

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

MAGISTRSKO DELO

**PRIMERJALNA ANALIZA UKREPOV IZBRANIH LETALSKIH
DRUŽB V EVROPI IN ZDA ZARADI PANDEMIJE COVID-19**

Ljubljana, september 2021

JANINA ŽEMVA

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Janina Žemva, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Primerjalna analiza ukrepov izbranih letalskih družb v Evropi in ZDA zaradi pandemije covid-19, pripravljenega v sodelovanju s svetovalko red. prof. dr. Tanjo Mihalič

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študentke: _____

KAZALO

UVOD	1
1 PREGLED LITERATURE	4
2 LETALSKA PANOGA	6
2.1 Predstavitev letalske panoge.....	7
2.2 Deregulacija letalske panoge v ZDA in liberalizacija v Evropi.....	10
2.2.1 Ameriški letalski trg.....	11
2.2.2 Evropski letalski trg	13
2.3 Vrste letalskih družb.....	13
2.4 Ekonomske koristi letalske panoge	15
2.5 Trajnostni vidik razvoja letalske panoge	16
3 PANDEMIJA COVID-19	18
3.1 Pregled izvora bolezni covid-19.....	18
3.2 Širjenje bolezni covid-19 po svetu	19
3.3 Ukrepi posameznih držav za zajezitev bolezni covid-19.....	20
3.3.1 Testiranje	21
3.3.2 Karantena.....	21
3.3.3 Cepljenje.....	21
3.3.4 IATA Travel Pass	21
3.3.5 Evropsko digitalno covidno potrdilo.....	22
3.3.6 Evropski elektronski obrazec za sledenje potnikov	23
3.4 Omejitve potovanj v obdobju pandemije covid-19	24
3.5 Dejavniki tveganja letalskih družb zaradi pandemije covid-19.....	24
4 PREGLED IZBRANIH EVROPSKIH IN AMERIŠKIH LETALSKIH DRUŽB	25
4.1 Evropski letalski prevozniki	25
4.1.1 Tradicionalna letalska prevoznika	25
4.1.1.1 <i>International Airlines Group</i>	25
4.1.1.2 <i>Lufthansa Group</i>	26
4.1.2 Nizkstroškovna letalska prevoznika.....	27
4.1.2.1 <i>Wizz Air</i>	27
4.1.2.2 <i>Ryanair</i>	28
4.2 Ameriški letalski prevozniki.....	28
4.2.1 Tradicionalna letalska prevoznika	29
4.2.1.1 <i>American Airlines</i>	29
4.2.1.2 <i>United Airlines</i>	29
4.2.2 Nizkstroškovna letalska prevoznika.....	30
4.2.2.1 <i>Southwest</i>	30
4.2.2.2 <i>JetBlue</i>	31
5 VPLIV COVID-19 NA LETALSKI PROMET V OBDOBJU PANDEMIJE	32

5.1	Potniški promet.....	32
5.1.1	Prvo četrtletje 2020.....	32
5.1.2	Drugo četrtletje 2020.....	33
5.1.3	Tretje četrtletje 2020.....	33
5.1.4	Zadnje četrtletje 2020.....	33
5.1.5	Prvo četrtletje 2021.....	34
5.2	Tovorni promet.....	35
5.2.1	Prvo četrtletje 2020.....	35
5.2.2	Drugo četrtletje 2020.....	35
5.2.3	Tretje četrtletje 2020.....	36
5.2.4	Zadnje četrtletje 2020.....	36
5.2.5	Prvo četrtletje 2021.....	37
5.3	Pozicioniranje posameznih letalskih družb	37
6	PRIMERJALNA ANALIZA UKREPOV LETALSKIH DRUŽB ZARADI	
	PANDEMIJE COVID-19.....	41
6.1	Ukrepi EU za pomoč letalski panogi.....	42
6.2	Ukrepi ZDA za pomoč letalski panogi.....	43
6.3	Ukrepi letalskih družb in njihovih združenj	44
6.3.1	Spremembe pri obsegu potniških operacij	44
6.3.1.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>44</i>
6.3.1.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>45</i>
6.3.2	Zmanjševanje in optimizacija flote ter preložitve novih naročil.....	48
6.3.2.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>48</i>
6.3.2.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>49</i>
6.3.3	Racionalizacija števila zaposlenih.....	53
6.3.3.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>53</i>
6.3.3.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>55</i>
6.3.4	Prestrukturiranje letalskih operacij.....	58
6.3.4.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>58</i>
6.3.4.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>59</i>
6.3.5	Ukrepi za utrditev finančnega stanja	61
6.3.5.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>61</i>
6.3.5.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>62</i>
6.3.6	Drugi ukrepi letalskih družb.....	65
6.3.6.1	<i>Evropske letalske družbe.....</i>	<i>66</i>
6.3.6.2	<i>Ameriške letalske družbe.....</i>	<i>66</i>
6.4	Državni ukrepi za pomoč letalskim družbam.....	69
6.4.1	Evropske letalske družbe	69
6.4.2	Ameriške letalske družbe	70
6.5	Primerjalna analiza	72
	SKLEP.....	74
	LITERATURA IN VIRI	76

KAZALO TABEL

Tabela 1: Povzetek ukrepov pri spremembah obsega potniških operacij.....	46
Tabela 2: Povzetek ukrepov pri zmanjševanju in optimizaciji letalske flote ter preložitvi novih naročil	51
Tabela 3: Povzetek ukrepov za racionalizacijo števila zaposlenih	56
Tabela 4: Povzetek ukrepov pri prestrukturiranju letalskih operacij	60
Tabela 5: Povzetek ukrepov za utrditev finančnega stanja.....	63
Tabela 6: Povzetek drugih ukrepov letalskih družb	68
Tabela 7: Povzetek državnih ukrepov za pomoč letalskim družbam	71

KAZALO SLIK

Slika 1: Porazdelitev števila obolelih s covid-19 po svetovnih regijah po tednih od 1. januarja 2020 do 2. septembra 2021.....	19
Slika 2: Potniški promet od decembra 2019 do novembra 2020	32
Slika 3: Potniški promet od decembra 2020 do marca 2021	34
Slika 4: Tovorni promet od decembra 2019 do novembra 2020	35
Slika 5: Tovorni promet od decembra 2020 do marca 2021	37
Slika 6: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb na svetu glede na RPK v januarju 2020	38
Slika 7: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb glede na RPK v aprilu 2020 ..	39
Slika 8: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb glede na RPK v marcu 2021..	41

SEZNAM KRATIC

angl. – angleško

CARES – (angl. Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act); Zakon o pomoči, olajšavi in ekonomski varnosti zaradi koronavirusa

CCFF – angl. Covid Corporate Financing Facility

CO₂ – (angl. Carbon dioxide); ogljikov dioksid

EASA – (angl. European Union Aviation Safety Agency); Evropska agencija za varnost v letalstvu

EU – (angl. European Union); Evropska unija

EU dPLF – (angl. European Digital Passenger Locator Form); Evropski elektronski obrazec za sledenje potnikov

EUR – valuta evro

EUROCONTROL – (angl. European Organisation for the Safety of Air Navigation); Evropska organizacija za varnost zračne plovbe

FAA – (angl. Federal Aviation Administration); Ameriška zvezna uprava za letalski promet

FTK – (angl. Freight Tonne-Kilometers); tovorni tonski kilometri

GBP – valuta britanski funt

G7 – (angl. Group of Seven); Skupina sedmih

HAGT – (angl. rapid antigen tests); hitri antigenski testi
IAG – (angl. International Airlines Group);
IATA – (angl. International Air Transport Association); Mednarodno združenje za letalski transport
ICAO – (angl. International Civil Aviation Organization); Mednarodna organizacija civilnega letalstva
NTSB – (angl. National Transportation Safety Board); Agencija za varnost v prometu ZDA
PLF – (angl. Passenger Locator Form); obrazec za sledenje potnikov
PSP – angl. Payroll Support Program
PSPE – angl. Payroll Support Program Extension
RPK – (angl. Revenue Passenger-Kilometers); prihodki potniških kilometrov
SAF – (angl. sustainable aviation fuels); trajnostna letalska goriva
SARS-CoV-2 – (angl. Severe acute respiratory syndrome coronavirus 2, 2019 novel coronavirus); novi koronavirus 2019, covid-19
št. – številka
t. i. – tako imenovani
USD – valuta ameriški dolar
WHO – (angl. World Health Organization); Svetovna zdravstvena organizacija
ZDA – (angl. United States of America); Združene države Amerike

UVOD

Letalska panoga ima pomembno vlogo pri razvoju svetovnega gospodarstva. Je pomembna samostojna gospodarska panoga, vpliva pa tudi na sorodne panoge kot so letališka dejavnost, turizem, proizvodnja letal, njihovo vzdrževanje in druge. Zaradi najnovejših tehnoloških rešitev, ki zagotavljajo bolj ekonomičen, okolju prijazen in varen letalski promet, ter multiplikativnih učinkov, ki jih panoga prinaša, je stalno pod drobnogledom javnosti (Belobaba, Odoni & Barnhart, 2016, str. 1).

V 20. stoletju je tehnološki napredek letal v kombinaciji z novostmi v komunikaciji, navigaciji in nadzoru letalskega prometa, postopno omogočal letalom leteti hitreje in dlje. Občutljivost letal na vremenske motnje se je sicer z leti zmanjšala, ker pa je globalni sistem zračnega prometa naraščal po obsegu, je postajal vse bolj občutljiv na druge zunanje moteče dogodke. V kompleksni naravi omrežja sodobne letalske družbe ima vsak moteč dogodek, ne glede na vzrok, možnost vpliva na celotni letalski sistem in njegovo delovanje. Letalske družbe moteče dogodke odpravljajo z različnimi ukrepi. Glavni cilj ukrepov je, da je vpliv motečih dejavnikov na letalske operacije čim manjši. V zadnjih dveh desetletjih so številni dogodki povzročili motnje v globalnem letalskem omrežju; ti dogodki se razlikujejo po obsegu, nevarnosti in trajanju: to so bili na primer spremenjeni mednarodni geopolitični odnosi, novi varnostni protokoli, naravne nesreče, povišanje cen goriva, teroristični napadi, varnostne grožnje v državah, napake v informacijskih sistemih ter globalni prenosile nalezljivih bolezni, kar je še posebej zaznamovalo leto 2020. Tovrstni zunanji dogodki povzročajo neprijetnosti tako potnikom, kot tudi hude finančne izgube prevoznikom, letališčem in ostalim sorodnim panogam (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

Dejstvo, da potniki v letalski panogi lahko prenašajo nalezljive bolezni, je bilo prvič prepoznano že v poznih 20. letih prejšnjega stoletja, ko so bile ustvarjene letalske povezave med Evropo in Afriko, Srednjim Vzhodom ter Indijo. Za zaščito potnikov in javno zdravje pred nalezljivimi boleznimi so bili uvedeni številni sanitarni ukrepi, vključno z zdravstvenim pregledom potnikov, dezinfekcijo letal in obveznim cepljenjem potnikov proti posameznim boleznim, kot sta na primer tifus in rumena mrzlica (Budd, Bell & Brown, 2009). Med najnovejšimi nevarnimi in nalezljivimi boleznimi je bolezen covid-19 (s kratico SARS-CoV-2), ki je bila odkrita v letu 2019, Svetovna zdravstvena organizacija (v nadaljevanju WHO) pa je 11. marca 2020 razglasila pandemijo covid-19 (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

V zadnjih 20. letih so pred izbruhom bolezni covid-19 vsaj štirje večji izbruhi nalezljivih bolezni (SARS, gripi H1N1 in H1N5 ter ebola) vplivali na letalsko panogo (Budd, Bell & Brown, 2009). Med temi izbruhi in pandemijo covid-19 pa so bile bistvene razlike: izbruhi teh bolezni so bili relativno krajši, relativno lokalizirani po obsegu (v nasprotju s covid-19, ki je svetovni izbruh) in relativno manj epidemiološko nevarni, saj je bila verjetnost prenosa virusa manjša, prav tako pa tudi delež asimptomatskih okužb. Čeprav so bile bolezni SARS,

gripi in ebola kratkoročno zelo moteče, vseeno niso v tolikšni meri povzročile tako velike gospodarske škode, omejitev mednarodnih potovanj, zapor meja, nacionalnih zaprtij držav, hitro spreminjajočih se zahtev glede potniških karanten, predvsem pa niso imele trajnega vpliva na zaupanje in pripravljenost potnikov za letenje (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

Že od samega začetka pandemije covid-19 ostaja letalska panoga ena izmed najbolj prizadetih gospodarskih panog. Letalska panoga naj bi po napovedih za leto 2020 (pred pandemijo covid-19) ustvarila približno 172,0 milijard USD prihodkov, vendar je vpliv pandemije covid-19 povzročil zmanjšanje za 111,8 milijard USD, kar predstavlja 64,2 % manj prihodkov v primerjavi z napovedmi (ACI, 2020). Pandemija covid-19 je povzročila obsežno letalsko krizo z omejitvijo potovanj in začasnih ustavitv letov v okviru globalnega prizadevanja za omejevanje širjenja virusa. Letalski promet se je zaustavil aprila 2020 zaradi zaostrenih nacionalnih ukrepov zapiranja držav, ki so jih države začele uvajati v sredini marca 2020. Ob nadaljnjem razvijanju pandemije covid-19 je postalo očitno, da se bo le-ta razvila v hujšo krizo, kot je bila katerakoli druga kriza do zdaj. Letalsko panogo je prisilila v boj za preživetje, ki jo spremljata ogromna izguba prometa in dohodka. Predvsem pa je trajajoča pandemija covid-19 zahtevala že 4,63 milijone življenj (JHU, 2021) in vplivala na ogromno škodo v svetovnem gospodarstvu, trgovanju in mobilnosti, saj so bili moteni skoraj vsi vidiki gospodarske in družbene dejavnosti. Intenzivne kampanje cepljenja sicer predstavljajo upanje, vendar hkrati izziv, saj bo trajalo več mesecev, da bo cepivo doseglo večji del svetovnega prebivalstva. Mednarodno združenje za zračni transport (angl. International Air Transport Association, v nadaljevanju IATA) predvideva, da se povpraševanje potnikov po mednarodnem letalskem prevozu po covid-19 ne bo vrnilo na raven pred pandemijo do leta 2024 ali še celo dlje (IATA, 2020).

Za omilitev nastale gospodarske škode, ki jo je povzročila pandemija covid-19, so letalske družbe sprejele številne rigorozne ukrepe. Raziskovalni problem magistrskega dela je analiza ukrepov, ki so jih izbrane evropske (International Airlines Group, Lufthansa Group, Ryanair ter Wizz Air) in ameriške (American Airlines, United Airlines, Southwest Airlines ter JetBlue) letalske družbe sprejemale kot odziv na pandemijo covid-19. Namen dela je primerjalno analizirati ukrepe, ki so jih izbrane letalske družbe uvedle za premagovanje nastale situacije. Osredotočili smo se na ukrepe pri izvajanju letalskih operacij, optimizaciji letalske flote, racionalizaciji števila zaposlenih in ukrepe za povečanje finančne likvidnosti letalskih družb v obdobju od marca 2020 do marca 2021. Izhajali smo iz letnih in četrletnih poročil posameznih letalskih družb in na ta način zbrali tudi podatke, ki jih je v ostalih publikacijah (revije, spletne strani, forumi) težje pridobiti.

Na podlagi zbranih podatkov smo v magistrskem delu odgovorili na naslednje glavno raziskovalno vprašanje:

Kako so se letalske družbe reševale iz krize covid-19 z lastnimi ukrepi in kako so jim pri reševanju pomagali ukrepi, sprejeti s strani držav?

Cilji magistrskega dela so:

- preučiti pojme povezane z letalsko panogo, ekonomske koristi panoge in smernice trajnostnega razvoja v letalski panogi,
- preučiti širjenje bolezni covid-19 po svetu in njen vpliv na letalsko panogo,
- zbrati podatke o številu prepeljanih potnikov in tovoru v obdobju od marca 2020 do marca 2021,
- zbrati podatke o poslovanju izbranih letalskih družb od marca 2020 do marca 2021,
- s primerjalno analizo izpostaviti razlike med ukrepi, ki so jih sprejemale pozamezne letalske družbe kot posledico pandemije covid-19 glede na evropsko in ameriško tržišče, in glede na to ali so družbe tradicionalne ali nizkostroškovne.

Podatke za izdelavo magistrskega dela smo pridobili s pomočjo primarnih in sekundarnih virov. Primarne vire predstavljajo poslovna poročila letalskih družb, podatki združenja IATA ter podatkovne baze, ki jih objavljata organizaciji Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (angl. European Organisation for the Safety of Air Navigation, v nadaljevanju Eurocontrol) in Mednarodna organizacija civilnega letalstva (angl. International Civil Aviation Organization, v nadaljevanju ICAO). Sekundarne vire predstavljajo članki v znanstvenih revijah, bilteni, uradne objave letalskih družb in letališč ter knjige.

Izdelava magistrskega dela je potekala v več korakih. V prvem koraku smo sistematično pregledali razpoložljivo gradivo, s poudarkom na znanstvenih člankih, ki obravnavajo to problematiko. Najpomembnejša aktualna članka, ki obravnavata to problematiko, »*European airline response to the COVID-19 pandemic – Contraction, consolidation and future considerations for airline business and management*« (Budd, Ison & Adrienne, 2020) in »*European airlines' strategic response to the COVID-19 pandemic (January-May, 2020)*« (Albers & Rundshagen, 2020), smo predstavili v prvem poglavju. V teoretičnem delu magistrskega dela smo uporabili metodo deskripcije. V drugem poglavju smo predstavili letalstvo kot gospodarsko panogo in predstavili najpomembnejše mednarodne organizacije, ki sooblikujejo ureditve in regulatorne postopke letalske panoge. Opisali smo deregulacijo letalske panoge v ZDA in liberalizacijo panoge v Evropi ter predstavili vrste letalskih družb. V nadaljevanju smo predstavili ekonomske koristi letalske panoge in trajnostni vidik razvoja letalske panoge. V tretjem poglavju smo predstavili pregled izvora bolezni covid-19, njeno širjenje po svetu ter ukrepe držav za njeno zajezitev. Nadaljevali smo z opisom mobilne aplikacije IATA Travel Pass in evropskega digitalnega covidnega potrdila. Analizirali smo dejavnike tveganja letalskih družb zaradi pandemije covid-19. V četrtem poglavju smo predstavili izbrane štiri evropske in štiri ameriške letalske družbe, ki smo jih razdelili glede na tržišče in glede na poslovni model. Vpliv pandemije covid-19 na letalski potniški in tovorni promet ter na pozicioniranje posameznih letalskih družb, je z metodo kompilacije kronološko opisano v petem poglavju.

V drugem, empiričnem delu magistrskega dela, smo uporabili kvalitativno raziskovalno metodo, primerjalno analizo, ki nam je omogočala izvesti primerjavo ukrepov, sprejetih s strani posameznih letalskih družb, in ukrepov, sprejetih s strani držav. Na podlagi zbranih

podatkov smo v šestem poglavju predstavili vpliv pandemije covid-19 v časovnem obdobju od 1. 3. 2020 do 31. 3. 2021 in tako zajeli prvi in drugi val pandemije covid-19, ki je vplival na zmanjšanje števila prepeljanih potnikov, zmanjšano količino prepeljanega tovora, spremenjeno pozicioniranje posameznih letalskih družb na globalni ravni in različno dinamiko letalskega prometa v posameznih regijah po svetu. Sistematično smo analizirali in primerjali ukrepe za zmanjšanje obsega letalskih operacij, optimizacijo in standardizacijo letalske flote ter preusmeritev letalskih operacij iz potniških v tovarne. Predstavili smo posledično racionalizacijo števila zaposlenih in možnosti za zagotavljanje zaposlitve visoko usposobljenega kadra za obdobje po pandemiji covid-19. Posebej smo analizirali različne oblike finančnih pomoči, ki so jih prejele posamezne letalske družbe. Zbrali smo ukrepe analiziranih letalskih družb, izpostavili ukrepe, ki so skupni vsem letalskim družbam in ustrezno poudarili razlike med ukrepi, ki se razlikujejo med evropskimi in ameriškimi družbami. V sklepu smo povzeli ugotovitve magistrskega dela in nakazali smernice za nadaljnji razvoj letalske panoge.

V času priprave magistrskega dela prispevka, ki bi na tak celovit način predstavil in analiziral ukrepe izbranih letalskih družb v Evropi in ZDA v obdobju marec 2020 – marec 2021, kljub izčrpnemu iskanju v bazah znanstvenih del, nismo našli.

1 PREGLED LITERATURE

Aktualna članka, ki obravnavata odzive letalskih družb na pandemijo covid-19 sta članka »*European airline response to the COVID-19 pandemic – Contraction, consolidation and future considerations for airline business and management*« (Budd, Ison & Adrienne, 2020) in »*European airlines' strategic response to the COVID-19 pandemic (January-May, 2020)*« (Albers & Rundshagen, 2020).

V članku so avtorji Budd, Ison in Adrienne (2020) preučili ukrepe, s katerimi so se evropske letalske družbe odzvale na pandemijo covid-19 v časovnem obdobju od marca 2020 do maja 2020. Vir podatkov za predstavitev ukrepov posameznih letalskih družb so bile publikacije, ki jih izdaja organizacija Eurocontrol, spletne strani letalskih družb, revije, ki pokrivajo letalsko panogo, in dnevne novice, objavljene v tiskanih in elektronskih medijih. Avtorji so zbrali podatke za 40 evropskih letalskih družb iz 20 držav. Ugotovitve so predstavili v 4 sklopih.

V prvem sklopu je predstavljen vpliv pandemije covid-19 na letalske operacije. Večina letalskih družb (32 od 40) je v tem obdobju zaustavila vse letalske operacije. Povprečen čas zaustavitve letalskih operacij je bil 80 dni (najdaljši čas 101 dan in najkrajši čas 53 dni). Preostalih 8 letalskih družb je izvajalo letalske operacije, vendar v zelo omejenem obsegu (6,0 %-10,0 %) (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

V drugem sklopu je zbran vpliv pandemije covid-19 na letalsko floto v posamezni letalski družbi. Zaradi kriznih razmer je na višku pandemije covid-19 večina letalskih družb začasno

prizemljila celotno floto. Po celi Evropi je bilo prizemljeno več kot 5000 letal. Prizemljitev letal in nepredvidljiva prihodnost izhoda iz krize sta vodili letalske družbe k ponovni evalvaciji ustrezne letalske flote v danih razmerah in v naslednjih letih. Podatki o letalski floti letalskih družb obsegajo trajen umik posameznih tipov letal, zmanjšanje in standardizacijo flote ter odlog dobave novih letal (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

V tretjem sklopu so navedeni ukrepi, ki so jih sprejele posamezne letalske družbe za prilagoditev števila zaposlenih danim razmeram. V povprečju se je število zaposlenih v evropskih letalskih družbah zmanjšalo za 30,0 %. Nekatere letalske družbe so namesto zmanjševanja števila zaposlenih vpeljale skrajšani delovni čas in znižale plače. Podatki niso zbrani sistematično za posamezne družbe, v članku so izpostavljene le nekatere letalske družbe. Prav tako podatki niso zajeli zaposlenih v podporni dejavnosti (službe na letališčih za oskrbo potnikov in letal, servisiranje in popravila letal, proizvodnja letal, kontrola letenja in druge), kjer so sprejemali podobne ukrepe za racionalizacijo števila zaposlenih (Budd, Ison & Adrienne, 2020).

V zadnjem sklopu so omenjeni podatki o nameravanih ukinitvah letalskih baz, kjer delujejo posamezne letalske družbe. Navedeno je tudi, da vse obravnavane letalske družbe razen ene nimajo v načrtu širitve letalskih povezav v poletni sezoni 2020. V krajšem analitičnem delu je navedeno, koliko letalskih družb je sprejelo ukrepe iz enega, dveh, treh ali štirih opisanih sklopov. Avtorji Budd, Ison in Adrienne (2020) navajajo, da so obravnavali 40 evropskih letalskih družb, med ukrepi v posameznih sklopih pa omenjajo le nekatere izmed njih. V zaključku je omenjen še pomen rednega čiščenja in dezinfekcije letal, preverjanja telesne temperature potnikov ob vstopu na letališče, vzdrževanja najmanjše razdalje med potniki, uporabe zaščitnih mask, razkuževanja rok in drugih ukrepov, ki so jih uvedle letalske družbe za preprečevanje širjenja okužbe s covid-19.

V podobnem članku sta avtorja Albers in Rundshagen (2020) predstavila strategije, ki so jih sprejele evropske letalske družbe kot odgovor na pandemijo covid-19. Vir podatkov so bile dnevne novice, objavljene na spletnem forumu Aviation Week Network v obdobju med 6. januarjem in 2. junijem 2020. V 102 izdajah glasila sta pregledala 148 prispevkov o evropskih letalskih družbah, ki so imele med ključnimi besedami naveden pojem covid-19 ali vsebinsko podoben termin. Odzive letalskih družb sta razdelila v 5 skupin: omejevanje poslovanja, ohranjanje utečenega stanja (t. i. »status quo«.), prenova poslovanja, zaustavitev poslovanja in ponoven zagon letalskih operacij.

Dobra polovica prispevkov (75 od 148) navaja omejevanje poslovanja in kapitala letalskih družb (prizemljitev letalske flote, zmanjševanje zaposlenih, uvajanje krajšega delovnega časa, zmanjševanje flote, upokožitev večjih in manj ekonomičnih letal, preklic naročil novih letal, zmanjševanje flote v naslednjih letih) (Albers & Rundshagen, 2020).

37 prispevkov omenja ohranjanje utečenega stanja, predvsem ob finančni pomoči držav (nepovratne oblike pomoči, krediti pod ugodnimi pogoji) v obdobju, ko so letalske družbe

že izčrpale svoje finančne rezerve, letalski promet pa je zaradi dolgotrajne pandemije covid-19 še vedno potekal v bistveno zmanjšanem obsegu (Albers & Rundshagen, 2020).

V kategorijo prenove poslovanja sta avtorja uvrstila 16 prispevkov. Nekatere letalske družbe so se hitro prilagodile novim razmeram, ko je bilo potrebno hitro, zanesljivo in varno pripeljati zaščitno in medicinsko opremo za obvladovanje pandemije covid-19. Potniška letala so zasilno preuredile za prevoz tovora in vsaj v krajšem obdobju del izpada prihodkov iz naslova potniškega prometa nadomestile s prevozom tovora. V to skupino prispevkov so vključeni tudi prispevki, ki navajajo nove poslovne povezave med letalskimi družbami, prevzeme in združevanje letalskih družb, nastop na novih trgih in nameravana odpiranja novih letalskih baz (Albers & Rundshagen, 2020).

11 prispevkov obravnava trajno zaustavitev poslovanja letalskih družb (stečajji), ukinitve letalskih baz pri letalskih družbah, ki izvajajo operacije iz večih baz, ukinitve hčerinskih družb, preklic nakupov in prevzemov letalskih družb. V kategorijo ponoven zagon letalskih operacij je uvrščeno 9 prispevkov, ki navajajo ponovno vzpostavitev letalskega prometa v poletni sezoni 2020. V zbirni tabeli so navedeni poudarki nekaterih izmed vseh 148 prispevkov po posameznih skupinah (Albers & Rundshagen, 2020).

V drugem delu članka avtorja Albers in Rundshagen (2020) navajata nekatere ukrepe, ki so jih sprejele posamezne države za pomoč nacionalnim letalskim družbam. Navedeni so tudi drugi državni ukrepi, ki so kakorkoli povezani z letalsko panogo. Vir informacij so prispevki, objavljeni v tiskanih in elektronskih medijih (The Guardian, Handelsblatt, Simpleflying, BBC in CNN). Avtorja Albers in Rundshagen (2020) tudi napovedujeta zmanjševanje letalskih operacij v notranjem prometu posameznih evropskih držav kot posledico zahtev po zmanjševanju emisij CO₂. Na primer v Franciji se bo število notranjih letov močno zmanjšalo, saj jih država ne bo več dovolila med destinacijami, ki so oddaljene manj kot 2,5 uri z alternativno železniško povezavo. Ob upoštevanju, da je hitrost hitrih vlakov v Franciji do 300 km/h, so to že potovanja na destinacijah Pariz – Lyon, Pariz – Bordeaux in številne druge. Podobne ukrepe lahko v prihodnosti pričakujemo tudi v drugih evropskih državah, kjer imajo razvito železniško infrastrukturo hitrih vlakov (Nemčija, Španija, Italija), kar bo posledično vplivalo na zmanjševanje prometa nacionalnih letalskih družb (Air-France KLM, Lufthansa, Iberia, Alitalia in drugih), njihove prihodke in velikost.

2 LETALSKA PANOGA

Letalska panoga povezuje ljudi in različne kulture ter omogoča globalno trgovino. Panoga spada med najbolj kompleksne svetovne panoge; sooča se z močno konkurenco in je podvržena strogim vladnim zahtevam in omejitvam. V primerjavi s cestnim, ladijskim in železniškim prometom predstavlja letalska panoga najmlajšo in najbolj dinamično panogo. Izjemno velika uporabnost letal in letališč za civilne in vojaške namene sta že od vsega začetka vplivali na to, da sta vloga in interes posameznih držav v letalski panogi še posebej

poudarjena; v nobeno drugo prevozno panogo države ne vlagajo toliko sredstev. Zaradi velike vpletenosti držav v razvoj in delovanje letalske panoge letalski prevozniki skoraj povsod po svetu uživajo posebne pravice javnega ali nacionalnega prevoznika (Zupančič, 2002, str. 258).

Glavna prednost letalske panoge na prevoznem trgu je hitrost, saj omogoča hiter in kakovosten prevoz potnikov in tovara na dolge razdalje na najbolj oddaljene trge, in tako zmanjšuje potrebo po angažiranih obratnih sredstvih. Pomembna lastnost panoge je varnost, ki jo omogočata visoko razvita avtomatizacija in računalniško vodenje v letalih, na letališčih in pri nadzoru letenja (Zupančič, 2002, str. 258).

V zadnjih letih so sicer cene letalskega prevoza po zaslugi vedno bolj ekonomičnih letal stalno padale in postale konkurenčne drugim načinom prevoza; cene letalskega prevoza so izgubile značaj ekskluzivnosti in tako postale potnikom in blagu vedno bolj dostopne. Vseeno pa je na dolge razdalje letalo še vedno najpogostejša oblika prevoza (Zupančič, 2002, str. 259).

2.1 Predstavitev letalske panoge

Letalska panoga ima svoje začetke z razvojem balonarstva. Sicer so ljudje poskušali leteti že prej, vendar se šteje za pomembni mejnik leto 1873, ko sta brata Joseph in Etienne Montgolfier iznašla balon, napravo, ki je bila lažja od zraka. V naslednjih letih je sledilo več preletov z baloni na vse daljše razdalje, vendar je bilo do motornega letenja še daleč. Razviti je bilo potrebno moč in nadzor nad napravo, ki bi lahko vzletela, in bila lažja od zraka. Sledilo je odkrivanje temeljev aerodinamike, vendar sta prvi večji dosežek v letalski panogi v letu 1903 dosegla brata Orville in Wilbur Wright, ko sta zasnovala in izdelala prvo uporabno letalo in izvedla prvi nadzorovan polet z motorno napravo, težjo od zraka. Ljudje so leta 1914 začeli verjeti, da je letalska panoga človekova prihodnost, veliko mladih je želelo med letalce, in novi rekordi so vsakič postali izziv za prihajajoče generacije. Zaradi prve svetovne vojne je proizvodnja letal naraščala, oblikovale so se vojaške letalske sile, nastala so nova odkritja in izboljšave. Veliko število različnih letal je spodbudilo tudi razmišljanje o njihovi komercialni uporabi po koncu prve svetovne vojne; pričetke komercialnega letalskega prevoza je zaznati v letu 1919. V Evropi so bila v naslednjih letih večja mesta povezana z letalskimi prevozi, vendar se je prva komercializacija letalske panoge razmahnila v ZDA, kjer so velike razdalje in precejšnje bogastvo ameriških državljanov spodbudili komercializacijo. Ustanovljene so bile prve letalske družbe. Po drugi svetovni vojni so se pričela širiti razmišljanja o komercializaciji letalske panoge in ugotovitev, da svet postaja z razvojem letalstva globalna vas. Ljudje so začeli na letenje gledati kot na sredstvo, s katerim so lahko začeli spoznavati nove horizonte, hitrosti, potovanja in doživljanje. Potovanja z letalom so postala nekaj običajnega, kar je bilo delno tudi posledica zmanjšanja stroškov letalskih potovanj. Hkrati s povečanjem števila potnikov pa je komercializacija povzročala tudi nove probleme; zahtevala je nove organizacije in

tehnike, kako obvladovati celoten proces letalskih operacij. Tako so koordiniranje različnih pravil zračnega prometa po vsem svetu prevzele nase na novo ustvarjene mednarodne organizacije, ki sooblikujejo ureditve in regulatorne postopke letalske panoge. Zavedale so se, da komercializacija civilnega letalstva pomeni tudi sodelovanje, da bo letalski promet potekal varno, hitro in učinkovito. Najpomembnejše izmed njih predstavljamo v nadaljevanju (Čičerov, 2009, str. 71-83).

