

eSTRIP 2020

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ
ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU
ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.

ROČNÍK XXI

ČÍSLO 214

ČERVEN

Naši prioritou je
i kybernetická bezpečnost



Pracovní výročí

V měsíci červnu oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tito zaměstnanci:

15^{let}

Straka Lubomír, Ing., MBA,
náměstek SFIN, ÚFS/ Sekretariát SFIN

Šulcová Markéta, Mgr.,
sekretářka, ÚPRO/ Sekretariát DPAS

Vážené kolegyně, vážení kolegové, ÚFS/SLZ jsou pro vás připraveny **Evidenční listy důchodového pojištění (ELDP)** za rok 2019.

Na základě stanoviska ČSSZ lze ELDP předat zaměstnanci elektronickou formou a ten následně potvrdí jeho převzetí také elektronicky dle níže uvedeného pokynu: HR Portál EGJE <https://ntvegweb.ans.cz/rpegweb/emp/#home> → základní data zaměstnance → dokumenty PV → soubor ELDP 2019.

Dokument se zobrazí přes tlačítko *Otevři dokument* ve spodní části. Dokument Evidenční list důchodového pojištění se zobrazí v novém okně, odkud si jej můžete vytisknout. Teprve po zobrazení tohoto dokumentu se na původní stránce objeví nové tlačítko *Seznámil jsem se s dokumentem*, které je potřeba potvrdit. Toto elektronické potvrzení slouží jako podklad pro ČSSZ namísto podpisu na tištěné verzi.

V případě, že byste si chtěli ELDP vyzvednout a podepsat osobně, je možné se zastavit na mzdové účtárně.

V případě dotazů jsme Vám k dispozici (Klára Kohoutová, kl. 3213).

Divadlo na Fidlovačce nabízí pro zaměstnance ŘLP slevu 20 % na divadelní představení. Vstupenky je možné si objednat pouze e-mailem na houdova@fidlovacka.cz nebo telefonicky na tel.: 774 077 757.

Sleva platí pro představení uvedená od září 2020 do prosince 2020, například také na inscenaci „Cizinec“.

Informace o všech představeních najdete na www.fidlovacka.cz/reperoar.

Ve skladu MTZ jsou k dispozici **Databáze letišť pro rok 2020**. Publikaci je možné si zakoupit nebo o ni požádat na náklady střediska prostřednictvím výdejky. Cena publikace: 445,45 Kč (bez DPH). Sklad: 6290, skladové číslo pro českou verzi – 905 200 000 081, pro anglickou verzi – 905 200 000 082.

eSTRIP ČERVEN 2020

Statistiky provozu

Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

**KVĚTEN
2019/2020**

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

KVĚTEN

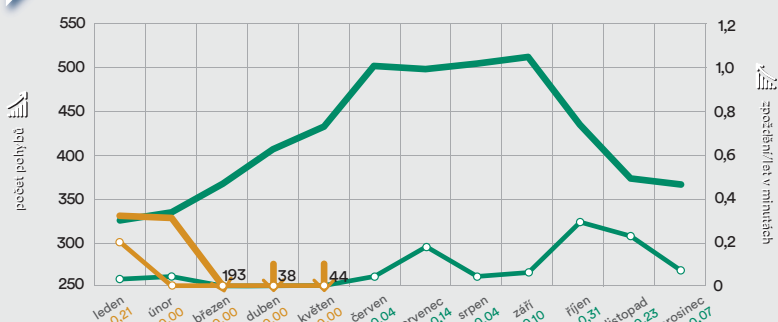
2019/2020

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2019	2020	19/20	2019	2020	2019	2020
13 426	1 368	-89,8	505 (24. s.)	86 (20. s.)	41 (24. s.)	12 (25. s.)

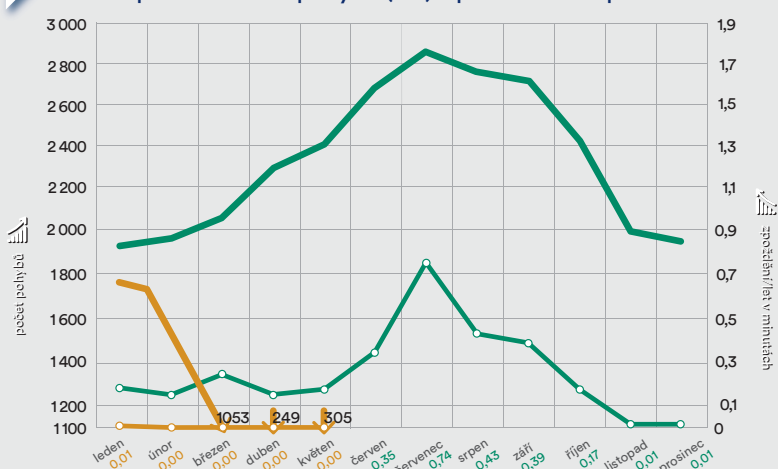
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2019	2020	19/20	2019	2020	2019	2020	2019	2020
74 589	9 443	-87,34	2 601 (24. 5.)	396 (28. 5.)	189 (24. 5.)	36 (28. 5.)	0,17	0,00

Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění na let/LKPR



Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění na let/FIR Praha



Pohyby na regionálních letištích

	BRNO		OSTRAVA		KARLOVY VARY	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
IFR	931	428	428	290	442	453
VFR	2 569	2 003	1 937	1 139	526	1 713
	3 500	2 431	2 365	1 429	968	2 166
MLČ	1 157	835	810	717	395	1 080

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně nácvik postupů IFR přiblížení.



KÁVA S GENERÁLNÍM ŘEDITELEM
na téma

STAV A VÝVOJ PODNIKU

se uskuteční
ve středu 24. 6. 2020 ve 13:00
místo bude upřesněno

Naší prioritou je bezpečnost ... a to se týká nejen provozní a fyzické bezpečnosti, ale i kybernetické bezpečnosti

„Naše společnost je garantem bezpečnosti, která je vždy na prvním místě,” říká generální ředitel Řízení letového provozu ČR Jan Klas, který poskytl své vyjádření o bezpečnostních rizicích v kyberprostoru.

Vážené kolegyně a vážení kolegové, naší největší prioritou při poskytování letových navigačních služeb je neustálé zlepšování provozní bezpečnosti a zvyšování její úrovně. Optimalizujeme uspořádání vzdušného prostoru České republiky tak, aby byla zajištěna bezpečnost pasažérů a posádek a docházelo k minimálním zpožděním. Na tzv. SAFETY pracujeme již dlouhou řadu let a zlepšovat ji pomáhá mimo jiné i poučení se z chyb (viz tzv. hlášení událostí v letovém provozu i dobrovolná hlášení v rámci Just Culture) a průběžné zlepšování nastavených procesů.

