



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STROJNÍHO INŽENÝRSTVÍ
LETECKÝ ÚSTAV

FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING
INSTITUTE OF AEROSPACE ENGINEERING

NÁVRH METOD HODNOCENÍ UKAZATELŮ EFEKTIVITY CIVILNÍCH LETIŠŤ

EVALUATION DESIGN OF CIVIL AIRPORTS EFFECTIVITY INDICES

DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

BC. ROMAN NOVOTNÝ

VEDOUcí PRÁCE

SUPERVISOR

ING. PETR VESELÝ

BRNO 2011

Vysoké učení technické v Brně, Fakulta strojního inženýrství

Letecký ústav

Akademický rok: 2010/11

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Bc. Roman Novotný

který/která studuje v **magisterském studijním programu**

obor: **Letecký provoz (3708T011)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Návrh metod hodnocení ukazatelů efektivity civilních letišť

v anglickém jazyce:

Evaluation design of civil airports effectivity indices

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Srovnávání výkonnosti civilních dopravních letišť podle počtu odbavených cestujících nebo počtu pohybů letadel může být názorné, avšak bez znalosti dalších souvislostí se informace tohoto druh mohou stát zavádějící. Analyzováním všech ekonomických ukazatelů nebo ukazatelů efektivity dostáváme ucelený přehled o provozu letiště. Potom je tedy možné nejen srovnávat jednotlivá letiště, ale také přesněji predikovat jejich další vývoj. Práce si klade za cíl vytvořit ucelený výčet ukazatelů a provést návrh metod hodnocení vybraných letišť v EU

Cíle diplomové práce:

Seznámení se se základními ukazateli efektivity civilního letiště

Vyhodnocení ukazatelů efektivity civilního letiště

Výběr srovnatelných letišť v EU a provedení srovnávací analýzy ukazatelů efektivity

Vyhodnocení srovnání

Vytvoření návrhu metod hodnocení

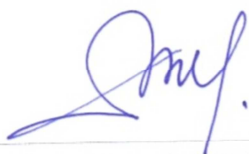
Seznam odborné literatury:

- [1] Průša, J.: 2007. Svět letecké dopravy. 1.vyd. Praha: Galileo CEE Service ČR. ISBN 978-80-239-9206-9
- [2] Žihla, Z.: 2010. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. 1.vyd. Brno: Vysoká škola obchodní v Praze, Akademické nakladatelství CERM. 301 s. ISBN 978-80-7204-677-5
- [3] Hanuš, B.: 1980. Základy ekonomiky dopravy. 1.vyd. Praha: NADAS. 384 s.
- [4] Trebichavský, F. Chvátal, F.: 1973. Prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. 1.vyd. Bratislava: nakladateľství Alfa. 271 s.
- [5] Sedláček, B.: 1983. Provoz a ekonomika letecké dopravy I. 1.vyd. Bratislava: nakladateľství Alfa. 325 s.
- [6] Janíček, L.: Finanční řízení organizací. sylaby přednášek. Brno

Vedoucí diplomové práce: Ing. Petr Veselý

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2010/11.

V Brně, dne 26.11.2010



prof. Ing. Antonín Pištěk, CSc.
Ředitel ústavu



prof. RNDr. Miroslav Doupovec, CSc.
Děkan

Anotace

Úvodní část práce zahrnuje vývoj letecké dopravy, členění letišť podle Ministerstva dopravy v ČR, podle zákona o civilním letectví a dle kódového značení letišť (předpis L 14). Cílem bylo provést teoretické definování a rozdělení výkonových a ekonomických ukazatelů. Pak následuje výběr vhodných letišť z EU. Výběr byl proveden na základě počtu odbavených cestujících na letišti Praha Ruzyně. Z EU bylo vybráno osm nejvhodnějších letišť ze všech dvaceti sedmi členských států. U těchto vybraných letišť následuje srovnávací analýza na základě vybraných výkonových a ekonomických ukazatelů za rok 2005 až 2009. Rok 2010 nebyl zahrnut, protože vybraná letiště neměla zpracovány výroční zprávy, rozvahy a výkazy zisků a ztrát. Z těchto dokladů byly vybírány hodnoty pro výpočet jednotlivých ukazatelů, které byly zpřehledněny v tabulkách, vyhodnoceny pomocí grafů v programu Excel a dále byly jednotlivé ukazatele slovně vyhodnoceny. Cílem bylo i vyhodnocení a srovnání výkonových a ekonomických ukazatelů efektivity a po zhodnocení následoval návrh metod hodnocení.