Mednarodno povezovanje letalskih prevoznikov je urejeno v okviru združenja IATA, ki je trgovinsko združenje svetovnih letalskih prevoznikov, ustanovljeno leta 1945, in je močno povezano z vladami držav. Sestavlja ga 293 letalskih prevoznikov, vključujoč vodilne potniške in tovarne družbe, ki predstavljajo približno 82,0 % vsega svetovnega letalskega prometa. Združuje letalske družbe z namenom spodbujanja varnega, rednega in gospodarsko učinkovitega letalskega prevoza. Razvilo je globalne komercialne in tehnične standarde, na katerih temelji letalska panoga. Letalskim prevoznikom pomaga poenostaviti postopke, hkrati pa znižati stroške in izboljšati učinkovitost. Izboljšuje razumevanje letalske panoge in povečuje ozaveščenost o koristih, ki jih letalstvo prinaša nacionalnim in svetovnim gospodarstvom. Zavzema se za interese letalskih družb po vsem svetu, izpodbija nerazumne predpise in si prizadeva za smiselno ureditev letalstva (IATA, 2021b).

Mednarodna organizacija ICAO je specializirana agencija Združenih narodov, ustanovljena v letu 1947. Pospešuje razvoj mednarodnega zračnega prometa in skrbi za varno in urejeno rast panoge. Sprejema standarde in priporočene prakse v zvezi z zračnim prometom, letalsko infrastrukturo, inšpekcijskimi pregledi letenja, preprečevanjem nezakonitega vmešavanja in olajšanjem postopkov prehoda meja za mednarodno civilno letalstvo. ICAO opredeljuje protokole za preiskovanje letalskih nesreč, ki jim sledijo organi za varnost prometa v državah, ki so podpisnice Čikaške konvencije iz leta 1944 o mednarodnem civilnem letalstvu. Organizacijo financira in usmerja 193 nacionalnih vlad v podporo njihovi diplomaciji in sodelovanju v zračnem prometu, kot to določa Čikaška konvencija. Glavna naloga ICAO je vzdrževanje upravne in strokovne birokracije, ki podpira diplomatske interakcije, in raziskovanje novih politik zračnega prometa in novosti v zvezi s standardizacijo po navodilih in odobritvah vlad držav članic. Letalska panoga, civilne družbe ter druge regionalne in mednarodne organizacije prav tako sodelujejo pri raziskovanju in razvoju novih standardov pri ICAO. Organizacija vladam zagotavlja najboljše možne rezultate in nasvete, da skupaj vzpostavljajo izboljšane mednarodne standarde in priporočene prakse za civilno letalstvo na mednarodni ravni (ICAO, 2021b).

Evropska organizacija Eurocontrol je pričela z delovanjem leta 1960. Je mednarodna organizacija, ki si prizadeva za razvoj in delovanje sistemov za reguliranje evropskih letalskih tokov. Zavezana je viziji Evropske unije za enotno evropsko nebo oziroma konceptu enotnega nadzora zračnega prometa. Njeno področje delovanja zajema operacije, storitve, razvoj konceptov, raziskave, izvajanje projektov po vsej Evropi, izboljšanje zmogljivosti, usklajevanje s ključnimi letalskimi akterji na različnih ravneh ter zagotavljanje

podpore prihodnjemu razvoju in strateškim usmeritvam letalstva. Organizacija ima 41 držav članic (Eurocontrol, 2021).

Evropska agencija za varnost v letalstvu (angl. European Union Aviation Safety Agency, v nadaljevanju EASA), je agencija Evropske unije, odgovorna za varnost civilnega letalstva, ki je bila ustanovljena leta 2002. Izvaja certificiranje, regulacijo in standardizacijo ter opravlja preiskave. Zbira in analizira varnostne podatke, pripravlja in svetuje Evropski komisiji v zvezi z varnostno zakonodajo ter se usklajuje s podobnimi mednarodnimi letalskimi organizacijami in regulatorji. Stremi k zagotavljanju najvišje skupne ravni varnostne zaščite za državljane EU, najvišje skupne ravni varstva okolja, enotnemu regulativnemu postopku, olajšanju notranjega enotnega trga letalstva ter ustvaranju enakih konkurenčnih pogojev (EASA, 2021).

Ameriška zvezna uprava za letalski promet (angl. Federal Aviation Administration, v nadaljevanju FAA), je največja sodobna prometna agencija in vladni organ ZDA s pooblastili za urejanje vseh vidikov civilnega letalstva v tej državi. Pristojnosti FAA vključujejo gradnjo in upravljanje letališč, upravljanje zračnega prometa, certificiranje osebja in letal ter zaščito ameriškega premoženja med izstrelitvijo ali ponovnim vstopom komercialnih vesoljskih plovil. Ker imajo ZDA velik vpliv na letalski promet, razvoj letalske panoge in vedno strožje zahteve na področju letalstva, ima FAA močan vpliv v svetu (FAA, 2021). Na področju civilnega letalskega prometa deluje v ZDA tudi Odbor za varnost v prometu (angl. National Transportation Safety Board, v nadaljevanju NTSB), ki je neodvisna ameriška preiskovalna agencija, odgovorna za preiskovanje nesreč v civilnem prometu. Preiskuje in poroča o letalskih nesrečah in incidentih, nekaterih vrstah prometnih nesreč, ladijskih in pomorskih nesrečah, nezgodah na cevovodih in železniških nesrečah (NTSB, 2021).

Letalska panoga je podvržena številnim tveganjem, ki se lahko kažejo v povečanju stroškov, motnjah v poslovanju in zmanjšanju povpraševanja (American Airlines, 2021a):

- letalska panoga je zelo konkurenčna in dinamična,
- močno regulirana je s strani vlad in drugih regulatornih organov,
- poslovanje je odvisno od volatilnosti cen in nihanja deviznih tečajev ter razpoložljivosti letalskega goriva,
- je svetovna panoga z mednarodnimi operacijami, ki so podvržene ekonomski in politični nestabilnosti, nanjo pa lahko vplivajo številni dogodki, okoliščine ali vladni ukrepi, na katere sama panoga ne more vplivati: primer je pandemija covid-19,
- na panogo lahko negativno vplivajo konflikti v tujini ali teroristični napadi, sooča se s stalnimi varnostnimi težavami,
- izpostavljena je tveganjem informacijske tehnologije in kibernetiskim tveganjem, vključno z zaščito podatkov družb in strank v vse bolj kompleksnem informacijskem okolju,

- izpostavljena je tveganjem, povezanim s podnebnimi spremembami, vključno s povečano regulacijo emisij CO₂ in potencialnimi povečanimi vplivi nevarnih vremenskih pojavov,
- odvisna je od človeških virov; panoga stremi k temu, da zaposluje odgovorne ljudi, ki doprinesejo k rasti panoge ter ostajajo zavzeti in motivirani,
- odvisna je od omejenega števila dobaviteljev letal, letalskih motorjev in letalskih delov, posledično lahko prihaja do zamud pri rednih dobavah letal; izgube zmogljivosti flote in neizpravnost novih letal lahko negativno vplivajo na poslovanje in
- podvržena je sezonskim nihanjem; povpraševanje po letalskem prevozu je glede na trend večje v drugem in tretjem četrtletju, kar prinaša tako večje prihodke kot v prvem in zadnjem četrtletju (United Airlines, 2021a).

2.2 Deregulacija letalske panoge v ZDA in liberalizacija v Evropi

Od leta 1944 letalsko panogo urejajo pravila Čikaške konvencije, ki je takrat določala, da so le tiste letalske družbe, ki so imele bilateralne sporazume med državama, prejele dovoljenja za promet in prometne pravice na določenih letalskih povezavah. Da je lahko bila letalska družba ustanovljena, je morala biti v večinski lasti in pod nadzorom državljanov vsake od teh držav. Dodatno omejitev je predstavljal tudi limit za tuje naložbe v letalske družbe, ki ga je določila vsaka država posebej. Vsak morebitni poskus združitve ali konsolidacije med dvema družbama bi pomenil, da bi bile takšne pravice izgubljene oziroma bi se bilo zanje treba ponovno pogajati (Iatrou & Oretti, 2011, str. 6).

Najpomembnejše določilo Čikaške konvencije je bilo, pod katerimi pogoji države dovolijo letalski promet v svojem zračnem prostoru, kdaj in kje lahko takšna letala pristanejo, in med katerimi destinacijami bodo dosegale dobiček. Povezave, na katerih je bil dovoljen letalski promet, so bile navedene v voznem redu, ki je sicer v nekaterih primerih navajal posebne pare destinacij, med katerimi je bilo možno opravljati zračni prevoz, v drugih primerih pa je preprosto določal, da lahko letalski prevozniki letijo od katerekoli točke na državnem ozemlju do katerekoli tuje točke. Obstajale so omejitve glede števila letalskih prevoznikov na vsaki strani podpisnikov sporazuma. Do leta 1970 je večina sporazumov dovoljevala le enemu letalskemu prevozniku na vsaki strani opravljati eno povezavo. Nekateri dvostranski sporazumi so omogočali letenje dveh prevoznikov, medtem ko so liberalni sporazumi dovoljevali operacije z neomejenim številom prevoznikov. Tako je Čikaška konvencija privedla do splošne zaščite tradicionalnih letalskih prevoznikov. Dvostranski sporazumi so dolga leta omogočali udobno poslovanje med ustreznimi državnimi letalskimi družbami držav pogodbenic in celo dovoljevali združevanje prihodkov na skupnih povezavah. Tehnološki napredek in vladna politika sta imela prednost pred donosnostjo in prizadevanji za spodbujanje konkurence v panogi. Toda svetovna globalizacija je vplivala tudi na panogo zračnega prometa. Najpomembnejši dogajanja za omejitev restriktivne narave panoge sta bili deregulacija letalskega prometa v ZDA in liberalizacija v Evropi (Iatrou & Oretti, 2011, str. 6-7).

Zračni promet v Evropi se je skozi leta razvijal in bil pod stalnim nadzorom s strani nacionalnih organov. Zaradi tega so večinoma delovali monopolistični nacionalni prevozniki in letališča, ki so bili v lasti oziroma upravljanju države. Mednarodni letalski promet temelji na meddržavnih dvostranskih sporazumih in se je tako razvijal pod strogim nadzorom, zlasti glede dostopa do trga in lastniške ureditve prevoznikov. Prav razdrobljenost na nacionalne trge in odsotnost prave konkurence sta bili vse manj skladni z rastočim življenjskim standardom in posledično rastjo povpraševanja po letalskem prevozu. Od leta 1975 dalje se je moralo civilno letalstvo preobraziti iz upravljanega v tržno gospodarstvo. S tega stališča je bil ameriški letalski trg popolnoma liberaliziran z zakonom o deregulaciji letalskega sektorja iz leta 1978 (Evropski parlament, 2021).

Od leta 1980 dalje je bilo tako mednarodno letalsko poslovanje, ki je po naravi globalna panoga, mešanica konkurence in sodelovanja, saj so povečini vsi večji mednarodni letalski prevozniki začeli redno sklepati medsebojne sporazume o sodelovanju z drugimi letalskimi prevozniki. Ti sporazumi so bili odgovor tradicionalnih letalskih družb na globalizacijo in liberalizacijo oziroma deregulacijo, saj sta oba pojava korenito spremenila pravila na trgu letalskih prevozov in porušila t.i. »status quo«. Letalski prevozniki so bili primorani razviti inovativne strategije za prilagajanje spremembam na trgu in zahtevam konkurence. S temi izzivi so se spopadli tudi s pomočjo sklepanja zavezništev v združenjih (Iatrou & Oretti, 2011, str. 1).

2.2.1 Ameriški letalski trg

Deregulacija se je pričela na nacionalni ravni v ZDA leta 1978, ko je bil odpravljen nadzor na področjih kot so prevoznine, povezave in vstop novih letalskih prevoznikov na trg. Uvedla je prosti trg na področju komercialne letalske dejavnosti, kar je privedlo do nastanka novih domačih letalskih družb ter vstopa tujih letalskih prevoznikov, ki so lahko zdaj neposredno konkurirali že uveljavljenim tradicionalnim nacionalnim prevoznikom. Posledično so bile cene letalskih vozovnic znižane, število potnikov se je povečalo (Iatrou & Oretti, 2011, str. 7).

Deregulacija je bila tako pobudnik mednarodnega liberalizacijskega gibanja v širši panogi letalskega prometa. Pomen deregulacije v ZDA, največjem domačem trgu letalskega prevoza, je dejstvo, ki je privedlo do prestrukturiranja domačega letalskega poslovanja in želje ZDA po izvajanju mednarodne politike odprtega neba, ki je kasneje tudi vplivala na to, kako so se oblikovale letalske povezave. Prav tako je radikalno spremenila strukturo zračnega prometa z uvedbo sistema glavnih vozlišč, ki povezuje oddaljena vozlišča, inovacijo tako v industrijskem kot tehnološkem smislu, ter z vzpostavitvijo koncepta nizkoustroškovnih prevoznikov. Ti dve inovaciji sta za vedno spremenili letalski promet. Koncept nizkoustroškovnih prevoznikov se je kmalu razširil tudi po Evropi, kjer je hitro začel ogrožati prevlado rednih letalskih prevoznikov (Iatrou & Oretti, 2011, str. 7-8).

Letalski prevozniki v ZDA so vstopili na nove trge in opustili domače nedonosne povezave, vendar so se vseeno zavedali pomembnosti zagotavljanja nacionalnega omrežja letalskih storitev, saj so ZDA od leta 1940 dalje začele opuščati železniški promet. Ker večina novih letalskih prevoznikov ni poslovala na manjših regionalnih trgih, so se tradicionalne družbe zavedale vrednosti prometa na teh regionalnih povezavah. Prav zato so razvile in okrepile sistem omrežij glavnih vozlišč, da so lahko učinkovito pokrivalo celoten domači trg. S tržnimi dogovori, operativno sinhronizacijo in koordinacijo voznega reda so nato formalizirale svoje povezave z novonastalimi neodvisnimi letalskimi prevozniki (Iatrou & Oretti, 2011, str. 7-8).

Od deregulacije letalskih družb v ZDA leta 1978 se je pritisk na vlade, da zmanjšajo njihovo vključenost v gospodarsko poslovanje letalskih družb, razširil na večino preostalega sveta. Večina drugih držav deregulacijo letalskih družb v ZDA šteje za uspeh, saj so bile dokazane splošne koristi za veliko večino letalskih potnikov. Medtem ko se je število ameriških domačih letalskih prevozov povečevalo in tako znašalo bistveno več kot pred deregulacijo, so se povprečne cene vozovnic po deregulaciji znatno znižale glede na cene do leta 1978. V letu 2013 so bile tako na primer že za 40,0 % nižje. Uspešni novi nizkstroškovni letalski prevozniki so imeli velik vpliv na oblikovanje cen letalskih prevoznikov in na pričakovanja javnosti glede nizkstroškovnih letalskih prevozov. Letalska varnost se zaradi morebitnih pritiskov konkurence, ki bi morda lahko povzročili nižje standarde vzdrževanja, ni poslabšala (Belobaba, Odoni & Barnhart, 2016, str. 4-5).

Hkrati je deregulacija v ZDA imela nekatere negativne vplive. Pritisk na znižanje stroškov je skupaj s povečano volatilnostjo dobička, združitvami in stečaji večjih velikih letalskih družb povzročil izgubo delovnih mest in znižanje plač. Poleg tega koristi deregulacije niso uživali vsi potniki enako. Prebivalci nekaterih majhnih ameriških mest so opazili spremembe v storitvah letalskega prevoza do svojih bivališč, saj so manjše regionalne letalske družbe sedaj zamenjale prej subvencionirane letalske storitve večjih prevoznikov. Kljub občutnemu znižanju povprečne cene vozovnic za letalske prevoze na ameriškem domačem trgu, se je neskladje med najnižjimi in najvišjimi cenami prevoznikov povečalo in tako prisililo poslovne potnike k plačilu višjih prevoznin. Razvoj velikih povezovalnih vozlišč s strani največjih ameriških letalskih družb je vzbudil tudi zaskrbljenost glede cenovne moči prevladujočih letalskih družb v njihovih vozliščih (Belobaba, Odoni & Barnhart, 2016, str. 5).

Šele v obdobju od gospodarske deregulacije letalskih prevoznikov so stroškovna učinkovitost, dobičkonosnost poslovanja in konkurenčno vedenje postali prevladujoči problemi, s katerimi se soočajo letalski prevozniki. Deregulacija letalskih družb se je postopno razširila izven ZDA v večji del industrializiranega sveta, kar vpliva na letalske prevoze znotraj posamezne države in na nadaljnji razvoj visoko konkurenčne mednarodne letalske panoge (Belobaba, Odoni & Barnhart, 2016, str. 2).

2.2.2 Evropski letalski trg

Podobno se je zgodilo v Evropi v desetletje trajajočem postopku, ki je sledil Enotnemu evropskemu aktu iz leta 1986 in vzpostavitvi notranjega trga. Z večjim naborom regulativnih ukrepov na ravni EU so bili zaščiteni nacionalni letalski trgi tako postopoma spremenjeni v konkurenčen enotni trg za zračni promet; zračni promet je postal prvi prometni sektor s popolnoma povezanim enotnim trgom in večinoma še vedno ostaja edini. Proces liberalizacije v Evropi se je začel leta 1986 in je potekal postopoma v treh fazah oziroma svežnjih. Predvsem prvi sveženj (1987) in drugi sveženj (1990) sta pomenila začetek sproščanja pravil o prevozninah in zmogljivostih. V tretjem svežnju iz leta 1992 so bile odstranjene vse preostale tržne ovire za evropske letalske prevoznike, ki poslujejo v EU, s čimer je bil vzpostavljen evropski enotni trg za zračni promet. Ta je bil pozneje razširjen še na Norveško, Islandijo in Švico. Lahko bi bil razširjen še na nekatere druge sosednje države, in sicer s sporazumom o skupnem evropskem zračnem prostoru, če bi te države postopoma uveljavile vsa ustrezna pravila EU, kar pa doslej še niso storile (Evropski parlament, 2021).

V tretjem svežnju je bilo določeno osnovno pravilo, da lahko vsak evropski letalski prevoznik svobodno določa prevoznine za potnike in tovor ter dostopa do vseh poti znotraj EU brez dovoljenja ali odobritve (z izjemo nekaterih točno določenih poti, na katerih lahko države članice uvedejo obveznosti javne službe v skladu s posebnimi pogoji in za določen čas). Navedene so bile tudi zahteve, ki jih morajo letalski prevozniki EU izpolnjevati, da lahko začnejo ali nadaljujejo opravljanje storitev (Evropski parlament, 2021):

- letalski prevozniki so v lasti držav članic in/ali državljanov držav članic in jih te države in/ali državljani dejansko nadzorujejo, njihov glavni sedež pa je v državi članici,
- njihovo finančno stanje je dobro in primerno so zavarovani za odgovornost v primeru nesreč,
- imajo strokovno usposobljenost in organizacijsko strukturo za zagotovitev varnega obratovanja v skladu z veljavnimi predpisi, kar izkažejo s pridobitvijo spričevala letalskega prevoznika.

Sočasno z vzpostavitvijo skupnega trga za zračni promet so bila sprejeta skupna pravila za zagotovitev njegovega pravilnega delovanja, za kar so potrebni predvsem enaki konkurenčni pogoji ter visoka in enotna raven varstva potnikov (Evropski parlament, 2021).

2.3 Vrste letalskih družb

Letalska družba je podjetje, ki opravlja storitve zračnega prevoza za potnike in tovor. Letalski prevozniki za opravljanje storitev uporabljajo letala, hkrati lahko sklepajo partnerstva z drugimi letalskimi družbami za sporazume o skupnem sodelovanju, kjer skupno opravljajo isti let. Družba je priznana z letalskim spričevalom ali licenco, ki jo izda

vladni letalski organ. Glede na poslovni model lahko letalske družbe delimo na tradicionalne (angl. legacy carrier) in na nizkostroškovne (angl. low cost carrier) letalske družbe.

Tradicionalni, redni oziroma linijski letalski prevozniki ohranjajo vozni red letenja, vzdržujejo število rezervacijskih mest in opravljajo prevoz ne glede na število potnikov (Zupančič, 2002, str. 260). Ponujajo storitve višje kakovosti, običajno v letalski kabini ponujajo sedeže prvega, poslovnega, premium ekonomskega in ekonomskega razreda ter imajo na splošno boljše kabinske storitve, kot so strežba obrokov in ponudba interaktivnih zabavnih vsebin med letom. Večina izmed njih ima svoj program za zbiranje milj in omogoča svojim potnikom glede na količino zbranih milj dostop v ekskluzivne letališke salone. Številni redni prevozniki so tudi člani večjih letalskih združenj, kot so na primer Star Alliance, Sky Team in Oneworld, ki s svojimi članicami pokrivajo celoten svet. Zaradi svoje velikosti in mednarodne prisotnosti tradicionalni prevozniki ustvarjajo več prihodka kot nizkostroškovni prevozniki in danes v svetu še vedno veljajo kot prevladujoči prevozniki (ICAO, 2021a). Glavna razlika med njimi in nizkostroškovnimi prevozniki je v tem, da ne omogočajo prevoza le od točke A do točke B, ampak v primeru daljših poti, ki so praviloma sestavljene iz večih letov, preko vmesnih letališč pripeljejo potnike od začetne točke potovanja do končne destinacije.

Finančna uspešnost rednih letalskih družb je v deregulirani dobi letalstva postala tako negotova, da so se takrat pojavila razmišljanja, da je tradicionalni poslovni model obsojen na neuspeh. To se je zgodilo zaradi močne konkurence hitro rastočih nizkostroškovnih letalskih družb. Nizkostroškovni poslovni model, ki ga je v ZDA prva uvedla letalska družba Southwest, sta kopirala in razširila po Evropi letalska prevoznika Ryanair in easyJet, nadaljnje pa so ga kopirali številni zagonski letalski prevozniki po vsem svetu. Ključni koncept nizkostroškovnega modela je preprostost operacij, kar jim omogoča nižje stroške dela. Storitve letalskega prevoza se prodaja po nizkih cenah, ki so večinoma cenovno diskriminirane glede na čas nakupa, in tako lahko omogočijo letenje dostopno večim ljudem. Ne omogočajo povezovalnih letov, letijo izključno od točke A do točke B. Sedeži se prodajajo v enorazredni letalski kabini brez elektronskih letalskih vozovnic, preko spleta in večinoma direktno na spletni strani letalske družbe; prek turističnih agentov se prodajajo redko, kar jim omogoča nižje stroške distribucijskih kanalov. Vse dodatne storitve med letom so proti plačilu. Preprostost njihovega delovanja se kaže predvsem v standardizirani floti, saj je v mnogih primerih uporabljen samo en tip letala, v nekaj različicah tipa, kar vodi k nižjim obratovalnim in vzdrževalnim stroškom. Stopnja izkoriščenosti letal je visoka, pogosto so v zraku tudi več kot 11 ur dnevno. Leti se pogosteje izvajajo na sekundarnih letališčih, ki so cenejša in niso preobremenjena z rednimi prevozniki ter na katerih je mogoče doseči zelo hiter postopek izkrcanja in vkrcanja novih potnikov v letalo (angl. turnover) v dobrih 30 minutah (Hanlon, 2008, str. 58). Nizkostroškovni prevozniki ponujajo nižje cene vozovnic, da bi preusmerili povpraševanje z večjih, bolj uveljavljenih tradicionalnih letalskih družb, in tako predstavljajo pomembno konkurenco zlasti zaradi potnikov, ki letijo redko, saj je njihovo povpraševanje cenovno elastično in zato ponavadi niso zvesti nobenemu določenemu prevozniku (American Airlines, 2021a).

Že pred samim nastankom nizkostroškovnih prevoznikov so v 70. in 80. letih predvsem v Evropi začele obstajati čarterske letalske družbe oziroma nelinejski prevozniki, ki jih je mogoče obravnavati kot posebno obliko nizkostroškovnega letalskega prevoza. Čarterski prevozniki praviloma prodajajo le polna letala, ne potrebujejo velikega števila rezervacijskih kanalov, kakovost storitev je lahko manjša, določanje cen ni vezano na konferenčne dogovore, vse to pa vpliva na njihovo večjo učinkovitost in manjše stroške poslovanja (Zupančič, 2002, str. 260). Najuspešnejše čarterske družbe so danes sprejele hibridni poslovni model, kar pomeni, da poleg njihovih tradicionalnih paketnih potovanj tržijo tudi nizkostroškovne storitve samo za letalske sedeže (Hanlon, 2008, str. 58).

2.4 Ekonomske koristi letalske panoge

Letalska panoga je pomemben sestavni del gospodarstva, ki vpliva na razvoj in blaginjo prebivalstva. Predstavlja globalno mrežo komercialnih letalskih prevoznikov, letališč, izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in proizvajalcev letal. Kljub svetovni krizi spodbuja povezovanje svetovnega gospodarstva in trgovinske povezave, zagotavlja milijone delovnih mest, spodbuja turizem ter podpira trajnostni razvoj (ATAG, 2020).

Panoga podpira milijone delovnih mest po vsem svetu. Nekatera delovna mesta so znotraj same panoge na letališčih, pri letalskih družbah ter službah zračne navigacije, druga delovna mesta pa podpirajo gospodarske dejavnosti, ki jih ustvarjajo letalski prevozi. Neposredna so delovna mesta letaliških operaterjev, letalskih posadk, zemeljske oskrbe, vzdrževalcev, inženirjev, kontrolorjev letal ter v podpornih dejavnostih letališč kot so delovna mesta v trgovinah na drobno, izposojevalnicah avtomobilov, na carini in mejni kontroli, špediciji in v gostinstvu. Posredna delovna mesta predstavljajo dobavitelji v letalski panogi, na primer dobavitelji goriva, gradbena podjetja, dobavitelji letalskih komponent, proizvajalci blaga, ki se prodaja na letališčih, in različne vloge za poslovno podporo kot so klicni centri, informacijska tehnologija in računovodstvo. Predvsem turizem postaja ena izmed največjih svetovnih panog, letalski promet pa ima pri njenem razvoju ključno vlogo, saj je v letu 2019 kar 58,0 % vseh mednarodnih turistov potovalo z letalom (ATAG, 2020).

Letalstvo je osrednjega pomena za mednarodno trgovino in gospodarski razvoj. Napovedi kažejo, da bodo svetovna gospodarstva v prihodnosti postala še bolj odvisna od mednarodne trgovine. Pričakuje se, da se bo svetovna trgovina skoraj podvojila in se povečala za več kot dvakratno stopnjo svetovnega BDP, pri čemer bodo vodilno vlogo imele Kitajska, Indija in drugi nastajajoči trgi (ATAG, 2020). Svetovna povezljivost prispeva k večji produktivnosti s spodbujanjem naložb in inovacij, izboljšanjem poslovanja in učinkovitosti ter tako podjetjem omogoča privabljanje visokokakovostnih zaposlenih.

Letalski tovorni promet je v primerjavi z drugimi načini prevoza hiter in zanesljiv na dolge razdalje. Vendar pa te koristi prinašajo večje stroške kot drugi načini prevoza. Zato se letalski tovor večinoma uporablja za dostavo blaga, ki je lahko, kompaktno, pokvarljivo in ima visoko vrednost na enoto. Ko pogledamo vrednost blaga, se več kot tretjina celotne

mednarodne trgovine pošlje po zraku, ko pa upoštevamo obseg trgovine, je količina, poslana po zraku, majhna in znaša manj kot 1,0 %. Leta 2019 so po zraku poslali približno za 6,5 milijard USD blaga (ATAG, 2020).

Zračni promet je ključnega pomena za globalne dobavne verige mnogih industrij, ki se uporabljajo predvsem za prevoz časovno občutljivega blaga. Hitra dostava je bistvenega pomena za podjetja, ki zagotavljajo poenostavljene proizvodne procese ali ki se zanašajo na nujno dobavo delov za stroje in opremo. Proizvodne zmogljivosti po vsem svetu se pri dobavi lahkih in občutljivih električnih komponent z visoko vrednostjo zanašajo na zračni prevoz (ATAG, 2020).

Izvozniki pokvarljivega blaga, ki jih izvažajo predvsem države v razvoju, lahko svoje izvozne trge dosežejo le po zraku. Letalska panoga tako državam v razvoju, ki imajo korist od takšne trgovine, izboljšuje življenjski standard, nudi zaposlovanje, zmanjšuje revščino, omogoča gospodarsko rast ter spodbuja socialno vključenost (ATAG, 2020).

Tudi farmacevtska panoga se za dobavo časovno občutljivih medicinskih pripomočkov, zlasti cepiv, zanaša na zračni prevoz (ATAG, 2020).

2.5 Trajnostni vidik razvoja letalske panoge

Letalska panoga je ena najbolj razvitih gospodarskih sektorjev na svetu, saj leti postajajo ekonomsko vse bolj donosni in dostopni, zaradi česar letalski prevozniki postajajo pomembni gonilniki gospodarstva pri regionalnem in svetovnem razvoju držav. Ker pa je panoga tako razširjena, so z gostim letalskim prometom povezani tudi neugodni vplivi, ki povzročajo resne okoljske težave. Letalska panoga porabi precejšnjo količino fosilnih goriv in posledično prispeva k podnebnim spremembam zaradi emisij ogljikovega dioksida (v nadaljevanju CO₂). Poleg CO₂ se v ozračje sproščajo tudi drugi onesnaževalci kot so dušikovi oksidi, žveplov oksidi, ogljikovodiki, volatilne organske komponente in ultra-fini delci. Razširjenost in gostota letov sta povzročili tudi močan porast razvoja letališke infrastrukture, kar zahteva težko industrijo betona, jekla in drugih industrij, ki močno povečujejo ogljični odtis. Novi letališki terminali, vzletno-pristajalne steze, objekti za vzdrževanje, nakupovalni centri in drugi objekti, povezani z letalsko panogo, se gradijo po vsem svetu (Nižetič, 2020).

Tako kot ostale panoge, je tudi letalstvo danes vedno bolj usmerjeno k trajnostnemu razvoju in delovanju. Trajnostni razvoj je opredeljen kot sposobnost zadovoljevanja trenutnih potreb brez ogrožanja sposobnosti potreb prihodnjih generacij. Trajnostni razvoj je sodoben koncept, ki omogoča okolju prijaznejši razvoj in temelji na t.i. treh stebrih: gospodarski (ekonomski), družbeni (sociološki) in okoljski steber. Trajnostni razvoj na dolgi rok pomeni ustrezno uravnoteženost vseh treh stebrov (Sedmak, 2009).

Gospodarski steber trajnosti se nanaša na to, da je letalska panoga finančno uspešna. Aktivnosti v tem stebru naj bodo v idealnem primeru čim bolj usklajene z ostalima stebroma. Vzorčni primer za to je uporaba trajnostnih letalskih goriv (angl. sustainable aviation fuels, v nadaljevanju SAF), s čimer letalske družbe zmanjšujejo svoj ogljični odtis do 80,0 % (BP, 2021). Gospodarski vidik uporabe SAF se odraža pri ustvarjanju novih delovnih mest za razvoj tehnologije za pridobivanje tovrstnih goriv ter pri stabilizaciji cen teh goriv.

Družbeni steber preučuje, kakšen vpliv ima trajnost v letalskem prometu na družbo in kako bo to nadaljnje vplivalo na rast in razvoj skupnosti (Sedmak, 2009). Letalska panoga združuje ljudi in kulture sveta kot nobena druga oblika prevoza. Hitre, zanesljive, varne in cenovno dostopne letalske povezave omogočajo vedno več ljudem, da spoznavajo svet in podpirajo svetovno industrijo številka ena, turizem. Letalska panoga je izkazala svojo družbeno odgovornost tudi pri zaježitvi posledic pandemije covid-19. Zaščitno in medicinsko opremo je bilo potrebno hitro, učinkovito in zanesljivo pripeljati z različnih celin. Poleg tega je bilo potrebno ljudem, ki so zaradi naglega izbruha pandemije covid-19 ostali na različnih delih sveta, omogočiti čim hitrejšo in varno vrnitev v domovino. Vse druge oblike prevoza (ladijski, železniški, cestni) na daljše razdalje v tej krizni situaciji niso prišle v poštev.

Okoljski steber, ki je običajno steber, s katerim večina povezuje besedo trajnost, se nanaša na okoljska vprašanja, na primer letalske izpuste emisij CO₂, hrup in onesnaževanje. Trajnost v letalstvu namreč pogosto širši javnosti pomeni le zmanjšanje vplivov na okolje, kar pa ni pravilna razlaga tega koncepta (Gemmer, 2019). Koncept trajnostnega razvoja je danes postal pomembna tematika razprave širše javnosti. Integracija trajnosti zahteva razumevanje in sodelovanje vseh deležnikov v panogi.

Letalska panoga se zaveda svoje odgovornosti za trajnostni razvoj in s tem povečuje svojo podporo za gospodarski razvoj, zmanjšuje njen vpliv na okolje ter razvija družbene koristi. Z vse večjo uporabo nizkoogljične tehnologije, okolju prijaznih materialov, novih letalskih sistemov in trajnostnih virov energije, dosega panoga pomemben napredek pri reševanju številnih trajnostnih vprašanj (ICAO, 2012).

Številne letalske družbe so že oblikovale določene okoljske programe trajnosti, katerim sledijo. Predvsem si prizadevajo za zmanjšanje emisij CO₂ glede na dohodek na potniški kilometer (angl. Revenue Passenger-Kilometers, v nadaljevanju RPK, ki je kazalnik obsega prometa, izračunan kot zmnožek prihodkov potnikov in prevožene razdalje v kilometrih) in za postopno obnovo letalske flote, ki jim bo omogočala prihranek goriva ter omogočala uporabo SAF. S tem bodo letalske družbe postopno prispevale k brezogljičnemu letalstvu. Prav tako z uporabo moderne tehnologije stremijo k zmanjšanju letalskega hrupa (Wizz Air, 2021a).