Stejně tak na zajištění bezpečnosti pracují i letiště, aby cestující byli v pořádku dopraveni do svých cílových destinací. V minulosti prakticky neexistovaly bezpečnostní předpisy, vyvíjely se společně až s leteckou dopravou. Před rokem 1972 si žádný cestující nedovedl představit, že by před vstupem na palubu musel procházet bezpečnostním rámem. Po několika bombových útocích ale FAA tuto kontrolu musela z důvodu zajištění bezpečnosti letu nařídit. Zavedená bezpečnostní opatření se teroristické skupiny i individuální útočníci snažili obejít a najít nové cesty, jak propašovat výbušniny či zbraně na paluby letadel. Příslušné orgány byly tedy nuceny postupně zavedená pravidla dále zpřísnovat. Dnes proto už nikoho nepřekvapí požadavek na sejmutí opasku, bot nebo separátní odložení všech elektronických zařízení. Tato omezení komfortu každý z nás akceptuje, neboť všichni chceme bezpečně doletět na dovolenou, konferenci či pracovní schůzku.

Podobná, ale ještě dynamičtější situace než v oblasti SAFETY, probíhá i v oblasti CYBER SECURITY. Útoky v kybernetickém světě nabírají na intenzitě, mají de facto neomezený dosah, rychle se šíří a to vše zvyšuje jejich dopad. Do virtuálního prostoru se přesouvá i soupeření mezi velmocemi. Cílem útoků je např. znemožnění poskytování služeb či vydírání (kyber terorismus), odcizení důvěrných dat (průmyslová špionáž), výdělek peněz (phishing, ransomware) či ovlivnění veřejného mínění (fake news). Takovým útokům jsou bohužel denně vystavováni i cíle v České republice, jak jednotlivci, tak i velké a významné instituce (např. z nedávné minulosti to bylo Ministerstvo zahraničních věcí nebo Benešovská nemocnice).

Pro naši firmu je problematika CYBER SECURITY klíčová primárně z toho důvodu, že bez zajištění SECURITY není možné dosáhnout ani požadované úrovně SAFETY. RLP ČR, s. p., je součástí kritické informační infrastruktury státu dle zákona o kybernetické bezpečnosti, a i proto se musíme této problematice důsledně věnovat a naplňovat všechny požadavky výše uvedeného zákona (více v článku STRIP 2016 07/08).

Postupy a opatření zaváděná v oblasti kybernetické bezpečnosti se týkají všech našich zaměstnanců. Na rozdíl od SAFETY se nejedná pouze o oblast ATM systémů, ale velká část opatření míří do kancelářského prostředí na uživatele IT služeb a infrastruktury. I zde totiž mohou napáchat kybernetické útoky výrazné ztráty (např. finanční, personální, pověst podniku) a v některých situacích se mohou dopady přenést i do ATM oblasti.

Z těchto důvodů jsme v uplynulých dvou letech postupně rozšířili tým odborníků na kybernetickou bezpečnost v kancelářském i ATM prostředí, který je sdružen napříč organizační strukturou do tzv. CSRT (Cyber Security Response Team) týmu. Podobně jako v oblasti SAFETY je i zde primární snahou prevence, nastavení systému a opatření tak, aby „response“ (tj. reakce na zjištěný útok) nebyla ideálně v praxi nutná. Nicméně i na tyto situace musíme být připraveni, útok co nejdříve identifikovat a následně minimalizovat vzniklé škody.

Zároveň posilujeme klíčové role manažera kybernetické bezpečnosti – MKB a architekta kybernetické bezpečnosti – AKB, které mají v naší firmě vrcholnou odpovědnost za oblast cyber security.

V rámci nových a revidovaných opatření ještě více dbáme na kontrolu internetového provozu a zabezpečení uživatelských stanic – počítačů, serverů i přenosných zařízení. CSRT tým začal v rámci osvěty průběžně informovat zaměstnance firmy o nástrahách virtuálního prostředí a jsem přesvědčen, že tyto rady a doporučení jsou užitečné jak v profesním tak i osobním životě.

CSRT tým dále zřídil ve spolupráci se střediskem MIS v rámci firemního intranetu samostatný IT Security portál, který obsahuje informace z oblasti kybernetické bezpečnosti. Naleznete tam mimo jiné návody a postupy, jak se v případě podezření na narušení kybernetické bezpečnosti zachovat, seznam uskutečněných i plánovaných změn a projektů vznikajících v rámci posílení IT Security a zároveň i kontakty na členy CSRT týmu.

Vlastní infrastruktura a bezpečnostní systémy provozované v RLP jsou na poměrně vysoké úrovni a na jejich dalším rozvoji se dále pracuje. Nejslabším článkem je ale většinou lidský faktor. To útočníci dobře vědí a podle aktuálních statistik je až 100 % současných útoků založených na zneužití lidské chyby. Nejčastější a nejúspěšnější útoky jsou tedy vedeny poměrně jednoduchou formou podvodných, tzv. phishingových emailů. V případě nedostatečně obezřetných a proškolených zaměstnanců pak může i pouhé jedno kliknutí na odkaz či otevření přílohy z podvrženého emailu znamenat zásadní omezení provozuschopnosti firmy. Proto pracujeme i na zvyšování povědomí o kybernetické bezpečnosti, v rámci kterého vznikl nový projekt pod taktovkou našeho CSRT týmu, ve kterém je zajímavou formou prezentováno, jak rozpoznat podezřelý email, falešnou stránku nebo jak zacházet s nalezeným USB flash diskem. Klíčovým prvkem projektu je výukový program ProofPoint, jehož výhodou je on-line webová forma a možnost přístupu i mimo firemní síť RLP. Díky tomu se mohou v této oblasti proškolit i rodinní příslušníci zaměstnance, neboť obecně platí, že rizika a hlavně formy útoku jsou v pracovním i soukromém životě obdobné.

Podobně jako je zvyšování úrovně SAFETY nikdy nekončícím procesem i v CYBER SECURITY je třeba se neustále rozvíjet. K tomu patří i dohled nad dodržováním nastavených pravidel, které nám ukládá zákon o kybernetické bezpečnosti vycházející z norem ISO 27001 a 27002. Zavedené postupy a pravidla budeme průběžně upravovat a vylepšovat tak, abychom zohlednili nové hrozby.

