se investovalo celkem 450 milionů eur. EBITDA byla v tomto roce 0.

Druhé vybrané letiště bylo Gatwick. Gatwick bylo letiště, které v roce 2019 mělo velmi dobré výsledky, stejně jako letiště Schiphol. Počet cestujících v roce 2019 byl 46,6 milionu. Počet pohybů na letišti byl 281 741. Čistý zisk v tomto roce byl 170,4 milionu liber. Celkové příjmy představovaly 719,6 milionu liber a z letištních poplatků letiště vygenerovalo 405,2 milionu liber. Provozní náklady byly 563,9 milionu liber. Gatwick investoval v roce 2019 celkem 174,4 milionu liber. Odpisy a amortizace byly 179,3 milionu liber. EBITDA byla v tomto roce byla 472,1 milionu liber.

Letiště Gatwick bylo stejně jako letiště Schiphol velmi negativně ovlivněno pandemií covid-19. V březnu zaznamenalo toto letiště téměř nulový provoz, a to z důvodu lockdownu ve Spojeném království. Celkový počet cestujících v roce 2020 byl 10,2 milionu, to znamenalo snížení o 78,2 % v porovnání s předchozím rokem. Počet pohybů na letišti byl 76 364. Z finančního hlediska letiště Gatwick zaznamenalo ztrátu 465,5 milionu liber. Příjmy byly 217 milionů liber. Z toho příjmy z letectví, které zahrnují i příjmy z leteckých poplatků byly 89,7 milionu liber. Stejně jako Schiphol byl Gatwick nucen snížit své investiční výdaje o 167 milionů liber na 86 milionů liber. Odpisy a amortizace byly v roce 2020 180,4 milionu liber. EBITDA, tedy zisku před úroky, zdaněním a odpisy, se snížila o 497,2 milionu liber na ztrátu 25,1 milionu liber.

I přesto, že letecká doprava se celosvětově v roce 2021 začala vzpamatovávat, tak letiště Gatwick vykazovalo horší provozní i finanční výsledky než v roce 2020. Bylo to z důvodu přechodu nízkonákladových dopravců, kteří měli většinový podíl provozu na letišti Gatwick, na letiště Heathrow, na kterém se uvolnilo v průběhu pandemie velké množství slotů. Počet cestujících byl v roce 2021 6,3 milionu a počet pohybů na letišti byl 51 576. V roce 2021 Gatwick zaznamenal ztrátu 370,6 milionu liber. Příjmy z letectví byly v tomto roce 85,6 milionu liber. Provozní náklady byly 392,9 milionu liber. Odpisy a amortizace byly 174,7 milionu liber. EBITDA byla - 26,3 milionu liber. Investiční výdaje v tomto roce byly 120 milionů liber.

Lze tedy vidět, že na letiště Gatwick měla pandemie mnohem větší vliv než na letiště Schiphol. Z těchto výsledků lze tedy vyvodit, že primární letiště jsou schopnější se rychleji vzpamatovat z negativního vlivu pandemie covid-19 na jejich provoz než sekundární letiště.

V další kapitole je podrobně popsán dopad pandemie covid-19 na letecký průmysl celkově a průběh vlivu pandemie od roku 2019 do konce roku 2021. Z důvodu menšího počtu cestujících, než je obvyklé, se začaly používat menší letadla. Tudíž počet cestujících zaostává více než počet letů. Předpokládá se, že tento trend bude pokračovat i v nadcházejících letech. Letiště Heathrow bylo pandemií covid-19 zasaženo nejvíce, jelikož zaznamenalo v roce 2021 o 283 tisíc méně letů než v roce 2019. Letecké společnosti zaznamenaly také velké ztráty v provozu a financích. V roce 2020 byla celosvětová finanční ztráta leteckých společností celkem 22,2 miliard eur. V roce 2021 byla finanční ztráta 22,2 miliard eur. I přes takto velké ztráty nedošlo k velkému počtu bankrotů leteckých společností. Jedním z důvodů, proč letecké společnosti nemusely vyhlásit bankrot byly státní podpory, které dostávaly v průběhu pandemie covid-19. Eurocontrol v polovině roku 2021 vytvořil predikci, která se zaměřuje na obnovu leteckého provozu po pandemii. V nejpravděpodobnějším scénáři předpokládá, že se letecká doprava obnoví na úroveň roku 2019 už v roce 2024.