Okoljski problem letalskih emisij je bil izpostavljen tudi na zasedanju Skupine sedmih najrazvitejših držav (angl. Group of Seven, v nadaljevanju G7), dne 11. junija 2021 v

Cornwall-u. Voditelje največjih svetovnih gospodarstev so pozvali, naj zmanjšajo letalske emisije s kolektivno zavezanostjo za uporabo SAF. Voditelji G7 so se zavezali, da bodo do leta 2030 uprabljali 10,0 % SAF, do leta 2050 pa vsaj 50,0 % SAF. Največje letalske družbe v vseh državah G7 se bodo zavezale, da bodo do leta 2050 delovale ogljično nevtralno, kar pomeni doseganje neto ničelnih emisij CO₂ z uravnoveženjem emisij in odstranjevanja oziroma preprostega odpravljanja emisij CO₂. Povečanje uporabe SAF je namreč ključno orodje za dekarbonizacijo letalstva; je rešitev, ki lahko uspešno deluje po vsem svetu, vendar jo je potrebno močno razširiti. Skupaj s pravimi cenovnimi spodbudami, ki bi poslale tržni signal za naložbe v obrate SAF, bi bilo to možno doseči, kar bi ustvarilo tudi nova delovna mesta v zeleni industriji v G7. V začetku leta 2020 je letalska panoga v Združenem kraljestvu Velike Britanije in Severne Irske postala prva nacionalna letalska panoga na svetu, ki se je do leta 2050 že zavezala k nevtralnem ogljičnem delovanju, pri katerem je letališče Heathrow imelo ključno vlogo. V sistem oskrbe goriva je bila tam pred kratkim vključena prva pošiljka trajnostnega goriva, vsa letališka infrastruktura deluje na 100,0 % električni energiji, prav tako pa nameravajo sredi 2030. let umakniti plinsko ogrevanje in postati ogljično nevtralna družba (Heathrow Media Centre, 2021).

3 PANDEMIJA COVID-19

V nadaljevanju natančneje predstavljamo pandemijo bolezni covid-19, ki je s svojim pojavom neizmerno vplivala na življenje ljudi in gospodarske dejavnosti širom po svetu.

3.1 Pregled izvora bolezni covid-19

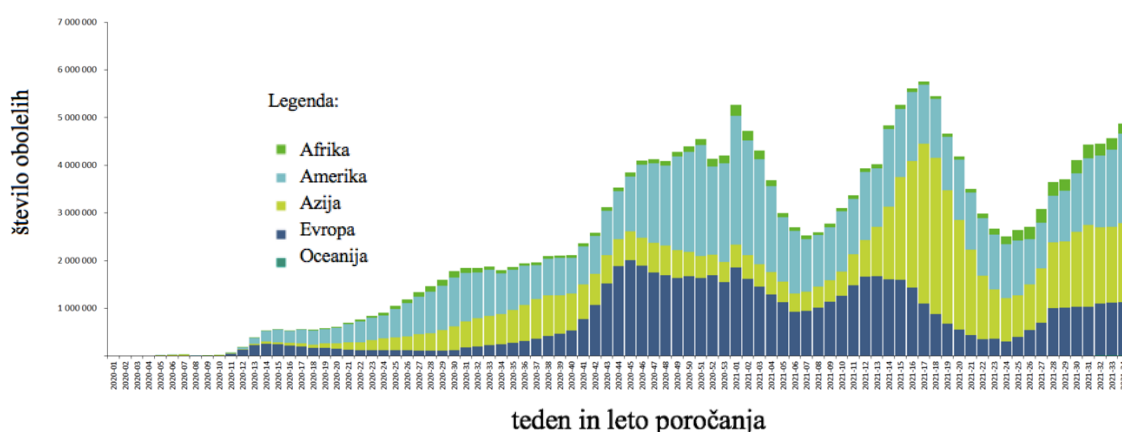
Prvi izbruh nove koronavirusne bolezni covid-19 se je konec decembra 2019 pojavil v mestu Wuhan na Kitajskem. Bolezen je bila razglašena za mednarodno krizo javnega zdravja s strani WHO 30. januarja 2020 in nato razglašena za pandemijo 11. marca 2020, saj se je izredno hitro širila po svetu in povzročala smrtne žrtve. Je nevarna nalezljiva bolezen, ki jo povzroča hud akutni respiratorni sindrom koronavirus-2 (SARS-CoV-2). Značilna je zelo hitra prenosljivost tega virusa s človeka na človeka preko neposrednega stika ali kapljic, ki nastanejo s kašljanjem, kihanjem in pogovorom. Virus je terjal že 4,63 milijone življenj (JHU, 2021). Začetek leta 2021 je optimistično zaznamoval pomemben preboj v razvoju učinkovitega cepiva za to bolezen, kar je zmanjšalo število smrtnih žrtev, vendar bodo spodbujajoče kampanje cepljenja potrebovale še nekaj časa, da dosežejo večji del svetovne populacije. Za nadzor širjenja virusa po svetu in zmanjšanje stopnje smrtnosti so vlade večine prizadetih držav za omejevanje gibanja ljudi uvedle drastične zapore držav kot preventivni ukrep za naglo širjenje bolezni (Rume & Islam, 2020).

3.2 Širjenje bolezni covid-19 po svetu

Globalno širjenje bolezni covid-19 se je začelo konec decembra 2019 iz kraja izbruha v mestu Wuhan na Kitajskem. Kitajska je 23. januarja 2020 v Wuhanu zaradi hitrega širjenja novega koronavirusa po mestu z več kot 11,1 milijoni prebivalcev uvedla strogo karanteno, da bi virus ustrezno zajejala, vendar prepozno. Svetovna globalizacija in takrat še množična letalska potovanja med Kitajsko, Evropo, ZDA in drugimi deli sveta, so hitro prenesla virus naprej po svetu. Januarja 2020 je bilo nadzorovanja te bolezni bistveno manj, saj preverjanje potnikov na letališču ni bilo dovolj temeljito in uspešno pri odkrivanju okužb. Predvsem novo okužena asimptomatska populacija je namreč prenesla več kot 80,0 % okužb iz Wuhana naprej po preostalem svetu (Al Rohaimi & Al Otaibi, 2020).

Primeri covid-19 so bili tako s koncem januarja 2020 že v sosednji Južni Koreji, Tajvanu in na Japonskem, s povečanimi primeri tudi v ZDA, Evropi, Iranu in drugod po svetu. Na sliki 1 je prikazano, kako hitro se je po tednih od januarja 2020 dalje razširilo število obolelih s covid-19 po svetovnih regijah. V januarju 2020 so bile zabeležene že prve smrtne žrtve novega virusa. Ko se je virus še naprej širil po svetu, je Italija hitro postala ena izmed držav, ki jih je pandemija covid-19 najbolj prizadela. Primeri v Italiji so bili tako hudi, da je italijanska vlada, kot prva izmed evropskih držav, izvedla državno zaporo in uvedla omejitve za zaščito javnega zdravja. Izbruhi covid-19 so se konec februarja 2020 nadalje razširili med evropskimi državami, zlasti v Franciji, Nemčiji, skandinavskih državah in Združenem kraljestvu Velike Britanije in Severne Irske. Po svetu so bile razglašene izredne razmere. Konec marca 2020 so ZDA postale nov epicenter virusa (Chen in drugi, 2021).

Slika 1: Porazdelitev števila obolelih s covid-19 po svetovnih regijah po tednih od 1. januarja 2020 do 2. septembra 2021



Vir: Prirejeno po European Centre for Disease Prevention and Control (2021).

Nato se je virus začel širiti zlasti po Južni Ameriki, predvsem v Braziliji, Peruju, Argentini in Boliviji. Določene latinskoameriške države so bile uspešnejše od drugih, večina pa jih je trpela dolga obdobja omejene mobilnosti zaradi zaporednih izbruhov okužb (Herrera &

Godoy Faundez, 2021). V sredini poletja 2020 se je prvi val pandemije covid-19 delno umiril, po svetu so zabeležili povečini manjše število primerov, tako da so države pričele s ponovnim odpiranjem in ponovnim zagonom gospodarstev. Predvsem v Aziji, Avstraliji in Oceaniji so zabeležili občutno manj okužb, kar pripisujejo uspešnemu obvladovanju pandemije covid-19 s popolnim zaprtjem držav za ves zunanji svet (Al-Rohaimi & Al Otaibi, 2020). V jesenskem obdobju 2020 so primeri okužb ponovno začeli naraščati in se nadaljevali v zimske mesece, ko je svet beležil drugi val okužb, zato so države ponovno začele uvajati stroga zapiranja. Z razvojem cepiv proti virusu covid-19 se je v začetnih mesecih leta 2021 pojavilo upanje za uspešno premagovanje in zaustavitev širjenja virusa. Vlade po svetu so hitro ukrepale, da bi zagotovile svojim državljanom čim več odmerkov cepiv. V pomladnih mesecih 2021 se je bolezen nadalje širila s tretjim valom okužb, ki je terjal mnogo žrtev po svetu, predvsem v Indiji. Kljub oskrbi s cepivi, testiranju prebivalcev in dosledni uporabi zaščitne opreme, v poletnih mesecih 2021 okužbe po svetu zopet hitro naraščajo, predvsem zaradi množičnih poletnih potovanj v tujino. Države ponovno uvajajo strožje ukrepe, saj se namreč s koncem poletja 2021 že pričinja izbruh četrtega vala bolezni covid-19, ki bo po napovedih stroke dosegel vrh v jesenskih mesecih leta 2021.

3.3 Ukrepi posameznih držav za zajezitev bolezni covid-19

Med prebivalstvom je primanjkovalo imunosti proti virusu. Zaradi naraščanja števila okužb po svetu so sledila popolna zapiranja držav in ugašanje gospodarstev, hitre postavitve diagnoze okuženim, množična testiranja prebivalcev, razvoj ustreznih sistemov za sledenje okužbam, strogi karantenski ukrepi in državni karantenski objekti, izdane kazni ob nespoštovanju ukrepov, predvsem pa je bilo pomembno zagotavljanje zadostne informiranosti prebivalcev o bolezni covid-19. Ti ostajajo ključni dejavniki pri uspešnem zmanjševanju okužb v Južni Koreji, Tajvanu, Avstraliji, na Novi Zelandiji in Japonskem. Teh strogih ukrepov v številnih državah, vključno z Evropo in ZDA, ni bilo mogoče izvajati v tolikšnem obsegu, kar je povzročilo veliko večji izbruh bolezni covid-19. Hkrati so ob pomanjkanju medicinskih kapacitet številne države, kot so na primer ZDA in evropske države, predvsem Italija, Španija, Francija in Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske, imele visoko smrtnost (Al Rohaimi & Al Otaibi, 2020).

Ker je globalno širjenje in vpliv pandemije covid-19 še naprej nepredvidljivo in se nenehno nadaljuje zaradi novih različic bolezni, so vlade in drugi regulatorni organi po vsem svetu uvedli ukrepe za nadzor nad širjenjem bolezni, vključno s testiranjem prebivalcev na morebitno okužbo, karantenami ob povratku iz tujine, cepljenjem proti covid-19, omejitvami zbiranja ljudi, prepovedmi potovanj, zapiranjem meja in drugimi ukrepi za socialno distanciranje. Ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe so tako edina dolgoročna učinkovita strategija za premagovanje pandemije covid-19.

3.3.1 Testiranje

Testiranje je ukrep, ki pomaga ugotoviti, ali so ljudje okuženi z virusom covid-19. Pomembno je predvsem pri ljudeh, pri katerih okužba poteka brez simptomov, in tako s širjenjem okužbe nadaljnje ogrožajo druge. Na voljo so molekularni testi, hitri antigenski testi (angl. rapid antigen tests, v nadaljevanju HAGT) in testi za ugotavljanje prisotnosti protiteles proti covid-19. Številne države testirajo mednarodne potnike na prisotnost virusa covid-19 pred potovanjem, na vstopnih točkah v državo, ali po potovanju (WHO, 2021).

3.3.2 Karantena

Karantena je ukrep, s katerim zdrava oseba po rizičnem stiku z osebo, pri kateri je bila potrjena okužba s covid-19, ali po prihodu v/iz tujine, omeji svoje stike z drugimi ljudmi in se samoosami na določenem prebivališču. Odvisno od posamezne države traja karantena 10-21 dni od zadnjega visokorizičnega tesnega stika oziroma prihoda v tujino. Namen karantene je preprečevanje širjenja bolezni covid-19 med prebivalstvom (NIJZ, 2020).

3.3.3 Cepljenje

Cepljenje je prostovoljen, enostaven in najučinkovitejši ukrep za zaščito pred nalezljivo boleznijo. Ne ščiti le cepljenih posameznikov, ampak z zmanjševanjem širjenja bolezni pomembno prispeva tudi k zdravju prebivalstva v boju s pandemijo covid-19. S cepljenjem je danes preprečenih več težjih potekov bolezni kot s katerikoli drugim zdravstvenim ukrepom; težje in z več potencialnimi zapleti je preboleti nalezljivo bolezen, kot pa je tveganje za zaplete po cepljenju, ki so pri sodobnih cepivih načeloma redkejši (NIJZ, 2021).

Vlade odločajo o vstopnih pogojih v posamezne države, letalski prevozniki in potniki pa morajo to upoštevati. V normalnih razmerah v številnih državah že obstajajo zahteve glede vizumov in cepljenja; najbolj znana zahteva mnogih vlad je na primer zahteva za cepljenje proti rumeni mrzlici. V skladu z mednarodnimi zdravstvenimi predpisi to ureja Knjižica o cepljenju (angl. »yellow book« oziroma International Certificate of Vaccination and Prophylaxis) (IATA, 2021a).

3.3.4 IATA Travel Pass

IATA je razvila brezplačno mobilno aplikacijo IATA Travel Pass, s katerim posodablja obstoječi sistem papirnate dokumentacije za dokazovanje cepljenja. Potnikom digitalno shrani in upravlja njihova potrdila za teste ali cepljenje proti covid-19. Aplikacija tovrstne zdravstvene podatke prenese na digitalno platformo in jim s pomočjo baze Timatic doda najnovejše informacije o zahtevah za vstop za posamezne destinacije. Je varnejša in učinkovitejša od papirnatih oblik potrdil, ki se trenutno uporabljajo v zdravstvenih postopkih. To je še posebej pomembno zaradi potencialnega velikega obsega testiranja

oziroma preverjanj o cepljenju, ki ga je potrebno ustrezno voditi, ter pomaga pri odkrivanju nelegalne dokumentacije. Tovrstna digitalizacija je ključnega pomena, saj se vladne zahteve za vstop na posamezne destinacije sproti spreminjajo glede na epidemiološke razmere. Elektronski postopek omogoča lažje upravljanje z obsegom podatkov, potnikom pa je tako lažje spremljati vladne zahteve (IATA, 2021a).

Tovrstna aplikacija je predvsem pomembna za vlade, ki med pandemijo covid-19 pogosto zahtevajo testiranje ali dokaz o cepljenju proti covid-19 kot pogoj za mednarodno potovanje. Aplikacija pripomore pri ponovnem odprtju mednarodnih potovanj: vladam poskuša dati zaupanje v ponovno odpiranje meja brez karantene, za to pa morajo biti vlade prepričane, da zmanjšujejo tveganje vnosa bolezni covid-19 na destinacijo s strani potnikov. Aplikacija že deluje med številnimi letalskimi družbami in potniki; poveže subjekte (letalske družbe, vlade, laboratorije) s podatki o testih ali cepljenju proti covid-19, kadar potniki to dovolijo. Med izbranimi prevozniki, analiziranimi v tej magistrski nalogi, aplikacija že deluje med prevozniki iz skupine IAG ter pri prevozniku Swiss, uporabljajo pa ga tudi ostali večji svetovni letalski prevozniki kot so Turkish Airlines, Emirates, IndiGo, Qatar, Air France, Aeroflot, Korean Air, Singapore Airlines, LATAM Airlines, Qantas in drugi. Brez potrditve potnika nobeno preverjanje ni avtomatsko poslano letalski družbi ali vladi. Za potnike, ki nimajo mobilnih telefonov, so na voljo alternative v papirnati obliki. Potniki so obdržali nadzor nad svojimi podatki, aplikacija tudi ne shrani nobenih podatkov v centralno bazo podatkov (IATA, 2021a).

Aplikacija IATA Travel Pass vključuje (IATA, 2021a):

- globalni register zdravstvenih zahtev, ki potnikom omogoča, da najdejo natančne informacije o potovanjih, testiranjih in cepilnih zahtevah na svojem potovanju,
- globalni register centrov za testiranje/cepljenje proti covid-19, ki potnikom omogoča, da na začetni destinaciji potovanja poiščejo centre za testiranje in laboratorije, ki ustrezajo standardom za potrebe testiranja in cepljenja na ciljni destinaciji,
- laboratorijsko aplikacijo, ki pooblaščenim laboratorijem in testnim centrom omogoča varno izmenjavo potrdil o testiranju in cepljenju proti covid-19 s potniki ter
- brezkontaktno potovalno aplikacijo, ki omogoča potnikom, da si ustvarijo »digitalni potni list«, kamor prejmejo potrdila o testiranju in cepljenju proti covid-19 ter preverijo, ali to zadostuje za njihovo destinacijo potovanja, in delijo njihova potrdila o testiranju ali cepljenju proti covid-19 z letalskimi prevozniki in drugimi pristojnimi organi za lažje omogočanje potovanja.

3.3.5 Evropsko digitalno covidno potrdilo

Na podoben način deluje tudi Evropsko digitalno covidno potrdilo (angl. EU Digital COVID Certificate), ki deluje med državami članicami EU. Evropski parlament in države članice EU so dosegle dogovor o brezplačnem digitalnem covidnem potrdilu, ki evropskim

državljanom omogoča lažja potovanja po EU. Potrdilo je namenjeno ponovni vzpostavitvi prostega gibanja znotraj EU in je eden ključnih predpogojev za oživitev gospodarstva. Tako so omogočena nemotena in varna potovanja v EU brez karanten, dodatnega testiranja oziroma diskriminiranja ljudi v primeru, če niso bili cepljeni. To »zeleno« potrdilo bo predvidoma v veljavi eno leto, od 1. julija 2021 dalje, dobijo pa ga lahko prebivalci vseh držav članic EU ter Švice, Islandije, Norveške in Lihtenštajna, ki so cepljeni proti covid-19, so bolezen preboleli ali pa imajo negativen izvid testa. Evropsko digitalno covidno potrdilo deluje preko sistema kode QR in digitalnega podpisa ter omogoča branje in preverjanje po vseh državah članicah EU. To potrdilo sicer ni pogoj za prosto gibanje, ni obvezno za potovanje in tudi ne velja kot potovalni dokument, vendar to potrdilo zagotavlja, da lahko potniki brez dodatnih zahtev prečkajo notranje meje EU, saj potrdilo sprejemajo vse omenjene države. Države osebnih podatkov iz potrdila ne smejo shranjevati, tudi na ravni EU ni vzpostavljena osrednja podatkovna baza (European Parliament, 2021).

Enotna oblika potrdila je v pomoč turističnemu sektorju in ponudnikom prevozov, kot so letalske družbe, vlaki, avtobusi in trajekti v vseh državah članicah. Izdajajo ga države članice, informacije so v ustreznem jeziku države članice in angleščini (European Parliament, 2021).

3.3.6 Evropski elektronski obrazec za sledenje potnikov

V luči pandemije covid-19 so države po svetu razvile tudi različne lastne sisteme za oddajo obrazcev za sledenje potnikov (angl. Passenger Locator Form, v nadaljevanju PLF). Potniki javnozdravstvenim oblastem preko nacionalnih sistemov držav pred vstopom v ciljno državo posredujejo svoje podatke, da jih lahko države, v primeru okužbe potnikov z boleznijo covid-19, potem uporabijo za zaščito zdravja potnikov in njihovih stikov ter na ta način preprečijo nadaljnje širjenje bolezni covid-19. Določene države PLF povezujejo s testiranjem potnikov oziroma politiko dodeljevanja karanten (EU dPLF, 2021).

Na evropskem nivoju je bila v ta namen razvita spletna aplikacija za Evropski elektronski obrazec za sledenje potnikov (angl. European Digital Passenger Locator Form, v nadaljevanju EU dPLF), ki služi kot digitalni instrument za sledenje potnikov med njihovim potovanjem v ciljno državo z letalom, ladjo, vlakom, avtobusom oziroma avtomobilom. Določene evropske države (Slovenija, Italija in Malta) ga zahtevajo kot vstopni pogoj v državo. EU dPLF deluje preko spletne aplikacije, kjer potniki izpolnijo obrazec. Potniki morajo najprej izbrati ciljno destinacijo in način potovanja. V primeru, da ciljna država uporablja nacionalni PLF, so preusmerjeni v obstoječo nacionalno zbirko podatkov ciljne države, v nasprotnem primeru izpolnjujejo elektronski obrazec dPLF preko evropskega elektronskega sistema za sledenje potnikov. Najprej se s svojim elektronskim naslovom registrirajo, nato pa navedejo podatke o prevozu in načinu potovanja. Sledi vnos osebnih in kontaktnih podatkov. Po oddaji obrazca prejmejo po elektronski pošti svoj obrazec dPLF in

kodo QR. Na vstopni točki v ciljni državi so nato lahko potniki pozvani, da pokažejo svoje kode QR regionalnim nadzornikom oziroma zdravstvenim inšpektorjem (EU dPLF, 2021).

3.4 Omejitve potovanj v obdobju pandemije covid-19

Zaradi naraščanja števila obolelih za covid-19 so določene države po svetu ob razglasitvi pandemije covid-19 prepovedale turistični vstop prebivalcev iz regij, v katerih je bil virus bolj razširjen in so se v njih pojavljale tudi druge, nalezljivejše različice virusa. Vstop je bil dovoljen le določenim izjemam: državljanom, medicinskemu osebju, osebam s stalnim prebivališčem v državi, začasnim sezonskim delavcem, tujim študentom, osebam, ki so vstopale v državo z določenim poslovnim namenom, in drugim posebnim izjemam. Ker stanje po svetu še zmeraj ni stabilno, se države sproti odločajo za omilitev oziroma uvedbo bolj strogih ukrepov glede na število okuženih. Samo situacijo spremljanja vnosa novih okužb covid-19 v državo jim olajša uporaba različnih obrazcev za sledenje potnikov in aplikacij za preverjanje digitalnih potrdil o cepljenju, testiranju ali prebolelosti bolezni covid-19.

3.5 Dejavniki tveganja letalskih družb zaradi pandemije covid-19

Letalske družbe so zaradi pandemije covid-19 še dodatno izpostavljene številnim tveganjem in negotovostim, ki tako vplivajo na uspeh poslovanja ter na ceno njihovih delnic oziroma drugih vrednostnih papirjev. Tveganja, povezana s covid-19, ki negativno vplivajo na poslovanje letalskih družb, so (American Airlines, 2021a):

- izbruh in globalno širjenje covid-19 je povzročilo močan upad povpraševanja po letalskih prevozi, kar je in bo še naprej negativno vplivalo na poslovanje, finančno stanje in likvidnost družb,
- za uspešno poslovanje bodo morale družbe pridobiti dovolj oblik financiranja za pridobitev kapitala,
- visoka stopnja dolga in drugih obveznosti omejuje njihovo zmožnost financiranja in pridobivanja dodatnih finančnih sredstev, omejuje njihovo konkurenčnost in posledično je njihovo poslovanje še bolj občutljivo na že tako neugodne gospodarske razmere v letalski panogi,
- družbe imajo pomembne obveznosti glede financiranja pokojnin in drugih obveznosti do zaposlenih, kar lahko negativno vpliva na njihovo likvidnost, uspeh poslovanja in finančno stanje,
- izguba ključnih zaposlenih oziroma nezmožnost pridobiti ter dodatno usposobiti nove zaposlene bi lahko negativno vplivala na njihovo prihodnje poslovanje,
- sindikalni spori, stavke zaposlenih in druge motnje, povezane z delom, oziroma njihova nezmožnost, da drugače vzdržujejo stroške dela na konkurenčni ravni, lahko negativno vplivajo na njihovo poslovanje in finančno uspešnost,

- v primeru težav z njihovimi neodvisnimi regionalnimi operaterji in ponudniki storitev lahko to negativno vpliva na poslovanje ter vpliva na negativno percepcijo javnosti o njihovih storitvah.

4 PREGLED IZBRANIH EVROPSKIH IN AMERIŠKIH LETALSKIH DRUŽB

V nadaljevanju predstavljamo izbrane evropske in ameriške letalske družbe. Za vsako izmed družb smo podali, kdaj je bila ustanovljena, kje je njen sedež in njene najpomembnejše letalske baze. Za boljšo primerjavo vpliva pandemije covid-19 so predstavljeni tudi podatki o količini prepeljanih potnikov in rezultati poslovanja v letu 2019. Družbe so namreč povečini drastično zmanjševale število destinacij, beležile upad potnikov in konec leta 2020 beležile milijardne izgube.

4.1 Evropski letalski prevozniki

Letalska panoga je močno gonilo gospodarske rasti v Evropski uniji, ustvarja delovna mesta, trgovino in mobilnost državljanov. V zadnjih 20 letih sta liberalizacija notranjega trga letalskih prevozov s strani EU in velika rast povpraševanja po letalskem prometu znotraj EU in po svetu privedli do znatnega razvoja evropskega letalskega sektorja. Panoga ohranja konkurenčnost in izkorišča prednosti hitro spreminjajočega in razvijajočega se svetovnega gospodarstva (Evropska komisija, 2015).

V nadaljevanju predstavljamo štiri evropske letalske prevoznike. Razdelili smo jih na dva tradicionalna in na dva nizkostroškovna letalska prevoznika.

4.1.1 Tradicionalna letalska prevoznika

Pri analizi evropskih tradicionalnih letalskih prevoznikov obravnavamo prevoznika International Airlines Group in Lufthansa Group.

4.1.1.1 International Airlines Group

International Airlines Group, v nadaljevanju IAG, je skupina večih letalskih družb, registrirana v Španiji. Ustanovljena je bila januarja 2011 po sporazumu o združitvi angleške letalske družbe British Airways in španskega nacionalnega prevoznika Iberia. Je ena izmed največjih skupin letalskih družb na svetu, saj ima poleg tradicionalnih prevoznikov British Airways in Iberie v lasti tudi hčerinski nizkostroškovni letalski družbi Vueling (od leta 2012) in Level (2017), letalsko družbo Aer Lingus (2015) ter od leta 2021 družbo Air Europa. Operativni sedež skupine je v kraju Harmondsworth v bližini letališča London Heathrow. Glavne letalske baze skupine IAG so London, Madrid in Dublin (IAG, 2021c).

Letalsko floto sestavljajo letala tipa Airbus 380, A350, A330, A321, A320, A319, Boeing 787, B777 ter Embraer 190, E170. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina IAG 531 letal. Družba British Airways je ena izmed ustanovnih članic letalskega združenja Oneworld (1998), v katerega je vključenih 14 letalskih družb s celega sveta, od leta 1999 tudi Iberia (IAG, 2021b).

Na dan 31. 12. 2020 je imela skupina IAG 57.928 zaposlenih. Leta 2019 so dnevno opravili 2.300 poletov, s katerimi so povezovali 279 destinacij v 83 državah. Leta 2019 je skupina prepeljala 118,3 milijonov potnikov in beležila 1,7 milijardo EUR neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 73,6 % na 31,3 milijonov. Skupina je leto 2020 zaključila s 6,9 milijardami neto izgube (IAG, 2021a).

V prvem četrtletju leta 2021 je zaradi nadaljnjega vpliva covid-19 po vsem svetu in s tem povezanih omejitev potovanj, skupina lahko izvajala le omejeno število operacij. V tem obdobju so prepeljali 2,6 milijona potnikov, kar je 86,9 % manj kot jih je skupina prepeljala v istem obdobju leta 2020, ko je prepeljala 19,8 milijonov potnikov. Prvo četrtletje 2021 je skupina IAG beležila 1,1 milijardo EUR neto izgube (IAG, 2021b).

4.1.1.2 Lufthansa Group

Začetki Lufthanse Group segajo v leto 1926, ko je bila v Berlinu ustanovljena prvotna družba Deutsche Luft Hansa A. G. Dve leti po tem, ko so zavezniki leta 1951 razpustili prvotno Lufthanso, je bila leta 1953 ustanovljena nova družba Lufthansa, kot jo poznamo danes. Družba je z rednimi letalskimi operacijami začela v letu 1955 v Nemčiji, ko je pričela s povezavami mest Hamburg in München. V istem letu je uvedla tudi mednarodne lete v ZDA, Afriko in Azijo. Od takrat naprej stremi k izpolnjevanju najvišjih zahtev potnikov, povezuje svoje omrežje s hitrejšimi povezavami in z manj vmesnimi postanki. V kasnejših letih se je oblikovala skupina večih letalskih prevoznikov, imenovana Lufthansa Group, ki je danes ena izmed največjih skupin letalskih družb na svetu. V skupino poleg družbe Lufthansa spadajo še letalske družbe Eurowings (od leta 2005), Swiss International Air Lines (2007), Austrian Airlines (2009) in Brussels Airlines (2017), katerih vseh lastnik je Lufthansa Group. Poslovni segment skupine obsega še Lufthansa Logistics, Lufthansa Technik in Lufthansa Catering. Sedež skupine je v mestu Köln, Nemčija. Glavne letalske baze skupine so Frankfurt, München, Dunaj, Zürich in Bruselj (Lufthansa Group, 2021c).

Letalsko floto sestavljajo letala tipa Airbus 220, A319, A320, A321, A330, A340, A350, A380, Boeing 747, B767, B777, B777F, McDonnell Douglas MD-11F, Bombardier CRJ, Q ter Embraer 190, E195. Na dan 31. 12. 2020 je imela skupina Lufthansa Group 757 letal. Skupina Lufthansa Group je ena izmed 5 ustanovnih članic največjega svetovnega letalskega združenja Star Alliance (1997), v katerega je vključenih 26 letalskih družb s celega sveta (Lufthansa Group, 2021c).

Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Lufthansa Group 111.262 zaposlenih (Lufthansa Group, 2021b). Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 3.250 poletov, s katerimi so povezovali 250 destinacij v 78 državah. Leta 2019 je skupina prepeljala 145,3 milijonov potnikov in imela 1,2 milijardo EUR neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 74,9 % na 36,4 milijonov, skupina je imela 6,7 milijard neto izgube (Lufthansa Group, 2021a).

V prvem četrtletju leta 2021 je skupina Lufthansa Group prepeljala 2,7 milijona potnikov, kar 85,0 % manj kot jih je skupina prepeljala v istem obdobju v letu 2020, ko je prepeljala 18,1 milijonov potnikov. Prvo četrtletje 2021 je skupina poslovala z 1,1 milijardo EUR neto izgube (Lufthansa Group, 2021b).

4.1.2 Nizkostroškovna letalska prevoznika

Pri analizi evropskih nizkostroškovnih letalskih prevoznikov obravnavamo prevoznika Wizz Air in Ryanair.

4.1.2.1 Wizz Air

Skupina Wizz Air Holdings Plc (v nadaljevanju Wizz Air) je bila ustanovljena leta 2003. Skupina ima danes v lasti tri hčerinske letalske družbe: Wizz Air Hungary, Wizz Air UK in Wizz Air Abu Dhabi. Prvi polet je skupina Wizz Air opravila leta 2004 na relaciji Katowice – London Luton. Skupina se je hitro razvijala in dve leti kaseje, leta 2006, že prepeljala 5,0 milijonov potnikov. Obseg letalskega prometa je rasel še naprej in število prepeljanih potnikov so v naslednjih dveh letih podvojili. Sedež skupine je v Budimpešti, Madžarska. Skupina ima 43 letalskih baz v Evropi, Severni Afriki (Maroko, Egipt), Aziji (Azerbajdžan, Gruzija, Kazahstan) in na Arabskem polotoku (Wizz Air, 2021b).

Letalsko floto sestavljajo letala tipa Airbus 320-200, A320neo, A321-200 in A321neo. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Wizz Air 137 letal. Podprto z naložbami v najsodobnejšo floto, Wizz Air še naprej deluje kot ena izmed skupin z najnižjimi emisijami CO₂ glede na RPK med ostalimi konkurenčnimi letalskimi prevozniki (Wizz Air, 2021b).

Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Wizz Air 3.960 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 680 poletov, s katerimi so povezovali 135 destinacij v 40 državah (Wizz Air, 2021a). V poslovnem letu 2020 (1. april 2019–31. marec 2020) je skupina prepeljala 40,0 milijonov potnikov in imela 344,8 milijonov EUR neto dobička. V poslovnem letu 2021 (1. april 2020–31. marec 2021) je število prepeljanih potnikov padlo za 74,6 % na 10,2 milijonov, skupina je beležila 482,4 milijonov EUR neto izgube (Wizz Air, 2020).

4.1.2.2 Ryanair

Ryanair Holdings Plc (v nadaljevanju Ryanair) je skupina letalskih družb, ustanovljena leta 1984. Z izvajanjem letalskega prometa je pričela leta 1985. Deregulacija zračnega prometa je skupini Ryanair omogočila, da je leta 1986 pričela s poleti med Dublinom in Lutonom, in postala neposreden konkurent družbama Aer Lingus in British Airways. Skupina je nato hitro širila obseg letalskega prometa in danes ima poleg družbe Ryanair v lasti tudi letalske družbe Buzz, Lauda in Malta Air. Je največja evropska letalska skupina po številu prepeljanih potnikov. Sedež skupine je v mestu Dublin, Irska. Skupina ima glavni letalski bazi v Dublinu in Londonu ter 82 manjših letalskih baz v Evropi in Severni Afriki (Ryanair, 2021c).

Letalsko floto sestavljajo letala tipa Boeing 737 (422 letal) in Airbus 320 (29 letal). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina 451 letal. Skupina Ryanair se oglašuje kot najbolj zelena in najčistejša skupina letalskih družb v Evropi (Ryanair, 2021c).

Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Ryanair približno 16.000 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 2.500 poletov, s katerimi so povezovali 225 destinacij v 37 državah (Ryanair, 2021b). V poslovnem letu 2020 (1. april 2019–31. marec 2020) je skupina prepeljala 148,6 milijonov potnikov in imela 648,7 milijonov EUR neto dobička. V poslovnem letu 2021 (1. april 2020–31. marec 2021) je število prepeljanih potnikov padlo za 81,5 % na 27,5 milijonov, skupina je beležila 1,0 milijardo EUR neto izgube (Ryanair, 2020).

4.2 Ameriški letalski prevozniki

ZDA predstavljajo največjo svetovno gospodarsko silo. So tudi najbolj tehnološko razvito gospodarstvo na svetu, zato so vodilni tudi na področju letalske panoge. Zaradi velikih razdalj med mesti je letalski promet najbolj uporaben in razvit način potovanja, mreža zračnega prometa je razvejana, v sami panogi vlada izjemna konkurenca. Državljeni se za izboljšanje kakovosti življenja zanašajo na hitro povezljivost domačih in mednarodnih destinacij. Prav tako je letalska panoga bistvenega pomena za konkurenčno poslovanje ameriških podjetij in s tem blaginjo države. Poleg zagotavljanja povezljivosti in večje dostopnosti je letalstvo izjemno pomembno, saj privablja tuji kapital, omogoča turizem, podpira lokalni gospodarski razvoj ter ohranja delovna mesta, kar neposredno vpliva na BDP države (FAA, 2020). Po podatkih ameriškega trgovinskega združenja, Združenja letalskih prevoznikov Amerike (angl. Airlines for America), ki zastopa glavne severnoameriške letalske družbe, so davki in letalske pristojbine samo za komercialno letalstvo leta 2019 doprinesli 26,0 milijard USD oziroma 71,0 milijonov USD dnevno (CNN, 2020).

V nadaljevanju predstavljamo štiri največje ameriške letalske prevoznike. Razdelili smo jih na dva tradicionalna in na dva nizkostroškovna letalska prevoznika.

4.2.1 Tradicionalna letalska prevoznika

Pri analizi tradicionalnih ameriških letalskih prevoznikov obravnavamo prevoznika American Airlines in United Airlines.

4.2.1.1 *American Airlines*

Skupina American Airlines je nastala leta 1930 z združitvijo več manjših letalskih družb v družbo American Airways, ki se je leta 1934 preimenovala v American Airlines. Ime skupine je ostalo isto tudi po združitvi z družbo US Airways v letu 2013. Skupina ima poleg družbe American Airlines v lasti tudi hčerinsko skupino American Eagle. American Eagle je mreža treh regionalnih prevoznikov: Envoy Air, Piedmont Airlines in PSA Airlines, ki vsi delujejo pod okriljem matične skupine American Airlines ter treh pogodbenih prevoznikov: Mesa, Republic in SkyWest. Skupina American Airlines spada med največje skupine letalskih družb na svetu. Sedež skupine je v mestu Fort Worth, zvezni državi Texas. Skupina ima 10 letalskih baz: Dallas, Charlotte, Chicago, Los Angeles, Miami, New York (JFK in La Guardia), Philadelphia, Phoenix in Washington (American Airlines, 2021c).

Letalsko floto sestavljajo letala tipa Boeing 787, B777, B737, Airbus 319, A320, A321, Bombardier CRJ700, CRJ900 ter Embraer 140, E145, E175. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina American Airlines 1399 letal (American Airlines, 2021b). Skupina je ena izmed ustanovnih članic letalskega združenja Oneworld (1998). Eden izmed dolgoročnih ciljev skupine American Airlines je, da do leta 2050 postane ogljično nevtralna skupina letalskih družb (American Airlines, 2021c).

Na dan 31. 3. 2020 je imela skupina American Airlines 113.200 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 6.700 poletov, s katerimi so povezovali 350 destinacij v 50 državah. Leta 2019 je skupina prepeljala 215,2 milijonov potnikov in imela 1,7 milijardo USD neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 55,8 % na 95,1 milijonov, skupina je imela 8,9 milijard USD neto izgube (American Airlines, 2021a).

V prvem četrtletju 2021 je skupina American Airlines poslovala z 1,2 milijardo USD neto izgube (American Airlines, 2021b).

4.2.1.2 *United Airlines*

Začetki skupine United Airlines, Inc. (v nadaljevanju United Airlines) segajo v leto 1926, ko je Walter T. Varney ustanovil družbo Varney Air Lines in nato leta 1943 družbo Varney Speed Lines, iz katerih sta kasneje nastali družbi United Airlines in Continental Airlines. Obe družbi sta se leta 2010 združili v skupino United Continental Holdings, ki se je leta 2019 preimenovala v skupino United Airlines Holdings. Skupina je ena izmed največjih skupin letalskih družb na svetu. Skupina ima poleg družbe United Airlines v lasti tudi hčerinsko skupino United Express. United Express nudi široko mrežo letov v sodelovanju z

regionalnimi partnerji: Air Wisconsin Airlines, CommutAir, GoJet Airlines, Mesa, Republic in SkyWest. Sedež skupine je Chicagu, zvezni državi Illinois. Skupina United Airlines ima 8 letalskih baz: Newark, Chicago, Denver, Houston, Washington, Los Angeles, San Francisco in Guam (United Airlines, 2021c).

Letalsko floto United Airlines sestavljajo letala tipa Boeing 787, B777, B767, B757, B737, Airbus 320, A319, Bombardier CRJ200, CRJ550, CRJ700 ter Embraer 175, E170, E145. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina 778 letal (United Airlines, 2021a). Skupina je ena izmed ustanovnih članic največjega svetovnega letalskega združenja Star Alliance (1997) (United Airlines, 2021c).

Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina United Airlines 84.100 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 4.500 poletov, s katerimi so povezovali 338 destinacij v 74 državah. Leta 2019 je skupina prepeljala 162,4 milijonov potnikov in imela 3,0 milijarde USD neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 64,4 % na 57,8 milijonov, skupina je imela 7,1 milijard USD neto izgube (United Airlines, 2021a).

V prvem četrtletju leta 2021 je skupina prepeljala 14,6 milijonov potnikov, kar je 51,7 % manj kot jih je skupina prepeljala v istem obdobju v letu 2020, ko je prepeljala 30,4 milijonov potnikov. Prvo četrtletje 2021 je skupina United Airlines poslovala z 1,4 milijardo USD neto izgube (United Airlines, 2021b).

4.2.2 Nizkostroškovna letalska prevoznika

Pri analizi ameriških nizkostroškovnih letalskih prevoznikov obravnavamo prevoznika Southwest in JetBlue.

4.2.2.1 Southwest

Southwest Airlines Co. (v nadaljevanju Southwest) je največja nizkostroškovna letalska družba na svetu. Po številu prepeljanih potnikov je v ZDA na četrtem mestu za American Airlines, Delta Air Lines in United Airlines. Družba je bila ustanovljena leta 1967 z imenom Air Southwest Co. Z opravljanjem rednih letalskih prevozov je pričela leta 1971, ko je s tremi letali Boeing 737 povezovala mesta Dallas, Houston in San Antonio v zvezni državi Teksas. Od takrat dalje se družba tudi imenuje Southwest Airlines Co. Sedež družbe je v mestu Dallas (Southwest, 2021c).

Letalsko floto sestavljajo izključno letala tipa Boeing 737 (B737-700, B737-800, B737 MAX 7, B737 MAX 8), kar družbi omogoča optimizacijo vzdrževanja letal, načrtovanja letalskih operacij in šolanja letalskega in kabinskega osebja. Na dan 31. 3. 2021 je imela družba Southwest 730 letal (Southwest, 2021b). Letala Boeing 737 MAX 8 so po odpravi tehničnih napak, zaradi katerih so bila po odločitvi FAA dalj časa prizemljena (vzrok: letalski nesreči v Indoneziji leta 2018 in v Etiopiji leta 2019, skupaj 346 žrtev), ponovno v

rednih letalskih operacijah od marca 2021 dalje (Federal Register, 2019). Southwest ni član večjega letalskega združenja. Eden izmed dolgoročnih ciljev družbe Southwest je, da do leta 2050 deluje kot ogljično nevtralna družba (Southwest, 2021c).

Na dan 31. 3. 2021 je imela družba Southwest 56.051 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 2.500 poletov, s katerimi so povezovali 110 destinacij v ZDA in 10 bližnjih držav v Srednji Ameriki. Leta 2019 je družba prepeljala 162,7 milijonov potnikov in imela 2,3 milijardi USD neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 58,3 % na 67,8 milijonov, družba je imela 3,1 milijarde USD neto izgube (Southwest, 2021a).

V prvem četrtletju leta 2021 je družba Southwest prepeljala 17,9 milijonov potnikov, kar je 39,8 % manj kot jih je družba prepeljala v istem obdobju v letu 2020, ko je prepeljala 29,7 milijonov potnikov. Prvo četrtletje 2021 je družba Southwest poslovala z 1,0 milijardo USD neto izgube (Southwest, 2021b).

4.2.2.2 JetBlue

JetBlue Airways (v nadaljevanju JetBlue) je za Southwest druga največja nizkstroškovna letalska družba v Severni Ameriki. Po številu prepeljanih potnikov je na šestem mestu v ZDA. Družba je bila ustanovljena leta 1998 z imenom NewAir. Z letalskimi operacijami je pričela februarja 2000. Potnikom je nudila podoben koncept potovanja kot družba Southwest, vendar z večjim poudarkom na potovalnem udobju. Sedež družbe je v mestu Long Island City v državi New York. Glavne letalske baze so Boston, Fort Lauderdale, Los Angeles, New York, Orlando in San Juan (JetBlue, 2021c).

Letalsko floto družbe JetBlue sestavljajo letala tipa Airbus 321LR, A321neo, A321, A320, A220 in Embraer 190. Na dan 31. 12. 2020 je imela družba 267 letal. Jetblue ni član večjega letalskega združenja, ima pa partnerske povezave z nekaj letalskimi družbami (JetBlue, 2021a).

Na dan 31. 12. 2020 je imela družba JetBlue 20.000 zaposlenih. Pred pandemijo covid-19 so dnevno opravili 1.000 poletov, s katerimi so povezovali 100 destinacij v ZDA in 23 državah v Latinski Ameriki in Karibih. Leta 2019 je družba prepeljala 42,7 milijonov potnikov in imela 569,0 milijonov USD neto dobička. V letu 2020 je število prepeljanih potnikov padlo za 66,5 % na 14,3 milijonov, družba je imela 1,4 milijardo USD neto izgube (JetBlue, 2021a).

V prvem četrtletju leta 2021 je družba prepeljala 4,5 milijonov potnikov, kar je 45,2 % manj kot jih je družba prepeljala v istem obdobju v letu 2020, ko je prepeljala 8,2 milijonov potnikov. Prvo četrtletje 2021 je družba JetBlue poslovala s 467,0 milijonov USD neto izgube (JetBlue, 2021b).

5 VPLIV COVID-19 NA LETALSKI PROMET V OBDOBJU PANDEMIJE

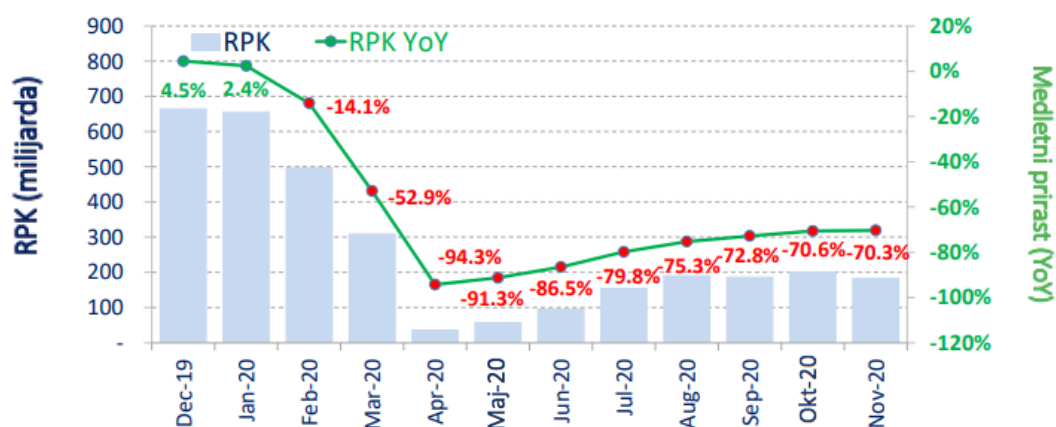
V nadaljevanju kronološko po posameznih mesecih predstavljamo, kako je pandemija covid-19 vplivala na letalski potniški in tovorni promet v obdobju od januarja 2020 do marca 2021. Prikazane so spremembe v številu prepeljanih potnikov in tovora glede na predhodni mesec in glede na isti mesec v letu 2019. Podali smo tudi vzroke za upad oziroma rast prometa v posamezni geografski regiji.

5.1 Potniški promet

5.1.1 Prvo četrtletje 2020

V začetku leta 2020 je bil največji upad prometa zaznan v regiji Aziji-Pacifik, ki jo je kot prvo regijo prizadel izbruh bolezni covid-19 (prikazano na sliki 2). Izbruh je vplival predvsem na domači kitajski in mednarodni promet v azijski regiji. Upad prometa se je nadaljnje povečeval v februarju 2020, ko so vse regije, z izjemo Evrope in Bližnjega vzhoda, zabeležile upad mednarodnega potniškega prometa. Z naraščanjem izbruha pandemije covid-19 so bili pričakovani obeti za letalski promet v naslednjih mesecih vedno slabši. Covid-19 je prizadel tudi turizem, saj so mednarodni turistični prihodi sledili podobnemu trendu upadanja. Še večji padec prometa je razviden v marcu 2020. Ta nenadni padec je močno presegel raven upada povpraševanja, ki je bil na primer povzročen po terorističnih napadih 11. septembra 2001. Na svetovno povpraševanje po letalskem prevozu so močno vplivale omejitve potovanj, ki so jih uvedle vlade držav, da bi poskušale na ta način zajeziiti bolezen covid-19. V aprilu 2020 so vse svetovne regije zabeležile največje zmanjšanje letalskega prometa. Poleg regije Azija-Pacifik je bil najbolj strm padec povpraševanja zaznan v Evropi (ICAO, 2020).

Slika 2: Potniški promet od decembra 2019 do novembra 2020



Vir: Prirejeno po ICAO (2021a).

5.1.2 Drugo četrtoletje 2020

Zmanjševanje letalskega prometa se je nadaljevalo v drugo četrtoletje 2020, kot je prikazano na sliki 2. Ta znaten upad prometa je bil brez primere, saj je bil letalski promet tako rekoč prizemljen zaradi celomesečnih zaprtij večine držav v vseh regijah sveta in obveznih karanten, ki so jih uvedle vlade držav. Marginalno povečanje prometa je sledilo v maju 2020, kar pripisujemo ponovnemu zagonu domačih letalskih operacij v nekaterih državah, zlasti na Kitajskem, ki je gospodarstvo ponovno odprla. Nadaljnje okrevanje prometa je sledilo v juniju 2020, ko je več držav začelo sproščati ukrepe glede omejitev potovanj, ki pa so bila večinoma omejena predvsem na domače trge (ICAO, 2020).

5.1.3 Tretje četrtoletje 2020

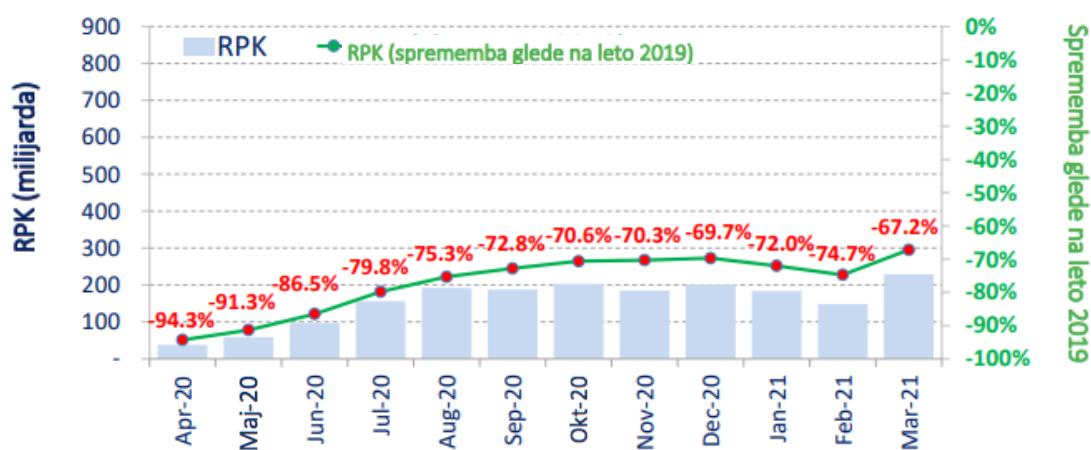
Kot je prikazano na sliki 2, se je skromno okrevanje panoge nadaljevalo v tretjem četrtoletju 2020, ko so vse svetovne regije zabeležile postopno rast prometa, z vidnimi izboljšavami predvsem v regijah Azija-Pacifik, Evropa in Severna Amerika. Domača potovanja so bila še naprej glavni vir okrevanja zračnega prometa, v Evropi so bila to predvsem regionalna potovanja znotraj schengenskega območja. Podoben trend je razviden tudi v avgustu 2020. Potovanja znotraj držav so nadaljnje prispevala k okrevanju panoge z bistvenimi izboljšavami na največjih trgih, zlasti na Kitajskem in v Rusiji; slednja je postala tudi prva od držav, ki je uspela potniško povpraševanje vrniti na raven, ki jo je dosegala pred pandemijo covid-19. Povpraševanje po mednarodnih letalskih prevozih je globalno ostalo močno okrnjeno in dosegalo manj kot 10,0 % dosežene ravni iz leta 2019, z izjemo v Evropi, kjer se je pokazalo povečanje potovanj znotraj regije in je tako uspela okrevati na približno 20,0 % dosežene ravni glede na enako obdobje v letu 2019. Razmere so se v Evropi v septembru 2020 zopet poslabšale, vlade držav so zaradi ponovnih izbruhov bolezni covid-19 uvedle omejitve potovanj. Regija Azija-Pacifik je še naprej okrevala, regija Latinska Amerika ter Karibi pa so zopet dobili zagon okrevanja predvsem zaradi domačih potovanj po Braziliji (ICAO, 2020).

5.1.4 Zadnje četrtoletje 2020

Kot je prikazano na sliki 3, se je hitrost okrevanja prometa v zadnjem četrtoletju 2020 delno umirila zaradi ponovnih izbruhov pandemije covid-19 in posledično strožjimi ukrepi držav glede omejitve potovanj. Evropa je bila edina regija s poslabšanim stanjem prometa. Domača potovanja na Kitajskem so najbolj okrevala, saj so že skoraj dosegla raven, ki so jo beležili pred pandemijo covid-19.

Gledano v celoti se je v letu 2020 število potnikov glede na leto 2019 zmanjšalo kar za 60,0 % na 1,8 milijarde, to je na raven, ki je bila dosežena v letu 2003 (ICAO, 2020).

Slika 3: Potniški promet od decembra 2020 do marca 2021



Vir: Prirejeno po ICAO (2021a).

5.1.5 Prvo četrtletje 2021

V začetku leta 2021 se je pandemija covid-19 po vsem svetu razširila s pojavi nalezljivejših različic virusa in države so bile tako primorane ponovno uvesti strožje nadzorne ukrepe. Zato se je leto 2021 začelo z zmanjšanjem potniškega prometa, razvidno s slike 3, kar predstavlja prvo poslabšanje od dosega najnižjega nivoja povpraševanja, ki je bilo zabeleženo v aprilu 2020; od takrat dalje je povpraševanje namreč začelo skromno, a postopoma rasti. Najbolj je bil prizadet domači promet, zlasti na Kitajskem, kjer je promet upadel zaradi zaostrenih omejitev potovanj (ICAO, 2021a).

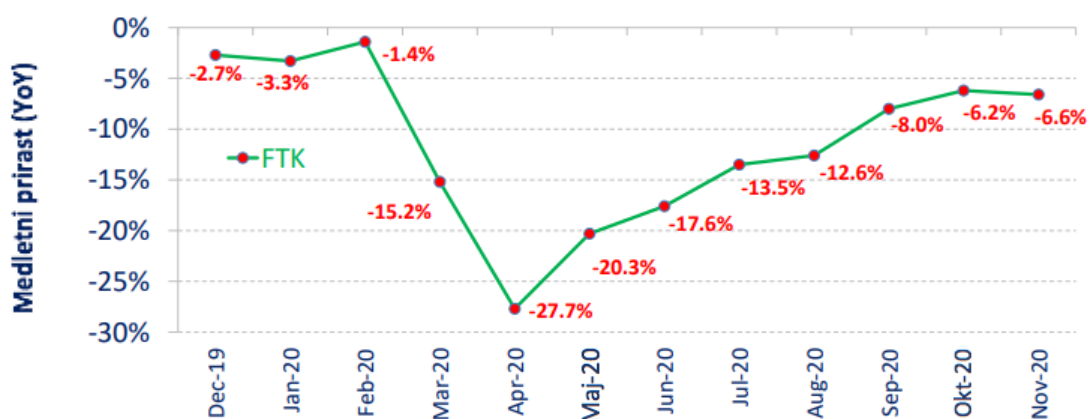
Naraščajoče število novih primerov covid-19, skupaj s strogimi omejitvami potovanj, so v februarju 2021 povzročili nadaljnje poslabšanje tako mednarodnega kot tudi domačega prometa. Vse regije so globalno prispevale k šibkosti letalske panoge, največji upad povpraševanja sta beležili regiji Azija-Pacifik in Evropa, izboljšave prometa pa so bile opažene pri domačih potovanjih po Avstraliji in ZDA. Po dveh zaporednih mesecih poslabšanja se je potniški promet v marcu 2021 ponovno skromno povečal, kar je bila posledica okrepitve domačega povpraševanja, zlasti na Kitajskem, kjer so ublažili ukrepe zaprtja države in omejitve potovanj. Hitrost okrevanja se je po regijah razlikovala; v Afriki in Latinski Ameriki ter Karibih se je upočasnila, v drugih regijah izboljšala, zlasti v regiji Azija-Pacifik in Severni Ameriki. Omejitve mednarodnih potovanj so v vseh regijah ostale stroge ob pojavu novih, nalezljivejših različic virusa covid-19 (ICAO, 2021a).

5.2 Tovorni promet

5.2.1 Prvo četrletje 2020

Na zmanjšano povpraševanje po tovornem prometu v prvem četrletju 2020 so močno vplivale zaustavitve delovanja tovarn in motnje v dobavnih verigah, povzročene zaradi izbruha bolezni covid-19. Kljub temu se je povpraševanje po tovornem prometu zmanjšalo v precej manjši meri kot povpraševanje po potniškem prometu (prikazano na sliki 4), predvsem zaradi vse večje potrebe po prevozu medicinske opreme in drugega nujnega blaga. Zaradi povečanja povpraševanja po tovrstnih pripomočkih so letalski prevozniki za tovorni promet uporabili tudi potniška letala, kar je omogočilo kompenzirati primanjkljaj letal, ki so sicer namenjena izključno prevozu tovora. Vse tri glavne regije, Azija-Pacifik, Evropa in Severna Amerika, ki predstavljajo več kot 80,0 % svetovnega tovornega prometa, so poročale o upadu tovornega prometa (ICAO, 2020).

Slika 4: Tovorni promet od decembra 2019 do novembra 2020



Vir: Prirejeno po ICAO (2021a).

5.2.2 Drugo četrletje 2020

Kot je razvidno s slike 4, je v aprilu 2020 tovorni promet dosegel svojo najnižjo raven povpraševanja zaradi umirjanja proizvodnih dejavnosti in oslabiljene porabe blaga v obdobju zaprtja držav. Čeprav so vse regije utrpeli padec tovornega prometa, se je obseg krčenja po regijah razlikoval glede na različno stopnjo okuženosti in faze pandemije covid-19. Najnižji upad je zabeležila Severna Amerika, medtem ko so bili najhuje prizadeti Latinska Amerika in Karibi ter Bližnji vzhod s približno 40,0 % padcem prometa. Zaradi ponovnega povečanja proizvodne dejavnosti in izvoznih naročil je bila nato maja 2020 zabeležena 7,4 % rast tovornega prometa. V vseh regijah se je pokazalo okrevanje tovornega prometa, z največjo rastjo v Afriki ter Latinski Ameriki in Karibih. Manjša rast prometa je bila zaznana v regijah Azija-Pacifik in Evropi, pri čemer je bila v Evropi najšibkejša. V juniju 2020 je bila rast

tovornega prometa manjša, saj se je povpraševanje po potrošniškem blagu začelo preusmerjati na počasnejša, a cenejša prevozna sredstva, kot sta ladijski ali železniški prevoz (ICAO, 2020).

5.2.3 Tretje četrtletje 2020

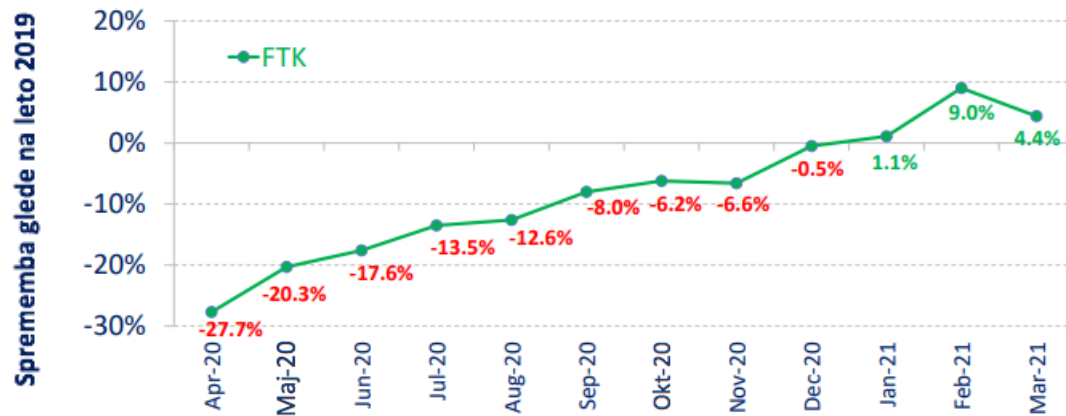
V tretjem četrtletju 2020 so znaki izboljšanja gospodarskih dejavnosti in potrošnje blaga zagotavljali delni optimizem za rast povpraševanja po letalskem tovoru v nadaljnjih mesecih. Prvič po maju 2020 so v avgustu 2020 (prikazano na sliki 4) vse svetovne regije zabeležile delne izboljšave pri okrevanju tovarnega prometa. Gospodarske dejavnosti so se s ponovno stabilizacijo industrijske proizvodnje in izvoznih naročil okrepile, kar je po napovedih okrepilo povpraševanje po letalskem tovoru v prihodnjih mesecih. Predvsem Afrika in Severna Amerika sta dosegli raven tovarnega prometa, ki sta ga beležili pred pandemijo covid-19, s čimer sta po uspešnosti presegli druge regije (ICAO, 2020).

5.2.4 Zadnje četrtletje 2020

Povpraševanje po letalskem tovoru je še vedno okrevalo bistveno hitreje kot povpraševanje po potniškem prometu. Severna Amerika in Afrika sta ostali najmočnejši regiji glede povpraševanja po tovarnem prometu. V novembru 2020 je tudi rast tovarnega prometa delno upadla (prikazano na sliki 5), saj je bolezen covid-19 ponovno vplivala na povpraševanje na določenih tržiščih. Po drugi strani pa je na povečano povpraševanje vplival nakupovalni dogodek »črni petek«, ki je vplival na povečano spletno nakupovanje. Rast tovarnega prometa se je ponovno nadaljevala v decembru 2020, ko se je promet uspešno povrnil na več kot 99,0 % predkrizne ravni, predvsem zaradi povečane potrošnje zaradi prazničnih nakupov (ICAO, 2021a).

Gledano v celoti, je tovarni promet hitro okrevail zaradi stalnega povpraševanja po blagu in zalogah med pandemijo covid-19. Letalski tovarni promet se je v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšal za 10,6 %, kar je precej manj od upada potniškega prometa. Konec leta 2020 so bile izboljšave tovarnega prometa opazne že v vseh svetovnih regijah, zlasti v Afriki in Severni Ameriki, kjer je tovarni promet že presegel ravni, dosežene v letu 2019, in tako uspešno dosegel pozitivno rast (ICAO, 2021a).

Slika 5: Tovorni promet od decembra 2020 do marca 2021



Vir: Prirejeno po ICAO (2021a).

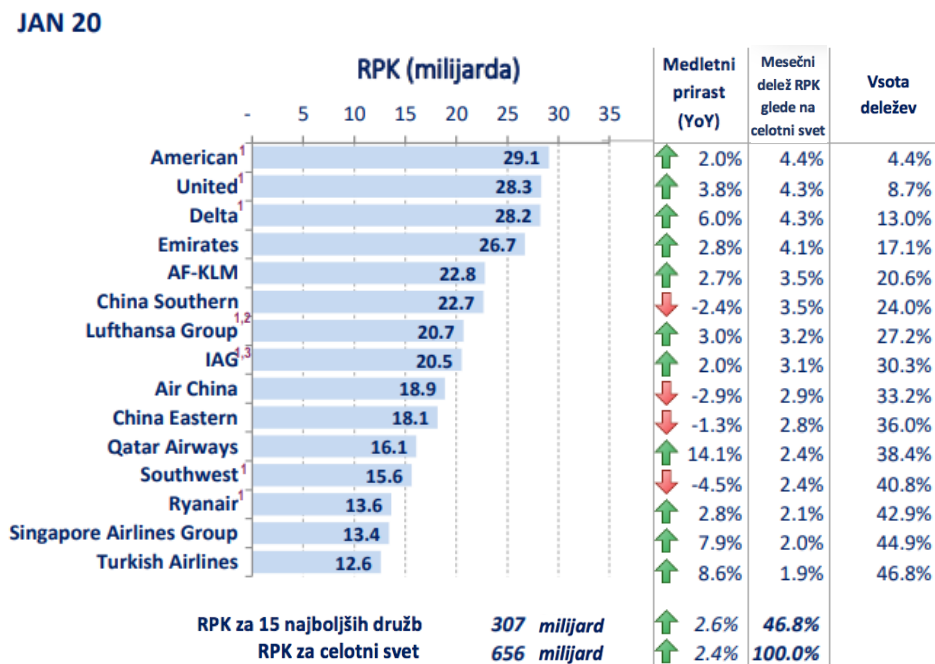
5.2.5 Prvo četrtletje 2021

Po 21-mesečnem upadu povpraševanja tovornega prometa vse od aprila 2019 dalje, je tovorni promet v januarju 2021 dosegel pozitivno rast (prikazano na sliki 5) in je celo presegel ravni tovornega prometa, dosežene v letu 2019. Kljub izbruhom novih različic virusa covid-19, je povpraševanje po letalskem tovoru ostalo stabilno zaradi okrevanja gospodarske in proizvodne dejavnosti ter mednarodne trgovine. V februarju 2021 je bila zabeležena strma rast tovornega prometa. Povpraševanje po prevozu tovora je naraščalo, podpirali sta ga proizvodna dejavnost in blagovna menjava v času okrevanja svetovnega gospodarstva. V marcu 2021 je bila rast tovornega prometa zopet nižja, vendar je povpraševanje po letalskem tovoru ostalo močno zaradi okrevanja svetovne gospodarske aktivnosti in povečanja izvoza. Vse regije razen Bližnjega vzhoda in Severne Amerike so beležile rast tovornega prometa, z opazno upočasnitvijo rasti v Afriki in regiji Azija-Pacifik. Kljub temu je bila rast tovornega prometa v Afriki še vedno dvomestna, sledila ji je Severna Amerika. Regiji Azija-Pacifik in Latinska Amerika ter Karibi sta bili edini regiji, ki sta poročali o manjši količini povpraševanja po tovrnem prometu v primerjavi z letom 2019 (ICAO, 2021a).

5.3 Pozicioniranje posameznih letalskih družb

Kot je razvidno s slike 6, so v januarju 2020 letalske družbe na »leščvici najbolj uspešnih 15 letalskih družb na svetu glede na RPK« (v nadaljevanju leščvici) prispevale 46,8 % celotnega svetovnega RPK, njihov skupni RPK se je v primerjavi z januarjem 2019 povečal za 2,6 %. Vodilne letalske družbe so bile American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Emirates in AF-KLM. Sledile so jim azijske letalske družbe, vendar so se pri njih že kazali vplivi covid-19, saj so beležili upad povpraševanja in odpovedi letov zaradi zabeleženih prvih izbruhov bolezni covid-19 v tem delu sveta (ICAO, 2020).