Velká část opatření v oblasti CYBER SECURITY má bohužel větší či menší dopad na komfort uživatelů, podobně jako v úvodu zmíněné bezpečnostní kontroly na letištích. Nicméně i zde je obdobná motivace, cílem této prevence a vynahrazení sníženého komfortu je vyhnout se situacím, které zažila např. společnost Maersk (podnikatelská skupina zabývající se logistikou, lodní a leteckou dopravou). V důsledku kybernetické události, kterou spustilo neopatrné zpracování jediného emailu, byla tato společnost na celých 8 dní de facto vyřazena z provozu. V konečném důsledku to pro ně znamenalo odstavení 76 přístavů po celém světě, znemožnění komunikace lodí na moři s dispečinkem a finanční ztrátu ve výši 300 milionů dolarů.

Společnost Maersk se ze vzniklé situace poučila a její **základní zásady v oblasti kybernetické bezpečnosti platí i pro nás:**

- bez ohledu na přípravu existuje vysoká pravděpodobnost, že kybernetická hrozba si najde „cestu dovnitř“. Každá organizace by proto měla být připravena reagovat a zabývat se tím, že si vybuduje kybernetickou odolnost.
- pokyny a rozhodnutí vrcholového managementu na provozní úrovni a manipulace s médii jsou životně důležité pro kontinuitu podnikání
- zaměstnanci na všech úrovních by si měli být vědomi možných počítačových hrozeb a plánů reakce na zmírnění škod
- plány reakce a obnovy by měly být často testovány a aktualizovány, aby zahrnovaly kroky ke zmírnění možných počítačových hrozeb
- být aktivní je nutností; investice do ochrany organizace a informovanosti zaměstnanců je levnější, než následné finanční ztráty způsobené kybernetickým útokem.

Tímto všechny naše zaměstnance žádám o dodržování stanovených bezpečnostních pravidel, spolupráci s CSRT týmem a akceptování případných omezení komfortu za účelem výše popsaného dosažení maximální odolnosti proti kybernetickým hrozbám a zamezení vzniku významných finančních ztrát či narušení SAFETY.

Jan Klas, generální ředitel RLP ČR, s. p.

Postřehy z ECTL

píše z Bruselu Ladislav Mika,
zástupce ČR, State Liaison Office



Všichni, co pracujeme v letectví, si pamatujeme, jak velké úsilí bylo v průběhu minulých let zaměřeno na hledání řešení ke zvýšení propustnosti vzdušného prostoru a kapacity letišť v Evropě s cílem snižování zpoždění letů. Průměrný počet letů za den v loňském roce v Evropě hravě překonával hranici třiceti tisíc letů.

Vše se však dramaticky změnilo agresivním postupem COVID-19 v jednotlivých světadílech a zemích. Rázem se obloha vyprazdňovala a kapacity bylo najednou až příliš. To, čemu čelí ve světě nejen letectví, je bezprecedentní a kritické. Z analýz mezinárodních organizací vyplývá drastický dopad na letecké společnosti, poskytovatele služeb řízení letů a provozovatelů letišť. Současná situace je daleko horší než byl 9/11, SARS nebo celosvětová finanční situace. Protože dochází hrotozost, ruší se lety, propouštějí se zaměstnanci nebo se posílají na nucenou dovolenou. Je v nebezpečí ztráta asi 5,6 milionů pracovních míst v civilním letectví na celém světě.

ACI uvedlo, že v dubnu došlo k poklesu výkonů, tedy přepravených osob o 98,6 % oproti loňskému dubnu. Od vypuknutí pandemie došlo k úbytku o 315 milionů cestujících a do konce května by měl být propad až o 500 milionů cestujících.

V průběhu minulých týdnů DG ECTL pravidelně informoval o situaci v evropské síti a sérii jednání, které uskutečnil. Nedůrazněji mluvil o hledání finanční pomoci leteckým dopravcům a poskytovatelům letových provozních služeb, odložení splatnosti faktur a získání půjčky na podporu cash flow pro ANSPs. Podrobně o těchto aktivitách již bylo psáno v minulém čísle Stripu.

Evropská letiště také uvítala rozhodnutí Evropské komise týkající se dočasné omezené výjimky z pravidla *use-it-or-lose-it*, a to do 30. června 2020. Je to jedno z opatření, které poskytuje leteckým společnostem právní jistotu, že mohou pozastavit lety a snížit kapacitu aniž by ztratily budoucí nárok na letištní sloty, které nebudou v tomto období používat. Případné prodloužení výjimky po 30. červnu 2020 by mělo být založeno na analýze situace a po konzultaci s letišti a koordinátory letištních slotů.

Vzhledem k situaci s COVID-19 byla přerušena veškerá jednání s fyzickou účastí a vše se projednávalo s využitím WebEx. Například Network Manager na jednom ze série živých brífingů s analýzou dopadu COVID-19 na civilní letectví prezentoval NM NOP 2020 Recovery Plan a informace k *recovery phase*. Uvedl, že se nacházíme v nejkritičtější fázi a potřebujeme se odpíchnout vpřed společně se všemi partnery a ANSPs s cílem implementace strukturálního a trvale udržitelného řešení v civilním letectví v Evropě.

Kromě výše uvedené finanční oblasti byla pozornost věnována i dalším technickým a personálním otázkám. DG ECTL oznámil, že od 1. května 2020 byl pan Enrico Vigliani ustaveno funkce Chief Technology Officer (CTO) organizačně začleněné do Network Manager Directorate.

Po několika letech spolupráce podepsali DG ECTL a DG EASA důležitou dohodu týkající se zřízení EASA Eurocontrol Technical Cooperation Office (TCO) umístěné v budově ECTL v Bruselu. Bude se jednat o EASA tým vedený expertem s ATCO praxí a pěti ECTL experty. Hlavním cílem bude efektivní plnění Joint Work Programme (JWP) - užší spolupráce s cílem zabránění zbytečných duplicít mezi oběma organizacemi. ECTL experti (*seconded*) zůstanou i nadále pracovníky ECTL, ale budou postupovat podle EASA Rules for Seconded National Experts. V současné době probíhá finální výběr expertů se zkušenostmi v ATM OPS, ATCO licencing/training, AIS/AIM implementation, CNS implementation, drony a environment.

