

THE IMPORTANCE OF SCHEDULED AIR TRAFFIC FOR AIRPORT EXISTENCE

VÝZNAM PRAVIDELNEJ LETECKEJ DOPRAVY PRE EXISTENCIU LETÍSK

Martina Hromcová
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
mhromcova@gmail.com

Anna Tomová
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
anna.tomova@fpedas.uniza.sk

Abstract

The importance of scheduled air transport for the existence of airports is a topic that is constantly relevant, especially during the Covid-19 pandemic, which has negatively affected operations at all world airports, disrupted its regularity and thus its direct and indirect effects on the region. This work focuses on airports dependent on the operation of scheduled air transport from several perspectives. After an initial study of the available literature on the importance of scheduled air transport for the existence of airports, we defined the terms demand and supply factors of the airport influencing scheduled air transport. One of the key parts of the work is the calculation of the critical number of airport movements, which represents the break even point in the amount of production in which the airport shows no loss but also no profit. The reasons for the abolition of scheduled air services, such as the occurrence of a military conflict near the airport or insufficient research of the demand for air traffic in the area, are described in the chapter analyzing European and global airports with canceled scheduled air traffic in individual case studies. The chapter also deals with the alternative uses of airports themselves, which were forced to terminate their function for the public. Airports and their equipment are highly specialized for use in air transport operations and therefore operators and their subsequent owners often face difficulties in finding alternative uses. An essential part of this work is an analysis of the response of selected European airports to the outbreak of Covid-19 in 2020 and a comparison of the number of passengers carried at these airports in 2019 and 2020. The final chapter contains a summary of findings and the call to change transport policies in the benefit of airports and their protection from future aviation pitfalls such as the Covid-19 pandemic.

Keywords

scheduled air traffic, impact of Covid-19 on aviation, break even point

1. Úvod

Pravidelná letecká prevádzka na letisku predstavuje zložitý systém činností, ktoré, ak sú vykonávané správne, vedú priniesť samostatne fungujúci systém generujúci pravidelné výnosy. Niekedy však nastane situácia, ktorá letisku prevádzkujúcemu pravidelnú leteckú dopravu znemožní v danej činnosti pokračovať. Na letiskách, ktoré sú od takéhoto typu leteckej prevádzky závislé a nie sú prispôbené na prevádzkovanie nepravidelnej dopravy či biznis letov, je veľmi pravdepodobné, že bude ich existencia ohrozená.

2. Význam pravidelnej leteckej dopravy pre existenciu letísk na základe dostupnej teórie

Pravidelná letecká doprava je z mnohých hľadísk významná pre správne fungovanie letísk. Pravidelnosť letov, resp. prevádzka pravidelnej leteckej dopravy na určitom letisku je pre cestujúcich jedným z dôležitých faktorov, na základe ktorých si vyberajú letisko vo svojej spádovej oblasti. S pravidelnosťou leteckej dopravy zároveň úzko súvisia ďalšie faktory ovplyvňujúce dopyt po leteckej doprave na danom letisku. Dopytové faktory predstavujú určité vlastnosti alebo kvality letiska, ktoré vyžadujú ich zákazníci (môžu to byť cestujúci aj letecké spoločnosti) a na základe ktorých sa rozhodujú, ktoré letisko preferujú. Ponukové faktory sú, naopak, služby a produkty, ktoré ponúkajú letiská a lákajú nimi potenciálnych zákazníkov.

2.1. Dopytové a ponukové faktory ovplyvňujúce pravidelnú leteckú dopravu letiska

Dopytové faktory súvisia s dopytom zákazníkov po určitých rozhodujúcich službách letiska, ktoré ovplyvňujú jeho výber spomedzi ostatných. Je nutné spomenúť, že zákazník vo väčšine prípadov vyžaduje od letiska, na ktoré prilieta iné služby ako od letiska, z ktorého odlieta. Inak povedané – in-bound (prichádzajúca) prevádzka súvisí s inými dopytovými faktormi ako out-bound (odchádzajúca) prevádzka letiska. Sú však aj určité spoločné faktory, ktoré ovplyvňujú dopyt po službách letísk bez ohľadu na smer prevádzky. Medzi dopytové faktory teda patria napríklad dostupnosť letiska, intermodálne faktory, atraktivita destinácie, počet ponúkaných destinácií a konektivita letiska, úroveň služieb ponúkaných letiskom a v súčasnosti veľmi dôležitá dostupnosť nízkych cien leteniek. Faktory, ktoré zahŕňajú ponuku, ktorú dané letisko ponúka, prípadne situáciu v jeho okolí, ktorá by mohla ovplyvniť prevádzku letiska, sa nazývajú ponukové faktory. Ponuka jednotlivých služieb letísk je dôležitá ako pre potenciálnych cestujúcich, tak aj pre samotné letecké spoločnosti, ktoré sú závislé na službách letísk. V ich prípade je dôležité pri výbere novej základne, prípadne novej destinácie v podobe letiska, sledovať viacero parametrov a skutočností, ako napríklad kapacita letiska, jeho lokalizácia a jeho vybavenie, existencia konkurenčných letísk v blízkosti letiska či celkový prieskum dopytu po leteckej doprave v jeho spádovej oblasti. [1]