Slika 6: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb na svetu glede na RPK v januarju 2020

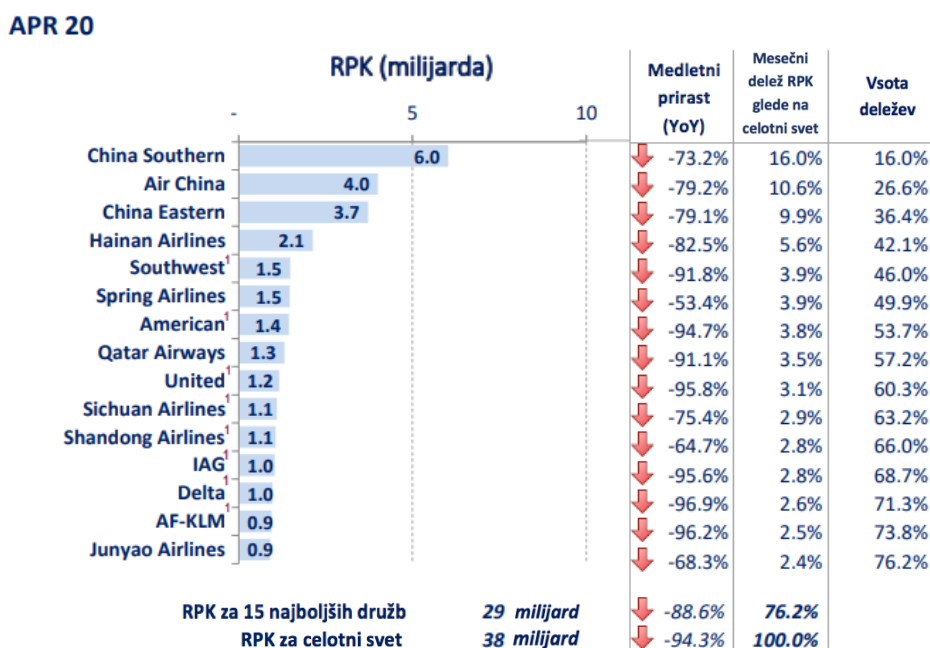


Vir: Prirejeno po ICAO (2020).

V februarju in marcu 2020 je bil vpliv bolezni covid-19 najbolj izrazit pri največjih azijsko-pacifiških letalskih družbah kot so China Southern, Air China, China Eastern in Singapore Airlines Group, ki so začele na lestvici znatno padati zaradi vplivov, ki jih je povzročala pandemija covid-19. V nadaljnjem razvoju pandemije covid-19 so jim na podoben način sledile tudi ostale družbe (ICAO, 2020).

Kot je razvidno s slike 7, se je situacija v aprilu 2020 spremenila in lestvica se je zaradi različnih faz napredovanja pandemije covid-19 po svetovnih regijah spremenila. V aprilu 2020 so letalske družbe na lestvici prispevale 76,2 % celotnega svetovnega RPK; v primerjavi z aprilom 2019 se je njihov skupni RPK zmanjšal za 88,6 %. Sedaj so bile na vrhu lestvice azijske letalske družbe, ki so zasedale več kot polovico lestvice, saj je Kitajska pred drugimi deli sveta prva postopoma odpravila blokado omejitev potovanj; domača potovanja znotraj države so počasi zopet zaživela. Letalske družbe China Southern, Air China, China Eastern in Hainan Airlines so se uvrstile med štiri najboljše, z upadom prometa med 73,2 % in 82,5 % glede na leto 2019. Tudi štiri druge azijske letalske družbe, Spring Airlines, Sichuan Airlines, Shandong Airlines in Junyao Airlines so se uvrstile na lestvico. Štiri glavne ameriške letalske družbe so ostale na lestvici z manj kot 10 % opravljenega prometa v primerjavi z letom 2019. Tudi evropske letalske družbe so doživele radikalen padec povpraševanja, z doseganjem pod 5,0 % ravni prometa glede na leto 2019 (ICAO, 2020).

Slika 7: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb glede na RPK v aprilu 2020



Vir: Prirejeno po ICAO (2020).

V maju 2020, juniju 2020 in juliju 2020 se situacija ni bistveno spremenila. Ameriške letalske družbe so si sicer deloma opomogle in beležile nekaj povpraševanja, vendar so še zmeraj precej zaostajale za kitajskimi, pri katerih so prevladovala notranja potovanja po državi. Kitajske letalske družbe so zmanjšale upad prometa, ki je sedaj znašal med 61,4 % in 69,4 % glede na leto 2019. Zmogljivost letalskih prevoznikov v Evropi je do junija 2020 ostala dokaj nespremenjena, vendar se je v juliju 2020 opazno izboljšala z vrnitvijo evropskih letalskih prevoznikov AF-KLM, Ryanair, Lufthansa Group in IAG na lestvico (ICAO, 2020).

V avgustu 2020 lestvica ni beležila bistvenih sprememb, prevladovala so letalske družbe s Kitajske, ZDA in Evrope. China Southern, China Eastern in Air China so ostale na vrhu, promet se jim je povrnil na več kot 50,0 % ravni, ki so jo dosegle v letu 2019. Drugi dve kitajski letalski družbi, Hainan Airlines in Spring Airlines, sta sicer ostali na lestvici, vendar sta bili manj uspešni, saj so glavne letalske družbe v drugih regijah še naprej uspešno okrevale. Kljub temu pa je Spring Airlines zabeležil najhitrejšo okrevanje prometa, saj je dosegel 88,6 % ravni prometa iz leta 2019. Letalske družbe v Evropi so zabeležile postopne izboljšave, opaznejšo rast je zabeležil Aeroflot, ki je dosegel skoraj 50,0 % raven prometa iz leta 2019 (ICAO, 2020).

Države z večjim povpraševanjem na domačih trgih so pokazale večjo odpornost. Zaradi stalnega povečevanja domačega prometa so kitajske letalske družbe China Southern, Hainan Airlines, China Eastern in Air China tudi v septembru 2020 delovale najuspešneje, promet pa se je vrnil na več kot 60,0 % raven iz leta 2019, pri družbi Spring Airlines kar na 96,0 % raven iz leta 2019. Okrevanje ameriških letalskih prevoznikov je bilo zmerno. Po

kratkotrajnem poletnem okrevanju se je trend rasti evropskih letalskih družb zaradi uvedbe novih ukrepov zapiranja držav, zaradi drugega vala pandemije covid-19 v regiji, ustavil (ICAO, 2020).

V oktobru in novembru 2020 so kitajske letalske družbe še naprej vodile na lestvici in zabeležile precej manjši upad prometa. Za tremi najboljšimi kitajskimi letalskimi družbami so se uvrstile štiri glavne ameriške letalske družbe, American Airlines, United Airlines, Delta, katerih promet se je zmanjšal med 60,0 % in 70,0 % glede na raven prometa iz leta 2019, in Southwest. Southwest je med ameriškimi letalskimi družbami okrevail nekoliko hitreje. Ameriške letalske družbe so izboljšanje poslovanja beležile predvsem zaradi povečanja potovanj v času nacionalnega praznika dneva zahvalnosti. Letalske družbe v Evropi so poslovale slabše zaradi znatnega povečanja števila obolelih z boleznijo covid-19 in posledično strožjih ukrepov, ki so jih uvedle evropske države. Prvič po aprilu 2020 sta se v novembru 2020 na lestvico ponovno uvrstila Emirates in LATAM Airlines Group (ICAO, 2021a).

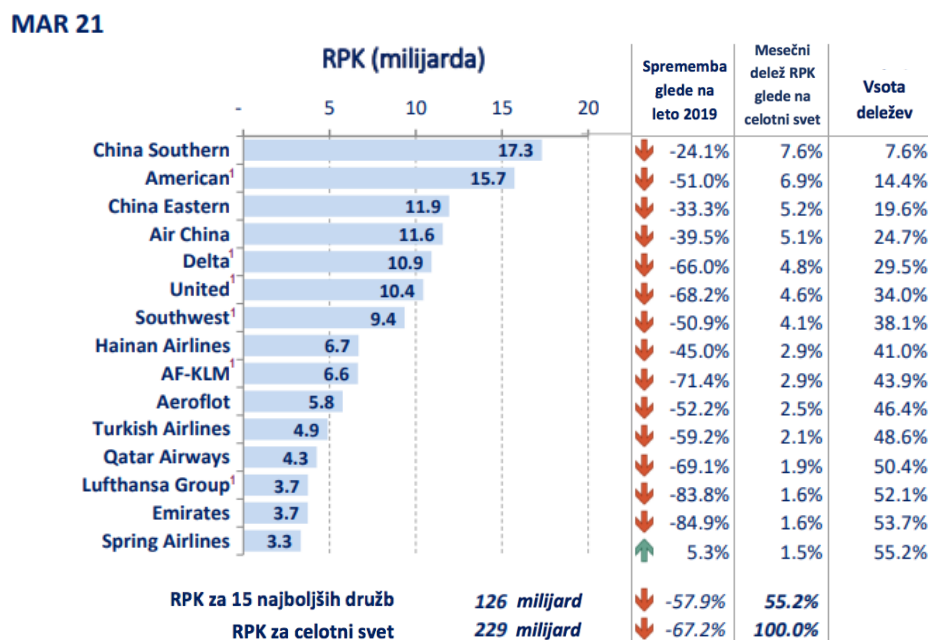
Decembra 2020 in januarja 2021 so na lestvici še naprej prevladovali letalske družbe na Kitajskem in v ZDA zaradi njihovih največjih domačih trgov. Kitajske letalske družbe so poročale o zmernem upadu zaradi novih izbruhov in posledic omejitev potovanj, vendar so vseeno pokazale najmočnejšo odpornost. Prvič po najnižji točki v aprilu 2020 je American Airlines v decembru 2020 premagal družbo China Eastern. V Evropi je promet nekoliko okrevail zaradi potovanj med božičnimi in novoletnimi prazniki (ICAO, 2021a).

V januarju 2021 so največji ameriški letalski prevozniki American Airlines, Delta in United Airlines po uspešnosti prehiteli vse kitajske letalske družbe. To je bilo predvsem posledica nenadnega upada prometa na Kitajskem zaradi strogih omejitev, da bi uspešno zajezili izbruhe novih okužb. V primerjavi z decembrom 2020 se je promet družbe China Southern v januarju 2021 zmanjšal za 40,0 % s 15,6 milijard RPK na 9,3 milijard, China Eastern in Air China pa sta beležili približno 30,0 % manj prometa. Letalski prevozniki v Evropi so beležili podoben padec prometa kot prejšnji mesec (ICAO, 2021a).

V februarju 2021 so letalske družbe na lestvici prispevale 62,9 % celotnega svetovnega RPK, njihov skupni RPK se je v primerjavi z letom 2019 zmanjšal za 70,2 %. Februar 2021 je zaznamovalo novo poslabšanje mednarodnega in domačega prometa. Vse letalske družbe so tako zabeležile manjši RPK v primerjavi z januarjem 2021, zlasti kitajske letalske družbe zaradi nenadnega padca domačega prometa. Tri največje ameriške letalske družbe so že drugi mesec zapored ohranile vodilna mesta. V povprečju so vse tri ameriške letalske družbe okrevale na približno 35,0 % prometa, doseženega v letu 2019. Kitajske letalske družbe China Southern, China Eastern, Air China in Hainan Airlines so zabeležile močan upad prometa, ki so ga povzročile omejitve števila potovanj v času kitajskega novega leta. Kitajski letalski prevozniki so v primerjavi z januarjem 2021 zabeležili med 16,0 % in 25,0 % manjši promet. Letalski prevozniki v Evropi so nadalje beležili upad prometa (ICAO, 2021a).

Kot je razvidno s slike 8, so v marcu 2021 letalske družbe na lestvici prispevale 55,2 % celotnega svetovnega RPK; v primerjavi z letom 2019 se je njihov skupni RPK zmanjšal za 57,9 %. Letalski prevozniki v državah z velikimi domačimi trgi so še naprej beležili največjo rast prometa (ICAO, 2021a).

Slika 8: Pozicioniranje najbolj uspešnih 15 letalskih družb glede na RPK v marcu 2021



Vir: Prirejeno po ICAO (2021a).

Po dveh zaporednih mesecih poslabšanja so se kitajske letalske družbe močno okrepile. Družba China Southern je prehitela American Airlines in se uvrstila na 1. mesto. China Eastern, Air China in Hainan Airlines so se uvrstile na 3., 4. in 8. mesto. Vse kitajske letalske družbe so zabeležile hitrejše okrevanje v primerjavi z drugimi letalskimi družbami na lestvici, pri čemer je bila Spring Airlines edina letalska družba, ki je presegala doseženo raven prometa iz leta 2019. Vse ameriške letalske družbe so sicer objavile izboljšanje rezultatov, podprto s hitrim napredovanjem cepljenja proti bolezni covid-19. Letalske družbe v Evropi so še naprej počasneje okrevale. Lufthansa Group in AF-KLM sta poročali o krčenju prometa in tako ostali na 20,0-30,0 % ravni doseženega prometa iz leta 2019. Aeroflot in Turkish Airlines sta pokazala nekoliko boljše rezultate, saj sta dosegala 40,0-50,0 % raven prometa glede na leto 2019 (ICAO, 2021a).

6 PRIMERJALNA ANALIZA UKREPOV LETALSKIH DRUŽB ZARADI PANDEMIJE COVID-19

Pandemija covid-19 je povzročila prehod v novo, turbulentno in kaotično globalno okolje, kjer vlade držav niso omejile le začasnega gibanja ljudi, ampak so omejile tudi poslovne dejavnosti. V letalski panogi so se letalske družbe in skupine poslužile številnih ukrepov, da

so omogočile preživetje družb v obdobju, ko se je letalski promet drastično zmanjšal. V odzivu na krizo so si tako številne letalske družbe prizadevale za minimalni odliv večletno pridobljenega znanja s strani svojih zaposlenih, ohranjati mreže letalskih povezav, ohranjati časovne termine dovoljenj za pristajanje in vzletanje na letališčih (angl. slots, v nadaljevanju sloti) in ohranjati svoje stranke (Amankwah Amoah, 2020).

Praktično vse letalske družbe na svetu je v letu 2020 prizadela pandemija covid-19. Zmanjšanje letalskega prometa je bilo naglo, večina svetovnih družb je v letu 2020 povprečno utrpela 74,0 % upad prometa (ICAO, 2021a). Letalske družbe so se soočile s tem, kako pripeljati domov potnike, ki so se v času izbruha pandemije covid-19 nahajali na različnih destinacijah po svetu, in kako povrniti denar potnikom, ki so že vplačali potovanja, katerih ni bilo mogoče izvesti. Ker se povpraševanje po potniškem letalskem prometu v naslednjih mesecih ni dosti izboljšalo, so letalske družbe iskale načine, kako zmanjševati stroške povezane s prizemljenimi letali, plačami za zaposlene in obveznostmi do dobaviteljev. Letalske družbe so bile prisiljene v zmanjševanje števila letalskih povezav, ukinjanje letalskih baz, zmanjševanje in optimizacijo flote, odložitev nakupa novih letal, zmanjševanje števila zaposlenih, povečanje finančne likvidnosti in pridobitve novih finančnih virov za preživetje. Operativni stroški letalskih družb so se zaradi strogega upravljanja stroškov in predvsem zaradi znižanja stroškov materiala in storitev, zlasti stroškov za gorivo, zmanjšali. Na to je vplivalo tudi zmanjšanje stroškov dela, vključno s prihranki zaradi skrajšanega delovnega časa in prekinitvami delovnih razmerij zaposlenih (angl. layoff).

V nadaljevanju so predstavljeni ukrepi, sprejeti na ravni EU in ZDA za pomoč letalski panogi. Sledi analiza sprejetih ukrepov s strani posameznih letalskih družb in skupin v Evropi in ZDA ter državnih ukrepov za pomoč letalskim družbam. Predstavljeni ukrepi so bili izvedeni v letu 2020 in v prvem četrtletju leta 2021.

6.1 Ukrepi EU za pomoč letalski panogi

Po izbruhu pandemije covid-19 je bilo na ravni EU sprejetih več ukrepov za reševanje težav v letalski panogi (Evropski parlament, 2021):

- Uredba (EU) 2020/459 z dne 30. marca 2020 o spremembi Uredbe Sveta št. 95/93 o skupnih pravilih za dodeljevanje slotov na letališčih EU. Komisija je 14. oktobra 2020 z delegiranim aktom sprejela odločitev, da bo odstopanje v zvezi z dodeljevanjem slotov podaljšala na celotno zimsko sezono, to je do 27. marca 2021;
- Uredba (EU) 2020/698 z dne 25. maja 2020 o posebnih in začasnih ukrepih zaradi izbruha covid-19 glede obnovitve ali podaljšanja nekaterih potrdil, spričeval, licenc, dovoljenj ter pooblastil in odloga nekaterih rednih preverjanj in rednih usposabljanj na nekaterih področjih prometne zakonodaje. Na področju letalskega prometa njene določbe začasno spreminjajo Uredbo št. 1008/2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v EU glede na pandemijo covid-19, da lahko Evropska komisija in

nacionalni organi v obdobju krize covid-19 lažje odpravljajo nekatere posledice krize in blažijo njen vpliv na letalstvo.

Evropska komisija je za obravnavanje tveganj gospodarske recesije objavila začasni okvir za ukrepe državne pomoči, ki je državam EU ob možnostih, ki so jim bile na voljo v okviru pravil glede državne pomoči, omogočal zagotavljanje pomoči podjetjem. S strani držav članic je bilo predlagano več ukrepov za celotno gospodarstvo in nekaj sektorskih ukrepov (Evropski parlament, 2021).

Evropski parlament je 10. februarja 2021 kot dodatni odziv na pandemijo covid-19 sprejel resolucijo, ki spreminja pravila slotov za poletje 2021. Uredba določa, da lahko letalski prevozniki v celoti vrnejo do 50,0 % svojih slotov pred začetkom sezone in da morajo upravljati le polovico preostalih slotov, da jih s tem zavarujejo za prihodnjo sezono (Lufthansa Group, 2021b).

6.2 Ukrepi ZDA za pomoč letalski panogi

Tudi ZDA so pomagale svojim letalskim družbam, saj je bilo že marca 2020 je napovedano, da bo velika večina letalskih družb brez vladnega posredovanja v letu 2020 bankrotirala. Ameriško trgovinsko združenje Airlines for America je 16. marca 2020 zato zaprosilo za 50,0 milijard USD državne finančne injekcije (CNN, 2020).

Ameriški zakonodajalci so idejo podprli in se dogovorili, da bodo sprejeli zakon o spodbudah ameriškega gospodarstva v višini 2.000 milijard dolarjev, imenovan Zakon o pomoči, olajšavi in ekonomski varnosti zaradi koronavirusa (angl. Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security, v nadaljevanju CARES), da bi omilili vpliv gospodarske recesije, ki jo je sprožila pandemija covid-19 (Congress, 2020).

Zakon je potrdil ameriški kongres konec marca 2020. Oblikovali so zakonodajo, ki je namenjala znaten znesek državnega financiranja za podporo velikim in malim podjetjem, industriji, posameznikom in družinam. Za podporo izplačil plač zaposlenim (program Payroll Support Program, v nadaljevanju PSP) so bile poleg posojil v okviru programa CARES namenjene subvencije za letalski potniški promet v višini 25,0 milijard USD, za letalski tovorni promet v višini 4,0 milijard USD in za podizvajalce v letalski dejavnosti 3,0 milijarde USD (Congress, 2020).

Decembra 2020 je ameriški kongres v okviru dodatne podpore izplačil plač zaposlenim (angl. Payroll Support Program Extension, v nadaljevanju PSPE) zagotovil dodatna sredstva v višini 15,0 milijard USD za letalski potniški promet in 1,0 milijardo USD za podizvajalce v letalski dejavnosti (Congress, 2020).

6.3 Ukrepi letalskih družb in njihovih združenj

Globalno širjenje koronavirusa je v letu 2020 močno vplivalo na letalske operacije pri vseh izbranih letalskih družbah. V začetku marca 2020 so letalske družbe omejile letalski promet, še posebej povezave z državami, kjer je takrat obstajalo veliko tveganje z okužbo z boleznijo covid-19. V začetku marca 2020 so se razmere naglo poslabšale in v drugi polovici marca 2020 so praktično vse evropske države začasno ustavile letalski potniški promet. Izjema so bili repatriacijski leti, s katerimi so letalske družbe pomagale pri vračanju državljanov, ki so se v tistem trenutku nahajali na različnih destinacijah po svetu, v matične države. Ohromitev letalskega prometa je trajala do sredine junija 2020, ko so se začele omejitve počasi sproščati, vendar tudi v poletnih mesecih leta 2020 letalski promet v povprečju ni dosegel niti 40,0 % letalskega prometa v primerjavi s poletnimi meseci leta 2019 (ICAO, 2020). Jeseni leta 2020 je sledil drugi val pandemije covid-19 s ponovnimi omejitvami potovanj, zaradi česar so družbe ponovno ustavile večino letalskih operacij in prizemljila glavino flote. Prvo četrtletje leta 2021 (januar-marec 2021) je ponovno zaznamovalo povečanje števila novih okužb in posledično je prihajalo do omejitev letalskih potovanj. Negotovost razmer ostaja, tako da družbe ne morejo z gotovostjo trditi, kdaj bodo lahko nemoteno pričele ponovno izvajati vse odložene letalske povezave.

6.3.1 Spremembe pri obsegu potniških operacij

Vse izbrane letalske družbe so ob izbruhu pandemije covid-19 prizemljile večino flote, zmanjšale število letov na posamezne destinacije in omejile število svojih letalskih baz. Nekatere družbe so vzdrževale minimalni letalski program, medtem ko so druge za nekaj mesecev celo ustavile vse letalske operacije. V povprečju se je število prepeljanih potnikov v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 70,0 %. V nadaljevanju so podani najpomembnejši podatki o spremembah pri letalskih operacijah. Povzetek ukrepov izbranih letalskih družb glede sprememb pri obsegu potniških operacij predstavljamo v tabeli 1.

6.3.1.1 Evropske letalske družbe

Skupno število destinacij, kamor je skupina **IAG** opravljala polete, se je v letu 2020 glede na leto 2019 zmanjšalo za 29,0 %. Družbe British Airways, Iberia, Aer Lingus in Vueling so delovale močno okrnjeno, medtem ko je družba Level v marcu 2020 prizemljila vsa svoja letala in nato v juniju 2020 razglasila insolventnost svoje hčerinske družbe Level Europe na Dunaju in tako prenehala z izvajanjem letalskih operacij na Dunaju in v Amsterdamu. V juliju 2020 je skupina IAG zaradi insolventnosti hčerinske družbe Level France v Franciji prenehala z izvajanjem operacij v Parizu (IAG 2021a).

Število destinacij, kamor je skupina **Lufthansa Group** opravljala polete, se je v letu 2020 glede na leto 2019 zmanjšalo za 30,0 %. Skupina je od marca 2020 dalje vzdrževala minimalni letalski program. Da bi optimizirali poslovanje zaradi močno zmanjšanega

potniškega prometa, je bil promet usmerjen predvsem prek letališč Frankfurt in Zürich, število povezovalnih letov iz širše mreže povezav pa se je zmanjšalo na minimalno število letov dnevno. Letalski družbi Austrian Airlines in Brussels Airlines sta v obdobju med 21. 3. 2020 in 14. 6. 2020 v celoti ustavili vse letalske operacije (Lufthansa Group, 2021a).

Po izbruhu krize je skupina **Wizz Air** izvajala le redke operacije vračanja državljanov v matične države. Stanje se je izboljšalo v poletnih mesecih 2020, ko je skupina dodala v svoj portfelj nove letalske baze in povezave (Wizz Air, 2020). Januarja 2021 so pričeli z operacijami iz njihove nove baze v Združenih arabskih emiratih – Wizz Air Abu Dhabi. Do konca leta 2021 je skupina Wizz Air najavila odprtje 17 novih letalskih baz po Evropi in Rusiji (St. Petersburg) ter več kot 380 novih povezav (Wizz Air, 2021a).

V začetku marca 2020 je skupina **Ryanair** omejila letalski promet, še posebej povezave z državami, kjer je obstajalo veliko tveganje z okužbo z covid-19 (Italija, Španija), nato pa je povsem ustavila letalske operacije. Ohromitev letalskega prometa je trajala do sredine junija 2020, ko so se začele omejitve počasi sproščati, vendar tudi v poletnih mesecih leta 2020 skupina ni dosegla niti 40,0 % prometa v primerjavi s poletnimi meseci leta 2019 (Ryanair, 2021b). Maja 2020 so ukinili letalsko bazo na Dunaju in oktobra 2020 v Stuttgartu ter Düsseldorfu, ki jih je uporabljala hčerinska družba Lauda. Skupina Ryanair je napovedala, da bo v letu 2021 odprla 9 novih baz in dodala nove povezave (Ryanair, 2021b).

6.3.1.2 Ameriške letalske družbe

Zaradi upada povpraševanja je skupina **American Airlines** v letu 2020 zmanjšala število operacij za 44,5 % v primerjavi z letom 2019. Skupina je ukinila 19 mednarodnih povezav na dolge razdalje iz 6 letalskih baz. V letu 2021 so odložili pričetek letenja na nove mednarodne povezave na dolge razdalje. Zaradi odhoda Velike Britanije iz Evropske unije (Brexit) v skupini American Airlines razmišljajo tudi o delni preusmeritvi letalskega prometa z letališča London Heathrow na druga evropska letališča (American Airlines, 2021b).

Skupina **United Airlines** je v letu 2020 zaradi upada povpraševanja zmanjšala število operacij za 57,0 % v primerjavi z letom 2019. Skupina je zmanjšala število letov na posamezne destinacije, število destinacij 338 pa ni zmanjševala (United Airlines, 2021a). Kljub nizkemu povpraševanju po mednarodnih letih na dolge razdalje, ki je v letu 2020 dosegalo približno 30,0 % dosežene ravni glede na leto 2019, je skupina United Airlines v prvem četrtletju 2021 uvedla lete na novih 6 domačih in 4 mednarodne destinacije, ter napovedala 41 novih povezav na domače destinacije in 2 mednarodni destinaciji. Poleg tega nameravajo do konca leta 2021 dodati še 13 mednarodnih destinacij (United Airlines, 2021b).

Družba **Southwest** je v letu 2020 zmanjšala število letov na posamezne destinacije, število destinacij (101) pa ni zmanjševala, nasprotno, v letu 2020 je celo dodala 6 novih. Za leto 2021 je družba Southwest napovedala še dodatnih 13 novih destinacij (Southwest, 2021b).

V večjih mestih kot so na primer New York City, Los Angeles in San Juan, kjer je družba **JetBlue** za letalske operacije uporabljala več letališč, je to število v letu 2020 zmanjšala (JetBlue, 2021a). V drugi polovici leta 2021 družba JetBlue načrtuje vzpostavitev svoje prve redne medcelinske letalske povezave med Severno Ameriko (New York, Boston) in Evropo (London) z letali Airbus 321LR (JetBlue, 2021b).

Tabela 1: Povzetek ukrepov pri spremembah obsega potniških operacij

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– leto 2020: skupno število destinacij zmanjšano za 29,0 % glede na leto 2019, – marec 2020: prizemljitev vseh letal družbe Level, – junij 2020: insolventnost hčerinske družbe Level Europe, – julij 2020: insolventnost hčerinske družbe Level France.
Lufthansa Group	– leto 2020: skupno število destinacij zmanjšano za 30,0 % glede na leto 2019, – za optimizacijo poslovanja promet usmerjen prek letališč Frankfurt in Zürich, število povezovalnih letov iz širše mreže povezav zmanjšano na minimalno število letov dnevno, – 21. 3. 2020–14. 6. 2020: zaustavitev vseh letalskih operacij družb Austrian Airlines in Brussels Airlines.
Wizz Air	– izvajanje le redkih operacij vračanja državljanov v matične države, – izboljšano stanje v poletnih mesecih 2020, dodane nekatere nove povezave, – januar 2021: pričetek operacij iz nove baze v Združenih arabskih emiratih, v letu 2021 najavljeno odprtje 17 novih letalskih baz po Evropi in Rusiji ter več kot 380 novih povezav.
Ryanair	– marec 2020: zaustavitev prometa, – maj 2020: ukinitve letalske baze na Dunaju (Lauda), – oktober 2020: ukinitve letalskih baz v Stuttgartu in Düsseldorfu (Lauda), – leto 2021: načrtovana vzpostavitev 9 novih letalskih baz in uvedba novih povezav.

se nadaljuje

Tabela 1: Povzetek ukrepov pri spremembah obsega potniških operacij (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
American Airlines	– leto 2020: skupno število operacij zmanjšano za 44,5 % glede na leto 2019, ukinitve 19 mednarodnih povezav na dolge razdalje iz 6 letalskih baz, – leto 2021: odlog pričetka letenja na novih mednarodnih povezavah na dolge razdalje, – odhod Velike Britanije iz Evropske unije: v pripravi delna preusmeritev letalskega prometa z letališča London Heathrow na druga evropska letališča.
United Airlines	– leto 2020: skupno število operacij zmanjšano za 57,0 % glede na leto 2019, zmanjšanje števila letov na posamezne destinacije, število destinacij ni zmanjšano, – prvo četrtletje leta 2021: uvedene nove povezave na 6 domačih in 4 mednarodne destinacije, v letu 2021 napoved 41 novih povezav na domače destinacije in na 15 mednarodnih destinacij.
Southwest	– leto 2020: zmanjšanje števila letov na posamezne destinacije, število destinacij ni zmanjšano, dodanih 6 novih destinacij, – za leto 2021 napovedanih še dodatnih 13 novih destinacij.
JetBlue	– zmanjšanje števila uporabljenih letališč za operacije v večjih mestih (New York, Los Angeles, San Juan), – v drugi polovici leta 2021 načrtovana vzpostavitev prve redne medcelinske letalske povezave med Severno Ameriko in Evropo.

Vir: lastno delo.

Kot vidimo v tabeli 1, so spremembe pri omejitvah in zmanjševanju letalskih operacij bolj rigorozne pri evropskih družbah. Razlog je v tem, da so bili ukrepi za preprečevanje pandemije covid-19 v Evropi strožji kot v ZDA (večmesečna ustavitev potovanj med evropskimi državami), kar je imelo za posledico, da je se je število prepeljanih potnikov pri izbranih evropskih družbah v letu 2020 glede na leto 2019 zmanjšalo za od 73,6 % (IAG) do 81,5 % (Ryanair) v primerjavi z izbranimi ameriškimi družbami, kjer je bilo število prepeljanih potnikov v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 manjše za od 55,8 % (American Airlines) do 66,5 % (JetBlue). Podatki o količini prepeljanih potnikov so navedeni pri opisu izbranih letalskih družb (poglavje 4).

Pri evropskih letalskih družbah vidimo tudi ukinitve dveh letalskih družb (Level Europe in Level France), ki sta delovali v okviru skupine IAG. Pri vseh letalskih družbah vidimo racionalizacijo pri uporabi letalskih baz in letališč. Skupina Lufthansa Group je medcelinski promet usmerjala prek letališč Frankfurt in Zürich, skupina American Airlines je ukinitela medcelinski promet s 6 letalskih baz, družba JetBlue, ki je pred epidemijo v večjih mestih (New York, Los Angeles, San Juan) uporabljala več letališč, pa je v obdobju pandemije

covid-19 v teh mestih uporabljala le po eno letališče. Evropske letalske družbe so v primerjavi z ameriškimi tudi ukinjale število destinacij, medtem ko ameriške družbe destinacij niso ukinjale, zmanjševale so le število letov na posamezne destinacije.

6.3.2 Zmanjševanje in optimizacija flote ter preložitve novih naročil

Vse izbrane letalske družbe so zaradi pandemije covid-19 racionalizirale floto z upokojevanjem starejših in manj ekonomičnih letal, zmanjševale število različnih tipov letal v floti z namenom cenejšega vzdrževanja, poenostavitvijo letalskih operacij in šolanja posadk. Družbe, pri katerih je proizvajalec letal Boeing zamujal več mesecev pri dobavi letal B737-MAX zaradi odpravljanja tehničnih težav, so to zamudo izkoristile za ugodnejši nakup novih letal oziroma preložitve dobave že naročenih letal. Povzetek ukrepov izbranih letalskih družb glede zmanjševanja in optimizacije flote ter preložitve novih naročil predstavljamo v tabeli 2.

6.3.2.1 Evropske letalske družbe

Kjer je bilo možno, je skupina **IAG** v letu 2020 letalske operacije izvajala z novejšimi in bolj ekonomičnimi letali. Skupina se je odločila, da bo pospešila upokojitve starejših, manj ekonomičnih štirimotornih letal; pri British Airways je bilo to 32 letal tipa B747-400 in pri Iberii 15 letal tipa A340-600. Poleg teh letal so iz flote umaknili tudi 37 drugih letal, katerim so potekle najemne pogodbe. V letu 2020 so določili, da bodo iz skupne flote postopoma umaknili 84 letal, od katerih so jih konec decembra 2020 umaknili že 21. V letu 2020 so dobili tudi 34 novih letal (tipa Airbus 350, A330, A320, Boeing 777, B787, Embraer 190). Na obdobje po letu 2022 so prestavili dobavo 68 letal in na ta način zmanjšali stroške za nakup letal za 1,9 milijardo EUR (prejšnje leto: 4,2 milijarde EUR). Prestavili so tudi roke predplačil za letala, ki so naročena in bodo dobavljena po letu 2022 (IAG, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina IAG 531 letal, kar predstavlja 11,2 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 598 letal (IAG, 2021b).

Skupina **Lufthansa Group** je v letu 2020 zmanjšala floto za 6 letal. V floto je vključila 22 novih letal (tipa Boeing 777F, Airbus 350-900s, A321neo, A320neo in A320neo) in upokojila 28 starejših in manj ekonomičnih letal (tipa Airbus 380, A340-600 in Boeing 747-400). Celotno floto bodo do leta 2023 zmanjšali za 150 letal s prestavitvijo novih dobav letal, najemov letal, ki po poteku najema ne bodo podaljšani, dolgoročno prizemljitvijo letal in prodajo letal. V popravljenem načrtu nakupa letal je, da naj bi do leta 2023 dobavili največ 80 novih letal. Do leta 2025 bodo iz flote postopoma umaknili letala tipa B747-400s, B777-200s, A340-600s, A340-300s, A330-200s, B767-300s in MD-11F. Novih naročil še niso zmanjšali, v letu 2020 so imeli odprta naročila za 198 letal z dobavo med leti 2020 in 2027 (Lufthansa Group, 2021a). Tovorni floti se bo v drugi polovici leta 2021 dodalo dodatno letalo tipa Boeing 777F kot del načrtovane prenove in optimizacije tovarne flote; tri preostala letala tipa MD-11 pa bodo umaknjena iz obratovanja do konca leta 2021. Zaradi

preložitve načrtovanih dobav letal se je obseg naložb zmanjšal za 80,0 % na 153,0 milijonov EUR (prejšnje leto: 770,0 milijonov EUR). Na dan 31. 12. 2020 je imela skupina Lufthansa Group 757 letal, kar predstavlja 0,7 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 763 letal (Lufthansa Group, 2021b).

