

LETECKÁ DOPRAVA V DOBĚ KORONAVIROVÉ PANDEMIE A JEJÍ DALŠÍ PERSPEKTIVY

AIR TRANSPORT DURING THE CORONAVIRUS PANDEMIC AND ITS OTHER PERSPECTIVES

Zbyněk Kuna

Katedra ekonomiky, Provozně-ekonomická fakulta

Česká zemědělská univerzita v Praze

Kamýcká 129,

165 21 Praha 6 – Suchdol, Česká republika

kuna@pef.czu.cz

Abstract

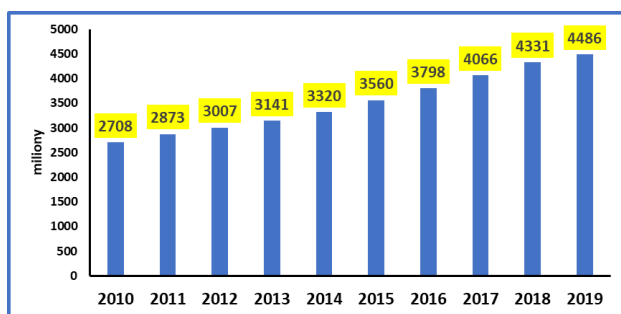
The paper focuses on world air transport. Its development and new tendencies are recalled. The main attention is paid to consequences of the SARS-CoV-2 pandemic on world air transport and international tourism, including regional differences. The author also outlines problems with a state support for selected airlines and the absence of this assistance to Czech Airlines (CSA), which is in a danger of extinction. Numerical data come from relevant statistical databases and are concentrated in 4 tables and 11 graphs.

Keywords

Air Transport, SARS-CoV-2, air passenger traffic, Airlines, Global economy, world scheduled passenger traffic, regions

1. Úvod

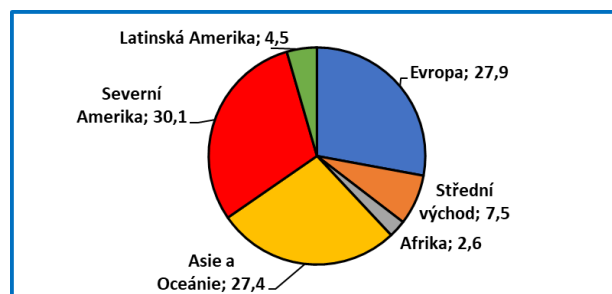
Letecká doprava v celosvětovém rámci zaznamenávala rychlý růst, který zatím vyvrcholil v roce 2019, kdy bylo na pravidelných linkách přepraveno téměř čtyři a půl miliardy cestujících. Také přepravní výkon pravidelné osobní dopavy měl v témže roce rekordní hodnotu, a sice 8686 mld osobokilometrů. K tomu lze ještě doplnit 216 mld osobokilometrů nepravidelné zahraniční dopavy. Vnitrostátní nepravidelné linky nejsou statisticky podchyceny, nemají však velký rozsah, neboť tato doprava, reprezentovaná zejména charterovými lety do turistických destinací, má především přeshraniční charakter. (číselné údaje podle ICAO Annual Report 2019)



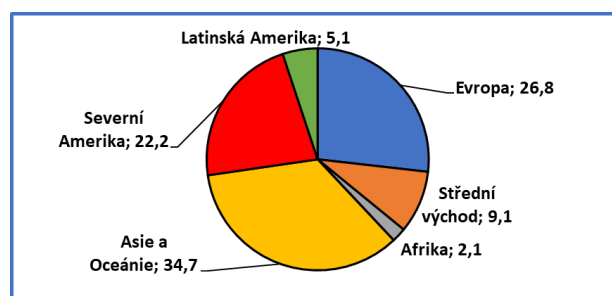
Obrázek 1: Vývoj počtu přepravených cestujících na pravidelných leteckých linkách ve světě celkem v letech 2010-2019 v milionech (Zdroj: autor, číselné údaje podle ICAO Annual Report 2019)

Po propadu v roce 2009 (meziroční snížení počtu cestujících o 0,4 % a osobokilometrů o 1,1 %), způsobeném finanční krizí v USA, jež se v letech 2007 a 2008 „přelávala“, byť nestejnou měrou, i do zahraničí, bylo následující období ve znamení vysokých růstových temp, umožněných i liberalizací dopavy a geograficky širším nástupem tzv. nízkonákladových aerolinií. Ty mají dnes již silnou pozici na všech kontinentech, s výjimkou

Afriky, kde tomu zatím brání především administrativní překážky. Hospodářský vzestup východní a jihovýchodní Asie, a s jistým časovým odstupem i jihoasijské Indie, však postupně mění geografické rozvrstvení světové letecké dopavy, a to ve prospěch Asie, kterou obývá více než polovina světové populace. Je to konečně patrné i z Obrázků 2 a 3, kde je srovnáván podíl na celkovém přepravním výkonu pravidelné osobní letecké dopavy v letech 2010 a 2019.

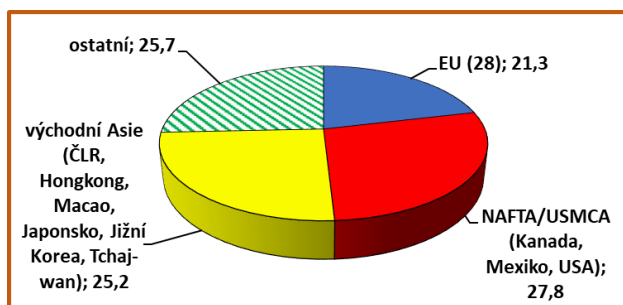


Obrázek 2: Podíl geografických regionů na přepravním výkonu osobní pravidelné letecké dopavy v roce 2010 (v %) podle státní příslušnosti aerolinií (Zdroj: autor, číselné údaje podle ICAO Annual Report 2010)



Obrázek 3: Podíl geografických regionů na přepravním výkonu osobní pravidelné letecké dopavy v roce 2019 (v %) podle státní příslušnosti aerolinií (Zdroj: autor, číselné údaje podle ICAO Annual Report 2019)