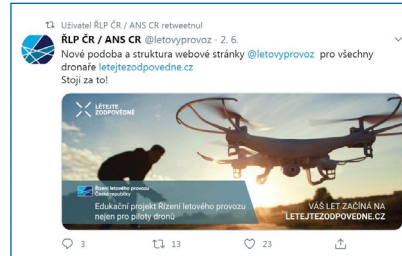
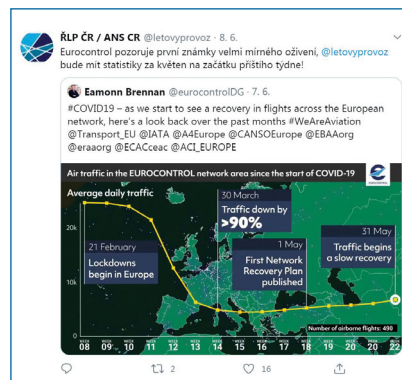
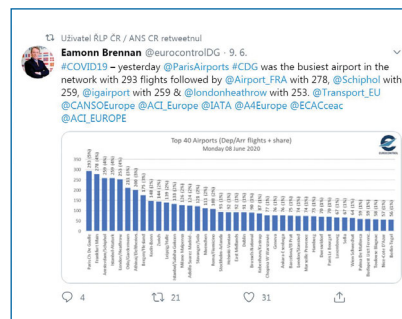
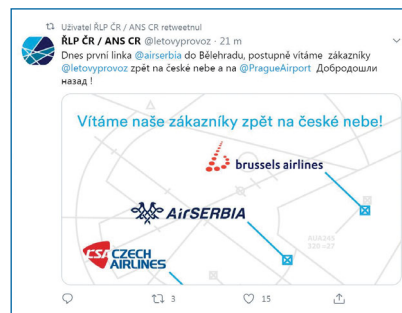
ECTL podepsal se společností Aireon dohodu na dobu 10 let k využití dat ADS-B. Tím se zlepší proces řízení toků napříč 41 členskými státy ECTL. To povede ke zvýšení predikce, kapacity a dopadu na životní prostředí. Bude také podporovat další aplikace jako je krizový *contingency management*. ECTL bude mít možnost pracovat s informacemi z oblastí mimo evropský vzdušný prostor. Data ADS-B doplní komplexní výpočetní požadavky ETfMS a výpočty přidělování slotů, které se v současné době spoléhají na informace z pozemních přehledových systémů a systémů pro zpracování letových plánů. Data Aireon budou rovněž integrována do nového systému ECTL s názvem iNM, který v průběhu této dekády zavede postupné aktualizace všech operačních systémů a digitální infrastruktury ECTL.

ECTL, DSNA (francouzský ANSP) a letiště Toulouse spojily své síly, aby ověřily aspekty provozní bezpečnosti spojené s používáním dronů k inspekci provozu na letištích, když jedna VPD zůstala aktivní. Testy byly úspěšné a je to první krok k budoucí bezpečné integraci bezpilotních letounů do provozu na letištích.

Z výše uvedeného výčtu aktivit vyplývá optimismus, že i přes drastický dopad COVID-19 na letectví se pokračuje v překonání této krize a připravují se i kroky k dalšímu zkvalitnění technické úrovně činností v letectví. Věřím, že v příští informaci pro Strip to bude možné potvrdit. Přeji všem pevné zdraví do dalšího nelehkého období.

eSTRIP ČERVEN 2020

Podnik tweetuje



eSTRIP ČERVEN 2020

Velký byznys se v ČR nezastavil – letečtí dispečeri si půjčují od KB téměř miliardu na nový hlavní systém pro řízení letového provozu

společná TZ ŘLP ČR, s. p. a KB

Státní podnik Řízení letového provozu (ŘLP ČR) v Praze podepsal s Komerční bankou smlouvu o poskytnutí investičního úvěru ve výši téměř jedné miliardy korun (35 milionů eur) se splatností sedm let. Finanční prostředky jsou určeny na nákup moderního řídicího systému od francouzské společnosti Thales. Poskytnutí takto vysokého úvěru je rovněž projevem důvěry v navracení letecké do stavu před koronavirovým útlumem.

„Jsme rádi, že můžeme podpořit našeho dlouholetého klienta i v této náročné době a pomoci financovat strategickou investici do nového hlavního systému. Věříme, že tím umožníme rozvoj ŘLP ČR a nepřímo přispějeme i ke zvýšení bezpečnosti ve vzdušném prostoru České republiky,“ uvedl David Formánek, člen představenstva Komerční banky. Jak dále doplnil, poskytnutí nejenom tohoto úvěru je signálem, že Komerční banka chce hrát výraznou roli při restartu české ekonomiky a věří v životaschopnost a prosperitu českých firem. Projekt KB „Restartujeme“ zahrnuje mimo jiné zvýhodněné provozní úvěry (např. Covid III), možnost odložení splátek úvěrů nebo podporu všech, kteří bojují s koronavirem v první linii.

„I v této, pro civilní letectví zcela bezprecedentní situaci, musíme pokračovat v realizaci kroků, které po odeznění krize zajistí naplnění našeho poslání a požadavky leteckých dopravců, jako našich zákazníků,“ uvedl při podpisu smlouvy generální ředitel ŘLP ČR Jan Klas. Dále zdůraznil, že v tomto smyslu je nový systém TOP SKY naprosto klíčovým rozvojovým projektem. „S potěšením mohu celý proces uzavření smlouvy o investičním úvěru díky rychlému a flexibilnímu přístupu Komerční banky označit za ukázkový model spolupráce bankovního sektoru a průmyslu v této mimořádné době,“ zdůraznil Klas.

Jana Klase střídá na pozici předsedy rady ředitelů CANSO Raine Luojuš

Jan Klas skončil 10. června tohoto roku v prestižní pozici předsedy rady ředitelů CANSO. Do funkce byl zvolen v květnu roku 2018, a to na dvouleté funkční období. Vzhledem k současné mimořádné situaci vyplývající z pandemie koronaviru zůstal ve funkci déle, než se plánovalo. Původně ji totiž měl opustit už v dubnu, ale měnit vedení v nejhorší krizi by bylo velmi nerozumné. CANSO zastupuje poskytovatele letových provozních služeb například při jednání s orgány Evropské unie, leteckými dopravci nebo s provozovateli letišť. Organizace si pravidelně volí místopředsedu, který po dvou letech střídá ve funkci předsedu. Stejným procesem prošel i GR ŘLP ČR, s. p. Toho tak ve funkci začátkem června vystřídal bývalý místopředseda rady, Fin Raine Luojuš.

Působení Jana Klase ve funkci bylo úspěšné, CANSO schválilo svou vizi a výzva pro jeho nástupce bude, aby se organizace stala více sjednocujícím prvkem. Říká, že evropská RLP vystupují individuálně a je řada dalších uskupení, se kterými Evropská komise konzultuje témata zvlášť. Je to zbytečně složité, CANSO by mělo být jediným společným kanálem pro diskuzi.