Še v juniju 2020 je skupina **Wizz Air** najavljala naročilo 268 sodobnih letal tipa Airbus 320neo, ki so učinkovitejša in okolju bolj prijazna, saj prispevajo 20,0 % manjše izpuste CO₂ in 40,0 % manjši hrup, kot letala tipa Airbus 320, ki predstavljajo glavni delež v njihovi trenutni floti. Zaradi izbruha pandemije covid-19 je skupina zmanjšala število naročenih letal tipa Airbus 320neo z 268 na 252, dobavljena bodo do leta 2030, kar kaže na rahlo upočasnitev rasti in spremembe datumov dostave in upokojitev. Wizz Air je v letu 2020 odložil nabavo enega letala tipa A320neo in dveh letal tipa A321neo. Konec marca 2022 so načrtovali upravljanje 150 letal v primerjavi s predhodno predvidenimi 163. V floti imajo 22 letal tipa A321neo manj kot v prvotni strategiji, namesto tega so v floto vključili 7 letal tipa A320neo več. Iz flote so umaknili 2 letali tipa A320-200 manj, kot je bilo prvotno načrtovano (Wizz Air, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Wizz Air 137 letal, kar predstavlja 13,2 % povečanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 121 letal (Wizz Air, 2021b).

Skupina **Ryanair** je s proizvajalcem letal Boeing, ki je zaradi odpravljanja tehničnih težav pri letalu tipa Boeing 737 MAX zamujalo z njihovo dobavo v letih 2019 in 2020, dosegla ugodnejše pogoje za nakup dodatnih letal in decembra 2020 podpisala pogodbo o nakupu dodatnih 75 letal. Skupno število naročenih letal, ki bodo dobavljena med letom 2021 in 2024, je tako 210. Naročena letala imajo 8 sedežev več kot obstoječa letala tipa Boeing 737-800, imajo za 16,0 % nižjo porabo goriva in za 40,0 % manjše emisije hrupa. Ryanair pričakuje, da bo dobil svoje prvo letalo tipa Boeing 737 MAX v drugi polovici leta 2021 in upa, da bo imel v floti več kot 60 tovrstnih letal pred poletno sezono leta 2022. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Ryanair 451 letal, kar predstavlja 3,2 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 466 letal (Ryanair, 2021b).

6.3.2.2 Ameriške letalske družbe

Skupina **American Airlines** je v letu 2020 optimizirala strukturo svoje flote in iz nje trajno umaknila letala tipa Embraer 190, Boeing 757, B767, Airbus 330-300 in Bombardier CRJ200. Začasno je iz prometa umaknila tudi starejša letala tipa Boeing 737-800. Celotno število letal, ki jih je skupina trajno ali začasno umaknila iz flote, je več kot 150 (American Airlines, 2021a). S proizvajalcem letal Boeing se je dogovorila za preložitve dobave 18 letal tipa Boeing 737 MAX na obdobje po letu 2021. S proizvajalcem letal Airbus se je dogovorila za financiranje dobave letal tipa Airbus 321 v letu 2021 s transakcijami prodaje in povratnega najema (angl. sale and lease back). Skupina je z Boeingom dosegla tudi dogovor o odložitvi in predelavi 5 letal tipa B787-8 v tip B787-9. Te dobave so pričakovane v letu 2023 in bodo ohranile obstoječe financiranje. Preostala letala tipa B787-8 bodo dostavljena

do konca prvega četrtertletja leta 2022. Prav tako so v skupini izkoristili preostanek pravic do odloga prejema letal tipa Boeing 737 MAX, ki so bila predvidena za dobavo v letih 2021 in 2022. S to prilagoditvijo bo dobava letal tipa B737 MAX realizirana predvidoma v letih 2023 in 2024. Pospešili so program standardizacije kabin v vseh letalih tipa B737, ki naj bi bila dokončana do konca drugega četrtertletja 2021, in vseh letal tipa A321, katerih standardizacija kabin bo končana konec leta 2021. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina American Airlines 1399 letal, kar predstavlja 5,7 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 1484 letal (American Airlines, 2021b).

V letu 2020 je skupina **United Airlines** upokojila 11 letal tipa Boeing 757-200. Določene regionalne operacije, ki jih je v okviru skupine United Express izvajala z letali tipa ERJ 145, je 30. septembra 2020 skupaj z vsemi 49 letali tipa Embraer 145 prenesla na družbo CommutAir. Skupina je v dogovoru s proizvajalcema letal Airbus in Boeing prestavila dobavo letal tipa Airbus 321XLR (50 letal), A350 (45 letal) in Boeing 737 MAX (127 letal) v čas po letu 2022. V letu 2021 bodo v floto vključili 21 letal tipa B737 MAX, pri katerih je bil Boeing zaradi tehničnih težav v zamudi že v letih 2019 in 2020 (United Airlines, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina United Airlines 778 letal, kar predstavlja 6,3 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 830 letal (United Airlines, 2021b).

Družba **Southwest** je v letu 2020 upokojila 20 starejših letal tipa Boeing 737-700. Večjih preložitvev dobav letal družba ni izvedla (Southwest, 2021a). Družba je pri proizvajalcu letal Boeing naročila 628 novih letal tipa B737 MAX7 in MAX8, katera bo prevzela do leta 2031. V prvem četrtertletju 2021 je družba že prejela 20 novih letal. Prav tako je od marca 2021 dalje 66 starejših letal ostalo začasno dolgoročno prizemljenih. Na dan 31. 3. 2021 je imela družba Southwest 730 letal, kar predstavlja 1,6 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela družba 742 letal (Southwest, 2021b).

Družba **JetBlue** je s proizvajalcem letal Airbus sklenila preložitev predvidenih dobav letal v maju in oktobru 2020 na leti 2021 in 2022, kar je zmanjšalo predvidene stroške v vrednosti 2,0 milijard USD. V letu 2020 so v floto vključili 7 letal tipa Airbus 321neo in A220, ki je prvo letalo tega tipa v njihovi floti. Družba je pri proizvajalcu letal Airbus naročila 141 novih letal tipa A220 in A321neo, ki jih bo prevzela do leta 2027 (JetBlue, 2021b). Na dan 31. 3. 2021 je imela družba JetBlue 267 letal, kar predstavlja 0,7 % zmanjšanje števila letal glede na 31. 3. 2020, ko je imela družba 269 letal (JetBlue, 2021a).

Tabela 2: Povzetek ukrepov pri zmanjševanju in optimizaciji letalske flote ter preložitvi novih naročil

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– leto 2020: izvajanje letalskih operacij z novejšimi in bolj ekonomičnimi letali, pospešena upokožitev starejših, manj ekonomičnih štirimotornih letal; 32 letal tipa B747-400 (British Airways) in 15 letal tipa A340-600 (Iberia), – umik 37 drugih letal iz flote (potekle najemne pogodbe), skupno bo iz flote postopno umaknjeno 84 letal, – leto 2020: pridobitev 34 novih letal (tipa Airbus 350, A330, A320, Boeing 777, B787, Embraer 190), – po letu 2022: prestavljena dobava 68 letal, prestavljeni roki predplačil za naročena letala, – 31. 3. 2021: skupina imela 531 letal, kar predstavlja 11,2 % zmanjšanje števila letal glede na 2020.
Lufthansa Group	– upokožitev 28 starejših in manj ekonomičnih letal (tipa A380, A340-600 in B747-400), – 22 novih letal v floti (tipa Boeing 777F, Airbus 350-900s, A321neo, A320neo, – do leta 2023: dobava največ 80 novih letal, celotna flota do takrat zmanjšana za 150 letal, – do leta 2025: iz flote postopoma umaknjena letala tipa Boeing 747-400s, B767-300s, B777-200s, Airbus 340-600s, A340-300s, A330-200s in MD-11F, – 31. 12. 2020: skupina imela 757 letal, kar predstavlja 0,7 % zmanjšanje števila letal glede na leto 2019.
Wizz Air	– leto 2020: zmanjšanje števila naročenih letal tipa Airbus 320neo z 268 na 252, dobavljena do leta 2030, – leto 2020: odložena nabava enega letala tipa A320neo in 2 A321neo, – v floti 22 letal tipa A321neo manj kot v prvotni strategiji, v floto vključenih 7 letal A320neo več, umaknjeni 2 letali tipa A320-200 manj, – 31. 3. 2021: skupina imela 137 letal, kar predstavlja 13,2 % povečanje števila letal glede na leto 2020.
Ryanair	– s proizvajalcem letal Boeing doseženi ugodnejši pogoji za nakup dodatnih letal, – december 2020: podpisana pogodba o nakupu dodatnih 75 letal, – naročenih 210 novih letal, dobavljenih med letom 2021 in 2024, – 31. 3. 2021: skupina imela 451 letal, kar predstavlja 3,2% zmanjšanje števila letal glede na leto 2020.

se nadaljuje

Tabela 2: Povzetek ukrepov pri zmanjševanju in optimizaciji letalske flote ter preložitvi novih naročil (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
American Airlines	– leto 2020: trajno umaknjena letala tipa Embraer 190, Boeing 757, B767, Airbus 330-300 in Bombardier CRJ200, začasno iz prometa umaknjena starejša letala tipa Boeing 737-800, – dogovor s proizvajalcem Boeing za preložitev dobave 18 letal tipa Boeing 737 MAX na obdobje po letu 2021, – dosežen dogovor o spremembi naročil in odložitvi dobave 5 letal tipa B787-8 v tip B787-9 v leto 2023, – preložitev dobave letal tipa Boeing 737 MAX iz 2021-22 na obdobje 2023-24, – pospešen program standardizacije kabin v vseh letalih tipa B737 in A321, – 31. 3. 2021: skupina imela 1399 letal, kar predstavlja 5,7 % zmanjšanje števila letal glede na leto 2020.
United Airlines	– leto 2020: upokojitev 11 letal tipa Boeing 757-200, – september 2020: prenos določenih regionalnih operacij na družbo CommutAir, – dogovor s proizvajalcema Airbus in Boeing za prestavitev dobav letal tipa Airbus 321XLR (50 letal), A350 (45 letal), Boeing 737 MAX (127 letal) na obdobje po letu 2022, – leto 2021: vključitev 21 letal tipa Boeing 737 MAX v floto, – 31. 3. 2021: skupina imela 778 letal, kar predstavlja 6,3 % zmanjšanje števila letal glede na leto 2020.
Southwest	– leto 2020: upokojitev 20 starejših letal tipa Boeing 737-700, – pri proizvajalcu letal Boeing naročenih 628 novih letal tipa B737 MAX7 in MAX8, dobavljena do leta 2031, – prvo četrletje 2021: 20 novih letal že prejetih, – marec 2021: dolgoročno prizemljenih 66 starejših letal, – 31. 3. 2021: družba imela 730 letal, kar predstavlja 1,6 % zmanjšanje števila letal glede na leto 2020.
JetBlue	– s proizvajalcem letal Airbus sklenjena preložitev dobav letal iz leta 2020 na leti 2021-22, – leto 2020: v floto vključenih 7 letal tipa Airbus 321neo in A220, – pri proizvajalcu letal Airbus naročenih 141 novih letal tipa A220 in A321neo, dobavljenih do leta 2027, – 31. 3. 2021: družba imela 267 letal, kar predstavlja 0,7 % zmanjšanje števila letal glede na leto 2020.

Vir: lastno delo.

Kot vidimo v tabeli 2, pri ukrepih za optimizacijo letalske flote ni večje razlike med evropskimi in ameriškimi letalskimi prevozniki. Vsi so zaradi zmanjšanja števila letalskih

operacij iz prometa umaknili starejša in manj ekonomična letala, ki so jih začasno ali trajno prizemljili in upokojili. Vse družbe so preložile dobave letal iz leta 2020 v kasnejše obdobje. Vse izbrane družbe, razen ene (Wizz Air), so imele na dan 31. 3. 2021 manjše število letal glede na 31. 3. 2020. Družbe, ki imajo v svoji floti letala B737 MAX oziroma so jih naročila pred obdobjem pandemije covid-19 (Ryanair, American Airlines, United Airlines, Southwest), so prizemljitev letal B737 MAX in njihovo zakasnitev pri dobavi zaradi odpravljanja tehničnih težav izkoristile za ugodnejše pogoje pri dobavi, plačilu in naročilu novih letal tega tipa. Vse družbe se tudi zavedajo izdatne obremenitve okolja zaradi letalskega prometa, zato naročajo nova, bolj ekonomična in okoljsko bolj sprejemljiva letala (nižji izpusti CO₂ in nižji hrup).

6.3.3 Racionalizacija števila zaposlenih

Vse letalske družbe so spodbujale prostovoljne prekinitve delovnega razmerja zaposlenih v letalskih operacijah in administraciji, skrajšan delovni čas ter čakanje na delo. Čakanje na delo ima ob prejemanju deleža plače za posledico zmanjšanje fiksnih stroškov na krajši rok, hkrati pa omogoča ponoven zagon delovanja družb, ko se bo vrnilo večje povpraševanje po letalskih potovanjih. Prišlo je do zaustavitve novih zaposlovanj in zaustavitve povišanja nepogodbenih plač, zmanjšanja nadomestil za izvršne direktorje in člane upravnega odbora, uvedbe programov prostovoljnega dopusta ter predčasnih upokojitev. Prav tako so določene družbe izvajale programe prestrukturiranja za zmanjševanje stroškov. Povzetek ukrepov izbranih letalskih družb glede racionalizacije števila zaposlenih predstavljamo v tabeli 3.

6.3.3.1 Evropske letalske družbe

Nacionalne vlade so omogočile sheme za podporo plačam zaposlenih na vseh glavnih domačih trgih skupine IAG. Skupina je tako lahko v letu 2020 zmanjšala stroške dela za 730,0 milijonov EUR. Sprejeti so bili tudi dogovori za osebje, ki ni bilo neposredno zajeto v tovrstne sheme, zato so stroške zniževali na vseh ravneh organizacije, pri čemer so se znižale tudi plače članov upravnega odbora. Poleg začasnih ukrepov sta družbi British Airways in Aer Lingus izvedli dolgoročnejši program prestrukturiranja, skladno s pričakovanim večletnim vplivom covid-19 na letalski promet. V letu 2020 so v družbi British Airways število zaposlenih zmanjšali za približno 10.000 (25,0 %), v družbi Aer Lingus pa za 500 (10,0 %). Večina zaposlenih je družbi zapustila do konca leta 2020. Zaradi ukinitve hčerinskih družb Level Europe v Avstriji in Level France v Franciji je delo izgubilo 500 zaposlenih. Vse družbe v skupini IAG so uvedle večjo prilagodljivost na nekaterih operativnih področjih, da so lahko bolje prilagodile število zaposlenih in stroške glede na izvajanje letalskega prometa. Družba Iberia je tudi zmanjšala število vodstvenih delavcev, skupaj s prestrukturiranjem osebja zunaj Španije. Družbi Iberia in Vueling sta izvedli začasno odpuščanje zaposlenih v Španiji v skladu z državnimi pravili odpuščanja Expedientes de Regulación Temporal de Empleo in tako nista imeli stroškov s prestrukturiranjem. Sprejeti so bili tudi drugi ukrepi za nadaljnje zmanjšanje stroškov

zaposlenih, kot so koriščenje neplačanega dopusta, odprava nagrad in zmanjševanje neobveznega usposabljanja. V družbi Iberia je bilo na neplačanem dopustu v letu 2020 14.000 zaposlenih, v družbi Vueling 4.000. Ukrepi so bili sprejeti na vseh ravneh v skupini. Stroški zaposlenih so se v letu 2020 zmanjšali za 2,1 milijardi EUR (36,8 %) v primerjavi z letom 2019 (IAG 2021a). Na dan 31. 12. 2020 je imela skupina IAG 57.928 zaposlenih, kar predstavlja 19,8 % zmanjšanje števila zaposlenih glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 72.268 zaposlenih (IAG, 2021b).

Vse letalske družbe v skupini **Lufthansa Group** so v letu 2020 izvajale programe prestrukturiranja za zmanjševanje stroškov dela. Poleg splošnega zmanjšanja operativnih stroškov je bilo prilagajanje števila zaposlenih v letalskih operacijah in administraciji pomemben instrument za doseganje tega cilja. Skupina je spodbujala prostovoljne prekinitve delovnega razmerja zaposlenih, predčasno upokojevanje, čakanje na delo, skrajšala delovni čas, začasno je ustavila tudi vse nove zaposlitve (Lufthansa Group, 2021a). Ob koncu prvega četrtletja 2021 se je zaradi fluktuacije, zgodnjih upokojitev ter zaustavitve novih zaposlovanj, število zaposlenih v skupini še dodatno zmanjšalo, v povprečju še za 7,5 % na vseh področjih delovanja skupine. Skupina je nadaljevala s programi prestrukturiranja za zmanjševanje stroškov dela. Pripravljeni so bili prostovoljni programi za zemeljsko osebje v Lufthansi in Lufthansa Technik, ki so bili zaposlenim na voljo od aprila 2021 dalje. Namen teh programov je bilo zmanjševanje presežne kadrovske strukture in izognitev dodatnim odpuščanjem ob sistematičnem izvajanju programa prestrukturiranja. Vodstvo nizkostroškovne letalske družbe Eurowings in sindikat Ver.di sta dosegla krizni dogovor za kabinsko osebje, ki varuje zaposlene pred odpuščanjem do 31. decembra 2021. V zameno so jim znižali božičnico in regres, za čas trajanja kriznega dogovora pri novem zaposlovanju pa se bodo pri zaposlenih delno upoštevale vse prejšnje izkušnje v skupini Lufthansa Group. Prav tako sta družba Eurowings in sindikat pilotov Vereinigung Cockpit dosegla plačilni sporazum za obvladovanje koronavirusne krize in sklenila dogovor o zaposlovanju pilotov. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Lufthansa Group 111.262 zaposlenih, kar predstavlja 19,0 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 136.966 zaposlenih (Lufthansa Group, 2021b).

Z majem 2020 so v skupini **Wizz Air** zmanjšali število zaposlenih na različnih področjih skupine in znižali plače preostalim zaposlenim v vodstvu za 22,0 %, pilotom za 15,0 % ter kabinskemu in pisarniškemu osebju za 11,0 %. Zaradi stopnjevanja okužb s covid-19 so v vseh evropskih državah za zaposlene v pisarnah uvedli delo od doma (Wizz Air, 2020). V letu 2021 je vodstvo skupine preklicalo znižanje plač, ki je bilo uvedeno aprila 2020 za kabinsko in pisarniško osebje, hkrati pa se je odločilo, da bo do leta 2022 ohranilo 7,5 % znižanje plač vodstva in pilotov. Prav tako je več kot 450 kabinskih in letalskih posadk zamenjalo obstoječo bazo in se preselilo v novo odprte baze. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Wizz Air 3.960 zaposlenih, kar predstavlja 10,8 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 4.440 zaposlenih (Wizz Air, 2021a).

Zaposlenim v skupini **Ryanair** so v letu 2020 znižali plače za obdobje 4 let: pilotom za 20,0 % in kabinskemu osebju za 10,0 %. V zimski sezoni 2020-21 je skupina zaposlenim znižala plačo še za dodatnih 50,0 %. Plačo si je za 50,0 % zmanjšal tudi vodstveni kader skupine (Ryanair, 2020). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina Ryanair približno 16.000 zaposlenih, kar predstavlja 7,3 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 17.268 zaposlenih (Ryanair, 2021b).

6.3.3.2 Ameriške letalske družbe

Skupina **American Airlines** je od vlade ZDA v skladu z zakonom CARES v letu 2020 prejela finančno podporo, ki med drugim vključuje obveznosti glede ohranjanja minimalnega letalskega prevoza in ohranjanja delovne sile. Zaradi sporazumnih odhodov in čakanja na delo so v primerjavi z letom 2019 skupno vsoto za plače v letu 2020 zmanjšali za 1,6 milijardo USD oziroma 13,1 %. Prav tako so zaustavili nova zaposlovanja, zaustavili povišanje nepogodbenih plač, zmanjšali nadomestila za izvršne direktorje in člane upravnega odbora ter uvedli programe prostovoljnega dopusta ter predčasne upokojitve (American Airlines, 2021a). V prvem četrtletju leta 2021 so uspeli zmanjšati odhodke zaradi boljše produktivnosti delovne sile, zmanjšanja plač upravnega odbora in zmanjšanja drugih bonusov. V februarju 2021 so 13.000 zaposlenih v ZDA obvestili o presežku zaposlenih na njihovem delovnem področju. Zmanjševanje števila zaposlenih je stopilo v veljavo s 1. aprilom 2021. V prvem četrtletju leta 2021 se je še dodatnih 1.600 zaposlenih odločilo za prostovoljni program predčasne upokojitve. Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina American Airlines 113.200 zaposlenih, kar predstavlja 13,9 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 131.500 zaposlenih; v letu 2019 je imela skupina 133.000 zaposlenih (American Airlines, 2021b).

Glavni direktor in predsednik skupine **United Airlines** sta se do konca leta 2020 odrekla osnovni plači, ostali člani uprave so si zmanjšali osnovno plačo, administracija je prešla na 4-dnevni delavnik, skupina je ponudila zaposlenim neplačano odsotnost z dela. Z letalskim osebjem so se dogovorili za manjši obseg letenja in spodbujali zgodnejše upokojevanje. Na čakanju na delo je bilo 13.000 zaposlenih. V letu 2020 so v primerjavi z letom 2019 skupno vsoto za plače zmanjšali za 2,5 milijard USD oziroma 21,1 % (United Airlines, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela skupina United Airlines 84.100 zaposlenih, kar predstavlja 12,4 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela skupina 96.000 zaposlenih (United Airlines, 2021b).

Plače uprave družbe **Southwest** so od izbruha pandemije covid-19 do konca leta 2020 zmanjšali za 20,0 %. Skupno vsoto za plače so leta 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšali za 1,5 milijardo USD. Na čakanju na delo je bilo 11.000 zaposlenih (Southwest, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela družba Southwest 56.051 zaposlenih, kar predstavlja 8,0 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela družba 60.922 zaposlenih (Southwest, 2021b).

Stroški za plače zaposlenih v družbi **JetBlue** so se v letu 2020 znižali za 288,0 milijonov USD, kar predstavlja 12,4 % zmanjšanje glede na isto obdobje leta 2019. Razlog za to so bili poleg prekinitve delovnih razmerij tudi manjši stroški za plače zaradi manjše količine opravljenega dela in zmanjšanja plač vodilnim v družbi. Na čakanju na delo je bilo 6.600 zaposlenih (JetBlue, 2021a). Na dan 31. 3. 2021 je imela družba JetBlue 14.493 zaposlenih, kar predstavlja 22,5 % zmanjšanje glede na 31. 3. 2020, ko je imela družba 18.698 zaposlenih (JetBlue, 2021b).

Tabela 3: Povzetek ukrepov za racionalizacijo števila zaposlenih

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– leto 2020: nacionalne vlade omogočile sheme za podporo plačam zaposlenih na vseh glavnih domačih trgih skupine, – zmanjšanje števila zaposlenih v družbi British Airways za 10.000 (25,0 %), v Aer Lingus za 500 (10,0 %), zaradi ukinitve hčerinskih družb Level Europe in Level France delo izgubilo 500 zaposlenih, – družbi Iberia in Vueling izvedli začasno odpuščanje v Španiji v skladu z dogovorom Expedientes de Regulación Temporal de Empleo, v družbi Iberia na neplačanem dopustu 14.000 zaposlenih, v družbi Vueling 4.000, – 31. 12. 2020: skupina imela 57.928 zaposlenih, kar predstavlja 19,8 % zmanjšanje števila zaposlenih glede na 31. 3. 2020.
Lufthansa Group	– leto 2020: programi prestrukturiranja za zmanjševanje stroškov vseh letalskih družb v skupini, – vodstvo letalske družbe Eurowings in sindikat Ver.di dosegla krizni dogovor za kabinsko osebje, ki varuje zaposlene pred odpuščanjem do 31. decembra 2021, – pripravljeni programi prestrukturiranja za zemeljsko osebje v družbi Lufthansa in Lufthansa Technik, na voljo od aprila 2021 dalje, – družba Eurowings in sindikat pilotov Vereinigung Cockpit dosegla plačilni sporazum za obvladovanje koronavirusne krize in sklenila dogovor o zaposlovanju pilotov, – 31. 3. 2021: skupina imela 111.262 zaposlenih, kar predstavlja 19,0 % zmanjšanje glede na leto 2020.
Wizz Air	– maj 2020: zmanjšanje števila zaposlenih na vseh področjih skupine, znižanje plače zaposlenim v vodstvu za 22,0 %, pilotom za 15,0 %, kabinskemu in pisarniškemu osebju za 11,0 %, – leto 2021: vodstvo skupine preklicalo znižanje plač kabinskega in pisarniškega osebja, 7,5 % znižanje plač vodstva in pilotov ostaja do leta 2022, – več kot 450 letalskih posadk zamenjalo obstoječo bazo in se preselilo v novo odprte baze, – 31. 3. 2021: skupina imela 3.960 zaposlenih, kar predstavlja 10,8 % zmanjšanje glede na leto 2020.

se nadaljuje

Tabela 3: Povzetek ukrepov za racionalizacijo števila zaposlenih (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
Ryanair	– leto 2020: za obdobje 4 let znižanje plač pilotom za 20,0 % in kabinskemu osebju za 10,0 %, – zimska sezona 2020-21: znižanje plač še za dodatnih 50,0 % vsem zaposlenim, vključno z vodstvom skupine, – 31. 3. 2021: skupina imela približno 16.000 zaposlenih, kar predstavlja 7,3 % zmanjšanje glede na leto 2020.
American Airlines	– leto 2020: skupna vsota za plače zaposlenih v letu 2020 znižana za 13,1 % glede na leto 2019, zmanjšanje nadomestila za izvršne direktorje in člane upravnega odbora, – februar 2021: dodatnih 13.000 zaposlenih obveščeno o presežku na njihovem delovnem področju, – 31. 3. 2021: skupina imela 113.200 zaposlenih, kar predstavlja 13,9 % zmanjšanje glede na leto 2020.
United Airlines	– leto 2020: glavni direktor in predsednik skupine odrekla osnovni plači, ostalim članom uprave zmanjšana osnovna plača, administracija prešla na 4-dnevni delavnik, – skupna vsota za plače zaposlenih v letu 2020 znižana za 21,1 % glede na leto 2019, – 31. 3. 2021: skupina imela 84.100 zaposlenih, kar predstavlja 12,4 % zmanjšanje glede na leto 2020.
Southwest	– skupna vsota za plače zaposlenih v letu 2020 znižana za 20,0 % glede na leto 2019, – plače uprave družbe do konca leta 2020 zmanjšali za 20,0 %, – 31. 3. 2021: družba imela 56.051 zaposlenih, kar predstavlja 8,0 % zmanjšanje glede na leto 2020.
JetBlue	– skupna vsota za plače zaposlenih v letu 2020 znižana za 12,4 % glede na leto 2019, – 31. 3. 2021: družba imela 14.493 zaposlenih, kar predstavlja 22,5 % zmanjšanje glede na leto 2020.

Vir: lastno delo.

Kot vidimo v tabeli 3, pri ukrepih za racionalizacijo števila zaposlenih ni večje razlike med evropskimi in ameriškimi letalskimi prevozniki. Pri nizkostroškovnih prevozniki (Wizz Air, Ryanair, Southwest) vidimo manjši delež zmanjšanja števila zaposlenih kot pri tradicionalnih prevozniki, z izjemo družbe JetBlue, kjer je bil delež zmanjšanja zaposlenih največji med vsemi izbranimi prevozniki (22,5 % zmanjšanje glede na 2020). Na zmanjšanje števila zaposlenih so vplivale tudi različne oblike državnih pomoči. V ZDA so družbe izkoristile pomoč v obliki programa CARES (v letu 2020 in prvem četrtletju 2021), finančne pomoči za ohranjanje števila zaposlenih so bile deležne tudi družbe v skupinah IAG in Lufthansa Group, bistveno manj pa prevoznika Ryanair in Wizz Air. Kljub zanemarljivi

finančni pomoči prevoznikoma Ryanair in Wizz Air je bil delež zmanjšanja števila zaposlenih pri obeh nizkstroškovnih družbah bistveno manjši kot pri tradicionalnih prevoznikih IAG in Lufthansa Group, kar izkazuje vitko poslovanje nizkstroškovnih družb.

6.3.4 Prestrukturiranje letalskih operacij

Leto 2020 je bilo za večino izbranih letalskih družb rekordno za prihodke iz naslova prevoza tovora, saj so bili opravljeni številni dodatni leti izključno za prevoz nujne medicinske in zaščitne opreme. Tovorni promet se je osredotočil na trge, kjer je bila potreba po tovornem prometu največja. Za operacije tovornega prometa so bila uporabljena tudi potniška letala, ki takrat niso bila v uporabi. Na ta način so družbe vsaj nekoliko zmanjšale izgubo, ki je nastala zaradi zaustavitve potniškega prometa. V začetku leta 2020, ko je prišlo do začetka širjenja bolezni covid-19 po svetu, je bilo opravljenih tudi več repatriacijskih letov, saj so se države zavzemale za to, da bi svoje državljane varno in hitro vrnile v matične države. Povzetek ukrepov izbranih letalskih družb glede prestrukturiranja letalskih operacij predstavljamo v tabeli 4.

6.3.4.1 *Evropske letalske družbe*

V skupini **IAG** so med marcem 2020 in decembrom 2020 opravili 4.003 izključno tovornih letov. V primerjavi z letom 2019 je imela skupina iz tega naslova povečane prihodke za 189,0 milijonov EUR (skupno 1,3 milijardo EUR) oziroma 16,9 % več glede na leto 2019. V tovornih operacijah so sodelovale družbe British Airways, Aer Lingus in Iberia (IAG 2021b). Vse družbe v skupini so v sodelovanju z vladaми držav v letu 2020 izvedle prek 200 repatriacijskih letov, s katerimi so po uvedbi omejitev potovanj in zapiranja meja pripeljali domov prek 50.000 potnikov s celega sveta (IAG 2021a). Skupina IAG je nadaljevala s tovrnimi operacijami tudi v prvem četrtletju 2021; v tem obdobju je opravila 1306 izključno tovornih letov, kar je privedlo do znatnih prihodkov s strani tovornega prometa (IAG 2021b).

Družbe v skupini **Lufthansa Group** so v sodelovanju z vladaми držav izvedle na stotine repatriacijskih letov, da so pripeljali domov 90.000 potnikov s celega sveta. Vzdrževali so tudi evropske dobavne verige in prevažali nujno potrebno medicinsko in zaščitno opremo. Za prevoz medicinskega tovora so uporabili tudi potniška letala, ki v tistem času niso bila v uporabi (Lufthansa Group, 2021a). Tovorni promet skupine je v prvem četrtletju 2021 dobro posloval zaradi zmanjšanja zmogljivosti tovornih kapacitet na potniških letalih, ki so imela še vedno upad prometa. Prihodki od tovornega prometa so se zaradi večjega prometa v prvem četrtletju 2021 povečali za 48,0 % na 765,0 milijonov EUR (leto 2020: 516,0 milijonov EUR) (Lufthansa Group, 2021b).

Skupina **Wizz Air** je izvedla več kot 224 repatriacijskih in tovornih letov ter prepeljala več ton zaščitne opreme za bolnišnice in zdravstvene delavce (Wizz Air, 2020). V prvem

četrtertletju 2021 je skupina Wizz Air za potrebe madžarske vlade na Madžarsko prevažala cepivo proti covid-19 (Wizz Air, 2021a)

Ker je imela skupina **Ryanair** večino svojih letal spomladi leta 2020 prizemljenih, je svoja prosta letala ponudila državam EU za opravljanje repatriacijskih letov in za prevoz medicinske opreme, osebne zaščitne opreme in nujnih zalog (Ryanair, 2020).

6.3.4.2 Ameriške letalske družbe

Skupina **American Airlines** je v letu 2020 prvič po letu 1984 uvedla tovorni promet za prevoz nujne opreme za zaščito pred pandemijo covid-19, vključno s cepivom. Letalske operacije prevoza tovora so izvajali z 41 destinacij in zabeležili prek 5.200 tovornih letov. Skupna količina prepeljane nujne opreme je znašala prek 360,0 milijonov ton, od tega 75,0 milijonov ton na izključno tovornih letih (American Airlines, 2021a). V letu 2021 je skupina American Airlines nadaljevala s tovornimi leti za prevoz nujnega blaga, vključno s cepivom proti covid-19. V prvem četrtertletju 2021 so skupno prepeljali 104.000 ton različnega blaga po vsem svetu, vključno s 44.000 tonami na 2.700 izključno tovornih letih (American Airlines, 2021b).