Během relativně krátké doby, v průběhu jednoho desetiletí, se oblast v grafech značená jako Asie a Oceánie (je vymezená jižní, jihovýchodní, východní a střední Asií, Austrálií a Oceánií) posunula s podílem 34,7 % na světových osobokilometrech pravidelné letecké dopravy ze třetího (2010) na první místo (2019). Tento trend je v zásadě nezadržitelný. Po Japonsku a jeho poválečném „hospodářském zázraku“ se posléze o slovo přihlásily další východoasijské ekonomiky, jako například Jižní Korea, Tchaj-wan, a samozřejmě, po tržně orientovaných změnách, započatých v 80. letech 20. století, i Čína. Dnes se však již hovoří i o asijských nově industrializovaných zemích druhé generace, kam by spadaly některé ekonomiky z jihovýchodní Asie, a je tu též Indie, která by se již v tomto desetiletí měla stát nejlidnatější zemí světa a předstihnout tak Čínu. Roste vzdělanost, vzájemné obchodní vazby, výrobní spolupráce, a také turismus, zejména v rámci asijsko-pacifického regionu. K tomu lze ještě doplnit, že 15. listopadu 2020 byla na summitu ASEAN (Association of Southeast Asian Nations) v Hanoji signována dohoda RCEP (Regional Comprehensive Economic Partnership), kde kromě deseti zemí ASEAN jsou zúčastněnými partnery i ČR, Jižní Korea, Japonsko, Austrálie a Nový Zéland. Jde o největší zónu volného obchodu na světě se 2,2 miliardami obyvatel. Technologický vzestup, který se týká i Číny, bude v perspektivě již tohoto desetiletí znamenat, že i u náročných výrobních regionů omezí svou dosavadní závislost na vyspělých zemích Evropy a Severní Ameriky.



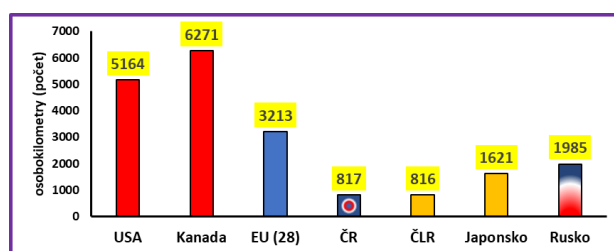
Obrázek 4: Podíl tří center na světovém HDP v roce 2019 v % (Zdroj: autor, vlastní výpočty, číselné údaje podle World Development Indicators database, World Bank, July 2020)

Z Obrázků 2 a 3 ovšem vyplývá i stále silná pozice Evropy. Jednotný trh EU, který v letecké dopravě začal platit v roce 1997, umožnil vznik nízkokládkových aerolinií, které významnou měrou podpořily mobilitu obyvatel starého kontinentu. Evropa je také turisticky nejvýznamnější částí světa. Je však třeba uvést, že v rámci grafu je do Evropy započítáno i euroasijské Rusko, na něž připadá podíl téměř 3,2 % na celosvětovém přepravním výkonu pravidelné osobní letecké dopravy.

Po rozpadu bipolárního světa se výrazněji vymezila tzv. světová ekonomická triáda, tvořená evropským centrem (EU), severoamerickým centrem (USA, Kanada, případně lze takto vnímat i celou Severoamerickou zónu volného obchodu NAFTA, v roce 2020 transformovanou do USMCA, tedy United States – Mexico – Canada Agreement) a centrem východoasijským, jehož jádrem je Japonsko a ČLR. Jak je patrné z Obrázku 4, ekonomická síla těchto tří center světové ekonomiky je přibližně vyrovnaná, a dohromady na ně připadají zhruba tři čtvrtiny světového HDP. Po završení brexitu se ovšem podíl EU (27) na světovém HDP snížil na 18,0 % (bereme-li v úvahu rok 2019, kdy však Velká Británie byla ještě členem). Evropa přitom představuje nejvíce integrovaný celek, zčásti používající i společnou měnu.

V případě oblasti východní Asie nebylo v grafu počítáno s populačně slabým Mongolskem, a dále ani s mezinárodně izolovanou KLDK (chybí věrohodná statistická data), byť do regionu geograficky patří.

Rozdílná váha letecké dopravy v jednotlivých zemích či uskupeních je daná mnoha okolnostmi, ať už jde o ekonomickou úroveň, geografickou rozlohu, přírodní podmínky, sídelní strukturu, tranzitní polohu, turismus, vazby na pozemní dopravní cesty apod. Obrázek 5 nabízí přepočtené osobokilometry pravidelné letecké dopravy na jednoho obyvatele. Sleduje se přitom konkrétní stát, a kromě toho i Evropská unie (včetně Velké Británie). Pro doplnění je přidáno i Rusko, byť stojí vně tří center světové ekonomiky. Patří však spolu s Indií, Brazílií a Austrálií mezi ekonomicky nejsilnější země mimo tzv. triádu. Ruský podíl na světovém HDP v roce 2019 činil 1,9 %, což bylo 11. místo na světě. Graf ještě rozšířilo samostatné uvedení České republiky (zároveň je však zahrnuta i v průměru EU).



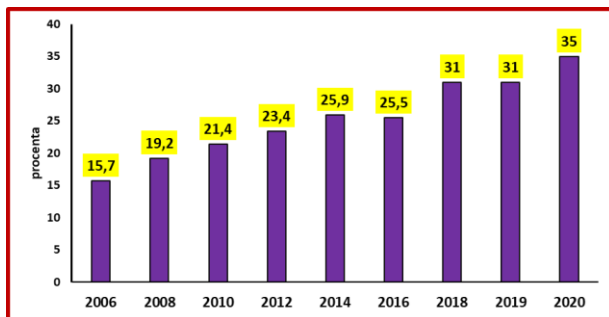
Obrázek 5: Realizované osobokilometry v pravidelné letecké dopravě aeroliniemi dané země (uskupení) v přepočtu na jednoho obyvatele příslušné země (uskupení) v roce 2019 (Zdroj: autor, vlastní výpočty, číselné údaje podle UN World Population Prospects 2019 a ICAO Annual Report 2019)