2.2. Bod zvratu množstva produkcie pre dosiahnutie vyrovnaného výsledku hospodárenia

V súvislosti s množstvom cestujúcich patriacich do in-bound aj out-bound prevádzky letísk existuje spôsob, ako vypočítať kritickú hodnotu počtu pohybov, pri ktorej letisko neprodukuje žiaden zisk ani stratu. Túto hodnotu možno považovať za bod zvratu množstva produkcie pre dosiahnutie vyrovnaného výsledku hospodárenia, ktorý nastáva pri rovnosti celkových nákladov a celkových výnosov letiska. Túto kritickú hodnotu a jej výpočet sme sa rozhodli spomenúť v našej práci preto, aby sme poukázali na dôležitosť existencie pravidelnej leteckej dopravy. Pre pochopenie jej významnosti je nutné poznať výšku prevádzkových nákladov letiska a pomer jeho fixných a variabilných nákladov. [2]

Prevádzkové náklady letiska sú tvorené fixnými nákladmi, ktoré tvoria ich prevažnú časť a variabilnými nákladmi. Fixné náklady sú v súvislosti so zmenou rozsahu prevádzky nemenné, to znamená, že bez ohľadu na veľkosť objemu prevádzky na danom letisku zostávajú tieto fixné náklady rovnaké. S rastom výkonu letiska (napr. zvýšením počtu pohybov lietadiel a zvyšovaním pravidelnosti letov) sa však jeho jednotkové fixné náklady znižujú. Predpokladá sa, že tvoria približne 60% prevádzkových nákladov¹. Zvyšok tvoria variabilné náklady. Pre zjednodušenie je možné povedať, že výška variabilných nákladov sa môže odvíjať napríklad od počtu pohybov (rozsahu prevádzky), avšak nie je to pravidlom. [3]

2.2.1. Príklad na Letisku M.R. Štefánika, Bratislava

Prevádzkové náklady Letiska Bratislava v roku 2019 predstavovali 34 793 tis. eur. Približná hodnota fixných nákladov letísk podľa ACI predstavuje 60% z prevádzkových nákladov, čo predstavuje v tomto prípade hodnotu 20 875 tis. eur. Ďalšou dôležitou hodnotou je počet pohybov na letisku, ktorý bol v roku 2019 vo výške 28 745. Podielom ostatných 40% prevádzkových nákladov, ktoré predstavujú variabilné náklady Letiska Bratislava a počtu pohybov na letisku je možné vyrátať jednotkové variabilné náklady vo výške približne 484 eur. Výnos za jeden let predstavoval v sledovanom roku približne 695 eur. Dosadením hodnôt je možné zistiť kritickú hodnotu pohybov letiska za rok (keďže všetky hodnoty sú za rok 2019) potrebnú na pokrytie nákladov tohto letiska:

$$695 \times Q = 20\,875\,000 + 484 \times Q$$

Z toho výpočet kritického počtu pohybov je nasledovný:

$$Q = \frac{20\,875\,000}{695 - 484} = 98\,933,64 \text{ letov/rok}$$

Pre reálne hodnoty Letiska Bratislava za rok 2019 sme vypočítali kritický počet pohybov (po zaokrúhlení na celé) vo výške 98 934. Skutočný počet pohybov pre toto letisko však bol iba 28 745, čo predstavuje iba 29,05% letov potrebných na pokrytie nákladov. Letisko Bratislava by teda podľa nášho výpočtu malo každý deň prevádzkovať v priemere aspoň 271 letov, aby dosiahla tzv. bod

zvratu množstva produkcie pre dosiahnutie vyrovnaného výsledku hospodárenia.

2.3. Príčiny zrušenia pravidelnej leteckej prevádzky na letiskách

Vypuknutie pandémie ochorenia Covid-19 v roku 2020 nie je jedinou nástrahou, ktorá v širokom rozsahu ovplyvnila plynulosť pravidelnej leteckej dopravy na letiskách. Tejto kríze predchádzali mnohé iné udalosti, ako napríklad finančná kríza alebo útoky z 11. septembra 2001, ktoré výrazným spôsobom ovplyvnili dopyt po leteckej doprave a ktorých dopad na prevádzku letísk a leteckých spoločností nevedeli tieto inštitúcie sami ovplyvniť. Sú však aj situácie, kedy letiská prichádzajú o svoju pravidelnú leteckú prevádzku vlastnými neuváženými rozhodnutiami, prípadne rozhodnutiami ich vlastníkov. Príčiny, ktoré sme v práci vyhodnotili ako najčastejšie sa vyskytujúce sú výskyt vojnového konfliktu v blízkosti letiska, výstavba konkurenčného letiska v blízkosti letiska, nedostatočný prieskum dopytu po leteckej doprave pred výstavbou letiska a špeciálne prípady zrušenia, ako napríklad nedodržanie bezpečnostných zásad pri výstavbe letiska alebo výskyt prírodných katastrof alebo javov. [4]

3. Letiská so zrušenou pravidelnou leteckou dopravou (prípadové štúdie)

Nasledujúce podkapitoly obsahujú prípadové štúdie európskych a mimoeurópskych letísk, ktoré museli z rôznych, už spomínaných dôvodov, svoju pravidelnú leteckú prevádzku ukončiť.