V poslední kapitole jsou porovnány dlouhodobé predikce od Eurocontrol a Global Market Forecast. První byly porovnány predikce od Global Market Forecast pro období 2015-2034, 2019-2038 a 2021-2041. V první prognóze z roku 2014 se předpokládalo, že v roce 2030 budou výnosy za převezené osobokilometry zhruba 12,5 trilionu euro. Do roku 2034 tyto výnosy mají být 15,2 trilionu euro. V předpovědi z roku 2018 se poté předpokládalo, že tyto výnosy budou do roku 2034 přibližně 15,3 trilionu eur. Do roku 2038 se výnosy mají vyšplhat až na 20 trilionů eur. Prognóza z roku 2020 již byla ovlivněna pandemií covid-19. Do roku 2040 by se podle této prognózy měly tyto výnosy zvýšit na hodnotu 18 trilionů.

Z poslední kapitoly lze vyčíst, že prognózy se v letecké dopravě neustále mění. Nejen z důvodu pandemie covid-19, ale i před ní byl tento sektor dopravy těžko odhadnutelný. Proto nelze s přesností a jistotou předpovědět budoucí vývoj letišť Gatwick a Schiphol.

I přesto jsem vytvořil prognózu počtu leteckých pohybů na letištích Gatwick a Schiphol. Základem této prognózy byla předpověď, kterou vytvořil Eurocontrol pro Spojené království a Nizozemsko v oblasti počtu letů. Z těchto hodnot poté vychází, že letiště Schiphol by se mělo vrátit na hodnotu počtu letů, kterou měl v roce 2019 již v roce 2023. Naopak Gatwick se na svoji původní hodnotu vrátí až po roce 2027. Další problém, se kterým se musejí obě letiště momentálně vypořádat, je nedostatek personálu. Jelikož velké množství letišť, za účelem snížení provozních nákladů v době pandemie covid-19, se rozhodlo propouštět své zaměstnance a tím snížit personální náklady. U tohoto důvodu mají v roce 2022 nedostatek personálu a tvoří se velké fronty lidí čekající odbavení. To vedlo k rušení velkého počtu letů z letišť.

Použité zdroje

- [1] PRUŠA, Jiří a autorský kolektiv. Svět letecké dopravy. II., rozšířené vydání. Praha: Gallileo Training, 2015. ISBN 978-80-260-8309-2.
- [2] PEOPLE, James H. The Economics of Airport Operations [online]. UK: Emerald Publishing Limited, 2017 [cit. 2022-06-07]. ISBN 978-1-78714-497-2.
- [3] JIMENEZ, Edgar a SUAU-SANCHEZ, Paul. Reinterpreting the role of primary and secondary airports in low-cost carrier expansion in Europe. *Sciencedirect* [online]. ©2022 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692320302180>
- [4] BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. Letecká doprava II. Praha: Vysoká škola obchodní v Praze, 2007. ISBN 978-80-86841-07-6.
- [5] ICAO. The World of Air Transport in 2019. *Icao.int* [online] 2021. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx>
- [6] ICAO. Aviation Benefits Report. *Icao.int* [online].] 2021. [cit. 2022-06-07] Dostupné z: <https://www.icao.int/sustainability/Documents/AVIATION-BENEFITS-2019-web.pdf>
- [7] DZIEDZIC, M. a WARNOCK-SMITH, D. The role of secondary airports for today's low-cost carrier business models: The European case. In: *Sciencedirect* [online]. December, 2016 ©2022 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539516300682>
- [8] STRICKLAND, John. CURRENT CHALLENGES AND FUTURE PROSPECTS FOR EU SECONDARY AIRPORTS [online] May 2015. [cit. 2022-06-07]. ISBN 978-92-823-7140-4.
- [9] SCHIPHOL. Annual Report 2019. *Schiphol.nl* [online]. Nizozemsko: Royal Schiphol Group [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/annual-reports/>
- [10] SCHIPHOL. Annual Report 2020. *Schiphol.nl* [online]. Nizozemsko: Royal Schiphol Group [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/annual-reports/>
- [11] GOVERNMENT. Aviation Policy. *Government.nl* [online]. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.government.nl/topics/aviation/aviation-policy>
- [12] STATISTA. Passenger traffic at Amsterdam Airport Schiphol from 2010 to 2021. *Statista.com* [online]. February 2022. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/652766/number-of-passengers-utilizing-amsterdam-airport-schiphol/>
- [13] EUROCONTROL. COVID-19 Impact on EUROCONTROL Airports - Amsterdam/Schiphol. *Eurocontrol.int* [online]. July 16, 2021. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/covid-19-impact-eurocontrol-airports-schiphol>