Údaje prezentované na Obrázku 5 jsou hodně rozdílné, mají však jen omezenou vypovídací schopnost, neboť se týkají pouze domácích aerolinií, a nezohledňují tak celkový rozsah letecké dopravy, kdy cestující mohou využít leteckého dopravce z jiné země (naopak, domácí dopravce poskytuje služby i zahraničním subjektům). V České republice znatelně ustoupily ze svých dřívějších pozic ČSA (České aerolinie) a jejich činnost má jen malý rozsah. Z hlediska cestujících na odletu v Praze, a to včetně charterových letů, připadl na transferové pasažéry v roce 2019 podíl jen něco málo přes 2,5 %. (Profil a zpráva o udržitelném rozvoji skupiny Letiště Praha 2019) Zrušení jediné dálkové linky do jihokorejského Soulu a vrácení letounu Airbus A330-300 v roce 2020 pronajímateli, zásadně omezí možnosti ČSA získávat transferové pasažéry. Pražský vzdušný přístav tak už ani v mezinárodních přehledech není řazen mezi uzlová evropská letiště, navzdory členství ČSA v alianci SkyTeam. Ovšem i celkový podíl domácího síťového dopravce na výkonech letiště dnes není velký. Snad by se pozice ČSA mohla znovu vylepšit po dodávkách nových moderních typů letadel (Airbus A220-300 a Airbus A321XLR), jejichž převzetí, v případě prvně jmenovaného typu, však bylo pozdrženo v souvislosti s Covid-19, zatímco nejnovější verze A321 s prodlouženým doletem je teprve ve vývoji a pro ČSA má být k dispozici až v roce 2025. Bez dálkových tratí, zejména v ose Severní Amerika a Dálný východ, není možné pomýšlet na oslovení tranzitních cestujících v silně konkurenčním evropském prostředí, kde je řada kontinentálních destinací obsluhována přímými spoji. Navíc se za současného majitele (ČSA patří do skupiny Smartwings Group) společnost zbavila turbortulových strojů ATR-42 a ATR-72, a tím se „odpojila“ od místního trhu. A tak dnes třeba i z více než milionové severní Moravy (z hlediska počtu obyvatel) se po

zrušení linky Praha - Ostrava létá do světa s přestupem ve Varšavě (nová linka z Ostravy polskými aeroliniemi LOT). Slovensko nemá svého pravidelného dopravce, byť AirExplore, orientovaná zejména na pronájem letadel, v roce 2020 zavedla svou první sezónní linku z Bratislavy do Splitu, a nyní, v roce 2021, létá ze slovenské metropole do Stockholmu, v létě i z Košic do Zadaru (od podzimu 2021 plánuje létat z Piešťan do Kuvajtu a dalších arabských destinací nový dopravce Sky One SK se dvěma A320, pravidelné linky by měli využívat zejména lázeňští hosté). Ovšem i Ryanair, který má dnes silnou pozici jak v Bratislavě, tak i v Praze, je díky své registraci v Irsku dopravcem EU, a je tedy, podobně jako většina dalších aerolinií na českých a slovenských letištích, z pohledu Obrázku 5 a údajů za EU (28) „domácím“ dopravcem.

Nejvyšší počet osobokilometrů na obyvatele mají oba severoamerické státy. Je to ovlivněno rozlohou území, v případě USA i malou sítí osobních vlakových spojů. V Kanadě svou roli hraje i odlehlost severských území a jejich drsné klimatické poměry, které znamenají, že severská teritoria nejsou napojena na pozemní dopravní síť, a mnohdy tak ani k letecké dopravě není jiná alternativa spojení. V zásadě totéž lze říci i o Rusku v prostoru na východ od Uralu, vynecháme-li jižní část Sibiře a transsibiřskou železniční magistrálu. V Číně se letecká doprava rychle rozvíjí, zároveň má však tato země již 30 000 km vysokorychlostních železničních tratí (2020), které významnou měrou doplňují domácí dopravní síť a mnohdy představují konkurenceschopnou alternativu k dopravě vzduchem.

Uvolňování pravidel v mezinárodní letecké dopravě (tvorba linek a tarifů) umožnilo vznik tzv. nízkonákladových aerolinií, jež se u cestujících veřejnosti těší značné oblibě.

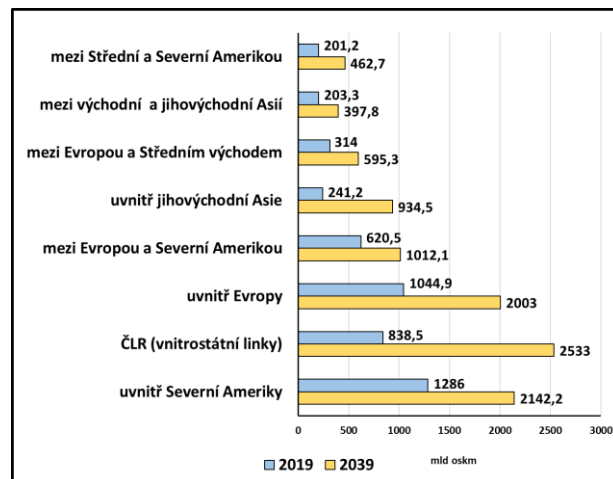


Obrázek 6: Podíl nízkonákladových aerolinií na celkové nabídnuté sedadlové kapacitě v pravidelné letecké dopravě ve světě v období let 2006-2020 v % (Zdroj: autor, číselné údaje podle Low-cost carriers' market worldwide, Statista)

Z grafického znázornění na Obrázku 6 vyplývá rostoucí podíl nabízených míst cestujícím v pravidelné dopravě „low-cost“ aeroliniemi. Organizace ICAO přitom uvádí, že v roce 2019 bylo na pravidelných linkách nízkonákladovými leteckými společnostmi přepraveno 1,4 mld cestujících, tedy 31 % z celkového objemu pravidelné osobní dopravy. (ICAO Annual Report 2019) Tomu odpovídá i situace na Letišti Václava Havla v Praze, kdy v roce 2019 byl podíl cestujících nízkonákladových dopravců již 30,93 %. (Profil a zpráva o udržitelném rozvoji skupiny Letiště Praha 2019). Specifické postavení má Bratislava, kde se v posledních letech tento podíl pohyboval nad 65 %. Je to dáno blízkostí vídeňského letiště, jež je dnes hlavním leteckým přístavem v regionu s řadou přímých zaoceánských letů. Nelze ani přehlédnout, že Austrian Airlines, podobně jako Swiss International či Brussels Airlines, jsou součástí skupiny Lufthansa Group, se silným propojením a koordinací letových řádů.

2. Rok 2020 a koronavirus

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), oba hlavní výrobci dopravních letadel (Airbus S.A.S., The Boeing Company), Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA), ale i některé další mezinárodní organizace průběžně zveřejňují prognózy dalšího rozvoje letecké dopravy ve světě. Jejich výsledky se příliš neliší. Jestliže Airbus ve své projekci (Global Market Forecast: 2019-2038) předpokládá pro období let 2019-2038 průměrný roční růst osobokilometrů 4,3 %, Boeing pro období let 2019-2039 uvádí průměrný roční růst osobokilometrů 4,0 % (Boeing Commercial Market Outlook 2020-2039).