Raine Luojuš



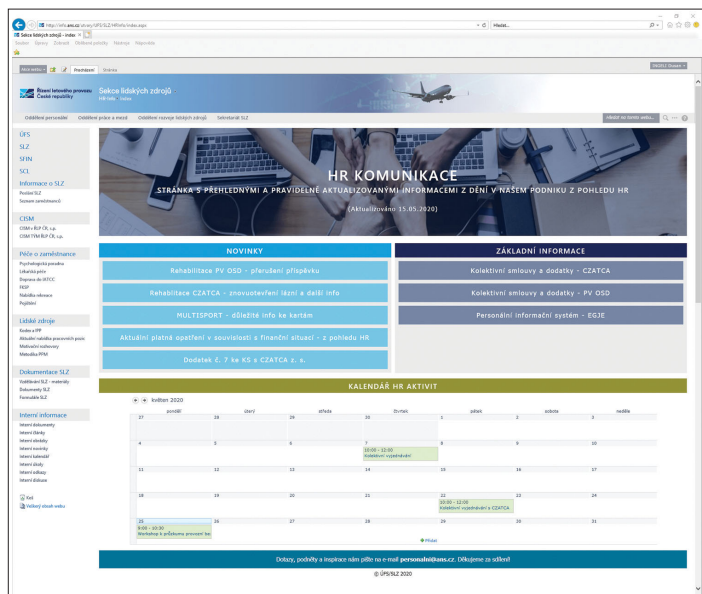
HR komunikace na intranetu – personálie jasně a přehledně

Sekce lidských zdrojů

Vážení zaměstnanci, dovolte nám vás informovat o nové stránce na našem podnikovém intranetu – HR komunikace (stránka s přehlednými a pravidelně aktualizovanými informacemi z dění v našem podniku z pohledu HR). Najdete ji pod odkazem <http://info.ans.cz/utvary/UFS/SLZ/HRInfo/index.aspx>.

Jsme si vědomi, že v současné době je informací směřovaných k vám a vašim kolegům poměrně hodně a možná ne všechny jsou jednoduše zachytitelné. Navrhli jsme proto stránku, která bude shromažďovat zásadní sdělení z pohledu HR – tedy oblasti, která se dotýká vás jako zaměstnanců zcela přímo, a pomohou vám – snad – ve vašem každodenním pracovním životě a orientaci.

Je zcela zřejmé, že tyto stránky nemohou nahradit veškerou komunikaci a veškeré oblasti, které se vás dotýkají a zajímají, ale berme to tak, že toto je začátek. Budeme však rádi, když nám případně sdělíte i vaše podněty pro budoucí rozvoj tohoto komunikačního kanálu.



SBPS informuje o přesunu fotopracoviště pro pořizování fotografií na karty ŘLP. Přesouvá se z administrativní části objektu IATCC do objektu OA v areálu IATCC (objekt administrativní č.p. 284, místnost č. 2.06 ve 2NP) z důvodu umístění celého procesu tvorby a výdeje karet ŘLP na jedno pracoviště a umožnění výdeje karet ŘLP tzv. na počkání. Kontaktní osobou fotopracoviště je M. Korpová, linka. 2611.

Inspiro

připravila nwt

„Před letem se musím dostat do určitého rozpoložení. Létám v takovém polovědomí: řídím letadlo technicky, ale celé vystoupení řídí emoce.“

Michael George „Mike“ Goulian (*1968), americký pilot, národní šampion v akrobacii, létá v závodech Red Bull Air Race World Series pod číslem 99

„Anděl je pro mne ten, kdo chodí pěšky, i když by mohl létat.“

Pavel Kosorin (*1964), český publicista a humanista, působí jako ředitel Centra sociálních služeb Armády spásy v Brně

„Lidská řeč zatím nemá ta správná slova pro prožitky z létání. Časem snad taková slova najdeme.“

Karen Christenze von Blixen-Finecke (1885–1962), dánská spisovatelka známá též pod pseudonymem Isak Dinesen, autorka románu Vzpomínky na Afriku

„Pro lidi, kteří milují létání, je schopnost helikoptéry viset ve vzduchu a pohybovat se jakýmkoliv směrem něčím, co je fascinuje a vzrušuje. U jakéhokoli jiného létajícího prostředku to nenajdete.“

John Fay (*1964), britský televizní scenárista a dramatik, proslavil se prací na televizních seriálech Brookside a Coronation Street a později i na původním seriálu Torchwood

„Věci, které nás okouzluje, nás také vedou a chrání. Když se necháme posednout vášní k něčemu, co máme opravdu rádi, ať už je to loď, letadlo nebo třeba představa, dá se do pohybu lavina až magických událostí, které nám uhlazují cestu vpřed, překonávají pravidla, rozum a námitky; které nás přenášejí přes propasti, strach a pochybnosti.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, v jehož knihách se objevuje jeho oblíbené letectví a létání v metafoře; autor bestselleru Jonathan Livingston Racek z roku 1972

„Nemůžeš si koupit štěstí, ale můžeš si koupit letadlo. A to je skoro to samé.“

anonymní letecké moudro

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Projekt

A320neo byl zahájen

v roce 2018, kdy Airbus navýšil

svůj podíl v kanadském Bombardieru na 50,1 %. V únoru 2020 Bombardier z projektu vystoupil. Leteckou továrnu u letiště Mirabel/Montreal nyní vlastní ze 75 % Airbus a z 25 % provincie Québec. K roku 2025 má být v provozu cca 700 letadel A320 (již nyní je 658 pevných objednávek). A320 je dvoumotorové úzkotrupé letadlo s motory PW 1500, určené pro krátké a středně dlouhé non stop linky (dolet 3400 mil) a přepravní trhy v rozmezí 100–150 cestujících. Stává se neekonomičtějším letadlem této kategorie: 20 % konstrukce je z kompozitních materiálů, spotřeba paliva se oproti letadlům obdobné kategorie sníží cca o 20 % (na úsporu se z 55 % podílí motory a ze 45 % aerodynamika a nižší hmotnost letadla). Kanada se tímto projektem stává pátým domovským výrobním státem Airbusů po Francii, Německu, Španělsku a Velké Británii. V této souvislosti stojí za zmínku, že Boeing musel kvůli své finanční situaci odstoupit od akvizice 80 % úzkotrupých letadel brazilského Embraeru za 4,2 miliard USD připravované od roku 2018, a to za cenu finanční pokuty. Novým zájemcem o vstup do Embraeru je Čína.