3.1. Prípadové štúdie letísk so zrušenou pravidelnou leteckou dopravou

3.1.1. Letisko Berlín-Tempelhof v Nemecku

Nastávajú však aj také situácie, kedy je letisko obsadené armádou a jeho prevádzka sa tak zmení na výlučne vojenské účely. Počas posledného najväčšieho ozbrojeného vojnového konfliktu súčasnej doby, Druhej svetovej vojny, bolo takto obsadených mnoho dovtedy prosperujúcich letísk. Letisko Berlín-Tempelhof, známe tiež ako Zentralflughafen Berlin-Tempelhof, bolo vôbec prvým dopravným letiskom na svete. V tridsiatych rokoch patrilo k najviac frekventovaným na svete a čoskoro dosiahlo hranice svojich kapacít. Po nástupe národnosocialistického režimu bolo však letisko prebudované podľa želania nacistického vedenia na ústredné letisko nacistického Nemecka a v roku 1945 bolo letisko obsadené sovietskou armádou a už 4. júla toho istého roku bolo v súvislosti so zriadením spojeneckých sektorov pridelené americkej správe. Počas berlínskej blokády sa stalo jedným z dvoch letísk tzv. leteckého mosta. Všetky tieto udalosti a zmeny vlastníctva a prevádzky Letiska Berlín-Tempelhof, ktoré boli vojenského charakteru, mali veľký vplyv na existenciu pravidelnej leteckej prevádzky. V súčasnosti nie je na tomto letisku žiadna prevádzka. Uzavretiu predchádzalo mnoho faktorov - okrem vojnovéj minulosti, ktorá spomalila vývoj pravidelnej civilnej leteckej prevádzky, aj poloha letiska v centre mesta v zastavanej

oblasti a napokon aj vysoká konkurencia v podobe dvoch ďalších a väčších letísk v blízkosti. [5]

3.1.2. *Medzinárodné letisko Kai Tak v Hongkongu*

Letisko bolo otvorené v roku 1925 a jeho dráha presahovala do prístavu Victoria. Z pohľadu cestujúcich boli pristátia a vzlety zážitkom, avšak pre pilotov išlo o náročné a nebezpečné úkony, keďže sa dráha nachádzala na vodnej ploche a zároveň uprostred rušného mesta. Letisko Kai Tak bolo primárnym letiskom Hongkongu niekoľko desaťročí a prevádzkovalo pravidelné lety, avšak kvôli čoraz nebezpečnejším pristátiam a potrebe vybudovania letiska s väčšou kapacitou bolo rozhodnuté o výstavbe nového medzinárodného letiska v Hongkongu vzdialeného 30 kilometrov na západ od letiska Kai Tak. Posledné pristátie na tomto letisku sa uskutočnilo 6. júla 1998 a následne bola celá prevádzka, vrátane väčšiny mobilných strojov, presunutá na novopostavené Medzinárodné letisko Hong Kong, tiež známe ako Medzinárodné letisko Chek Lap Kok. Niektoré časti pôvodného letiska boli použité na rôzne účely, ale prevažná časť zostala nevyužitá a to aj napriek mnohým plánom na opätovné použitie pozemkov a budov. [6]

3.2. *Využitie letísk po zrušení ich pravidelnej leteckej prevádzky a následnom zatvorení*

V súčasnosti je vybavenie letísk však omnoho špecifickejšie, rozsiahlejšie, finančne náročnejšie a vývojovo nevyspytateľnejšie. Odhliadnuc od v súčasnosti pretrvávajúcej pandémie Covid-19, vývoj a objem leteckej dopravy rastie každým rokom. Niektoré donedávna moderné letiská sa preto vývojom stali zastaranými alebo kapacitne nedostačujúcimi a boli nahradené novými, modernejšími letiskami (napríklad Medzinárodné letisko Ellinikon v Grécku bolo nahradené modernejším Letiskom Eleftheriosia Venizelosa Atény). Z tohto dôvodu je vo svete mnoho letísk, ktorých vybavenie je síce funkčné a nebolo poškodené v súvislosti s vojenským konfliktom, avšak aj napriek tomu už nie je (prípadne nikdy nebolo) používané na svoje účely. Takýmto letiskám je mnohokrát problém nájsť nový spôsob využitia. Niekedy je preto jednou z možností aj likvidácia letiska (napríklad zbúranie budovy terminálu na bývalom Medzinárodnom letisku Montreal-Mirabel). Pokiaľ letisko nie je zbúrané alebo nechátra, môže byť využité rôznymi spôsobmi:

- bývalý areál letiska ako verejný park slúžiaci pre verejnosť,
- odbavovacie plochy, vzletové a pristávacie dráhy a rolovacie dráhy ako športové závodné dráhy,
- terminály letísk a celý areál letiska ako priestor pre natáčanie filmov alebo fotografovanie,
- letisko využívané na všeobecné letectvo, prípadne pre letecké školy,
- bývalé budovy letiska a areál používané ako letecké múzeum
- bývalé budovy letiska ako reštaurácie, obchody, obchodné centrá,
- areál letiska využívaný na rôzne kultúrne podujatia (koncerty, festivaly či divadelné predstavenia),