Obrázek 7: Přepravní výkon pravidelné osobní letecké dopravy ve vybraných regionech v roce 2019 a prognóza firmy Boeing k roku 2039 v mld oskm (Zdroj: autor, číselné údaje podle Boeing Commercial Market Outlook 2020-2039)

Na Obrázku 7 jsou zachyceny nejvýznamnější trhy z hlediska přepravního výkonu osobní letecké dopravy v roce 2019 a předpověď firmy Boeing k roku 2039. V tomto případě jsou zahrnuti všichni dopravci bez ohledu na státní příslušnost. Zatím prioritní pozice Severní Ameriky by měla být překonána, a to poměrně výrazně, vnitrostátním provozem v ČLR. Hospodářský vzestup Číny je provázen také rychlou urbanizací. Jestliže v období počátku tržně orientovaných změn, v roce 1980, byl stupeň urbanizace pouze 19,4 % a Čína byla převážně venkovskou společností, v roce 2020 to bylo již 61,4 % a podle demografů OSN by se podíl lidí žijících ve městech měl zvýšit do roku 2050 na 80,0 %. (podle UN World Urbanization Prospects 2018). Změněná sídelní struktura při zatímčím nárůstu čínské populace (ta by měla kulminovat v roce 2029 na hranici 1442 milionů) vytvoří další nároky na mobilitu obyvatel. Deklarovaná snaha čínského vedení přilákat investory i do vnitrozemských oblastí státu je rovněž podmíněna výstavbou moderní dopravní infrastruktury, včetně regionálních letišť.

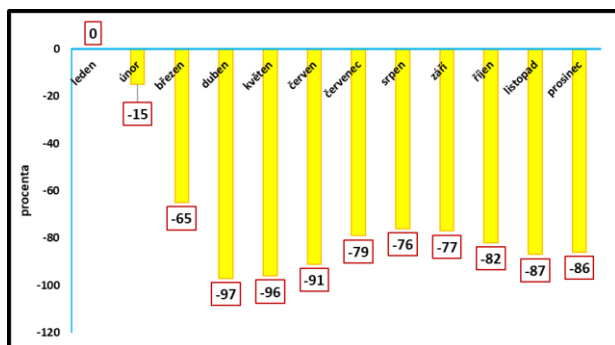
V rámci mezikontinentální dopravy má hlavní postavení provoz přes severní Atlantik, tedy mezi Evropou na straně jedné, a Kanadou a USA na straně druhé, na němž se podílejí mnohé aerolinie včetně některých asijských či afrických, jež mají v Evropě na svých zaoceánských tratích mezipřistání. Cesty mezi Evropou a Spojenými státy americkými by měly mít dobrou perspektivu. Dohoda EU-US Open Skies Agreement (od 30. 3. 2008) tento trh liberalizovala. Po některých pokusech, ne vždy úspěšných, o levné cestování, s nimiž v posledních letech přišly WOW Air, Norwegian Air International (Irsko) či Primera Air, zavádějí linky do Evropy i druhé největší nízkonákladové aerolinie USA, JetBlue (od 11. srpna 2021), a na trh vstupují

i Norse Atlantic Airways a některé další společnosti. Nízké tarify by měly podpořit cestování zejména mezi Evropou a severovýchodním pobřežím USA či oblastí Velkých jezer.

Organizace Airport Council International (ACI) předpokládá rychlý růst letecké dopravy v oblasti asijsko-pacifické, kde by letiště měla odbavit stejný počet cestujících jako v roce 2019 již v roce 2023. Ve svém World Air Traffic Forecast 2020-2040 pro asijsko-pacifický region odhaduje průměrný roční nárůst osobní dopravy 4,7 %. Organizace ACI zahrnuje kromě pravidelné dopravy i nepravidelné lety. Zajímavý je i výhled ACI, co se týče cestujících, kteří mají projít letišti ve čtveřici populačně silných zemí Asie. V období let 2020-2040 by měl být průměrný roční nárůst cestujících ve Vietnamu 5,8 %, v Indii 5,4 %, v ČLR 4,3 % a v Indonésii 4,1 %. Vezmeme-li v úvahu počet obyvatel, tak na tyto čtyři státy v roce 2020 připadl podíl 40,9 % na světové populaci (podle UN World Population Prospects 2019).

Při prognózách je nutné respektovat řadu okolností, jež jsou ovšem obtížně kvantifikovatelné. Patří mezi ně předpokládaný vývoj HDP, výroby a obchodu, trendy globalizace i fragmentace světové ekonomiky, geopolitické aspekty, technologický vývoj (materiálové a energetické technologie, 3D tisk, průmysl 4.0), otázky životního prostředí a „zelené“ technologie a mnohé další. Bezpochyby je také třeba počítat s růstem světové populace, zejména pak v afrických a v jihoasijských zemích, zároveň i s rostoucí urbanizací. Jestliže v roce 2019 žilo ve městech 4,4 mld lidí (56 %), v roce 2035 by to mělo být 5,6 mld (62 %) a v polovině století již 6,7 mld (stupeň urbanizace se zvedne na 68 %). (číselné údaje podle UN World Population Prospects 2019)

Rok 2020 byl silně poznamenán koronavirovou pandemií (SARS-CoV-2), jež negativně ovlivnila světovou ekonomiku a zcela zásadním způsobem degradovala i mezinárodní cestovní ruch. Omezené možnosti cestování i částečné uzavírání hranic zejména v jarních měsících 2020 znamenaly historicky největší propad letecké dopravy. Například v ČR došlo vládním nařízením na několik měsíců k uzavření regionálních letišť pro osobní dopravu, která se soustředila jen na pražské letiště, byť i zde byly dny zcela bez pohybů letadel. Přes určité regionální rozdíly, související s tím, že koronavirová nákaza se nejprve objevila v ČLR a postupně zachvacovala i jiné oblasti světa, se největší úbytek letů týkal jarních měsíců, a po určitém zlepšení během léta, se s příchodem podzimu situace opět zhoršovala.



Obrázek 8: Meziroční změna počtu zahraničních turistů v roce 2020 ve srovnání s rokem 2019 po jednotlivých měsících v % (svět celkem), Poznámka: sledování zahraniční turistů minimálně s jedním noclehem (Zdroj: autor, číselné údaje podle UNWTO World Tourism Barometr, March 2021)

Podle Světové turistické organizace (UNWTO) došlo v roce 2020 ve srovnání s rokem 2019 v celosvětovém průměru k poklesu

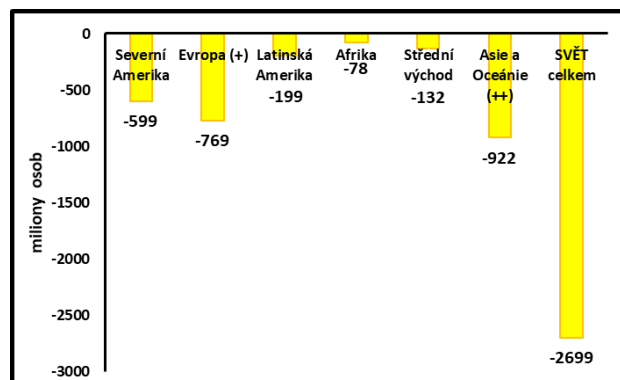
počtu zahraničních turistů o 74 %. Nejvíce byla přítom postižena oblast asijsko-pacifická. Nejhoršími měsíci byly duben a květen, kdy pohyb přes hranice téměř ustal.