- [14] SCHIPHOL. Annual Report 2021. *Schiphol.nl* [online]. Nizozemsko: Royal Schiphol Group [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.schiphol.nl/en/schiphol-group/page/annual-reports/>
- [15] DESTINATION2050. A route to net zero European Aviation. *Destination2050.eu* [online] [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.destination2050.eu/>
- [16] Fit for 55: přehled navrhovaných opatření [online]. Česká republika: Otevřená data o klimatu, z. ú., 2021 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: https://faktaoklimatu.cz/infografiky/fit-for-55-opatreni?gclid=Cj0KCQiAybaRBhDtARIsAIEG3kk0Q8ZTIdn6Ni9Z-__DEp8LY9fFowTAh6zH0_Ev43tINWNqMn3Lb_gaAkbrEALw_wcB
- [17] SAFETRAVEL. Requirements and process. *Safetravel.ica.gov.sg* [online]. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://safetravel.ica.gov.sg/vtl/requirements-and-process>
- [18] YOUR LONDON AIRPORT GATWICK. Gatwick key facts. *Airportgatwick.com* [online]. 2017 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.gatwickairport.com/business-community/about-gatwick/company-information/gatwick-key-facts/>
- [19] YOUR LONDON AIRPORT GATWICK . Our history. *Airportgatwick.com* [online]. 2017. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.gatwickairport.com/business-community/about-gatwick/company-information/gatwick-key-facts/>
- [20] YOUR LONDON AIRPORT GATWICK. IVY HOLDCO LIMITED: Annual Report and the Consolidated and Parent Company Financial Statements for the year ended 31 December 2020. *Gatwickairport.com* [online]. 2021. [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.gatwickairport.com/globalassets/business--community/investors/december-2020/ivy-holdco-limited-consolidated-financial-statements-december-2020.pdf>
- [21] EUROCONTROL. COVID-19 Impact on Airports - London/Gatwick. *Eurocontrol* [online]. 23 July 2021 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/covid-19-impact-eurocontrol-airports-gatwick>
- [22] YOUR LONDON AIRPORT GATWICK. IVY HOLDCO LIMITED: Annual Report and the Consolidated and Parent Company Financial Statements for the year ended 31 December 2021. *Gatwickairport.com* [online]. 2022 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.gatwickairport.com/globalassets/company/investor/2021/ivy-holdco-limited-consolidated-financial-statements-31-december-2021.pdf>
- [23] DAVITT, Dermot. Gatwick Airport forecasts 2022 traffic to return to two-thirds of 2019 levels. In: *Moodiedavittreport* [online]. 9 March 2022 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.moodiedavittreport.com/gatwick-airport-forecasts-2022-traffic-to-return-to-two-thirds-of-2019-levels/>