- terminály využívané na kancelárie či ateliéry tvoriace biznis centrá, resp. kultúrne a umelecké centrá. [7]

4. **Sumarizácia poznatkov o dôvodoch a spôsoboch riešenia (s aktualizáciou Covid-19)**

Ako sme už načrtli pri niektorých prípadových štúdiách letísk so zrušenou pravidelnou leteckou prevádzkou, sú letiská, ktoré sa vplyvom vojenského konfliktu stali znovu nepoužiteľnými na akúkoľvek leteckú prevádzku, či už verejnú alebo súkromnú, ale aj na využitie iného charakteru. Zaujímavý však môže byť pohľad na ostatné letiská, ktorých vybavenie je doposiaľ použiteľné a môže byť využívané rôzne, a ich reakciu na v súvislosti pretrvávajúcu pandémiu Covid-19. V situácii, kedy majú takmer všetky letiská na svete problém udržať kritickú hodnotu počtu pohybov na dosiahnutie vyrovnaného výsledku hospodárenia sa pozrieme na tie letiská, ktoré sa v takejto situácii nachádzali už pred vypuknutím pandémie.

Rozličné hygienické a protipandemické opatrenia krajín po celom svete spolu s obavami cestujúcich z prenosu ochorenia Covid-19 pri využívaní leteckej dopravy či núteným znížením nákladov leteckých spoločností majú za následok veľký počet nevyužívaných lietadiel. Problém parkovania takýchto lietadiel môžu riešiť práve letiská so zrušenou pravidelnou leteckou dopravou, akým je napríklad Letisko Don Quijote v Španielsku. V júni v roku 2020 privítalo toto letisko 12 neaktívnych lietadiel a poskytlo im nielen priestor na parkovanie, ale aj údržbu pneumatík, motorov či okien, čím letisko nadobudlo nové využitie a taktiež novú líniu biznisu.

Po tom, ako bola celá prevádzka primárneho letiska Berlína, Medzinárodného letiska Tegel, presunutá na Letisko Brandenburg, začalo toto letisko, aj napriek svojej minulosti, prevádzkovať pravidelnú leteckú dopravu. Keďže Letisko Tegel patrilo počtom prepravených pasažierov k najväčším v Nemecku, podobný prívlastok sa očakával aj od jeho nasledovníka, Letiska Brandenburg. Súčasná prevládajúca pandémie Covid-19 však jeho vývoj výrazne spomalila a v súčasnosti na svojej webovej stránke uvádza, že v priemere za deň odbaví 25 letov do rôznych strategických destinácií (napr. Frankfurt, Paríž, Viedeň, Istanbul či Madrid). V súčasnosti však už môžeme toto letisko považovať za letisko poskytujúce pravidelnú leteckú dopravu aj napriek jeho minulosti a zároveň súčasnej pandemickej situácii. [8]

Ďalším letiskom, ktoré po zrušení celej svojej verejnej leteckej prevádzky našlo inú možnosť využitia, je Letisko Floyd Benneta v New Yorku. Väčšina rekreačných možností pre návštevníkov na tomto letisku je však pozastavená z dôvodu prevládajúcej koronakrízy. K 16. marcu 2021 bola prevádzka letiska obmedzená vo veľkej miere, pričom dostupné boli iba činnosti pre jednotlivcov, resp. izolovanú spoločnosť (napr. lukostreľba, spustenie kajaku hydroplánom či letecké športy). Aktivity na tomto letisku, ako napríklad návšteva Múzea Floyd Benneta, Hangár B či Kemping na Letisku Floyd Benneta musia byť aktuálne zatvorené kvôli pandémie. [9]

4.1. *Situácia na európskych letiskách počas pandémie Covid-19*

Prepuknutie pandémie Covid-19 v roku 2020 narušilo plynulý priebeh rozbehnutých ekonomík po celom svete. Opäť sa potvrdilo, že letecká doprava a dopyt po nej veľmi citlivo reaguje

na znižujúcu sa prosperitu ekonomík jednotlivých krajín. Navyše, najnovšia celosvetová kríza spôsobená pandemiou so sebou prináša aj celkový zákaz využívania leteckej dopravy aj strach z nákazy tohto infekčného ochorenia, čo taktiež výrazne vplýva na výšku dopytu po tomto type dopravy. V apríli v roku 2020 sa prejavil extrémny prepád dopytu po leteckej doprave na európskych letiskách v podobe poklesu počtu prepravených pasažierov až o -88% oproti počtu prepravených pasažierov v apríli v roku 2019. Podľa ACI celkovo stratili európske letiská v roku 2020 až 1,72 mld. pasažierov a v porovnaní s predchádzajúcim rokom prepravilo o 70,4% pasažierov menej. Je zrejmé, že každé európske i mimoeurópske letisko bolo a stále je do výraznej miery ovplyvnené pretrvávajúcou krízou. Od vypuknutia pandémie Covid-19 bol však na území Európy za rok 2020 pozorovateľný mierny rozdiel v prepade prevádzky na letiskách v rámci Európskej únie (-73%) a mimo Európskej únie (-61,9%), ktorý mohol byť spôsobený najmä veľkosťou a odolnosťou domácich trhov predovšetkým v Rusku ale aj Turecku v kombinácii s menej prísnyimi cestovnými obmedzeniami v porovnaní s tými v Európskej únii. Slovenská republika navyše v poslednom štvrtroku roku 2020 pozorovala spolu s Rakúskom, Českou republikou, Fínskom, Írskom a Slovinskom prepád prepravených PAX vyše -90%.