Jednotlivé státy vyhlášovaly různě přísná karanténní opatření, což se pak promítlo i na hospodářských výsledcích. Tabulka 1 ukazuje meziroční změnu reálného HDP (v %) v posledních třech letech ve vybraných zemích. V celosvětovém průměru došlo v roce 2020 k poklesu reálného HDP o 4,3 %. V zemích, kde se pandemie vymkla kontrole, byla situace horší, například Indie zaznamenala pokles HDP o 9,6 %. V Eurozóně pak došlo ke snížení o 7,4 %. Zajímavostí může být Čína, kde i přes všechny peripetie spjaté s Covid-19 byl zaznamenán nárůst o 2 %. Čínský totalitní režim má ovšem možnost provádět i velmi tvrdé restriktive (například začátkem roku 2020 v devítimilionovém Wu-chanu) a nelze se vždy ani spolehnout na to, že číselné statistiky z této země odpovídají realitě. Údaje za rok 2020 v Tabulce 1, poskytnuté Světovou bankou, mají předběžný charakter.

Tabulka 1: Meziroční změna reálného HDP v procentech, Poznámka: +/- předběžné údaje, (Zdroj: autor, číselné údaje podle World Bank Global Outlook, January 2021)

	2018	2019	2020 +/-
vyspělé státy	2,2	1,6	(-) 5,4
- USA	3,0	2,2	(-) 3,6
- Japonsko	0,6	0,3	(-) 5,3
- Eurozóna	1,9	1,3	(-) 7,4
ČLR	6,6	6,1	2,0
Indie	6,1	4,2	(-) 9,6
Indonésie	5,2	5,0	(-) 2,2
Brazílie	1,8	1,4	(-) 4,5
Mexiko	2,2	(-) 0,1	(-) 9,0
Egypt	5,3	5,6	3,6
Jihoafrická republika	0,8	0,2	(-) 7,8
SVĚT celkem	3,0	2,3	(-) 4,3

Letecké společnosti provozující pravidelné linky ztratily v roce 2020 v porovnání s rokem 2019 cca 2,7 mld cestujících. Přehled podle základních geografických regionů přináší Obrázek 9.



Obrázek 9: Úbytek počtu cestujících na pravidelných leteckých linkách v roce 2020 ve srovnání s rokem 2019 podle regionů (milióny osob) Poznámky: podle státní registrace aerolinií, (+) Evropa – včetně Turecka, Zakavkazska a asijské části Ruska, (++) jižní, jihovýchodní, východní a střední Asie, Austrálie a Oceánie (Zdroj: autor, číselné údaje podle ICAO Effects of Novel Coronavirus /Covid-19/ on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, April 2021)

Většina leteckých dopravců se dostala do obtížné ekonomické situace. Vlády jednotlivých zemí pak vybraným aeroliniím poskytovaly podporu, v některých případech i masivní. Letecké společnosti USA dostaly v roce 2020 podporu 40 mld USD a v únoru 2021 bylo schváleno její navýšení o dalších 15 mld USD

(Flightglobal, 10 February 2021). V Evropě společnost Air France/KLM obržela 10,4 mld eur, Lufthansa 9 mld eur, SAS (ve Švédsku a v Dánsku) dohromady přes jednu miliardu eur, podobně jako TAP Air Portugal. Pomoc měla v některých případech formu kapitálového vstupu (či jeho navýšení), jindy to byl státní úvěr či garance úvěru. Zpravidla to bylo vázáno na určité podmínky, jako je uvolnění části slotů (Air France na letišti Paříž Orly), zaměstnanost, restrukturalizaci apod. Finanční pomoc musela projít schválením Evropskou komisí. Příklady státní finanční pomoci v EU jsou v Tabulce 2.

Tabulka 2: Státní finanční pomoc aeroliniím EU v roce 2020 v souvislosti se SARS-CoV-2 v milionech eur (Zdroj: autor, číselné údaje Flightglobal, 23 December 2020)

aerolinie	mil. eur	aerolinie	mil. eur
Aegean Airlines	120	Air Baltic	250
Air France	7000	Alitalia	199
Austrian Airlines	150	Blue Air	62
Brussels Airlines	290	Condor	550
Corsair	138	Croatia Airlines	12
Finnair	286	KLM	3400
LOT Polish	650	Lufthansa	9000
Nordica	30	SATA	133
SAS	1069	TAP Air Portugal	1200

Podporu čerpaly i aerolinie ve Velké Británii, které využily britský státní program Covid Corporate Financing Facility. Patřily k nim například easyJet, British Airways, Ryanair UK či Wizz Air UK. Podobná byla situace i na jiných kontinentech. A zdá se, že to nemusí stačit. 10. dubna 2021 například francouzští zákonodárci schválili v prvním kole návrh zákona, podle něž by Air France měla získat další 4 mld eur, ovšem za podmínky, že se vzdá provozu těch vnitrostátních linek, které lze nahradit vlaky (s dobou jízdy do Paříže do dvou a půl hodiny). Do hry tak vstoupily i otázky ochrany životního prostředí.

V ČR se vedla diskuse o možné pomoci ČSA a Smartwings. Zejména ve spojitosti s ČSA se podle autora nepřipomínalo to hlavní, a sice důležitost domácího síťového dopravce, který je schopen, s ohledem na poskytované služby transferovým pasažérům, obsluhovat i menší trhy, a zajistit tak dopravní dostupnost. Při malé otevřené ekonomice, kterou má ČR, je pohotové a pestré spojení se zahraničím velmi důležité, a to i ve spojitosti s potenciálními zahraničními investory. Na ČSA, jakožto národního dopravce, jsou vázány i mezivládní dohody. V samotné EU, kde existuje jednotný trh letecké dopravy, disponují ČSA sloty na hlavních letištích. Nízkonákladové aerolinie typu Ryanair a další budou obsluhovat jen „Point-to-Point“ lety bez návaznosti, přičemž si vyberou destinace, kde je dlouhodobě vysoká poptávka. Lze tak předpokládat, že by se v Praze zvýraznila role Lufthansy, která by zajišťovala dopravu „do světa“ přes Mnichov a Frankfurt. Naproti tomu charterové lety, které jsou doménou Smartwings, by mohly být celkem úspěšně nahrazeny jinými dopravci. Skupina Smartwings Group (Smartwings, ČSA) měla v minulých letech ziskové hospodaření, a bylo zde riziko, že zůstane znevýhodněna vůči konkurenci, nedosáhne-li na státní pomoc. ČSA jsou od března 2021 v insolvenční, pokračují však v provozu (věřitelně souhlasili s reorganizační podniku). Jsou dnes asi jediným národním dopravcem v EU, který nebyl podpořen. Naproti tomu Smartwings v březnu 2021 získal úvěr 1,92 mld Kč (program CovidPlus), který bude z 80 % zajištěn státem. V dlouhodobějším rámci, a to se netýká jen českých leteckých dopravců, bude v první řadě záležet na tom, zda se epidemiologická situace zlepší do té míry, že znovu budou letecké linky uvolněny. Autor se