- [24] ALCOCK, Charles. Global Flight Data Highlights Harsh Realities of Covid Impact. In: *Aviation International News* [online]. 2021, 14 July [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.ainonline.com/aviation-news/air-transport/2021-07-14/global-flight-data-highlights-harsh-realities-covid-impact>
- [25] INFORMATION DESIGN. Airline monthly performance statistics. *Id1.de*. [online]. Dostupné z: <https://www.id1.de/airline-monthly-performance-statistics/united-airlines/>
- [26] STATISTA. Number of monthly flights by Lufthansa group from March 2019 to March 2022. *Statista.com* [online]. 2022 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.statista.com/statistics/652766/number-of-passengers-utilizing-amsterdam-airport-schiphol/>
- [27] DUBE, Kaitano a NHAMO, Godwell a CHikodzi, David. COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry. In: *Sciencedirect* [online]. 2021 [cit. 2022-06-07]. Dostupné z: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699721000053>
- [28] EUROCONTROL. EUROCONTROL Data Snapshot #19 on Europe's business aviation recovery from COVID-19. *Eurocontrol.com* [online]., 19 october 2021 Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-19-europes-business-aviation-recovery-covid-19>
- [29] SKYNEWS. Charting the European Aviation recovery: 2021 COVID-19 impacts and 2022 outlook. *Skynews.ch* [online]. October 19, 2021. Dostupné z: <https://skynews.ch/wp-content/uploads/2022/01/eurocontrol-think-paper-15-2021-review-2022-outlook.pdf>
- [30] BUREAU OF TRANSPORTATION STATISTICS. Full Year 2020 and December 2020 U.S. Airline Traffic Data. *Bts.gov* [online]. March 11, 2021 [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.bts.gov/newsroom/full-year-2020-and-december-2020-us-airline-traffic-data>
- [31] The impact of COVID-19 on the airport business and the path to recovery. Airports Council International. *Aci.aero* [online]. July 14, 2021 [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://aci.aero/2021/07/14/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery-2/>
- [32] Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis. [online] Canada: ICAO, 28 December 2021. [cit. 2022-06-09]
- [33] Harting the European Aviation recovery: 2021 COVID-19 impacts and 2022 outlook. Aviation Intelligence Unit. 1 January 2022, 19 october 2021n. l., (15), 22. [cit. 2022-06-09]
- [34] IATA. Covid-19 resources guidelines, *iata.org*, [online]. 2020 [cit. 2022-06-09] Dostupné z: <https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/restart-to-recovery/>
- [35] PANTAZI, Tania. State Aid to Airlines in the Context of Covid-19: Damages, Disturbances, and Equal Treatment. In: *Oxford academic*. 11 September 2021, [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://academic.oup.com/jeclap/advance-article/doi/10.1093/jeclap/lpab071/6369015?login=true>

- [36] EUROCONTROL . Flight Movements 2010-2030, EUROCONTROL Longt-Term Forecst, *Eurocontrol*, [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/publication/files/long-term-forecast-2010-2030.pdf>
- [37] AIRBUS. Global Market Forecast 2015-2034, *Airbus*, [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: http://i2.cdn.turner.com/cnn/2015/images/09/02/global_market_forecast_2015-2034.pdf
- [38] EUROCONTROL. European Aviation in 2040, *Eurocontrol.int*, 2018, [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/challenges-of-growth-2018-annex1_0.pdf
- [39] AIRBUS. Global Market Forecast 2019-2038, *Airbus*, [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2021-07/GMF-2019-2038-Airbus-Commercial-Aircraft-book.pdf>
- [40] AIRBUS. Global Market Forecast 2021-2040 *Airbus*, [online], [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcbta136/files/2021-11/Airbus-Global-Market-Forecast-2021-2040.pdf>
- [41] EUROCONTROL Forecast Update 2021-2027, European Flight Movements and Service Units Three Scenarios for Recovery from COVID-19, *Eurocontrol.int*, [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2021-10/eurocontrol-7-year-forecast-2021-2027.pdf>
- [42] Economic impact of gatwick Airport, *Gatwick*, 27 April 2021. [online]. [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: https://www.gatwickairport.com/globalassets/publicationfiles/business_and_community/all_publications/economy/economic-impact-of-gatwick-airport-oxera-2021.pdf
- [43] EUROCONTROL. Seven-Year Forecast 2021- 2027 - Forecast per state, *Eurocontro.intl* [online]. 15 October 2021 [cit. 2022-06-09]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-forecast-update-2021-2027>
- [44] EUEONEWS. Schiphol airport chaos continues but end in sight as workers cancel strike action. *Euronews.travel.com* [online] . [cit. 2022-06-09]. Dostupné z : <https://www.euronews.com/travel/2022/05/25/long-queues-remain-at-schiphol-airport-after-hellish-weekend-for-travellers>
- [45] THE GUARDIAN. Disruption and delays at UK airports as flights in and out are cancelled. *Theguardian.com* [online]. June 4, 2022. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/business/2022/jun/04/people-returning-to-uk-after-half-term-holidays-face-disruption-and-delays>

Seznam obrázků

Obrázek 1 Schiphol Group [9]	18
Obrázek 2 Předpokládaný vývoj letištních poplatků od roku 2018 do roku 2021 [14]	32