Delta Airlines hodlá do konce roku vyřadit 18 letadel B-777 (v současné době provozuje jen 9) a ultra dálkové non stop lety bude provozovat jediným typem A-350-900, který vykazuje o 21 % menší spotřebu paliva než zmíněné Boeingy. Delta začala B-777 zařazovat do provozu v roce 1999 a typ se významně podílel na obchodním úspěchu DL.

Poptávka po letecké dopravě poklesne o 55 %, to je odhad IATA i dalších odborníků pro druhou polovinu roku. Návrat k normálu, tj. výkonům roku 2019 by měl trvat asi 4 roky. Změní se motivace a chování potencionálních cestujících. Na krátké vzdálenosti nabydou význam pozemní dopravy, neboť zdravotní kontroly a odbavovací postupy prodlouží odbavovací dobu od příchodu na letiště až do odletu letadla zhruba o hodinu. Dopravci i letiště se budou snažit digitalizací odbavení (využití biometrických údajů apod.) odbavovací časy zkrátit.

Pro záchranu Smartwings státním dotováním mj. mluví celosvětová zkušenost, že národnímu trhu nejlépe rozumí národní dopravci. Všeobecně (výjimka je málo) zahraniční dopravci provoz omezují, jakmile dochází v hostitelské zemi k hospodářským či humanitárním turbulencím, nebo se zhorší úroveň bezpečnosti provozovaných letišť a navigace. Zajištění infrastrukturálních potřeb státu zahraničním dopravcem je možné jen do určité míry, jsou možné výpadky takového zajištění – viz současné opuštění Prahy non stop a přímými dálkovými linkami. Politicky je významné, aby dopravce neměl všechna letadla v leasingu, což neumožňuje nasadit letadla v bezpečnostně rizikových oblastech. Obecně by zdravý národní dopravce měl vlastnit asi třetinu svého parku. To zatím není případ Smartwings. Chyby ve vedení a státní správě ČSA po změnách v roce 1989 nebyly ještě dostatečně analyzovány – zatím jediným kladem zůstává, že ve státě velikosti České republiky došlo k fúzi Smartwing (Travel Service) a ČSA. Stát by měl rezignovat na „údržbu“ národního dopravce, pokud nemá vizi jak dopravní letectví dotáhnout k podpoře svých hospodářských a společenských cílů. Zaslouží pozornost, jak záhy po hospodářském rozvoji v USA, Kanadě, Singapuru, Malajsii, Indii, Vietnamu, Indonésii, Kubě, se na těchto trzích objevily „socialistické“ ČSA. Státní politika a úspěšná dopravní politika se mají vzájemně propojovat. Mýlí se ti, kteří argumentují, že Smartwing má zápornou hodnotu, a proto nemá zajímavého investora; dopravci se kupují kvůli podílu na trhu – a ten má holding Smartwing malý – viz cca 30% podíl na výkonech letiště Praha. Změny, které přinese koronavirová krize by mohly být využity k upevnění pozice Smartwings a zvýšení jeho konkurenceschopnosti.

Možnosti on-line školení nebo pořádání virtuálních tříd vehementně podporuje ICAO. Některé programy on-line (e-learningu) jsou v rozsahu až do 50 hodin. Virtuální třídy jsou vedeny zkušenými instruktory, mají výhodu živé interakce mezi instruktorem i posluchači, trvání výuky se pohybuje dle předmětu 4–6 dní. Katalogy citované ICAO zatím neuvádí nabídku virtuálních tříd pro řídicí letového provozu, pokud jde o e-learning, navigační problematiku se týkají programy letecké angličtiny, NOTAM a dílčích aspektů PBN (performance based navigation).

Propad světové dopravy v osmém započal již v únoru 2020 poklesem o 14 % proti únoru 2019. Byl způsoben nástupem epidemie COVID-19 v Asii. Srovnávací statistika pro další měsíce zatím není ještě ICAO zpracována.

Bezpečnostní rizika související s COVID-19 obsahuje příručka ICAO Doc 10144 připravená experty panelu ICAO pro leteckou bezpečnost. Je určena především úřadům pro civilní letectví.

Globální udržitelnost rozvoje světové letecké dopravy bude dle názorů expertů záviset především na tom, jak se podaří snižovat emise skleníkových plynů (program CORSIA), zlepšit infrastrukturu a provoz (zelená letiště), uskutečnit E-HAPI (Electric and Hybrid Aircraft and Platform for Innovation technology, vyvinout alternativní letecká paliva a zvýšit zdravotní bezpečnost letecké dopravy.

Očekávaný vývoj letového provozu ve FIF

CO NÁS ČEKÁ? VARIANT JE VÍCE

O současné situaci v civilním letectví vyvolané pandemií COVID-19 slyšíme na každém kroku. Ovlivňuje nás všechny, jak v životě osobním, tak pracovním. Náš business dostal těžkou ránu, ale je nejvyšší čas se plně zaměřit na budoucnost a současně musíme začít hledat pomyslné „světlo na konci tunelu“. **Důkazem jsou i první pozitivní zprávy spojené s postupným restartem leteckých spojení a poměrně optimistická prohlášení našich zákazníků, leteckých dopravců.** I když je další vývoj letového provozu nad naší republikou stále velmi těžko předvídatelný, je součástí naší analýzy, kterou bychom vám touto formou rádi představili.

Co ovlivní návrat provozu?

Odpověď jsme se pokusili zjednodušit a skládat se ze dvou vzájemně provázaných faktorů.

Prvním faktorem, avšak s největším otazníkem, který zásadně ovlivňuje vývoj letového provozu, je čas. Jedná se tedy o vývoj epidemiologické situace v nejbližším období, trvání krizových opatření na úrovni jednotlivých států a případný časový horizont pro nalezení účinné vakcíny proti šíření COVID-19. Čím bude toto období delší, tím očekáváme závažnější důsledky pro následný ekonomický restart a navázaný vývoj provozu. Bude se jednat především o konsolidaci dopravců, nová pravidla pro cestování a obecně změny ve struktuře provozu.

Druhým faktorem bude vývoj hrubého domácího produktu (HDP) ve státech generujících hlavní podíl letového provozu. V případě stávající situace předpokládáme rozvolnění této vazby, respektive výrazný fázový posun obnovování leteckého provozu po obnovení růstu ekonomiky, a to z důvodů specifických pro oblast turismu a letecké dopravy.