Annotation

Introductory part of this thesis concludes the development of air traffic, division of airports in the Czech Republic according to the Ministry of Transport, according to the Law on Civil Aviation and according to the Coding of the airports (Requirement L 14). The aim was to realize theoretical definition and division of output and economic indicators. After that comes choice of appropriate airports from the European Union. The choice has been made on the basis of the number of check-in passengers at the airport in Prague-Ruzyně. Eight most suitable airports have been chosen from all twenty-seven member countries of the EU. The following step is comparative analysis of these chosen airports on the basis of specified output and economic indicators for the years 2005-2009. The year 2010 has not been included, because the chosen airports did not complete their annual reports, balances and statements of profit and loss. From these sources the values for calculation of individual indicators have been chosen. These indicators have been shown in charts, evaluated by means of graphs in Excel Programme and further they have been characterized in words. The aim of the thesis was also the evaluation and comparison of output and economic indicators of effectiveness and after evaluation, proposal of methods of evaluations has followed.

Klíčová slova

Evropa, letiště, letecká doprava, efektivita, ukazatel, výkonnost, srovnávací analýza, vyhodnocení, výkonový ukazatel, počet odbavených cestujících, pohyby letadel, vzletová hmotnost letadel, nákladní doprava, letečtí dopravci, podílový ukazatel, ekonomický ukazatel, výroční zpráva, rozvaha, výkaz zisků a ztrát, hodnotový ukazatel, kvalitativní ukazatel, specifický ukazatel, průměr, obecný ekonomický ukazatel, tržby, náklady, zisk, rentabilita, aktivita, zadluženost, likvidita, srovnání, metodika.

Keywords

Europe, airport, air traffic, effectiveness, indicator, performance, comparative analysis, evaluation, output indicator, number of check-in passengers, aircraft movements, take-off weight of aircraft, cargo, airline operators, proportion indicator, economic indicator, annual report, balance, statement of profit and loss, value index, quality indicator, specific indicator,

average, general economic indicator, incomes, expenses, profit, profitability, activity, indebtedness, liquidity, comparison, methodology.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma
NÁVRH METOD HODNOCENÍ UKAZATELŮ EFEKTIVITY CIVILNÍCH LETIŠŤ
vypracoval samostatně s použitím odborné literatury a pramenů, uvedených na seznamu, který
tvoří přílohu této práce.

Datum

.....
Podpis

.....
Jméno a příjmení

Poděkování

Děkuji tímto Ing. Petru Veselému za cenné připomínky a rady při vypracování diplomové práce.