Skupina **United Airlines** je prevoz tovora do leta 2020 opravljala v okviru rednega potniškega prometa. Ker je bil v letu 2020 znaten upad potniškega prometa, je skupina začela izvajati izključno tovarne operacije za prevoz zaščitne opreme. Posledično je v letu 2020 prišlo do 40,0 % povečanja prihodkov iz naslova tovarnega prometa (v letu 2019 1,2 milijardi USD, v letu 2020 1,6 milijard USD). Skupina United Airlines je svoja največja letala tipa Boeing 777 in B787 začasno preuredila in uporabila za prevoz tovora (United Airlines, 2021a).

Obseg tovarnega prometa se je v družbi **Southwest** v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšal za 6,4 % (11,0 milijonov USD) zaradi motenj v dobaviteljskih verigah, kar je zmanjšalo potrebo po prevozu tovora. Del tega upada tovarnega prometa je družba Southwest kompenzirala s prevozom zaščitne in medicinske opreme (Southwest, 2021a).

Družba **JetBlue** je osredotočena na prevoz potnikov: poslovnih potnikov, potnikov, ki potujejo na turistične destinacije, in segment potnikov, ki letalski prevoz uporabijo za obisk prijateljev in sorodnikov (angl. visiting friends and relatives). Tovorni promet ni v njihovem poslovnem modelu, tudi v poslovnih poročilih ne poročajo o prihodkih iz tega naslova (JetBlue, 2021a).

Tabela 4: Povzetek ukrepov pri prestrukturiranju letalskih operacij

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– marec do december 2020: opravljeno 4.003 izključno tovornih letov; v primerjavi z letom 2019 povečani prihodki tovornega prometa za 16,9 %, izvedeno prek 200 repatriacijskih letov, v matične države prepeljanih prek 50.000 potnikov s celega sveta, – prvo četrtletje 2021: opravljenih 1306 izključno tovornih letov, znatni prihodki s strani tovornega prometa.
Lufthansa Group	– leto 2020: izvedenih več sto repatriacijskih letov, v matične države prepeljanih prek 90.000 potnikov s celega sveta, – vzdrževanje evropskih dobavnih verig za prevoz nujne medicinske in zaščitne opreme; za prevoz medicinskega tovora uporabljen tudi potniška letala, – prihodki od tovornega prometa zaradi večjega prometa v prvem četrtletju 2021 povečani za 48,0 % glede na leto 2020.
Wizz Air	– leto 2020: izvedeno več kot 224 repatriacijskih in tovornih letov, prepeljanih več ton zaščitne opreme, – prvo četrtletju 2021: za potrebe madžarske vlade prevoz cepiva.
Ryanair	– leto 2020: prosta letala ponujena državam EU za repatriacijske lete in za prevoz medicinske opreme, osebne zaščitne opreme in nujnih zalog.
American Airlines	– v letu 2020 prek 5.200 tovornih letov s 41 destinacij; skupna količina prepeljane nujne opreme prek 360,0 milijonov ton, od tega 75,0 milijonov ton na izključno tovornih letih, – prvo četrtletje 2021: nadaljevanje tovornih letov za prevoz nujnega blaga, vključno s cepivom proti covid-19; v tem obdobju prepeljanih že 104.000 ton različnega blaga po vsem svetu, vključno s 44.000 tonami na 2.700 izključno tovornih letih.
United Airlines	– leto 2020: zaradi nastalih razmer izvajanje izključno tovornih operacij za prevoz zaščitne opreme, 40,0 % povečani prihodki tovornega prometa v primerjavi z letom 2019, začasna preureditev potniških letal (tipa Boeing 777, B787) za prevoz tovora.
Southwest	– leto 2020: tovorni promet v primerjavi z letom 2019 zmanjšan za 6,4 % (11,0 milijonov USD) zaradi motenj v dobaviteljskih verigah, zato zmanjšana potreba po prevozu tovora; del tega upada tovornega prometa kompenziran s prevozom zaščitne in medicinske opreme.
JetBlue	– leto 2020: zaradi nastalih razmer ni nadomeščenih potniških operacij s tovornimi operacijami.

Vir: lastno delo.

Z izjemo družbe JetBlue, ki v svojih poročilih ne omenja repatriacijskih letov, so vse družbe ob izbruhu pandemije covid-19 sodelovale pri vračanju državljanov v matične države (prikazano v tabeli 4). Vsi izbrani tradicionalni prevozniki v Evropi in ZDA so intenzivno sodelovali pri prevozu nujne medicinske in zaščitne opreme, kar tudi izkazuje prihodki iz naslova prevoza tovora v letu 2020 glede na leto 2019. S tem so vsaj nekoliko ublažili upad prihodkov iz naslova potniškega prometa. Pri tem so uporabili tovorna letala, ki jih že imajo v svojih flotah, dodatno pa so za prevoz tovora tudi preuredili potniška letala, ki zaradi upada potniškega prometa niso bila v uporabi. Pri prevozu tovora so aktivno sodelovali tudi nizkstroškovni prevozniki Wizz Air, Ryanair in Southwest, ki so svoja potniška letala začasno preuredili za prevoz tovora. Družba Southwest je sicer dosegala slabše rezultate pri prevozu tovora v primerjavi z letom 2019, kar je poskušala delno kompenzirati s prevozom zaščitne opreme.

6.3.5 Ukrepi za utrditev finančnega stanja

Vse letalske družbe so se znašle v situaciji, ko so jim prihodki zaradi nagle ustavitve potniškega prometa povsem upadli. Za pokrivanje fiksnih stroškov so družbe iskale nove finančne vire v obliki kreditov, izdaje obveznic, delnic ter prodaje in povratnega najema letal. Povzetek ukrepov za utrditev finančnega stanja letalskih prevoznikov predstavljamo v tabeli 5.

6.3.5.1 *Evropske letalske družbe*

Družbi Iberia in Vueling iz skupine **IAG** sta se v maju 2020 zadolžili za 861,0 milijonov EUR (Iberia 667,0 milijonov EUR, Vueling 194,0 milijonov EUR). Ti dolgovi si bili v celoti črpani v letu 2020, vendar jih je skupina že v celoti odplačala konec leta 2020 zaradi uspešnosti pri zagotavljanju učinkovitejšega dolgoročnega financiranja. V zadnjem četrtletju leta 2020 se je družba British Airways zadolžila za 2,3 milijardi EUR sredstev, sposojenih s strani vladne agencije UK Export Finance, ki jih je družba črpala v februarju 2021. Decembra 2020 se je družba Aer Lingus pri finančni ustanovi Ireland Strategic Investment Fund zadolžila za 150,0 milijonov EUR, katerih 75,0 milijonov EUR je črpala v prvem četrtletju 2021 (IAG 2021b). Oktobra 2020 je skupina IAG povečala svoj kapital z izdajo delnic, s prodajo katerih je zbrala 2,7 milijardi EUR. Družba British Airways se je s pokojninskim skladom dogovorila o odlogu plačila 495,0 milijonov EUR, ki bi ga morala družba vplačati v sklad v obdobju oktober 2020 – september 2021, na marec 2023. Prav tako je za celoletno financiranje letal skupina IAG iz naslova transakcij prodaje in povratnega najema pridobila 898,0 milijonov EUR. Pridobila je tudi 1,0 milijardo EUR preko izdaje vrednostih papirjev Enhanced equipment trust certificate (v nadaljevanju EETC) (IAG 2021a). V prvem četrtletju 2021 je skupina IAG nadaljevala z ukrepi za ohranjanje denarnih sredstev in povečanje likvidnosti. Skupina je izdala dodatne obveznice v vrednosti 1,2 milijarde EUR. Podpisala je tudi revolving kredit s sindikatom bank za 1,5 milijardo EUR z zapadlostjo 3 let, ki je na voljo družbam Aer Lingus, British Airways in Iberia (IAG 2021b).

Novembra 2020 je skupina **Lufthansa Group** izdala 5-letne obveznice v skupnem obsegu 600,0 milijonov EUR z obrestno mero 2,0 % ter 5,5-letne obveznice v skupnem obsegu 1,0 milijarde EUR z obrestno mero 3,0 %. Črpana so bila tudi druga posojila, dogovorjena v okviru stabilizacijskih paketov s švicarsko (1,4 milijarde EUR), belgijsko (290,0 milijonov EUR) in avstrijsko vlado (300,0 milijonov EUR) (Lufthansa Group, 2021a). Do konca leta 2020 so bila odplačana posojila nemške državne investicijske in razvojne banke KfW v višini 1,0 milijarde EUR. Skupina Lufthansa Group je februarja 2021 izdala obveznice v skupnem obsegu 1,6 milijarde EUR. Prva tranša znaša 750,0 milijonov EUR z obrestno mero 2,9 % v obdobju 4 let; druga tranša v višini 850,0 milijonov EUR zapade v 7 letih z obrestno mero 3,8 %. V prvem četrtletju 2021 je bil zbran dodatni dolžniški kapital v višini 590,0 milijonov EUR iz dolžniških posojil (350,0 milijonov EUR) in oddaje letal v operativni najem (240,0 milijonov EUR). Črpana so bila tudi druga posojila, dogovorjena v okviru stabilizacijskih paketov; v prvem četrtletju 2021 so znašala 179,0 milijonov EUR iz državnih posojil v Švici in Belgiji. V prvem četrtletju 2021 je bilo črpanih tudi 217,0 milijonov EUR dodatnih sredstev iz kreditnih linij, za katere jamčijo tuje vlade (Lufthansa Group, 2021b).

Skupina **Wizz Air** je v letu 2020 pridobila kredit v vrednosti 300,0 milijonov GBP v okviru finančnih inštitucij in Bank of England preko Corporate Financing Facility (v nadaljevanju CCFF) po 0,6 % obrestni meri. Rok zapadlosti je februarja 2022. Za zagotavljanje finančne likvidnosti je skupina Wizz Air v januarju 2021 izdala 3-letne evroobveznice v višini 500,0 milijonov EUR, s fiksno obrestno mero 1,4 % (Wizz Air, 2021a).

V letu 2020 je skupina **Ryanair** pridobila dodatne finančne vire v skupnem obsegu 1,9 milijarde EUR z izdajo 5-letnih evroobveznic v višini 850,0 milijonov EU z obrestno mero 2,9 %, s črpanjem kredita v vrednosti 600,0 milijonov GBP za dobo enega leta z obrestno mero 0,4 % v okviru finančnih inštitucij in Bank of England (mehanizem CCFF) in z izdajo delnic v vrednosti 400,0 milijonov EUR (Ryanair, 2021b).

6.3.5.2 Ameriške letalske družbe

Skupina **American Airlines** se je v letu 2020 pri finančnih institucijah zadolžila za 2,8 milijardi USD in 550,0 milijonov USD v okviru finančne pomoči programa zakona CARES. Za premostitev krizne situacije je skupina izvedla transakcijo prodaje in povratnega najema večih letal. Vrednost transakcije je bila 665,0 milijonov USD (American Airlines, 2021a). V letu 2021 je skupina American Airlines izdala 6,5 milijard USD obveznic in sklenila novo dolgoročno posojilo v višini 3,5 milijard USD. Odplačali so 2,8 milijardi USD v okviru treh ločenih revolving kreditov (American Airlines, 2021b).

V letu 2020 se je skupina **United Airlines** pri finančnih institucijah zadolžila za 1,0 milijardo USD (obrestna mera LIBOR + 2,3 %) ter za 520,0 milijonov USD v okviru finančne pomoči programa zakona CARES (obrestna mera LIBOR + 3,0 %). Izdala je menice in vrednostne papirje v vrednosti 13,4 milijard USD. Za premostitev krizne situacije je skupina United

Airlines izvedla transakcijo prodaje in povratnega najema večih letal. Vrednost transakcije je bila 1,1 milijarda USD (United Airlines, 2021a).

Družba **Southwest** se je v letu 2020 pri finančnih institucijah zadolžila za 462,0 milijonov USD, v okviru programa zakona CARES za 976,0 milijonov USD in izdala vrednostne papirje v vrednosti 8,1 milijard USD. Obrestna mera za kredite je 3-mesečni LIBOR + 3,0 %, za vrednostne papirje je med 4,8 % in 5,3 % (odvisno od časovnega obdobja, 2, 4 ali 6 let). Za premostitev krizne situacije je družba Southwest izvedla transakcijo prodaje in povratnega najema 20 letal. Za 10 letal tipa Boeing 737-800 je bila vrednost transakcije 405,0 milijonov USD in za 10 letal tipa Boeing 737-MAX 410,0 milijonov USD (Southwest, 2021a).

V letu 2020 se je družba **JetBlue** pri finančnih institucijah zadolžila za 2,2 milijardi USD in za 364,0 milijonov USD v okviru finančne pomoči programa zakona CARES, izdala vrednostne papirje v vrednosti 913,0 milijonov USD in izdala 42,0 milijonov delnic v vrednosti 583,0 milijonov USD. Za premostitev krizne situacije je družba JetBlue izvedla transakcijo prodaje in povratnega najema večih letal. Vrednost transakcije je bila 354,0 milijonov USD (JetBlue, 2021b).

Tabela 5: Povzetek ukrepov za utrditev finančnega stanja

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– maj 2020: zadolžitev družb Iberia in Vueling za 861,0 milijonov EUR dolgovi v celoti črpani in odplačani v letu 2020, – zadnje četrletje 2020: zadolžitev družbe British Airways za 2,3 milijardi EUR sredstev, sposojeni pri vladni agenciji UK Export Finance, črpani v februarju 2021, – december 2020: zadolžitev družbe Aer Lingus pri finančni ustanovi Ireland Strategic Investment Fund za 150,0 milijonov EUR; 75,0 milijonov EUR črpanih v prvem četrletju 2021, – oktober 2020: povečan kapital skupine z izdajo delnic, s prodajo katerih zbrani 2,7 milijardi EUR, – dogovor družbe British Airways s pokojninskim skladom o odlogu plačila 495,0 milijonov EUR iz obdobja oktober 2020-september 2021 na marec 2023, – za celoletno financiranje letal s transakcijami prodaje in povratnega najema pridobljeno 898,0 milijonov EUR, pridobljena tudi 1,0 milijarda EUR preko izdaje vrednostih papirjev EETC, – prvo četrletje 2021: skupina izdala dodatne obveznice v vrednosti 1,2 milijarde EUR, podpisan revolving kredit s sindikatом bank za 1,5 milijardo EUR, na voljo družbam Aer Lingus, British Airways in Iberia.

se nadaljuje

Tabela 5: Povzetek ukrepov za utrditev finančnega stanja (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
Lufthansa Group	– november 2020: izdane 5-letne obveznice v višini 600,0 milijonov EUR ter 5,5-letne obveznice v višini 1,0 milijarde EUR; črpana posojila v okviru stabilizacijskih paketov, v dogovorih s švicarsko (1,4 milijarde EUR), belgijsko (290,0 milijonov EUR) in avstrijsko vlado (300,0 milijonov EUR), – februar 2021: izdane obveznice v višini 1,6 milijarde EUR, – prvo četrtletje 2021: zbran dodatni dolžniški kapital v višini 590,0 milijonov EUR; črpana posojila v okviru stabilizacijskih paketov iz državnih posojil v Švici in Belgiji (179,0 milijonov EUR); črpano 217,0 milijonov EUR dodatnih sredstev iz kreditnih linij, za katere jamčijo tuje vlade.
Wizz Air	– leto 2020: pridobljen kredit 300,0 milijonov GBP v okviru finančnih inštitucij in Bank of England preko CCFF, – januar 2021: izdane 3-letne evroobveznice za 500,0 milijonov EUR.
Ryanair	– leto 2020: črpanje kredita 600,0 milijonov GBP, izdaja 5-letnih evroobveznic v višini 850,0 milijonov EUR ter izdaja delnic v vrednosti 400,0 milijonov EUR.
American Airlines	– leto 2020: zadolžitev pri finančnih institucijah za 2,8 milijardi USD in 550,0 milijonov USD v okviru programa CARES; izvedena transakcija prodaje in povratnega najema letal v vrednosti 665,0 milijonov USD, – prvo četrtletje 2021: izdaja 6,5 milijard USD obveznic in sklenitev novega dolgoročnega posojila v višini 3,5 milijard USD; odplačilo 2,8 milijard USD v okviru treh ločenih revolving kreditov.
United Airlines	– leto 2020: zadolžitev pri finančnih institucijah za 1,0 milijardo USD in za 520,0 milijonov USD v okviru finančne pomoči programa CARES, – izdaja vrednostnih papirjev v vrednosti 13,4 milijard USD, – transakcija prodaje in povratnega najema večih letal, vrednost transakcije 1,1 milijarda USD.
Southwest	– leto 2020: zadolžitev pri finančnih institucijah za 462,0 milijonov, zadolžitev v okviru programa CARES za 976,0 milijonov USD, – izdaja vrednostnih papirjev v vrednosti 8,1 milijard USD, – transakcija prodaje in povratnega najema 20 letal; za 10 letal tipa Boeing 737-800 vrednost transakcije 405,0 milijonov USD, za 10 letal tipa Boeing 737-MAX 410,0 milijonov USD.

se nadaljuje

Tabela 5: Povzetek ukrepov za utrditev finančnega stanja (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
JetBlue	– leto 2020: zadolžitev pri finančnih institucijah za 2,2 milijardi USD ter za 364,0 milijonov USD v okviru finančne pomoči programa CARES, – izdaja vrednostnih papirjev v vrednosti 913,0 milijonov USD, izdaja delnic v vrednosti 583,0 milijonov USD, – transakcija prodaje in povratnega najema letal, vrednost transakcije 354,0 milijonov USD.

Vir: lastno delo.

Nagel upad prihodkov so družbe poskušale najprej ublažiti z zmanjševanjem fiksnih stroškov (zmanjševanje števila zaposlenih, zmanjševanje flote, prestavitev dobav novih letal), nato pa s svežimi denarnimi sredstvi, ki so jih družbe pridobile v obliki kreditov, z izdajo obveznic, delnic ter prodajo in povratnim najemom letal. Intenzivnost zadolževanja je bila odvisna od razpoložljivih virov, nepovratnih finančnih virov odobrenih s strani posameznih držav (program zakona CARES v ZDA), vstopa držav v lastniško družbo letalskih prevoznikov (primer skupine Lufthansa Group), obrestnih mer v času najema kreditov in izdaje obveznic ter povpraševanja po delnicah. Kot vidimo v tabeli 5, je bila tako pri ameriških kot tudi pri evropskih družbah velika dinamika pridobivanja finančnih virov z najemom kreditov, izdajo obveznic in delnic ter prodajo in povratnim najemom letal za zagotavljanje likvidnosti družb. Težav pri pridobivanju denarja družbe niso imele, saj je bilo na tržišču veliko prostih denarnih sredstev, poleg tega so bile obrestne mere v obdobju zadolževanja na zgodovinsko nizki ravni.

6.3.6 Drugi ukrepi letalskih družb

Drugi ukrepi vključujejo predvsem zaustavitev vseh nenujnih projektov za delovanje družb, sklenitev novih pogodb z dobavitelji ter podaljšanje plačilnih rokov. Letalske družbe so posodobile komunikacijo s strankami, da so jim lahko podale jasne smernice o novih letaliških postopkih in postopkih na letalu, in jim posredovale aktualne vstopne zahteve držav zaradi pandemije covid-19. Nekatere družbe so v ta namen razvile posebne programske aplikacije. Prav tako so vse letalske družbe uvedle natančne in temeljite postopke čiščenja in dezinfekcije letal ter uvedle stroge zaščitne ukrepe za preprečevanje širjenja okužb ob prijavi na let, vkrcanju na letalo in samim poletom. Z namensko določenimi prostimi sedeži na letalu so poskrbeli za večjo fizično razdaljo med potniki. Določene letalske družbe so na izbranih destinacijah uvedle tudi t.i. »covid-19 preverjene lete« (angl. covid-19 tested flights): pred vkrcanjem morajo vsi potniki predložiti negativen test na covid-19, potrdilo o cepljenju proti covid-19 ali pa potrdilo o prebolelosti te bolezni. Povzetek drugih ukrepov izbranih letalskih družb predstavljamo v tabeli 6.

6.3.6.1 Evropske letalske družbe

Skupina **IAG** je v sodelovanju z vladnimi ustanovami predlagala učinkovit postopek testiranja okužbe s covid-19, s katerim bi lahko zmanjšali ali odpravili karantenske zahteve in zagotovili večjo varnost potnikov. V podporo temu predlogu je družba British Airways skupaj s partnersko družbo American Airlines in ostalimi družbami v skupini Oneworld preizkusila testiranje na covid-19 na izbranih letih iz ZDA v London Heathrow (IAG, 2021a). Skupina IAG je sodelovala pri razvoju in vpeljavi novih smernic za varna potovanja, kot je na primer ICAO iniciativa Council Aviation Recovery Taskforce Take-off Guidance (IAG 2021b). V največji družbi v skupini, British Airways, so sklenili nove dogovore o plačilu storitev na letališču Heathrow, ki je njihova glavna letališka baza (IAG 2021a).

Družbi Lufthansa in Austrian Airlines, članici skupine **Lufthansa Group**, sta izvedli pilotni projekt za uporabo HAGT pri vseh potnikih na izbranih letih med Münchnom in Hamburgom ter med Dunajem in Hamburgom. Vkrcanje na letalo je bilo možno le v primeru negativnega HAGT. Če bodo doseženi ustrezni mednarodni sporazumi, bi to lahko v prihodnosti omogočilo mednarodna potovanja brez obvezne karantene ob prihodu na destinacijo. Zaradi manjše zasedenosti zračnega prostora je skupina Lufthansa Group v sodelovanju s kontrolo zračnega prometa na nemških letališčih pripravila krajše in bolj optimalne letalske koridorje za prilet na letališča, s čimer je prispevala k manjši porabi goriva in manjšemu hrupu v okolici letališča. Največji učinek je bil dosežen pri najbolj prometnih letališčih Frankfurt in München (Lufthansa Group, 2021a). V letu 2021 je skupina Lufthansa Group nadaljevala z obsežnimi projekti za zmanjšanje vpliva krize in nadaljevala programe »New Tomorrow«, »ReStart«, »ReBoot Plus«, v okviru katerih so izvedli postopno prestrukturiranje zaposlenih (Lufthansa Group, 2021b).

Skupina **Wizz Air** je že konec februarja 2020 aktivirala Center za krizno upravljanje (angl. The Crisis Management Center). Prav tako se je z letališkimi partnerji dogovorila o nižjih letaliških stroških in spodbudah za obnovo prometa. Skupina je predstavila »Travel Planning Map«, dnevno posodobljeno inovativno in interaktivno orodje za iskanje po njihovi spletni strani za pomoč potnikom pri odločanju, na katere destinacije v omrežju skupine Wizz Air lahko letijo, in jih ažurno obvešča o veljavnih omejitvah potovanja v zvezi s covid-19 (Wizz Air, 2020).

Skupina **Ryanair** se je z letališkimi partnerji dogovorila o nižjih letaliških stroških, spodbudah za obnovo prometa in podaljšanju pogodb s številnimi letališči, na primer London Stansted (do leta 2028), Milano Bergamo (do leta 2028) in Bruselj Charleroi (do leta 2030) (Ryanair, 2020).

6.3.6.2 Ameriške letalske družbe

Poleg pandemije covid-19 je skupini **American Airlines** v letu 2020 stroške povzročilo tudi dodatno usposabljanje pilotov zaradi posodobitve letal Boeing tipa 737 MAX, pri katerih je

tovarna Boeing odpravila tehnične pomanjkljivosti, ki so bile vzrok za tragični nesreči v letih 2018 in 2019. Skupina je s proizvajalcem letal Boeing dosegla dogovor o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 24 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019 in 2020 in dodatnega usposabljanja letalskega osebja (American Airlines, 2021a). V letu 2021 je skupina American Airlines pričela z uporabo svoje mobilne zdravstvene aplikacije »VeriFLY«, ki poenostavlja in preverja zahteve glede potovanja za potnike. Tudi partnerske družbe Aer Lingus, British Airways, Iberia in Japan Airlines so v prvem četrtletju 2021 začele uporabljati to aplikacijo (American Airlines, 2021b).

Skupina **United Airlines** je prav tako imela dodatne stroške zaradi posodobitve letal B737 MAX. S proizvajalcem letal Boeing je dosegla dogovor o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 14 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019 in 2020, zakasnitve pri dobavi 16 novih letal tipa Boeing 737 MAX in dodatnega usposabljanja letalskega osebja (United Airlines, 2021a). Uvedli so aplikacijo »Travel-Ready Center«, ki potnikom olajša breme potovanja zaradi covid-19 omejitev. Potniki lahko tako pregledajo zahteve za vstop posameznih držav, poiščejo lokacije testiranja na destinaciji in na svoje elektronske naprave naložijo vse potrebne evidence o njihovih testiranjih in cepljenjih (United Airlines, 2021b).

Poleg pandemije covid-19 je družbi **Southwest** v letu 2020 stroške povzročilo tudi dodatno usposabljanje pilotov zaradi posodobitve letal tipa Boeing 737 MAX. Družba je s proizvajalcem letal Boeing dosegla dogovor o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 34 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019 in 2020, zakasnitve pri dobavi 41 novih letal tipa Boeing 737 MAX in dodatnega usposabljanja letalskega osebja (Southwest, 2021a). V letu 2021 je družba Southwest lansirala več novih digitalnih aplikacij z izboljšanim načinom rezervacije potovanja ob upoštevanju aktualnih razmer zaradi pandemije covid-19 in posledično tudi poenostavljeno morebitno odpovedjo potovanja (Southwest, 2021b).

Družba **JetBlue** je uvedla program »Safety from the Ground Up« s celovitimi ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe s covid-19 na letališčih, prijavi na let, vkrcanju na letalo, samim poletom in v pisarnah. V okviru teh ukrepov so tudi zmanjšali število razpoložljivih sedežev na letalu. Vsem zaposlenim, ki so obboleli za boleznijo covid-19 ali so bili napoteni v karanteno, je družba JetBlue plačala 14-dnevno odsotnost z dela (JetBlue, 2021a).

Tabela 6: Povzetek drugih ukrepov letalskih družb

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– v sodelovanju z vladnimi ustanovami predlagan učinkovit postopek testiranja potnikov na okužbo s covid-19, – izvajanje »covid-19 testiranih letov« na izbranih letih iz ZDA v London (družba British Airways skupaj z American Airlines in ostalimi družbami v skupini Oneworld), – sodelovanje pri razvoju in vpeljavi novih smernic za varna potovanja (ICAO iniciativa Council Aviation Recovery Taskforce Take-off Guidance).
Lufthansa Group	– izveden pilotni projekt za uporabo HAGT pri vseh potnikih na izbranih letih München–Hamburg in Dunaj–Hamburg (družbi Lufthansa in Austrian Airlines), – na nemških letališčih pripravljeni krajši in bolj optimalni letalski koridorji za prilet na letališča zaradi manjše zasedenosti zračnega prostora (družbe iz skupine Lufthansa Group).
Wizz Air	– februar 2020: aktiviran Center za krizno upravljanje, – dogovor z letališkimi partnerji o nižjih letalskih stroških in spodbudah za obnovo prometa, – ustvarjen »Travel Planning Map«, dnevno posodobljeno inovativno in interaktivno orodje za pomoč potnikom zaradi razmer covid-19.
Ryanair	– dogovor z letališkimi partnerji o nižjih letaliških stroških, spodbudah za obnovo prometa in podaljšanju pogodb s številnimi letališči (London Stansted, Milano Bergamo in Bruselj Charleroi).
American Airlines	– dosežen dogovor s proizvajalcem letal Boeing o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 24 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019-20 in dodatnega usposabljanja letalskega osebja, – leto 2021: pričetek uporabe mobilne zdravstvene aplikacije »VeriFLY«, ki poenostavlja in preverja zahteve glede potovanja za potnike.
United Airlines	– dosežen dogovor s proizvajalcem letal Boeing o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 14 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019-20 in dodatnega usposabljanja letalskega osebja, – uvedba aplikacije »Travel-Ready Center«, ki potnikom olajša breme potovanj zaradi covid-19 omejitev.
Southwest	– dosežen dogovor s proizvajalcem letal Boeing o kompenzaciji stroškov zaradi izpada 34 letal tipa Boeing 737 MAX iz prometa v letih 2019-20 in dodatnega usposabljanja letalskega osebja, – leto 2021: družba lansirala več novih digitalnih aplikacij z izboljšanim načinom rezervacije potovanj ob upoštevanju aktualnih razmer zaradi pandemije covid-19.

se nadaljuje

Tabela 6: Povzetek drugih ukrepov letalskih družb (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
JetBlue	– uvedba programa »Safety from the Ground Up« s celovitimi ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe s covid-19; v okviru teh ukrepov tudi zmanjšali število razpoložljivih sedežev na letalu, – plačana 14-dnevna odsotnost z dela zaposlenim, ki so obboleli za boleznijo covid-19 ali so bili napoteni v karanteno.

Vir: lastno delo.

Obdobje pandemije covid-19 so družbe, še posebej ameriške, inovativno izkoristile pri uvajanju digitalnih aplikacij za pomoč pri rezervaciji in nakupu vozovnic ob upoštevanju zahtev za potovanje v posamezne države in v primeru poslabšanja razmer brezplačno oziroma poenostavljeno odpoved potovanja (prikazano v tabeli 6). Evropski skupini, IAG in Lufthansa Group, sta sodelovali pri pilotnih projektih pri uporabi HAGT pred vkrcanjem na letalo. Manjša zasedenost zračnega prostora je omogočila tudi načrtovanje bolj optimalnih koridorjev letenja, kar je izkoristila skupina Lufthansa Group v okolici najbolj prometnih letališč (München in Frankfurt).

6.4 Državni ukrepi za pomoč letalskim družbam

Večina nacionalnih vlad se zaveda strateškega pomena letalske panoge, zato jim je v interesu izboljševati zračni promet, da tako ohranjajo gospodarske dejavnosti in delovna mesta v letalstvu kot tudi v sorodnih panogah. Posledično so bile vlade pripravljene dati letalskim družbam podporo za omilitev njihove finančne situacije. Vlade so tako izbranim letalskim prevoznikom nudile pomoč v obliki nepovratnih sredstev v okviru stabilizacijskih shem. Povzetek državnih ukrepov za pomoč letalskim družbam predstavljamo v tabeli 7.

6.4.1 Evropske letalske družbe

Razen kreditov pod ugodnimi pogoji in odloga plačila obveznosti, družbe v skupini **IAG** niso dobile nepovratnih finančnih sredstev. V tem se skupina IAG razlikuje od ostalih evropskih letalskih skupin in družb (kot so na primer Lufthansa Group, Air Europa), ki so takšno pomoč s strani matičnih držav prejele (IAG, 2021a).

Kljub temu, da se je skupina **Lufthansa Group** hitro in dosledno z lastnimi ukrepi odzvala na pandemijo covid-19, se je morala sredi leta 2020 zateči k vladnim stabilizacijskim ukrepom, da si je lahko zagotovila nadaljnji obstoj. Junija 2020 je tako s Skladom za ekonomsko stabilizacijo Nemčije (angl. Economic Stabilisation Fund of the Federal Republic of Germany) sklenila dogovor za stabilizacijski sveženj, ki je vključeval ukrepe financiranja in posojil v vrednosti 9,0 milijard EUR, pogojenih tudi z vstopom države (20,0 %) v lastniško strukturo skupine. Ta stabilizacijski sveženj je vključeval tudi državne

pomoči, dogovorjene z vladaми Švice, Avstrije in Belgije. V letu 2020 je skupina iz svežnja 9,0 milijard EUR izkoristila 3,3 milijarde EUR. V zameno za odobreno državno pomoč je Evropska komisija zahtevala, da skupina Lufthansa Group omogoči konkurenčnim družbam slote na letališčih v Frankfurtu in Münchnu, in tako zagotovi pošteno konkurenco (Lufthansa Group, 2021a). Dodatno financiranje je bilo zagotovljeno v ZDA v okviru finančne pomoči zakona CARES. Skupini LSG Lufthansa Service Holding AG in Lufthansa Technik sta prejeli dodatnih 177,0 milijonov USD (od tega 116,0 milijonov USD nepovratnih), od katerih je bilo do 31. 3. 2021 prejetih 123,0 milijonov USD, vključno s 77,0 milijoni USD nepovratnih (Lufthansa Group, 2021b).

Skupina **Wizz Air** v okviru državnih shem ni dobila nepovratnih finančnih sredstev. Skupina je imela pred pandemijo covid-19 trdno finančno likvidnost (1,5 milijardo EUR prostega denarja), kar bi skupini ob strogih varčevalnih ukrepih omogočalo obstoj tudi v primeru, če bi imela nadaljnjih 18 mesecev vsa letala prizemljena (Wizz Air, 2020).

Skupina **Ryanair** je v devetih mesecih do 31. decembra 2020 v okviru različnih državnih shem subvencij prejela 84,0 milijonov EUR podpore, kar je bistveno manj od nacionalnih letalskih družb v Evropi (Ryanair, 2020). Skupina se je na Evropskem sodišču pritožila, ker so konkurenčne skupine letalskih družb v Evropi dobile državno pomoč in s tem skupino Ryanair spravile v neenakopraven položaj na trgu v primerjavi s tekmeci. Drugostopenjsko sodišče EU je pritožbi skupine Ryanair, v kateri je izpodbijala državno pomoč nizozemsko-francoski družbi KLM/Air France in portugalski TAP, ugodilo dne 19. maja 2021 (Ryanair, 2021a).

6.4.2 Ameriške letalske družbe

V okviru programa finančne pomoči zakona CARES in kasneje še programa PSPE Ministrstva za finance ZDA, je skupina **American Airlines** prejela finančno pomoč v višini 5,8 milijard USD, od tega 4,1 milijarde USD nepovratnih. Ta sredstva so bila uporabljena za financiranje plač in drugih prejemkov zaposlenim v skupini (American Airlines, 2021a). V letu 2021 je skupina pridobila pravico do dodatnih 3,3 milijard USD finančne pomoči v okviru paketa pomoči covid-19. Poleg razširitve PSPE je zakonodaja skupini American Airlines omogočila, da v naslednjih petih letih odloži plačilo približno 2,0 milijard USD v pokojninske sklade (American Airlines, 2021b).