V nasledujúcich kapitolách budeme opisovať, do akej miery boli ovplyvnené európske letiská a ich prevádzka (počet prepravených PAX) pandemiou Covid-19 v roku 2020 v porovnaní s rokom 2019 a to jednotlivo v štyroch rôznych veľkostných kategóriách – nad 10 mil. PAX, nad 5 mil. PAX, nad 3 mil. PAX a pod 3 mil. PAX v roku 2019 a aký vplyv mala kríza na štruktúru nákladov, či už z hľadiska pomeru fixných a variabilných nákladov alebo z hľadiska nutnosti prepúšťania zamestnancov s cieľom znižovania nákladov. Informácie o konkrétnych hodnotách prepravených pasažierov za jednotlivé mesiace rokov 2019 a 2020 na vybraných letiskách sme zisťovali z databáz Štatistického úradu Európskych spoločností (Eurostat), ktorý je hlavným štatistickým úradom EÚ so sídlom v Luxemburgu.

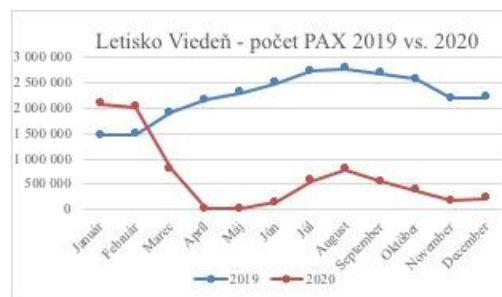
4.1.1. Letiská nad 10 miliónov prepravených pasažierov v roku 2019

V tejto časti našej práce sme pozorovali Letisko Viedeň, Letisko Londýn-Luton, Letisko Štuttgart, Letisko Praha a Letisko Brusel. Na všetkých z týchto letísk boli pozorované výrazné prepady v prevádzky, ktoré boli viditeľné v medziročných porovnaníach. Nami spracovaná Tabuľka obsahuje porovnanie jednotlivých hodnôt prepravených pasažierov v rokoch 2019 a 2020 spolu s percentuálnym vyjadrením zmien.

Ako už bolo spomenuté, priemerne prišli európske letiská o 70,4% prevádzky. V tejto kategórii lietadiel sme však pozorovali v priemere vo väčšine letísk (štyri letiská z piatich) ešte väčší prepád prevádzky. Najväčší rozdiel bol pozorovaný na Letisku Praha v Českej republike vo výške -79,52%. Na druhú stranu, najmenší prepád bol na Letisku Londýn-Luton vo Veľkej Británii (-69,60%), na ktorom bolo, paradoxne, pozorované medziročné zníženie už vo februári 2020 pred vypuknutím pandémie Covid-19. V priemere bol prepád nami vybraných letísk v tejto kategórii -74,74%.

Niektoré letiská boli nútené zmeniť aj štruktúru svojich nákladov, keďže v dôsledku zníženia prevádzky prišli aj o svoje očakávané príjmy vyplývajúce z pravidelnosti letov. Napríklad

Letisko Viedeň zaviedlo od 16. marca 2021 pre svojich zamestnancov skrátený pracovný čas ako aj sprievodné opatrenia na vyčerpanie dovolení a hodín nadčasov a bolo nútené tiež prepustiť približne 500 zamestnancov. Dopad pandémie sa v roku 2020 na tomto letisku odrazil v poklese výnosov o 61%. Letisko Viedeň preto prijalo množstvo rozhodnutí na kompenzáciu ušlých výnosov, napríklad od apríla 2020 sa na odbavovanie cestujúcich používa iba Terminál 3 a bola využitá aj vládna pomoc a úľavy. Celkovo sa roku 2020 znížili prevádzkové náklady na tomto letisku o -41% na hodnotu 203,8mil. €. Vývoj prevádzky v rokoch 2019 a 2020 na Letisku Viedeň znázorňuje Graf 1. [10]



Graf 1: Vývoj prevádzky na Letisku Viedeň v rokoch 2019 a 2020, Zdroj: Autorka podľa [10].