OBSAH

Obsah	8
1. Úvod	10
2. Definování výkonových a ekonomických ukazatelů efektivity	14
2.1 Definování výkonových ukazatelů	14
2.2 Definování ekonomických ukazatelů	15
2.2.1 Kvalitativní	15
2.2.2 Hodnotové	15
2.3 Základní informace používané v diplomové práci vychází z účetních výkazů	16
2.3.1 Rozvaha (balance) (viz. příloha 1)	16
2.3.2 Výkaz zisků a ztrát – výsledovka	18
2.3.3 Cash flow	19
2.3.4 Postup analýzy	19
2.4 Přehled poměrových ukazatelů	20
3. Výběr srovnatelných letišť v EU	27
4. Srovnávací analýza vybraných ukazatelů a vyhodnocení ukazatelů efektivity civilních letišť	29
4.1 Výkonové ukazatele	29
4.1.1 Základní ukazatele	29
4.1.2 Ostatní ukazatele	34
4.1.3 Podílové ukazatele	37
4.2 Ekonomické ukazatele	40
4.2.1 Kvalitativní ukazatele	41
4.2.2 Hodnotové ukazatele	41
5. Vyhodnocení a srovnání výkonových a ekonomických ukazatelů efektivity	55
5.1 Výkonové ukazatele	55
5.2 Ekonomické ukazatele	56
5.3 Celkové vyhodnocení ukazatelů	57
6. Vytvoření návrhu metod hodnocení	59
6.1 Vlastník, manažer	59
6.2 Akcionář	60
6.3 Statistický subjekt	60
6.4 Věřitel, banky a obchodní partner	61
6.5 Stát a jeho orgány	61
Závěr	62
Seznam použitých zdrojů	64

Seznam použitých zkratk a symbolů	68
Seznam příloh	70
Příloha č.1 – Rozvaha	70
Příloha č.2 - Účtová osnova pro podnikatele	71
Příloha č.3 - Výkaz zisku a ztrát	73
Příloha č.4 – Výběr posuzovaných letišť	75
Příloha č.5 – Tabulka odbavených cestujících na jednotlivých letištích za rok 2005 až 10	76
Příloha č.6 – Pohyby letadel	77
Příloha č.7 – Mtow, cargo	78
Příloha č.8 – Cargo/ den	79
Příloha č.9 – Počet leteckých dopravců	80
Příloha č.10 – Mezinárodní a vnitrostátní doprava	81
Příloha č.11 - % transferových cestujících	82
Příloha č.12 - Cargo/počet cestujících (kg/os)	82
Příloha č.13 - Pravidelná linky a nízkonákladová letecká doprava v %	83
Příloha č.14 – Celkové náklady, celkové náklady/ cestující, provozní náklady, průměrný náklad/ cestující, provozní náklady/ cestující, % provozních nákladů z celkových	84
Příloha č.15 – Tržby, ukazatel nákladovosti tržeb, průměrný výnos na jednoho cestujícího	87
Příloha č.16 – Zisk po zdanění	89
Příloha č.17 – Tabulky ekonomických ukazatelů	90
Příloha č.18 – Umístění výkonových ukazatelů	97

1. Úvod

Podle stanovených cílů v práci bude srovnávána výkonnost civilních letišť dle výkonových parametrů a ekonomických ukazatelů. Výběr srovnaných letišť bude prováděn v Evropské unii podle výkonového parametru tj. počtu odbavených cestujících a to ve vztahu k letišti Praha Ruzyně.

Sílící potřeba letišť začala 17. prosince 1903 v Severní Karolíně, kdy vzlétl první letoun poháněný motorem, který byl těžší než vzduch. Od této doby začal velký technický pokrok, doprovázený výzkumem.

Ve 20. letech se objevily první dopravní letouny, létající do 120 km/h, které mohly přepravit cestující na velkou vzdálenost v krátkém čase. Tím, že se měnily technické parametry letadel, zvyšovaly se požadavky na únosnost vzletových a přistávacích drah. Musely se přizpůsobit šířky, délky drah a ostatní fyzikální charakteristiky letišť. Letiště se musela vždy přizpůsobit konkrétní provozním podmínkám - například počasí, nadmořské výšce atd..

Prvním letadlům postačovala jako přistávací dráha obyčejná pokosená louka s dobrým odvodem vody. V okolí se nesměly vyskytovat překážky. Letadla byla velmi citlivá na boční vítr a proto základním požadavkem bylo startovat a přistávat vždy proti větru. Letiště mělo většinou tvar čtverce nebo kruhu bez vytýčení vzletové a přistávací dráhy. Později se začalo používat značení pro vymezení drah (RWY). Po 1. světové válce v letech 1919 až 1920 začaly vznikat první letecké společnosti pro pravidelné spojení mezi Paříží a Londýnem, Amsterdamem a Londýnem, Prahou a Paříží a na dalších linkách. S rostoucí potřebou přepravovat obchodní cestující se musela zvětšovat přepravní kapacita letadel a jejich rychlost. Tím rostly požadavky na délku přistávacích drah. Rostoucí počet letadel vyžadoval dostatečný počet vycvičených pilotů a dokonalejší dobudování zázemí - hangárů, dílen a ubytovacích objektů.