Skupina **United Airlines** je v okviru programa finančne pomoči zakona CARES in kasneje še programa PSPE Ministrstva za finance ZDA, prejela finančno pomoč v višini 5,1 milijard USD, od tega 3,6 milijard USD nepovratnih (United Airlines, 2021a). Za leto 2021 je za skupino United Airlines predvidena pomoč v višini 2,6 milijard USD, od tega 1,9 milijard USD nepovratnih (United Airlines, 2021b).

Družba **Southwest** je v okviru programa finančne pomoči zakona CARES in kasneje še programa PSPE Ministrstva za finance ZDA, prejela finančno pomoč v višini 3,4 milijard

USD, od tega 2,4 milijardi USD nepovratnih (Southwest, 2021a). Za družbo Southwest je za leto 2021 predvidena pomoč v višini 1,7 milijarde USD, od tega 1,2 milijardi USD nepovratnih (Southwest, 2021b).

V okviru programa finančne pomoči zakona CARES ter kasneje še programa PSPE za finance ZDA, je družba **Jetblue** prejela finančno pomoč v višini 990,0 milijonov USD, od tega 704,0 milijonov USD nepovratnih (JetBlue, 2021a).

Tabela 7: Povzetek državnih ukrepov za pomoč letalskim družbam

Letalska družba/skupina	Ukrepi
IAG	– družbe v skupini IAG niso dobile nepovratnih finančnih sredstev (razen kreditov pod ugodnimi pogoji in odloga plačila obveznosti).
Lufthansa Group	– junij 2020: sklenjen dogovor s Skladom za ekonomsko stabilizacijo za stabilizacijski sveženj, vključujoč ukrepe financiranja in posojil v vrednosti 9,0 milijard EUR, pogojenih z vstopom države v lastniško strukturo skupine; sveženj vključeval tudi državne pomoči švicarskih, avstrijskih in belgijskih vlad, – leto 2020: iz svežnja 9,0 milijard EUR izkoriščene 3,3 milijarde EUR, – dodatno financiranje zagotovljeno v ZDA v okviru finančne pomoči zakona CARES: skupini LSG Lufthansa Service Holding AG in Lufthansa Technik prejeli dodatnih 177,0 milijonov USD (od tega 116,0 milijonov USD nepovratnih); do 31. 3. 2021 prejetih 123,0 milijonov USD, vključno s 77,0 milijoni USD nepovratnih.
Wizz Air	– v okviru državnih shem skupina ni dobila nepovratnih finančnih sredstev.
Ryanair	– leto 2020: skupina v okviru različnih državnih shem subvencij prejela 84,0 milijonov EUR podpore, – pritožba na Evropskem sodišču, ker so konkurenčne družbe v Evropi dobile državno pomoč in s tem skupino spravile v neenakopraven položaj na trgu v primerjavi s tekmeci.
American Airlines	– v okviru programov finančne pomoči zakona CARES in PSPE skupina prejela pomoč v višini 5,8 milijard USD, od tega 4,1 milijarde USD nepovratnih; sredstva uporabljena za financiranje plač in drugih prejemkov zaposlenim v skupini, – prvo četrtletje 2021: skupina pridobila pravico do dodatnih 3,3 milijard USD finančne pomoči v okviru paketa pomoči covid-19; poleg razširitve PSPE zakonodaja skupini omogočila odložitev plačila približno 2,0 milijard USD v pokojninske sklade v naslednjih petih letih.

se nadaljuje

Tabela 7: Povzetek državnih ukrepov za pomoč letalskim družbam (nad.)

Letalska družba/skupina	Ukrepi
United Airlines	– v okviru programa finančne pomoči zakona CARES in PSPE skupina prejela pomoč v višini 5,1 milijard USD, od tega 3,6 milijard USD nepovratnih, – leto 2021: predvidena pomoč v višini 2,6 milijard USD, od tega 1,9 milijard USD nepovratnih.
Southwest	– v okviru programa finančne pomoči zakona CARES in PSPE družba prejela pomoč v višini 3,4 milijard USD, od tega 2,4 milijardi USD nepovratnih, – leto 2021: predvidena pomoč v višini 1,7 milijarde USD, od tega 1,2 milijardi USD nepovratnih.
JetBlue	– v okviru programa finančne pomoči zakona CARES in PSPE družba prejela finančno pomoč v višini 990,0 milijonov USD, od tega 704,0 milijonov USD nepovratnih.

Vir: lastno delo.

Kot vidimo v tabeli 7, so bile ameriške letalske družbe deležne večje finančne pomoči (nepovratna finančna sredstva) kot evropske. Še posebej to velja za obe ameriški nizkstroškovni družbi Southwest in JetBlue v primerjavi z evropskima Wizz Air in Ryanair. Skupina Lufthansa Group je bila deležna izdatne finančne pomoči s strani nemške vlade, pogojene tudi z vstopom države (20,0 %) v lastniško strukturo skupine (vplačilo novih delnic), s čimer je letalskemu prevozniku pomagala prebroditi koronsko krizo. Stabilizacijski sveženj je vključeval tudi državne pomoči, dogovorjene z vladami Švice, Avstrije in Belgije. Ker se razmere v drugi polovici leta 2021 izboljšujejo, se je nemška vlada avgusta 2021, 14 mesecev po tem, ko je vplačala nove delnice, odločila, da bo od prvega paketa delnic v vrednosti 29,9 milijonov EUR odstopila in jih ponudila na borzi. Državno pomoč evropskim letalskim družbam na Evropskem sodišču izpodbija Ryanair, saj naj bi državna pomoč povzročila skupini Ryanair neenakopraven položaj na trgu.

6.5 Primerjalna analiza

Ob nastopu pandemije covid-19 je prišlo do naglega upada letalskih operacij. Vse letalske družbe so bile prisiljene v prizemljitev večine flote. Zmanjšale so število letov na posameznih povezavah, na destinacijah, kjer so uporabljale več letališč, so letalske operacije izvajale le na enem letališču, prav tako so zmanjšale število vozlišč, prek katerih so usmerjale promet. V prvih tednih pandemije covid-19 so vse letalske družbe izvajale repatriacijske lete, s katerimi so omogočile vrnitev potnikov, ki so se ob izbruhu pandemije covid-19 nahajali na oddaljenih destinacijah, v matične države.

Ker je letalski promet le počasi okrevaj, so imele vse družbe presežek letal. Nastalo situacijo so izkoristile za upokojevanje starejših in manj ekonomičnih letal, zmanjševale so število različnih tipov letal v floti, s čimer so zmanjšale stroške vzdrževanja letal ter šolanja in usposabljanja posadk. Tradicionalne letalske družbe, kot so British Airways, Iberia, Lufthansa, American Airlines in United Airlines, so iz prometa trajno umaknile starejša letala Boeing 747, B767, B757, Airbus 340, A330, začasno pa zaradi neekonomičnosti tudi novejša letala A380. Nizkostroškovne letalske družbe, ki večinoma uporabljajo le en tip letal, so zaradi presežka letal tudi umaknile iz prometa starejša letala, ki so jih imela v floti. Ker sta se v času pred pandemijo covid-19 zgodili dve tragični letalski nesreči, za kateri se je kasneje izkazalo, da je bila vzrok zanj tehnika napaka pri novi generaciji letala Boeing 737-MAX, je Ameriška zvezna uprava za letalski promet zahtevala prepoved izvajanja operacij s tem tipom letal, prepovedana pa so bile tudi dobave že naročenih letal tega tipa. Med marcem 2019 in decembrom 2020 je bilo tako po vsem svetu prizemljenih 387 letal tipa Boeing 787 MAX. Nastalo situacijo so prizadeti letalski prevozniki (Ryanair, American Airlines, United Airlines in Southwest) izkoristili pri pogajanjih s tovarno letal Boeing pri naročilu in nakupu novih letal in tako pridobili nižje cene in ugodnejše plačilne pogoje ter možnost preložitve dobav že naročenih novih letal zaradi počasnega okrevanja letalskega prometa. Proizvajalec letal Boeing je prevzel tudi stroške šolanja in usposabljanja letalskih posadk zaradi posodobitve letal B737 MAX.

Zaradi bistveno zmanjšane letalskega prometa so vse letalske družbe spodbujale prostovoljne prekinitve delovnega razmerja zaposlenih, predčasno upokojevanje, čakanje na delo, skrajšanje delovnega časa, napotitev na neplačani dopust, začasno so zamrzile bonuse, nagrade in napredovanja, začasno so ustavile tudi vse nove zaposlitve. Pri vseh letalskih družbah so bili pri tem zgled tudi člani posloводства, kjer so si člani vodstvenih struktur zmanjšali plače oziroma se je njihovo število zmanjšalo. Število zaposlenih v letalskih družbah se je v letu 2020 in v prvem četrtletju 2021 zmanjšalo za do 30,0 %. Nekatere evropske letalske družbe so v času pandemije covid-19 razglasile insolventnost (Level Europe, Level France, obe v skupini IAG), kar je še dodatno vplivalo na izgubo delovnih mest. Da so letalske družbe lahko ohranile kritično maso zaposlenih, so ameriške letalske družbe koristile izdatna nepovratna sredstva iz programa CARES ter subvencije za podporo izplačil plač zaposlenim v okviru programov PSP in PSPE, evropskim nacionalnim letalskim družbam so pomagale matične države, medtem ko je bila državna pomoč za ohranjanje delovnih mest pri evropskih nizkostroškovnih letalskih prevoznikih (Wizz Air, Ryanair) zanemarljiva.

Pandemija covid-19 je imela za posledico nagel upad potniškega prometa, po drugi strani pa so se države soočile s kritičnim pomanjkanjem zaščitne in medicinske opreme, katero je bilo potrebno čim hitreje dostaviti. Potreba po prevozu tovora je v trenutku presegla razpoložljivost tovarnega zračnega prometa, zato so letalske družbe za prevoz tovora uporabile tudi potniška letala, ki takrat niso bila v uporabi, in na ta način vsaj nekoliko zmanjšale upad poslovanja. Ker je bila potreba po prevozu medicinske opreme nujna, letalske družbe niti niso imele časa, da bi lahko določena potniška letala prekonfigurirale v

tovorna, zato njihova izkoriščenost ni bila optimalna. Vse letalske družbe, z izjemo družb Southwest in JetBlue, poročajo o povečanih prihodkih iz naslova prevoza tovora.

Letalske družbe so obdobje pandemije covid-19 izkoristile tudi za dejavnosti, ki jih sicer v običajnih razmerah zaradi gostega zračnega prometa ni bilo možno izvajati. Tako je Lufthansa Group bolj optimalno izkoristila zračne poti (odletne in priletne procedure na posameznih letališčih), s čimer so prispevali k manjši porabi goriva in manjšemu hrupu v okolici letališč. Družba British Airways je sklenila nove dogovore z matičnim letališčem London Heathrow, čeprav so se tudi letališča soočala z izgubo zaradi velikega upada prometa. Letalske družbe so uvedle učinkovito informacijsko podporo potnikom (interaktivna orodja na njihovih spletnih straneh in mobilne aplikacije) glede aktualnih ukrepov držav na izbranih ciljnih destinacijah (»Travel Planning Map« – Wizz Air, »VeriFLY« – American Airlines, »Travel-Ready Center« – United Airlines, »Safety from the Ground Up« – JetBlue). Glede okoljske ozaveščenosti letalske družbe pričenjajo z uporabo okolju prijaznejših trajnostnih letalskih goriv, pri čemer vabijo tudi potnike, da pri tem prispevajo finančna sredstva.

Za premostitev nastale situacije je bila večina letalskih družb deležna finančne pomoči v obliki nepovratnih sredstev in ugodnih kreditov, za katera so jamčile države. Pri tem vse družbe niso bile v enakem položaju. Medtem ko so evropske letalske družbe, kot na primer družbe iz skupine Lufthansa Group in družba Air Europa, prejele nepovratna sredstva s strani matičnih držav, takšne pomoči nista bili deležni nizkokostroškovna prevoznika Ryanair in Wizz Air. Takšna oblika pomoči je še vedno predmet spora na Sodišču EU, kamor se je pritožil Ryanair, ki to pomoč izpodbija, saj skupino Ryanair spravlja v neenakopraven položaj v primerjavi s konkurenčnimi družbami v Evropi. Večjih nepovratnih sredstev tudi niso bile deležne letalske družbe v skupini IAG. Ameriškim letalskim družbam so ZDA namenile 25,0 milijard USD nepovratnih sredstev v okviru programa PSP za sofinanciranje plač zaposlenih (čakanje na delo), da so lahko ohranile kritično strukturo zaposlenih za čas po pandemiji covid-19. Kasneje so ZDA v okviru programa PSPE ameriškim letalskim družbam za potniški promet namenile še dodatna sredstva v višini 15,0 milijard USD. Poleg nepovratnih sredstev so letalske družbe izkoristile tudi trenutno stanje nizkih obrestnih mer na svetovnem trgu za pridobitev kreditov pod ugodnimi pogoji pri finančnih institucijah. Poleg kreditov so vse družbe izdajale tudi obveznice, s katerimi so si izboljšale finančno stanje zaradi drastičnega zmanjšanja prometa in poslovanja.

SKLEP

Obširen prenos covid-19 med mnogimi državami po svetu s tako hitrim negativnim šokom za nacionalna gospodarstva in s spremljevalnimi ukrepi za socialno distanciranje, da bi tako ustavili nagel prenos bolezni med ljudmi, je eden najbolj neprimerljivih dogodkov sodobnega časa.

Obseg in trajanje učinkov zaradi pandemije covid-19 sta odvisna od različnih dejavnikov, ki so zelo negotovi in jih je težko napovedati, med drugim tudi vpliv pandemije covid-19 na globalna in regionalna gospodarstva, potovanja in gospodarske dejavnosti ter ukrepe vlad, podjetij in posameznikov kot odziv na pandemijo covid-19 in nove različice te bolezni. Ti dejavniki vključujejo vpliv pandemije covid-19 na stopnjo brezposelnosti, vladne ali regulativne odločbe, povpraševanje po letalskem prevozu, stopnjo zaupanja potnikov, sposobnost učinkovite in široke proizvodnje ter distribucije cepiv, splošno sprejemanje cepiva med populacijo in hitrost okrevanja, ko se pandemija covid-19 umiri. Tudi po ukinitvi omejitev potovanj in hkrati vedno širši razširjenosti razpoložljivih cepiv, lahko povpraševanje po letalskem prevozu še dolgo ostane na nizki ravni. Danes je še vedno izredno težko predvideti, kdaj se bo povpraševanje vrnilo na raven pred pandemijo covid-19. Prav tako ni možno napovedati, ali se bodo poslovna potovanja za poslovne sestanke dolgoročno zmanjšala zaradi tehnološkega napredka, sprejetja in prilagajanja ljudi na virtualne sestanke preko spletnih platform.

V magistrskem delu smo preučili, kako so se izbrane evropske in ameriške letalske družbe odzvale na krizo covid-19 in dejavnike, ki so oblikovali njihove odzive. Razvit je bil enoten konceptualni okvir, ki zajema tako notranje kot tudi zunanje strateške in taktične odzive posamezne letalske družbe, tako kratkoročno kot dolgoročno.

Raziskava je izpostavila vrsto dejavnikov, ki so vplivali in oblikovali sprejete odločitve in odzive letalskih družb, da se odzovejo na ukrepe, ki so jih sprejele posamezne države za preprečitev širjenja bolezni covid-19.

Močno zmanjšan obseg poslovanja še naprej vpliva na likvidnost družb, trenutni prilivi iz tekočih dejavnosti ne zadoščajo za kritje s tem povezanih denarnih odlivov, zlasti zaradi fiksnih stroškov. Likvidnost družb je bila sprva zagotovljena leta 2020 s pomočjo državne pomoči, zagotovljene v okviru stabilizacijskih paketov. V letu 2020 in v začetku tekočega poslovnega leta 2021 so družbe lahko tudi same zbirale sredstva na kapitalskih trgih, od katerih so bila nekatera uporabljena za povračilo do zdaj črpanih stabilizacijskih sredstev.

Stanje pandemije covid-19 je sicer izboljšalo kakovost zraka v večini mest po vsem svetu, zmanjšalo emisije toplogrednih plinov, onesnaževanje voda in hrup, ter zmanjšalo pritisk na turistične destinacije, kar lahko pozitivno pomaga pri obnovi ekološkega sistema. Vendar pa obstajajo tudi negativne posledice covid-19, kot so povečanje števila biomedicinskih odpadkov, nevarna uporaba in odlaganje razkužil, mask in rokavic, breme tovrstnih neobdelanih odpadkov pa nadaljnje ogroža okolje.

Medtem ko si letalske družbe prizadevajo za skladnost z vsemi veljavnimi okoljskimi predpisi, se tudi zavezujejo, da postanejo okoljsko bolj trajnostne in si prizadevajo za skladnost z zakonskimi zahtevami. Iz tovrstne pandemije covid-19 bi se lahko naučili novih možnih načinov in dobrih praks za doseganje dolgoročnih okoljskih koristi. Pravilno izvajanje novih strategij bi tako pripomoglo h globalnemu doseganju okoljske trajnosti.

Nedavna uvedba cepiva proti covid-19 spodbuja in predstavlja upanje, da bo cepljenje olajšalo vrnitev letalskih potovanj in turizma znotraj ZDA in Evrope. Po trenutnih napovedih, da bi bila večina ameriške in evropske populacije cepljena s prvim odmerkom cepiva do septembra 2021, se lahko optimistično pričakuje delno okrevanje letalskih potovanj, delovnih mest in turizma v drugi polovici leta 2021. Takšen razvoj dogajanja predvidevajo tudi nizkostroškovne letalske družbe, ki so nastalo situacijo izkoristile pri pogajanjih s proizvajalci letal za nakup in dobavo velikega števila novih, bolj ekonomičnih in okolju prijaznih letal pod posebej ugodnimi pogoji. Nizkostroškovne družbe so v avgustu 2021 tudi že odprle nove razpise za letalsko in kabinsko osebje.

LITERATURA IN VIRI

1. ACI – Airports Council International. (2020, 8. december). *ACI Advisory Bulletin The impact of COVID-19 on the airport business*. Pridobljeno 10. januarja 2021 iz https://aci.aero/wp-content/uploads/2020/12/Advisory_Bulletin_The_impact_of_COVID_19_on_the_airport_business.pdf
2. Al Rohaimi, A. H. & Al Otaibi, F. (2020). Novel SARS-CoV-2 outbreak and COVID19 disease; a systemic review on the global pandemic. *Genes & Diseases*, 7(4), 491-501.
3. Albers, S. & Rundshagen, V. (2020). European airlines' strategic responses to the COVID-19 pandemic (January-May, 2020). *Journal of Air Transport Management*, 87.
4. Amankwah Amoah, J. (2020). Note: Mayday, Mayday, Mayday! Responding to environmental shocks: Insights on global airlines' responses to COVID-19. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 143.
5. American Airlines. (2021a, 17. februar). *Annual Report For the Fiscal Year Ended December 31, 2020*. Pridobljeno 3. maja 2021 iz <https://americanairlines.gcs-web.com/static-files/8e328305-2df2-4726-910c-a7e44f091913>
6. American Airlines. (2021b, 22. april). *Quarterly Period Ended March 31, 2021*. Pridobljeno 10. junija 2021 iz <https://americanairlines.gcs-web.com/static-files/03872ac8-53d0-4f17-8d8a-b21cc3201f77>
7. American Airlines. (2021c). *About us*. Pridobljeno 10. junija 2021 iz https://www.aa.com/intl/de/index_en.jsp
8. ATAG – Air Transport Action Group. (2021). *Aviation Benefits Beyond Borders*. Pridobljeno 20. maja 2021 iz <https://aviationbenefits.org>
9. Belobaba, P., Odoni, A. & Barnhart, C. (2016). *The Global Airline Industry* (2. izd.). West Sussex: John Wiley & Sons, Ltd.
10. BP – British Petrol. (2021). *What is sustainable aviation fuel (SAF)?* Pridobljeno 10. avgusta 2021 iz <https://www.bp.com/en/global/air-bp/news-and-views/views/what-is-sustainable-aviation-fuel-saf-and-why-is-it-important.html>
11. Budd, L., Bell, M. & Brown, T. (2009). Of plagues, planes and politics: Controlling the global spread of infectious diseases by air. *Political Geography*, 28(7), 426-435.

12. Budd, L., Ison, S. & Adrienne, N. (2020). European airline response to the COVID-19 pandemic – Contraction, consolidation and future considerations for airline business and management. *Research in Transportation Business & Management*, 37.
13. Chen, C. L., Lai, C. C., Luh, D. L., Chuang, S. Y., Yang, K. C., Yeh, Y. P., Yen, A. M. F., Chang, K. J., Chang, R. E. & Chen, S. L. S. (2021). Review of Epidemic, Containment Strategies, Clinical Management, and Economic Evaluation of COVID-19 Pandemic. *Journal of the Formosan Medical Association*, 120.
14. CNN. (2020, 17. marec). *US airline industry seeks about \$50 billion in federal help*. Pridobljeno 24. junija 2021 iz <https://edition.cnn.com/2020/03/16/business/us-airlines-federal-bailout/index.html>
15. Congress. (2020, 27. marec). *H.R.748-116th Congress (2019-2020): CARES Act*. Pridobljeno 23. junija iz <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/748>
16. Čičerov, A. (2009). *Mednarodno letalsko pravo*. Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije.
17. EASA – European Union Aviation Safety Agency. (2021). *About EASA*. Pridobljeno 15. junija 2021 iz <https://www.easa.europa.eu/the-agency/faqs/about-easa>
18. EU dPLF – EU Digital Passenger Locator Form. (2021). *Evropski elektronski obrazec za sledenje potnikov (dPLF)*. Pridobljeno 7. septembra 2021 iz <https://www.euplf.eu/sl/eu-dplf-2/index.html>
19. Eurocontrol – European Organisation for the Safety of Air Navigation. (2021). *About us*. Pridobljeno 15. februarja 2021 iz <https://www.eurocontrol.int>
20. European Centre for Disease Prevention and Control. (2021, 2. september). *COVID-19 situation update worldwide, as of week 34, updated 2 September 2021*. Pridobljeno 8. septembra 2021 iz <https://www.ecdc.europa.eu/en/geographical-distribution-2019-ncov-cases>
21. European Parliament. (2021, 1. junij). *Q&A on the EU COVID-19 certificate* [Press release]. Pridobljeno 26. maja 2021 iz <https://www.europarl.europa.eu/news/sl/press-room/20210505IPR03515/q-a-on-the-eu-covid-19-certificate>
22. Evropska komisija. (2015, 7. december). *Komisija predstavila novo letalsko strategijo za Evropo* [Sporočilo za medije]. Pridobljeno 14. junija 2021 iz https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUK_EwjxjLulq5fxAhUQ7qQKHcPACzAQFjABegQIBBAE&url=https%3A%2F%2Fec.europa.eu%2Fcommission%2Fpresscorner%2Fapi%2Ffiles%2Fdocument%2Fprint%2Fsl%2Fip_15_6144%2FIP_15_6144_SL.pdf&usg=AOvVaw3-jUsO0Pt4bX_ef4Ja5LgR
23. Evropski parlament. (2021, 5. januar). *Zračni promet: Tržna pravila*. Pridobljeno 20. maja 2021 iz <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/sl/sheet/131/zracni-promet-trzisna-pravila>
24. FAA – Federal Aviation Administration. (2020). *The Economic Impact of Civil Aviation on the U.S. Economy*. Pridobljeno 14. junija 2021 iz https://www.faa.gov/about/plans_reports/media/2020_nov_economic_impact_report.pdf

25. FAA – Federal Aviation Administration. (2021). *History*. Pridobljeno 15. maja 2021 iz <https://www.faa.gov/about/history/>
26. Federal Register. (2019, 18. marec). Department of Transportation Federal Aviation Administration Operators of Boeing Company Model 737–8 and Boeing Company Model 737–9 Airplanes: Emergency Order of Prohibition. *Federal Register*, 84(52). Pridobljeno 24. junija 2021 iz <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2019-03-18/pdf/2019-05067.pdf>
27. Gemmer, E. (2019). *Aviation Sustainability*. Bowling Green State University. Pridobljeno 9. avgusta 2021 iz <https://scholarworks.bgsu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1570&context=honorsprojects>
28. Hanlon, P. (2008). *Global airlines: competition in a transnational industry* (3. izd.). Oxford: Butterworth-Heinemann.
29. Heathrow Media Centre. (2021, 12. junij). *Heathrow presses world leaders to agree global sustainable fuels mandate at G7* [Press release]. Pridobljeno 14. junija 2021 iz <https://mediacentre.heathrow.com/pressrelease/details/81/Corporate-operational-24/13192>
30. Herrera, M. & Godoy Faundez, A. (2021). Exploring the Roles of Local Mobility Patterns, Socioeconomic Conditions, and Lockdown Policies in Shaping the Patterns of COVID-19 Spread. *Future Internet*, 13(112).
31. IAG – International Airlines Group. (2021a, 8. marec). *IAG Annual Report and Accounts 2020*. Pridobljeno 7. junija 2021 iz <https://www.iairgroup.com/~media/Files/I/IAG/annual-reports/iag-annual-reports/en/iag-annual-report-and-accounts-2020.pdf>
32. IAG – International Airlines Group. (2021b, 7. maj). *Three Months Results Announcement*. Pridobljeno 14. junija 2021 iz <https://www.iairgroup.com/~media/Files/I/IAG/quarter-results/english/iag/2021/interim-management-statement-for-the-three-months-to-march-31-2021.pdf>
33. IAG – International Airlines Group. (2021c). *IAG Overview*. Pridobljeno 7. junija iz <https://www.iairgroup.com/en/the-group/iag-overview>
34. IATA – International Air Transport Association. (2020). *Annual Review 2020*. Pridobljeno 16. februarja 2021 iz <https://www.iata.org/contentassets/c81222d96c9a4e0bb4ff6ced0126f0bb/iata-annual-review-2020.pdf>
35. IATA – International Air Transport Association. (2021a). *IATA Travel Pass Q&A*. Pridobljeno 27. maja 2021 iz <https://www.iata.org/contentassets/2b02a4f452384b1fbac0a4c40e8a5d0c/travel-pass-faqs.pdf>
36. IATA – International Air Transport Association. (2021b). *About us*. Pridobljeno 15. marca 2021 iz <https://www.iata.org/en/about/>

37. Iatrou, K. & Oretti, M. (2011). *Airline Choices for the Future*. Surrey: Ashgate Publishing Limited.
38. ICAO – International Civil Aviation Organization. (2012). *Global Aviation and Our Sustainable Future*. Pridobljeno 10. avgusta 2021 iz https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Rio+20_booklet.pdf
39. ICAO – International Civil Aviation Organization. (2020). *Air Transport Monthly Monitor 2020*. Pridobljeno 10. januarja 2021 iz <https://www.icao.int/sustainability/pages/air-traffic-monitor.aspx>
40. ICAO – International Civil Aviation Organization. (2021a). *Air Transport Monthly Monitor 2021*. Pridobljeno 15. junija 2021 iz <https://www.icao.int/sustainability/pages/air-traffic-monitor.aspx>
41. ICAO – International Civil Aviation Organization. (2021b). *About us*. Pridobljeno 15. aprila 2021 iz <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
42. JetBlue Airways. (2021a, 2. marec). *JetBlue Annual Report 2020*. Pridobljeno 3. maja 2021 iz <http://blueir.investproductions.com/~media/Files/J/Jetblue-IR-V2/Annual-Reports/jblu017-jetblue-2020-annual-report-web.pdf>
43. JetBlue Airways. (2021b, 27. april). *JetBlue Announces First Quarter 2021 Results*. Pridobljeno 17. junija 2021 iz <https://www.businesswire.com/news/home/20210427005362/en/>
44. JetBlue Airways. (2021c). *Our company*. Pridobljeno 5. maja iz <https://www.jetblue.com/our-company>
45. JHU – John Hopkins University & Medicine: Coronavirus Resource Center. (2021, 12. september). *COVID-19 Dashboard by the Center for Systems Science and Engineering (CSSE) at Johns Hopkins University (JHU)*. Pridobljeno 12. septembra 2021 iz <https://coronavirus.jhu.edu/map.html>
46. Lufthansa Group. (2021a, 4. marec). *Annual Report 2020*. Pridobljeno 8. junija 2021 iz <https://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/annual-reports/LH-AR-2020-e.pdf>
47. Lufthansa Group. (2021b, 31. marec). *1st Interim report January – March 2021*. Pridobljeno 8. junija 2021 iz <https://investor-relations.lufthansagroup.com/fileadmin/downloads/en/financial-reports/interims-reports/LH-QR-2021-1-e.pdf>
48. Lufthansa Group. (2021c). *Company*. Pridobljeno 8. junija 2021 iz <https://www.lufthansagroup.com/en/company/company-portrait.html>
49. NIJZ – Nacionalni inštitut za javno zdravje. (2020, 14. april). *Priporočila za ravnanje v karanteni na stalnem/začasnem naslovu*. Pridobljeno 26. maja 2021 iz https://www.nijz.si/sites/www.nijz.si/files/uploaded/navodila_za_osebe_v_karanteni_doma_2.pdf
50. NIJZ – Nacionalni inštitut za javno zdravje. (2021). *Cepljenje*. Pridobljeno 26. maja 2021 iz <https://www.nijz.si/sl/podrocja-dela/nalezljive-bolezni/cepljenje>

51. Nižetič, S. (2020). Impact of coronavirus (COVID-19) pandemic on air transport mobility, energy, and environment: A case study. *International Journal of Energy Research*, 44, 10953–10961.
52. NTSB – National Transportation Safety Board. (2021). *About the National Transportation Safety Board*. Pridobljeno 15. maja 2021 iz <https://www.nts.gov/about/Pages/default.aspx>
53. Rume, T. & Islam, S. M. D. (2020). Environmental effects of COVID-19 pandemic and potential strategies of sustainability. *Heliyon*, 6.
54. Ryanair. (2020, 23. julij). *Annual Report 2020*. Pridobljeno 16. junija 2021 iz <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2020/07/Ryanair-Holdings-plc-Annual-Report-FY20.pdf>
55. Ryanair. (2021a, 19. maj). *Ryanair Welcomes EU Court Rulings On Air France-KLM And TAP State Aid*. Pridobljeno 21. junija 2021 iz <https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-welcomes-eu-court-rulings-on-air-france-klm-and-tap-state-aid/>
56. Ryanair. (2021b, 17. maj). *Ryanair reports full year loss of €815m as traffic falls 81% due to covid-19 travel restrictions*. Pridobljeno 16. junija 2021 iz <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2021/05/Ryanair-FY21-Results.pdf>
57. Ryanair. (2021c). *History of Ryanair*. Pridobljeno 16. junija 2021 iz <https://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>
58. Sedmak, S. (2009). *Danes za jutri. Razmišljanja o vzgoji in izobraževanju za trajnostni razvoj*. Koper: Fakulteta za management.
59. Southwest. (2021a, 28. januar). *Southwest Airlines Co. 2020 Annual Report to shareholders*. Pridobljeno 17. junija 2021 iz http://investors.southwest.com/~media/Files/S/Southwest-IR/LUV_2020_Annual%20Report_.pdf
60. Southwest. (2021b, 22. april). *Southwest Quarterly Report For the quarterly period ended March 31, 2021s*. Pridobljeno 17. junija 2021 iz <https://www.southwestairlinesinvestorrelations.com/~media/Files/S/Southwest-IR/1Q21%2010-Q%20Final%20Filed.pdf>
61. Southwest. (2021c). *About Southwest*. Pridobljeno 17. junija 2021 iz <https://www.southwest.com/html/about-southwest/index.html>
62. United Airlines. (2021a, 1. marec). *United Airlines Annual Report For the fiscal year ended December 31, 2020*. Pridobljeno 10. februarja 2021 iz <https://ir.united.com/static-files/a30cf7ec-7b4a-4fd9-9ae3-2656e9d53f24>
63. United Airlines. (2021b, 19. april). *United Airlines First-Quarter Financial Results For the quarterly period ended March 31, 2021*. Pridobljeno 11. junija 2021 iz <https://sec.report/Document/0000100517-21-000026/>
64. United Airlines. (2021c). *United Airlines, Firsts in Aviation*. Pridobljeno 14. junija 2021 iz <https://hub.united.com/history/?ada=1>
65. Wizz Air. (2020, 5. junij). *Wizz Air Holdings PLC Annual Report and Accounts 2020*. Pridobljeno 10. februarja 2021 iz <https://wizzair.com/static/docs/default->

- source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz-air-holdings-plc-annual-report-and-accounts-2020_v3_fd38d396.pdf
66. Wizz Air. (2021a, 2. junij). *Wizz Air Holdings PLC Annual Report and Accounts 2021*. Pridobljeno 15. junija 2021 iz https://wizzair.com/static/docs/default-source/downloadable-documents/corporate-website-transfer-documents/annual-reports/wizz-air-holdings-plc-annual-report-and-accounts-2021_c86fdf69.pdf
67. Wizz Air. (2021b). *How it all started*. Pridobljeno 15. junija 2021 iz <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/about-wizz>
68. WHO – World Health Organization. (2021). *An update on Testing strategies for COVID-19*. Pridobljeno 26. maja 2021 iz https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/risk-comms-updates/updates46-testing-strategies.pdf?sfvrsn=c9401268_6
69. Zupančič, S. (2002). *Ekonomika transporta* (2. izd.). Ljubljana: Ekonomska fakulteta.