4.1.2. Letiská nad 5 miliónov prepravených pasažierov v roku 2019

Zaujímavým príkladom z tejto kategórie letísk je Letisko Reykjavík na Islande, ktoré v súvislosti so špecifickou ostrovnou polohou tohto štátu odohráva veľmi dôležitú rolu v spojení Islandu s ostatnými krajinami. Letisko pozorovalo prepád prevádzky už od začiatku roku 2020, avšak po vypuknutí pandémie Covid-19 sa až do konca roka 2020 držali počty prepravených pasažierov na veľmi nízkych hodnotách oproti roku 2019. Napriek relatívne malému počtu prípadov v porovnaní s inými krajinami mal Covid-19 závažný dopad na islandské hospodárstvo a najmä na odvetvie leteckej dopravy, ktoré so 72 000 pracovnými miestami prispieva k 38,3% HDP krajiny. Vzhľadom na to, že väčšina turistov pricestuje do tejto krajiny letecky, mal nedostatok leteckej dopravy obrovský vplyv aj na cestovný ruch. Graf 2 znázorňuje vývoj prevádzky v rokoch 2019 a 2020 na Letisku Reykjavík. [10]



Graf 2: Vývoj prevádzky na Letisku Reykjavík v rokoch 2019 a 2020. Zdroj: Autorka podľa [10].

4.1.3. Letiská nad 3 milióny prepravených pasažierov v roku 2019

Päť nami vybraných európskych letísk, ktoré mali v roku 2019 nad 3 mil. PAX a ktorých vývoj prevádzky v roku 2020 sledujeme sú letiská v Katowiciach, Billunde, Trondheime, Madeire a Luxemburgu. Sú to letiská jednotlivých štátov, ktorých počet prepravených pasažierov nepresiahol v roku 2019 hranicu 5 miliónov. Čo sa týka tejto kategórie letísk, tá zdanlivo prekonala spomedzi všetkých kategórií prepuknutie pandémie Covid-19 najlepšie spomedzi všetkých štyroch kategórií, keďže priemer percentuálneho prepadu prevádzky na týchto piatich letiskách bol -66,9%, čo je navyše o 3,5 percentuálneho bodu menej ako priemer všetkých európskych letísk.

Po vypuknutí pandémie Covid-19 v marci v roku 2020 sa rapídne znížila prevádzka na všetkých letiskách vo svete. Mierne zhoršenie počtu prepravených pasažierov vo februári 2020 oproti tomu istému mesiacu v roku 2019 pozorovalo Letisko Trondheim v Nórsku. Celkovo však za rok 2020 prišlo toto letisko v dôsledku pandémie iba o 58,36% prevádzky, čo je v porovnaní s ostatnými európskymi letiskami jeden z najnižších percentuálne vyjadrených medziročných rozdielov v súvislosti s Covid-19. Takýto výsledok môže byť pripisovaný dôležitosti vnútroštátnej pravidelnej leteckej dopravy na členitom území Nórska, pre ktoré je letecká doprava jednou z najdôležitejších v krajine. Vývoj leteckej prevádzky za pozorované obdobie na tomto letisku znázorňuje Graf 3. [10]

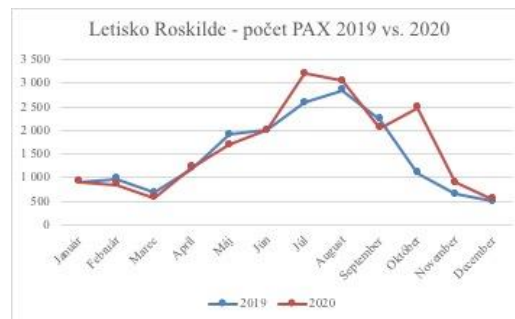


Graf 3: Vývoj prevádzky na Letisku Trondheim v rokoch 2019 a 2020. Zdroj: Autorka podľa [10.]

4.1.4. Letiská pod 3 milióny prepravených pasažierov v roku 2019

Poslednou kategóriou letísk, ktorých vývoj prevádzky v rokoch 2019 a 2020 budeme porovnávať, je kategória najmenších európskych letísk, ktorých počet prepravených pasažierov neprekročil v roku 2019 hranicu 3 miliónov. Do tejto kategórie patria rôzne letiská, či už tie najmenšie, ktoré sa zameriavajú na všeobecné letectvo či prevádzku občasných charterových letov alebo exkluzívne na biznis lety (Letisko Roskilde, Dánsko) alebo aj také letiská, ktorých prevádzka je len niečo málo pod hranicou 3 miliónov PAX a síce ich v našej práci radíme medzi najmenšie európske letiská, v rámci krajiny sú jednými z najväčších (Letisko Bratislava, Slovenská republika). Väčšina z týchto letísk prevádzkuje pravidelnú leteckú dopravu s výnimkou Letiska Roskilde, ktoré budeme v tejto podkapitole opisovať bližšie kvôli jeho nadpriemerným výsledkom v roku 2020. V tejto kategórii sme sa rozhodli bližšie zistiť vývoj prevádzky za sledované obdobie v rokoch 2019 a 2020 pre letiská – Letisko Roskilde-Kodaň, Letisko Karlsruhe, Letisko Ostrava, Letisko Dubrovnik, Letisko Bratislava.