Druhá světová válka znamenala prudký rozvoj pro letectví. Vznikly potřebné vazby mezi státy. Díky tomu se v krátké době dynamicky změnily požadavky na letiště. S rostoucím počtem cestujících se musela rovněž zvyšovat kapacita odbavovacích budov.

Se zavedením proudových letadel vznikaly vyšší nároky na únosnost drah. Jejich zavedení vyžadovalo mimo jiné přebudování leteckých skladů pohonných hmot a zavedení nových technologií, nová řešení terminálů.

Od roku 1975 se budovala další letiště pro mezinárodní provoz. Musela být zvýšena únosnost pohybových ploch, včetně přistávacích drah. To znamenalo novou éru ve vztahu technických parametrů letadla - letiště.

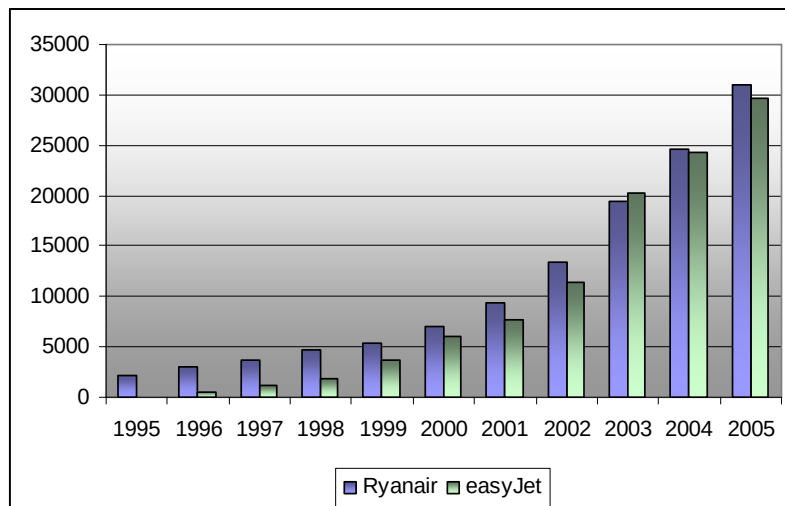
Od roku 1978 se začal rozvíjet dráhový systém pro přístrojové přiblížení, který umožnil větší propojení centrálních letišť a rozšíření jejich kapacity.

Od 80. let se začaly používat velkokapacitní letadla a začal se projevovat terorismus i v letectví. Ve světě se k terorismu přistupovalo se značným váháním. První opatření přijaly státy Evropské dvanáctky v roce 1988. Mezi členské státy v této době patřila: Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Řecko, Spojené království, Portugalsko a Španělsko.

V 90. letech se objem přepravovaných cestujících zdvojnásobil oproti 80. letům. Vzrostla hustota provozu. Projevil se nedostatek leteckých slotů, což mělo za následek nárůst zpoždění. Ve všech státech pokračoval rozvoj regionální dopravy, která slouží zejména pro leteckou přepravu osob a nákladu. Přesto, že východní blok nemá dostatek finančních zdrojů, dochází k modernizaci letišť, která je spojena s budováním nových terminálů.

Od roku 2000 se mění struktura letecké dopravy. Prosazuje se nízkonákladová přeprava osob, jak je patrné například u společnosti Ryanair a easyJet, kde je vidět nárůst počtu cestujících z níže uvedeného grafu.