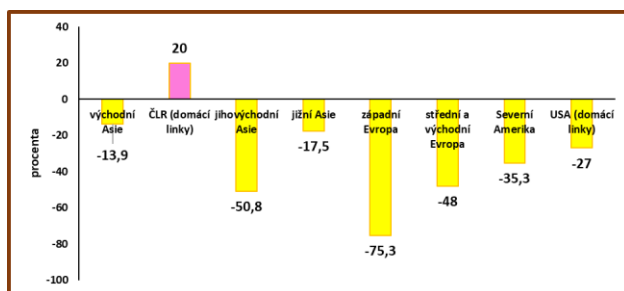
domnívá, že je zde prostor pro vytvoření leteckého dopravce Visegrádské čtyřky, který by měl širší domácí zázemí (65 milionů obyvatel) a lepší pozici v konkurenci. V Evropě lze jinak očekávat konsolidaci v podobě tří dominantních skupin, a sice Lufthansa Group, Air France/KLM a IAG (British Airways, Iberia a další), plus nízkonákladové aerolinie (Ryanair, Wizz Air, easyJet).

Ve spojitosti se SARS-CoV-2 došlo také k redukci letadlových parků aerolinií, a zdá se, že některé starší typy letadel už budou trvale vyřazeny. Obecně se vytrácí zájem o provoz obřích letadel se čtyřmi motory, jako jsou Airbus A380, Boeing 747-400, Boeing 747-8 či Airbus A340. Obvykle vyšší spotřeba pohonných hmot spolu s náročnější údržbou více motorů je znevýhodňuje, a to i ve spojitosti s tím, že nové typy dvoumotorových letadel, jako Boeing 787 či Airbus A350, mají povoleny vysoké časové limity ETOPS (Extend Range Operation with Two Engine Airplanes) a mohou i na zaoceánských tratích operovat v co možná nejkratším směru. Osobní velkokapacitní typy, určené pro provoz mezi hlavními uzlovými letišti, jsou v současné době, při nízké poptávce, obtížně naplnitelné. Navíc se ukazuje i nový trend provozu přímých dálkových letů i mezi méně významnými sídly. Jak ukazuje Tabulka 3, donedávna populární typ Boeing 777-200ER během jednoho roku ztratil více než polovinu své tržní hodnoty. O mnoho lépe ovšem nedopadl ani Boeing 777-300ER (sledují se deset let staré letouny). Menší typy letadel jsou více žádané a pokles tržní hodnoty není tak výrazný. Podobně bychom mohli uvažovat i co se týče sazeb za pronájem letadel od leasingových společností. Tato situace však zároveň nabízí i příležitost, v případě (předpokládaného) oživení trhu, získat za výhodných podmínek (koupě, pronájem) použitá letadla ve velmi dobré kondici. A výběr je veliký. S největšími osobními letouny Airbus A380 nadále počítá jako se svým nosným typem společnost Emirates Airlines, zakládající si na vysokém komfortu služeb, a několik dalších aerolinií, jako Singapore Airlines, Korean Air, Qantas či British Airways, které berou v potaz i omezené množství slotů na uzlových letištích, což je i případ Heathrow v Londýně. Japonská All Nippon Airways je nasazuje na turistické lety na Havajské ostrovy. Jiní dopravci (Air France, Ethiad Airways, Hi Fly) však s nimi již nepočítají. Některé další, jako třeba Lufthansa, zatím definitivní stanovisko nezaujaly. Nevýhodou typu, na rozdíl od konkurenčního Boeingu 747-8, je to, že nemá nákladní verzi.

Tabulka 3: Tržní hodnota 10 let starého letadla (2020, 2021) v mil. USD, vybrané typy (Zdroj: autor, podle Dickon, H. Ishkaglobal, 15 February 2021)

Typ letadla	Tržní hodnota 10 let starého letadla (mil. USD)		Změna (%)
	k 1.1.2020	k 12.2.2021	
<i>jednouličkové typy</i>			
Airbus A320-200	22,25	17,05	(-) 23
Airbus A321-200	29,25	21,60	(-) 26
Boeing 737-700	19,50	13,90	(-) 29
Boeing 737-800	25,10	18,50	(-) 26
<i>širokotrupé typy</i>			
Airbus A330-200	42,60	29,00	(-) 32
Airbus A330-300	51,00	31,00	(-) 39
Boeing 767-300ER	27,00	18,75	(-) 31
Boeing 777-200ER	42,00	20,00	(-) 52
Boeing 777-300ER	79,00	44,00	(-) 44
<i>regionální typy</i>			
ATR 72-600	12,00	7,75	(-) 35
Dash 8-Q400	8,90	6,80	(-) 24
CRJ700	9,15	7,45	(-) 19
Embraer E190 LR	14,80	9,90	(-) 33

Letecká doprava se začala zotavovat v oblasti asijsko-pacifické již ve druhé polovině roku 2020. V samotné Číně, pokud jde o vnitrostátní linky, je nabídka míst v letadlech na pravidelných linkách, při srovnání dubna 2021 s dubnem 2019 (tedy před koronavirovou pandemií), dokonce o 20 % vyšší. Údaje za jižní Asii s relativně malým rozdílem za stejné období jsou poněkud překvapivé. V Indii, klíčové zemi regionu, je nabídka míst na domácích linkách v dubnu 2021 ve srovnání s dubnem 2019 pouze o 5 % nižší. Je ovšem otázkou další vývoj, neboť tato země nyní těžce zápolí se SARS-CoV-2. Jak ukazuje Obrázek 10, v západní Evropě je nabídka sedadlové kapacity po dvou letech pouze čtvrtinová.