Z pohledu vzájemné provázanosti epidemiologické situace na vývoj hrubého domácího produktu mohou nastat tři modely:

→ Model HDP 1: „V“

Tento model předpokládá po prudkém omezení ekonomické aktivity v důsledku krizových opatření (dopady na stranu nabídky i poptávky) stejně prudké obnovení ekonomické aktivity (stejný stav jako po útocích 11. 9. 2001 nebo epidemie SARS). Převažují však rizika směrem k poklesu a stále není zcela jisté, jak dlouho krize potrvá a jaká bude exit strategie států z restriktivních opatření. Pokud budeme čekat na účinnou a dostupnou léčbu, tak jde o měsíce, v případě vývoje vakcíny přibližně jeden a půl roku.

→ Model HDP 2: „U“

Scénář je obdobný jako v případě předchozího modelu, zde se však předpokládá nárůst ekonomické aktivity výrazně pozvolnějším tempem. To bude opět odpovídat oslabení finančních pozic jak na straně poptávky (propouštění, redukce mezd), tak na straně nabídky (konsolidace aerolinek). Rizika jsou stejná jako u „V“ modelu, ale naopak efekt odložené spotřeby se v delším období projeví silněji a zároveň bude růst probíhat ve stabilnějším prostředí s menší mírou nejistot na straně poptávky.

Vývoj ve FIR Praha

→ Model HDP 3: „W“

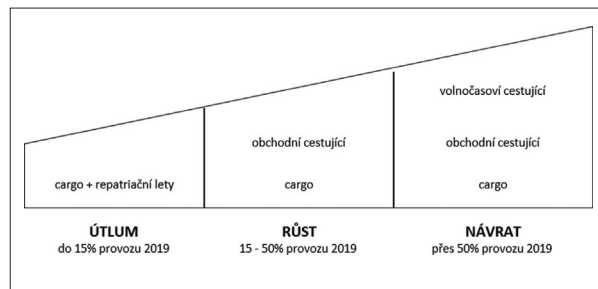
Model předpokládá ekonomické oživení v letních měsících následované další kontrakcí v důsledku obnovení pandemické situace (stačí v některých regionech) po omezení restrikcí. Rizikem je hlavně nedostatek informací o viru a jeho chování (míra imunizace obyvatel, doba trvání imunity, modifikace viru). Na druhou stranu je možno pracovat s hypotézou, že v období přibližně jednoho a půl roku budek dispozici vakcína, která minimálně v rozvínutých zemích zamezí dalšímu šíření viru.

Jak se změnila a co čeká strukturu provozu?

Je jasné, že dlouhodobě zavedený model klasické struktury provozu je v současné a v nejbližší době nemyslitelný. Za normální situace činí podíl cargo provozu 2 %, podíl obchodních cestujících 24 % a drtivou většinu 74 % pak skupina volnočasových cestujících. V grafu vpravo je znázorněn očekávaný vývoj struktury provozu v závislosti na vývoji jeho objemu, a to z fáze současného útlumu až po návrat na předkrizovou podobu.

Jaké scénáře mohou nastat?

Na základě výše uvedených vstupů jsou zpracovány tři logické scénáře možného vývoje letového provozu, jejich stručný popis, časová osa dosažení výše zmiňovaných fází a přiřazená míra pravděpodobnosti. **Všechny scénáře vycházejí z procentuálního srovnání vývoje objemu provozu ve fázích útlumu, růstu a návratu provozu s objemem provozu v roce 2019.**



→ scénář pesimistický

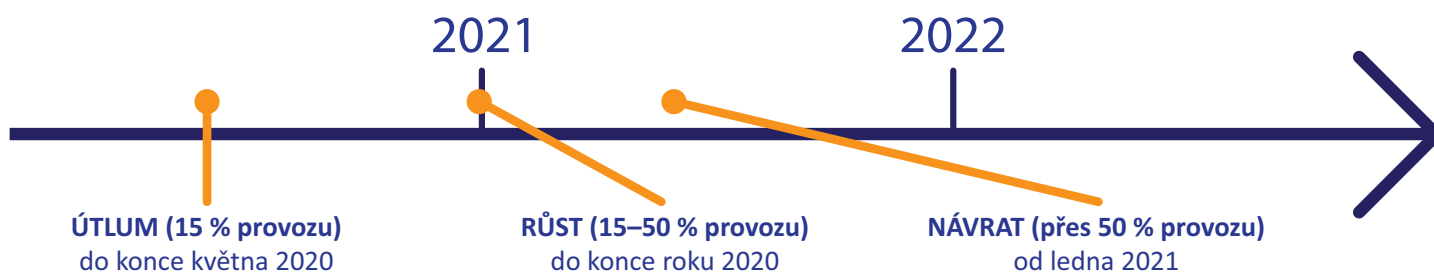
V tomto scénáři předpokládáme mírný nárůst provozu založený na rozdílných dopadech stávající situace na jednotlivé segmenty civilního letového provozu. Takto scénář odráží pesimistickou variantu podle ICAO a některých ekonomických modelů vývoje zpracovaných americkými poradenskými firmami.



Tento scénář finálně předpokládá návrat k 100 % provozu v roce 2027, případně v letech následujících. Průvodní jevy tohoto vývoje pak budou následující: ● obchodní cestující budou preferovat využívání videokonferencí místo přímého styku, ● bude přetrvávat strach z šíření koronaviru a související subjektivní nechuť cestovat, ● opakování pandemické situace ve vlnách, než bude nalezena účinná vakcína, ● turismus – menší příjmy obyvatel, snaha trávit dovolenou spíše v zemi původu, ● drastická konsolidace na trhu leteckých dopravců a optimalizace počtu využívaných letounů.

→ základní scénář středního vývoje

Z hlediska pohledu našeho podniku se jedná o scénář, který považujeme za nejpravděpodobnější a který taky bude využíván a průběžně aktualizován pro naše další strategické plánování a postup. Předpokládáme úroveň provozu do tohoto léta na stávajících úrovních a poté dynamický nárůst na asi 50 % v závěru roku 2020 a prvním čtvrtletí roku 2021. Výběr a preference tohoto scénáře nejsou náhodné. Jeho výstupy mimo jiné vycházejí z prognóz našich britských kolegů z NATS, které se již v mnoha případech ukázaly jako nejvíce reálné.



Tento scénář finálně předpokládá návrat k 100 % provozu v závěru roku 2024 nebo v první polovině roku 2025. I v tomto případě lze očekávat následu-



jící průvodní jevy: • návrat může být zpomalen druhou vlnou epidemie na podzim roku 2020, • u turistů bude efekt tzv. odložené spotřeby významnější, neboť budou vyšší disponibilní důchody a nižší nezaměstnanost, • konsolidace aerolinek a cena ropy umožní rychlou reakci dopravců na situaci, • u obchodních cestujících bude také patrná snaha šetřit a více využívat telekonference nebo jiné formy komunikace.