Graf č. 1.1 Počet pasažérů společností Ryanair a easyJet v tisících [12]



Podobné změny nastaly i v přepravě nákladů.

V letech 2000 až 2006 rostoucí životní úroveň měla vliv na růst letecké dopravy. Vzhledem k začínající ekonomické krizi se rozvoj letišť zastavuje, protože začínají být omezovány finanční zdroje cestujících i podnikatelů.

Vlivem islandské sopky chrlící do vzduchu oblaka prachu a popela se od 15. dubna 2010 omezily a zrušily lety. Dne 15. května byl znovu obnoven letecký provoz v Evropě. Sopečná činnost ovlivnila ekonomiku leteckých společností a příjmy jednotlivých letišť (např. na letišti Ruzyně klesl počet odbavených cestujících meziročně o 7,4 %).

Na základě zadání se v práci budeme zabývat civilními letišťmi a proto bych se zde zmínil o rozdělení letišť.

Letiště v ČR se dělí dle Ministerstva dopravy na: [11]

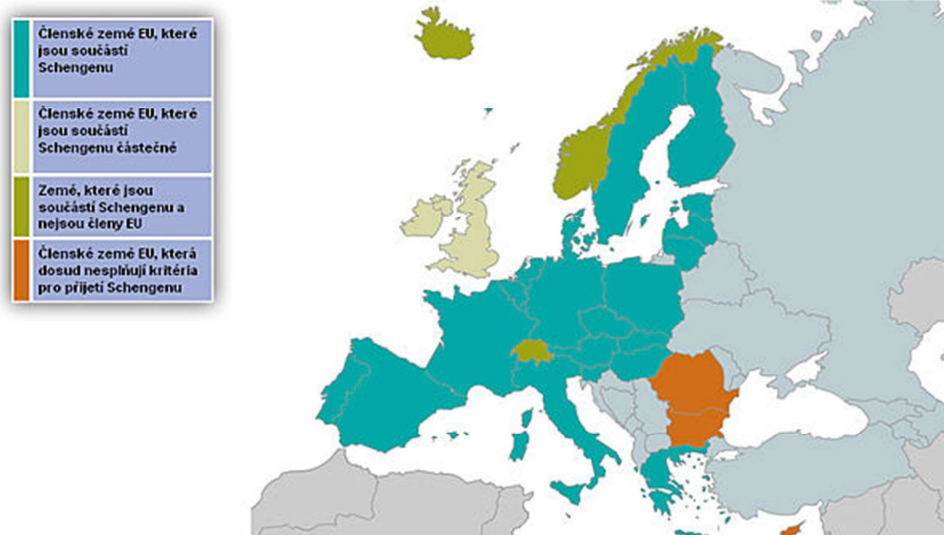
- letiště celostátního významu (letiště Praha)
- regionální letiště většího významu (Brno, Ostrava, Karlovy Vary a Pardubice)
- regionální letiště menšího významu (například aeroklubová a sportovní letiště)

Letiště Praha Ruzyně je v současné době akciovou společností. Dne 9. července 2008 došlo k vložení téměř veškerého majetku státního podniku Správa Letiště Praha s.p. do základního kapitálu akciové společnosti Letiště Praha. Změnou vlastnictví byly vytvořeny předpoklady pro možnost uplatnění žádosti k čerpání investičních prostředků z Evropských fondů s cílem zajistit potřebnou výstavbu. Rychlý růst pohybu osob, přibývajících požadavky na bezpečnost a technické vybavení a začlenění letišť ČR do Schengenského prostoru přineslo řadu nových povinností. Jedná se hlavně o technické a administrativní změny. Hlavním cílem schengenského acquis je ulehčit volný pohyb osob a zboží přes hranice. Jedná se zejména o zrušení hraničních kontrol mezi členskými státy, o společnou vízovou politiku a další. Schengenské acquis je soubor všech pravidel, která jsou dána Schengenskou smlouvou.