Obrázek 10: Nabízená sedadlová kapacita na pravidelných leteckých linkách (duben 2021 versus duben 2019) ve vybraných regionech – změna v % (Zdroj: autor, číselné údaje OAG Frequency and Capacity Statistics, April 2021)

Aktuálně, v průběhu března a dubna 2021, roste poptávka v Severní Americe. Delta Airlines oznámila navýšení objednávky letadel Airbus A321neo o dalších 25 kusů, zároveň se dohodla s výrobcem o úspěšné dodávky dvou Airbusů A350-900 a jednoho Airbusu A330-900. Proočkovanosť populace proti Covid-19 v USA roste a výhled prodeje letenek na vnitrostátních linkách, alespoň podle vedení společnosti, je optimistický.

Doufejme, že optimismus je namístě, neboť budoucí vývoj je stěží předvídatelný, a to s ohledem na nové mutace koranaviru a rizika, že současné vakcíny na ně nebudou účinné. I tady je však naděje, že farmaceutické firmy dokáží včas své vakcíny modifikovat, respektive, že ve výhledu bude k dispozici i lék. Jiným problémem je opožděná vakcinace v řadě rozvojových regionů.

Tabulka 4: Největší letiště světa podle počtu odbavených cestujících v roce 2020 (Zdroj: autor, číselné údaje podle ACI World data reveals COVID-19's impact on world's busiest airports, 21 April 2021)

letiště	Počet cestujících (2020)	změna 2020/2019
Guangzhou	43 767 558	(-) 40,4 %
Atlanta	42 918 685	(-) 61,2 %
Chengdu	40 741 509	(-) 27,1 %
Dallas/Fort Worth	39 364 990	(-) 47,5 %
Shenzhen	37 916 054	(-) 28,4 %
Peking (Beijing Capital)	34 513 827	(-) 65,5 %
Denver	33 741 129	(-) 51,1 %
Kunming	32 990 805	(-) 31,4 %
Šanghaj	31 165 641	(-) 31,7 %
Xi'an	31 073 924	(-) 34,2 %

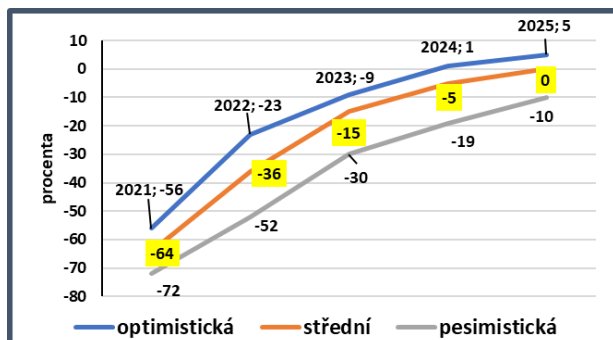
Zotavující se trh vnitrostátní letecké dopravy v Číně ovlivnil i pořadí největších letišť světa. Po dlouhodobé dominanci USA (v posledních 22 letech Atlanta Hartsfield – Jackson) se v roce 2020

dostal do popředí Kanton (Guangzhou), obchodní centrum při deltě Perlové řeky. Tam patří i Shenzhen, který se umístil na pátém místě. Není ani možné opomenout rostoucí význam Chengdu ve vnitrozemí, s výhodnou tranzitní polohou, a to dnes už i ve vazbě na zahraniční linky. S jedenácti miliony obyvatel je toto centrum provincie Sečuán již pátým největším čínským městem. Znatelný propad dosud největšího čínského letiště, Beijing Capital, zčásti souvisí s otevřením druhého pekingského letiště (Beijing Daxing) v září 2019. Za zaznamenání stojí, že v první světové desítce figuruje 7 čínských letišť, přičemž zbývající 3 jsou americká. Je jisté, že jde o neopakovatelnou záležitost, danou událostmi roku 2020.

Koronavirová pandemie zvýraznila některé trendy v letecké dopravě. Roste poptávka po přímých letech menšími typy letadel i u dálkových linek, bez nutnosti přestupu na uzlových letištích. Airbus A321LR v typické konfiguraci pro 206 cestujících (16 v obchodní třídě a 190 v ekonomické třídě) má dolet 7400 km. V případě již zmiňované verze A321XLR (v souvislosti s ČSA) je dolet dokonce 8700 km. Před svým uzemněním obsluhoval transatlantické spoje mezi brzkými ostrovy (dále též z Irska a norského Bergenu) a východním pobřežím USA i o něco menší Boeing 737 Max 8 (dolet 6570 km). Od května 2021 nabízí Airbus letoun A220-300 s prodlouženým doletem 6600 km (u ČSA mají mít 149 sedadel). Jednouličkové stroje s omezenou sedadlovou kapacitou jsou nyní žádané i hlavními aeroliniemi, neboť i ony musí reagovat na nižší poptávku v dálkové dopravě a menší typy letadel bude v příštích letech jednodušší obsadit. Zmiňované modely mají navíc vysokou ekonomiku provozu.

V rámci cestovního ruchu si klienti stále častěji chtějí samostatně organizovat pobyt bez vazby na cestovní kanceláře. Tomu vyšly vstříc i nízkonákladové aerolinie. Je zde také důležitá otázka ochrany životního prostředí. Některé země EU již znevýhodnily provozování kratších letů s upřednostněním vlaků. Ukazuje se, u služebních cestujících, že pro ně akceptovatelná doba strávená ve vlaku je kolem 3 hodin jízdy. I letecký průmysl zaznamenává rychlý progres ve smyslu úspor pohonných hmot. Zároveň se dnes již připravují i malá dopravní letadla do 19 cestujících na elektrický pohon. Nízká hladina hluku by měla podpořit rozvoj menších letišť v rámci velkých aglomerací, kde je provoz v současné době limitován příslušnou akustickou zátěží. I český výrobce Evector má v projektu letoun EVE-55 (odvozený od turbovrtulového stroje EV-55 Outback) pro 14 cestujících s elektromotory. Zde však, bohužel, vývoj stojí, neboť malajský investor již delší dobu nekomunikuje a je tak otázkou, zda se z jeho strany nejednalo o snahu o nepřátelské převzetí podniku. To už je však otázka pro právníky a vládu. Ve spolupráci se společností easyJet připravuje americká firma Wright Electric letoun s elektrickým pohonem pro 186 cestujících na krátkých tratích. Podstatně komplikovanější bude přechod na bezemisní provoz na dlouhých tratích, neboť u současných konstrukcí se počítá při doletu letadla s postupným snižováním jeho hmotnosti s vyčerpáváním paliva. I zde je však řada nových návrhů, zejména ze strany Airbus S.A.S., případně americké NASA, jejich faktická realizace však zřejmě bude možná až v průběhu příštího desetiletí. I tak je zřejmé, že se doprava vzduchem v relativně krátké době změní, a to v pozitivním směru. Jiným trendem je návrat nadzvukových letadel. Přípravuje se hned několik typů, přičemž ten největší, Boom Overture, má být schopen přepravit až 88 cestujících rychlostí 2335 km/h. Podle propočtů firmy by tarify na transatlantických letech mohly odpovídat současné obchodní třídě. Pokroku má být dosaženo i v otázce eliminace aerodynamického třesku.