→ scénář optimistický

Tento scénář, který by byl pro všechny subjekty v letecké dopravě nejvítejší variantou, předpokládá velmi rychlé oživení provozu v souladu s popsanou variantou vývoje ekonomiky v prvním modelu. Pro rok 2020 vychází z aktualizované projekce Eurocontrol, která počítá s fází růstu již od letošního června. V dalších letech se pak provoz vrací na předkrizovou úroveň, limitací je však vývoj HDP, který následuje letový provoz s odstupem jednoho roku.



Tento scénář finálně předpokládá návrat ke 100 % provozu v závěru roku 2021. Také zde nalezneme průvodní jevy: • silný efekt odložené spotřeby, kdy se po uvolnění opatření se obchodování vrací téměř do stavu před krizí a obyvatelstvo realizuje odložené dovolené, • rychlé oživení představuje menší problémy s rozlétáním letadel ani licencemi leteckého personálu, • možné bankroty některých aerolinek s sebou přinesou větší množství dostupných letadel na trhu a nízké ceny ropy umožní rychlý vznik nových dopravců.

Nevěštit z křišťálové koule

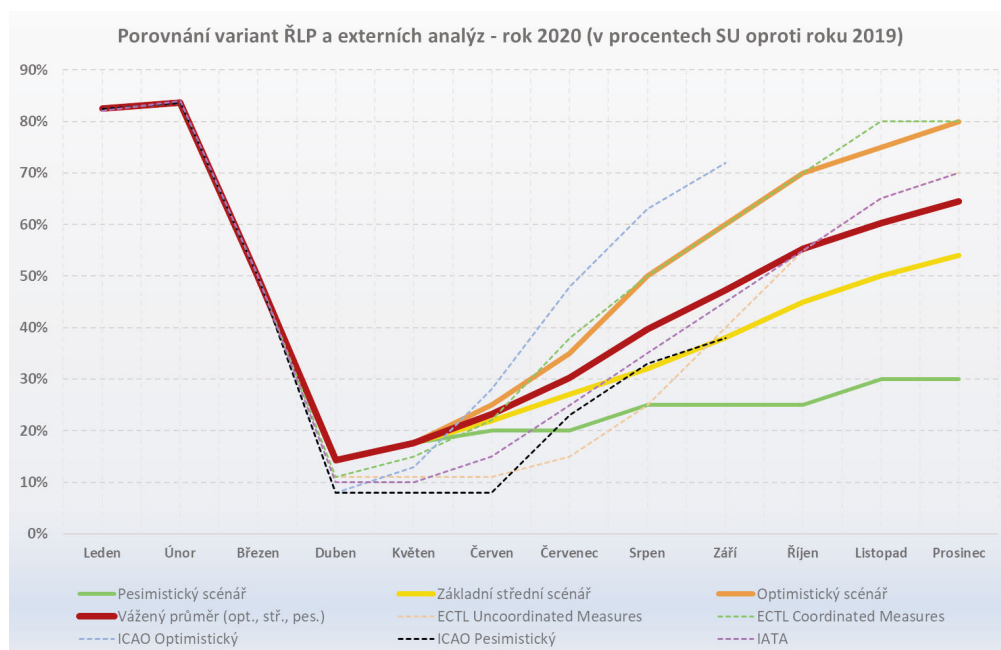
Vzhledem k míře nejistoty jsme se snažili modelovat uvedené scénáře na základě více přístupů a hledali jejich průniky, které pak prezentujeme jako základní scénář středního vývoje a jeho okrajové varianty, tedy pesimistický a optimistický. Jak velký je rozptyl prognóz vývoje provozu na národní nebo mezinárodní úrovni demonstruje i graf níže.

Vzhledem k rozptylu jednotlivých zpracovaných variant vám současně přikládáme variantu vážených průměrů tří predikovaných scénářů. Tento průměr zohledňuje váhový koeficient pravděpodobnosti jednotlivých variant v době vydání článku a bude pravidelně vyhodnocován.

SCÉNÁŘ	pesimistický	základní střední	optimistický
PRAVDĚPODOBNOST	5 %	50 %	45 %

I váš názor je důležitý

Tento článek by neměl fungovat z hlediska komunikace pouze jednosměrně. Proto bychom vás rádi chtěli, a to nikoliv pouze formálně, požádat o aktivní spolupráci při aktualizaci prezentovaných prognóz. Vzhledem k tomu, že vývoj provozu, respektive rychlost jeho očekávaného návratu, je rozhodující pro vývoj finanční situace podniku, oceníme všechny reakce, které nám pomohou aktuální podobu prognózy průběžně zpřesňovat. Celé znění studie, včetně příloh a podkladových materiálů je k dispozici na intranetu ÚSMP, najdete ho pod odkazem <http://info.ans.cz/utvary/UGR/USMP/VerejneDokumenty/PROGNOZY>. Vaše podněty a názory pak zasílejte na e-mail broucek@ans.cz.



Language Corner

Two weeks after my one-year-old's photo shoot, I returned to the studio to view the pictures on a color monitor. The photographer started describing the merits of each photo, but as he went through the set, he spoke so quickly that I couldn't get a word in as he pressed home his sales pitch.

Finally, after we'd seen all 20 poses, he asked me which ones I was most interested in. "None," I replied. "This isn't my child."

A man having lunch at a Chinese restaurant noticed that the table had been set with forks, not chopsticks. He asked why. The waiter said, "Chopsticks are provided only on request."

"But," the man countered, "if you gave your patrons chopsticks, you wouldn't have to pay someone to wash all the forks."

"True," the waiter shot back, "but we'd have to hire two more people to sweep the floor."

My dog chewed the tongue on one of my new, expensive running shoes. I hoped to save my investment, so I took the sneakers to a shoe repair shop. I placed them on the counter and told the man, "My dog got hold of this."

The repairman picked up the shoe, looked it over, and placed it back down on the counter. "Well, what do you recommend?" I asked.

He looked at me and replied, "Give your dog the other shoe."

A man came back to the dealer from whom he bought a new car.

"I believe you gave me a guarantee with my car," he said.

"That's right, sir," the salesman answered. "We will replace anything that breaks."

"Fine, I need a new garage door."

Yesterday my husband thought he saw a cockroach in the kitchen. He sprayed everything down and cleaned thoroughly.

Today I'm putting a cockroach in the bathroom.

Interviewer: "You're asking for a pretty high salary for someone without any experience."

Interviewee: "Well, this job is going to be super hard since I don't know what I'm doing."