Seznam grafů

Graf 1 Vývoj letištních poplatků od roku 2018 do roku 2021 [9]	21
Graf 2 Týdenní průměrný počet letů v roce 2019, a v roce 2020 [13]	25
Graf 3 Vývoj investic od roku 2016 [10]	27
Graf 4 Skutečný vývoj letištních poplatků od roku 2019 do roku 2021 [14]	32
Graf 5 Týdenní průměrný počet letů v roce 2019 a v roce 2020 [21]	38
Graf 6 Provozní ukazatele letiště Schiphol v letech 2019-2021 (Příloha 1)	44
Graf 7 Ekonomické ukazatele letiště Schiphol v letech 2019-2021 (Příloha 1)	44
Graf 8 Provozní ukazatele letiště Gatwick v letech 2019-2021 (Příloha 1)	45
Graf 9 Ekonomické ukazatele letiště Gatwick v letech 2019-2021 (Příloha 1)	45
Graf 10 Vývoj leteckých odvětví v průběhu pandemie covid-19 [27]	47
Graf 11 Procentuální snížení počtu letů v evropských státech [31]	50
Graf 12 Vývoj počtu cestujících v letecké dopravě od roku 2015 do roku 2022 [30]	51
Graf 13 Počet cestujících v letecké dopravě v jednotlivých měsících [31]	52
Graf 14 Největší evropská letiště v počtu denního ATM v roce 2019 a v roce 2021 [32]	54
Graf 15 Krátkodobá předpověď dopadu pandemie covid-19 na leteckou dopravu	57
Graf 16 Predikce vývoje počtu letů v Evropě od Eurocontrol od roku 2021 do roku 2027 [32]	58
Graf 17 Predikce vývoje počtu letů v Evropě od roku 2010 do roku 2030 [36]	59
Graf 18 Predikce výnosů z osobokilometrů od roku 2014 do roku 2034 [37]	61
Graf 19 Predikce výnosů v osobokilometrů v letech na krátké, dlouhé a vnitrostátní lety od roku 2014 do roku 2034 [37]	62
Graf 20 Predikce výnosů z osobokilometrů z roku 2000, 2008, 2015 [37]	63
Graf 21 Vývoj počtu letů od roku 2018 do roku 2040 [38]	64
Graf 22 Predikce vývoje výnosů z osobokilometrů od roku 2018 do roku 2033 [39]	65
Graf 23 Predikce vývoje osobokilometrů z roku 2019 a roku 2021 [40]	66
Graf 24 Predikce vývoje HDP z roku 2020 do roku 2040 [40]	67
Graf 25 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2021 do roku 2022 [41]	67
Graf 26 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2020 do roku 2027 [41]	68
Graf 27 Vývoj počtu letů od roku 2018 do roku 2040 [38]	69
Graf 28 Predikce vývoje letecké dopravy od roku 2020 do roku 2027 [41]	69

Graf 29 GMF 2015-2034 [37]	70
Graf 30 GMF 2021-2041 [40]	70
Graf 31 GMF 2019-2038 [39]	70
Graf 32 Dopad pandemie na provoz na Gatwick [42]	72

Seznam tabulek

Tabulka 1 Predikce od Eurocontrol pro počet letů v Nizozemsku od roku 2021 do roku 2027 (zdroj: Příloha 2) [43].....	73
Tabulka 2 Predikce meziročního procentuálního nárůstu ATM na letišti Schiphol (zdroj: Příloha 3)...	73
Tabulka 3 Predikce meziročního nárůstu ATM na letišti Schiphol (zdroj: Příloha 3)	73
Tabulka 4 Predikce od Eurocontrol pro počet letů v UK od roku 2021 do roku 2027 (zdroj: Příloha 1) [43]	74
Tabulka 5 Predikce meziročního procentuálního nárůstu ATM na letišti Gatwick (zdroj: Příloha 3) ..	74
Tabulka 6 Predikce meziročního nárůstu ATM na letišti Gatwick (zdroj: Příloha 3)	74

Seznam příloh

1. Finanční a provozní ukazatele letišť
2. Eurocontrol predikce 2021-2027 [43]
3. Predikce vývoje ATM na letišti Schiphol a letišti Gatwick