V „pokoronavírové“ době lze očekávat, že nejdříve se oživi doprava nízkokládovými aeroliniemi, kdy mezi cestujícími budou převažovat mladší lidé. Rovněž se předpokládá zájem o turistické pobyty včetně charterových letů. Starší populace se bude do letadel vracet pozvolněji a velká nejistota se týká provozování dálkových letů, které pravděpodobně zasáhne dlouhodobá redukce. Je třeba si uvědomit, že řada firem se přesvědčila o možnosti využívání nových komunikačních technologií, a ukazuje se, že některé záležitosti lze vyřídit i bez fyzické přítomnosti (on-line rozhovory, videokonference). Vysoce bonitní klientela pak bude ještě více než kdy dříve preferovat nájem privátních letadel. Zájem roste, velké aerolinie se i na provozu „bizjetů“ podílejí, byť pod jinými značkami.



Obrázek 11: Prognóza ACI Europe (3 varianty) – počet odbavených cestujících na evropských letištích v letech 2021-2025 v porovnání s rokem 2019 (rozdíl v %) (Zdroj: autor, podle ACI Europe, 21 April 2021)
Poznámky: hodnoty za střední variantu zvýrazněny žlutou barvou;
Asociace evropských letišť (ACI Europe) sdružuje více než 500 letišť v Evropě, Izraeli, Turecku, Arménii, Gruzii a části střední Asie

Jestliže na jaře 2020 převládal názor, že letecká doprava se vrátí na hodnoty roku 2019 již v roce 2021, dnes je zřejmé, že to bude později. Současné prognózy spíše počítají se zhruba pěti lety. To by byl i případ ACI Europe, která v dubnu 2021 zveřejnila svůj výhled na období 2021-2025 z hlediska evropských letišť. Ve střední, nejpravděpodobnější variantě, by počet odbavených cestujících dosáhl hodnoty roku 2019 až v roce 2025.

Podstatně příznivější byla v roce 2020 situace u nákladní letecké dopravy, kdy přepravní výkon v meziročním srovnání byl nižší pouze o 10,6 %. (ICAO Air Transport Montly Monitor, February 2021). Organizace IATA pak předpokládá, že nákladní letecká doprava v roce 2021 překoná výsledky roku 2019. Řada aerolinií při relativně vysoké poptávce, a také při přepravě zdravotnického materiálu, využívala jen zběžně upravené kabiny osobních letadel. Je však dost velký zájem o přestavby starších osobních typů na čistě nákladní verze.

3. Závěr

Letecká doprava byla v roce 2020 v souvislosti s pandemií Covid-19 bezprecedentním způsobem postižena. Některé aerolinie zastavily činnost, jiné byly nucené redukovat svůj letadlový park a propustit část zaměstnanců. Do hry vstoupily jednotlivé vlády, které v mnoha případech poskytly tomuto odvětví podporu. Konkurenční prostředí bylo deformováno. Výhled do budoucna není jednoznačný. Mnohé nasvědčuje tomu, že po vakcinaci se zájem o cestování vrátí. Lze přitom předpokládat zvýšení podílu soukromých osob na úkor služebních cestujících. Firmy získaly zkušenosti s využíváním nových komunikačních technologií, jež mohou nahradit některá přímá jednání. S ohledem na ochranu

životního prostředí bude také růst tlak na ekologičtější způsoby dopravy a i letectví se v tomto ohledu změní.

Reference

- ACI, (2021). World Air Traffic Forecast 2020-2040, Dostupné: <https://store.aci.aero/product/world-airport-traffic-forecasts-2020-2040/>
- ACI, (2021). World data reveals COVID-19's impact on world's busiest airports, 21 April 2021, Dostupné: <https://aci.aero/news/>
- ACI Europe, (2021). Covid 19 and Airports, Traffic Forecast and Financial impact, 21 April 2021, Dostupné: <https://www.aci-europe.org/>
- Airbus, (2020). Global Market Forecast: Cities, Airports and Aircrafts 2019-2038, 86 s., ISBN 978-2-9554382-4-6
- Boeing, (2020). Commercial Market Outlook 2020-2039, Dostupné: <https://www.boeing.com/>
- Dickon, H. (2021). Airbus deliveries slowdown, 10-year old aircraft values, Aergo buys B737-800, Ishkaglobal, 15 February 2021, Dostupné: <https://www.ishkaglobal.com/>
- ICAO, (2021). Air Transport Montly Monitor, February 2021, Dostupné: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- ICAO, (2011). Annual Report of the Council 2010, Dostupné: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>
- ICAO, (2020). Annual Report of the Council 2019, Dostupné: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.aspx>
- ICAO, (2021). Effects of Novel Coronavirus /Covid-19/ on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Montreal, 27 April 2021, Economic Development –Air Transport Bureau, 124 s.
- Kaminski-Morrow, D., Dunn, G., Harper, L. (2020). How European states stepped in to support grounded airlines in 2020, Flightglobal, 23 December 2020
- Letiště Praha, (2020). Profil a zpráva o udržitelném rozvoji skupiny Letiště Praha 2019, 86 s., Dostupné: <https://www.prg.aero/>
- OAG, (2021). OAG Frequency and Capacity Statistics, April 2021, Dostupné: <https://www.oag.com/>
- Statista, (2021). Low cost carriers' worldwide market share from 2007 to 2020, Dostupné: <https://www.statista.com/statistics/>
- UN, (2020). World Population Prospects 2019, Dostupné: <https://population.un.org/wpp/>
- UN, (2019). World Urbanization Prospects 2018, Dostupné: <https://population.un.org/wup/>
- UNWTO, (2021). World Tourism Barometr, March 2021, Dostupné: <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347>
- Wolfsteller, P. (2021). US government considers third aid package for airlines, Flightglobal, 10 February 2021
- World Bank, (2021). Global Outlook, January 2021, Dostupné: <https://www.worldbank.org/en/publication/>
- World Bank, (2020). World Development Indicators database, Gross domestic product 2019, Dostupné: <https://databank.worldbank.org/data/download/GDP.pdf>