Najmenším letiskom zo všetkých nami pozorovaných letísk je Letisko Roskilde v Dánsku s celkovým počtom prepravených pasažierov v roku 2019 vo výške 17 592. Toto regionálne dánske letisko, ktoré sa nachádza v blízkosti hlavného mesta Dánska, Kodane, sa od ostatných spomínaných letísk líši svojimi kľúčovými činnosťami. Všetky ostatné letiská, ktorých vývoj prevádzky sme sledovali v týchto podkapitolách, sú letiská, ktorých kľúčová činnosť je prevádzkovanie pravidelnej leteckej dopravy a ostatné druhy leteckých činností (napr. prevádzkovanie charterových letov, biznis letov, nákladnej dopravy či všeobecného letectva) sú len doplnkovými činnosťami, ktoré dopĺňajú hlavnú činnosť predstavujúcu centrum záujmov letiska. V prípade Letiska Roskilde je však kľúčovou činnosťou prevádzkovanie biznis letov - pre svojich potenciálnych zákazníkov je atraktívne svojou polohou v blízkosti Kodane, ktorá je vo vzdialenosti do 30 minút automobilovou dopravou, ktorá vie byť taktiež zabezpečená letiskom v podobe taxi služby. Vývoj počtu prepravených pasažierov za jednotlivé mesiace v rokoch 2019 a 2020 sú znázornené na Grafe 4. [11]



Graf 4: Vývoj prevádzky na Letisku Roskilde v rokoch 2019 a 2020, Zdroj: Autorka podľa [10].

Letisko Roskilde bolo schopné v roku 2020, aj napriek vypuknutiu pandémie Covid-19, navýšiť oproti predchádzajúcemu roku počet prepravených pasažierov o 10,8%. Keďže sa letisko nezameriava na pravidelnú leteckú dopravu, ale na biznis klientelu, ktorá nebola v súvislosti s pandemiou Covid-19 ovplyvnená do takej miery, že by boli takéto biznis lety zakázané, prípadne by prudko klesol dopyt po takomto type dopravy, tak si bolo toto letisko schopné v priemere nielen udržať, ale aj navýšiť počet prepravených pasažierov. Môže to byť spôsobené aj tým, že na tomto letisku sú prevádzkované iba lety pre malý počet cestujúcich, pri ktorých nie sú porušované žiadne proti-pandemické opatrenia. Zároveň má toto letisko taktiež svojich stálych zákazníkov a stále letecké posádky, čím sa opäť riziko a strach z nakazenia znižuje.

5. Dôsledky pre dopravnú politiku štátov a EÚ

Letiská sú významné infraštruktúrne aktíva, ktorých prosperita je úzko spätá s prosperitou prislúchajúceho regiónu, v ktorom sa nachádzajú. Je dôležité vnímať letiská nielen ako časť infraštruktúry leteckej dopravy, ale aj ako kľúčový článok v budovaní cestovného ruchu a celkovej ekonomickej úspešnosti danej oblasti. Keďže letisko prináša do regiónu množstvo turistov aj potenciálnych biznis partnerov a zároveň vytvára pre región nové pracovné pozície, je vhodné spomenúť funkcie, resp. účinky, ktoré prináša. V našej diplomovej práci sme už spomínali niektoré z účinkov leteckej prevádzky na letiskách – priame, nepriame, indukované a katalytické účinky

letiska. Medzi priame vplyvy patrí napríklad tvorba pracovných miest, ktorá pomáha pri predchádzaní presunu mladých kvalifikovaných zamestnancov do iných regiónov (prípadne krajín), ale aj pri predchádzaní hospodárskeho a sociálneho úpadku regionálnych komunití a ich infraštruktúry. Na druhú stranu nepriame, indukované a katalytické vplyvy vedú byť omnoho rozsiahlejšie, ako sa môže zdať – zvyšujú počet hospodárskych činností, činností cestovného ruchu a celkovú konektivitu regiónu. Indukované efekty vyplývajú z použitia príjmov zamestnancov, ktorí boli priamo alebo nepriamo generovaní leteckou dopravou, na nákup tovarov a služieb. Katalytické efekty zahŕňajú širšie ekonomické efekty leteckej dopravy spojené s rozvojom obchodu, investícií, turizmu či produktivity. Letisko slúžiace pre verejnosť vie byť preto, či už priamymi alebo nepriamymi prostriedkami, kľúčovým hráčom v rozvoji daného kraja.

Vypuknutie pandémie Covid-19 poukázalo na nedostatky v oblasti pripravenosti na takéto kritické situácie nielen na úrovni samotných letísk, ale aj na úrovni národnostnej či celosvetovej. Z hľadiska nákladnej leteckej dopravy nebol dopad tejto pandémie taký markantný, ako to bolo v oblasti osobnej leteckej dopravy. Preprava nákladu a surovín medzi krajinami teda bola možná aj naďalej, avšak výnosy krajín vyplývajúce z turizmu a cestovného ruchu zostali pozastavené. Tak, ako priniesla zmeny jedna z predchádzajúcich prelomových kríz v leteckej doprave, pád dvojčiek 11. septembra 2001, v podobe prísnych bezpečnostných opatrení na letiskách, tak aj táto kríza priniesla nové opatrenia nevyhnutné pre znovuoobnovenie dôveryhodnosti v leteckú dopravu. Aj napriek štátnym pomociam letísk, ktoré do určitej miery nahradili absenciu dopytu po leteckej doprave, bol takýto neočakávaný zásah do leteckej prevádzky pre letiská kritický, priam hraničiaci s ich existenciou. Zníženie leteckej prevádzky počas pandémie Covidu-19 sa stalo celosvetovým problémom, ktorý zintenzívňuje otázku o spôsoboch financovania letísk tak, aby bol tento systém v budúcnosti odolný voči takým krízam, akou je práve Covid-19. Financovanie letísk bude potrebné nielen v prípadoch, kedy si letisko nevie z dôvodov národných reštrikcií v oblasti cestovania občanov zabezpečiť výnosy zo svojej činnosti, ale aj v podobe investícií do vývoja letísk v podobe nových technológií zabezpečujúcich plynulý priebeh odbavovania na letiskách s dôrazom na znižovanie rizika nakazenia cestujúcich. Je v záujme samotných krajín, aby bolo jednou z ich priorit opätovné získanie dôvery potenciálnych cestujúcich, ktorí by využívali služby letísk na ich území. Letiská sú predsa spojením ľudí zo všetkých častí sveta, ktorí svojou prítomnosťou v regióne, či už priamo alebo nepriamo, podporujú jeho prosperitu.

6. Záver

Pravidelná letecká doprava prináša prostredníctvom letísk rôznym svetovým regiónom určitý predpokladateľný počet cestujúcich, resp. ľudí vo všeobecnosti, ktorý má pre daný región vysokú hodnotu. Letisko je región dôležitý nielen z pohľadu priamych účinkov, ktoré predstavujú napríklad tvorbu pracovných miest, ale aj z pohľadu nepriamych, indukovaných a katalytických účinkov, ktoré predstavujú rozsiahle vplyvy siahajúce do rôznych ekonomických i sociálnych oblastí regiónu, ktoré častokrát nie je možné presne vyčíslieť. Je dôležité, aby si dopravné politiky štátov uvedomovali dôležitosť a prepojenie prosperity letiska a prosperity regiónu, ktoré úzko súvisí s prevádzkou pravidelnej leteckej dopravy v danej oblasti.

Samotné kľúčové atribúty, ktoré vychádzajú z prevádzkovania pravidelnej leteckej dopravy sú predvídateľnosť výnosov a úspory z rozsahu prevádzky. S predvídateľnosťou výnosov súvisí najmä efektívnejšie plánovanie nielen súčasných, ale aj budúcich aktivít a možnosť uzatvorenia kľúčových partnerstiev, ktoré sú postavené práve na predvídateľnosti prísunu cestujúcich a z nich vyplývajúce výhody. Úspory z rozsahu prevádzky sú naopak pozorovateľné práve vtedy, pokiaľ sa zvyšuje počet a frekvencie letov, ktoré letisko prevádzkuje. Tým je letisko možné znížiť svoje jednotkové náklady a využiť potenciál svojich zamestnancov či svojho vybavenia čo najefektívnejšie.

Referencie

- [1] TOMOVÁ, A. – KIRSCHNEROVÁ, I. – HAVEL, K. 2016. *Ekonomika letísk*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. EDIS. 2016. 219s. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [2] TOMOVÁ, A. a kol. 2017. *Ekonomika leteckých spoločností: Pravidelná osobná doprava*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline. EDIS, 2017, 274s, ISBN 978-80-554-1359-4.
- [3] ACI. 2020. The Bare Bones – The Economics of Airport Infrastructure Amidst the Pandemic. [online] Dostupné na internete: <https://blog.aci.aero/the-bare-bones-the-economics-of-airport-infrastructure-amidst-the-pandemic/>
- [4] LETISKO M.R. ŠTEFÁNKA. 2019. Výročná správa 2019. [online] Dostupné na internete: <https://www.bts.aero/content/rocne-spravy/rocna-sprava-2019.pdf?u=1>
- [5] DISCIPLES OF FLIGHT. 2014. Ghost Airports. [online] Dostupné na internete: <https://disciplesofflight.com/ghost-airports/>
- [6] THE CULTURE TRIP. 2019. 13 Astonishing Abandoned Airports. [online] Dostupné na internete: <https://theculturetrip.com/europe/spain/articles/13-astonishing-abandoned-airports/>
- [7] BBC. 2020. What Should We Do With Disused Airports? [online] Dostupné na internete: <https://www.bbc.com/culture/article/20140811-inside-abandoned-airports>
- [8] FLUGHAFEN BERLIN DRANDENBURG. 2021. Departures And Arrivals. [online] Dostupné na internete: <https://ber.berlin-airport.de/en/flying/departures-arrivals.html>
- [9] NATIONAL PARK SERVICE. 2021. Floyd Bennett Field. [online] Dostupné na internete: <https://www.nps.gov/gate/learn/historyculture/floyd-bennett-field.htm>
- [10] EUROSTAT. 2021. Air Passenger Transport By Main Airports In Each Reporting Country. [online] Dostupné na internete: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/>
- [11] COPENHAGEN – ROSKILDE AIRPORT. 2021. Copenhagen Roskilde Airport. [online]