Schengenské acquis první kategorie musela ČR splnit ke dni vstupu do Evropské Unie k 1.5.2005. Při jeho plnění musely být na všech mezinárodních letištích zařazeny pasové kontroly pouze pro občany zemí Evropské unie.

Větší požadavky na letištní infrastrukturu klade Schengenské acquis druhé kategorie, kde bylo třeba oddělit cestující do schengenských destinací od cestujících do neschengenských destinací – týká se příletu i odletu.

Obr. 1.1 Schengenský prostor [14]



Od roku 2006 z hlediska poptávky se Evropská komise snaží začlenit leteckou dopravu do systému obchodu s povolenkami na emise skleníkových plynů. ČR se zavázala, že do roku 2020 sníží výfukové zplodiny u letadel o 8 %.

Podpisem dohody o přistoupení ČR do EU se naše republika zavázala, že zajistí volný pohyb osob uvnitř zemí Schengenského prostoru a že bude provádět důkladné kontroly osob, které nejsou občany EU.

Další rozdělení letišť dle zákona o civilním letectví (č. 49/1997 Sb.): [13]

- podle vybavení, provozního a základního určení

1) vnitrostátní – letiště jsou určena a vybavena k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice

2) mezinárodní – jsou to celní letiště určená a vybavená k uskutečňování, jak vnitrostátních letů, tak i letů při nichž je překročena státní hranice ČR.

Tato letiště se podle zvláštních předpisů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí č. 216/ 2002 Sb. a zákon o ochraně státních hranic č. 481/ 2004 Sb.) dělí:

- a) na letiště s vnitřní hranicí
- b) na letiště s vnější hranicí

- podle okruhu uživatelů a charakteru letiště

1) civilní:

- a) letiště veřejná - jsou letiště přijímající v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla.

b) letiště neveřejná – přijímající na základě předchozí dohody provozovatele nebo velitele letadla s provozovatelem neveřejného letiště v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna letadla a letadla uživatelů letiště stanovených úřadem na návrh jeho provozovatele.

2) vojenská: jsou letiště pro potřeby ozbrojených sil ČR a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany. Patří sem vojenská letiště pro civilní provoz.

Rozdělení dle kódového značení letišť [9]

Vycházíme z předpisu L14, který stanoví kritéria zajištění celosvětové bezpečnosti, pravidelnosti a hospodárnosti mezinárodní letecké dopravy. Tomuto účelu odpovídá zavedený kódový systém značení letišť. V předpise L14 je účelem kódového značení zavést jednoduchou metodu označení letišť, které by vyhovovalo letounům, pro jejichž provoz jsou určena.

Tab. 1.1 Kódové značení letišť [9]

Kódové číslo	Kódový prvek 1		Kódový prvek 2	
	Jmenovitá délka dráhy vzletu letounu	Kódové písmeno	Rozpětí křídla	Vnější rozchod kol hlavního podvozku ^a
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Méně než 800 m	A	Až do, ale ne včetně 15 m	Až do, ale ne včetně 4,5 m
2	Od 800 m až do, ale ne včetně 1 200 m	B	Od 15 m až do, ale ne včetně 24 m	Od 4,5 m až do, ale ne včetně 6 m
3	Od 1 200 m až do, ale ne včetně 1 800 m	C	Od 24 m až do, ale ne včetně 36 m	Od 6 m až do, ale ne včetně 9 m
4	1 800 m a více	D	Od 36 m až do, ale ne včetně 52 m	Od 9 m až do, ale ne včetně 14 m
		E	Od 52 m až do, ale ne včetně 65 m	Od 9 m až do, ale ne včetně 14 m
		F	Od 65 m až do, ale ne včetně 80 m	Od 14 m až do, ale ne včetně 16 m

^a Vzdálenost mezi vnějšími okraji kol hlavního podvozku

Poznámka: Informace o projektování letišť pro letouny s rozpětím křídla větším než 80 m jsou uvedeny v Aerodrome Design Manual, Part 1 a 2.

Dalším faktorem ovlivňující leteckou ekonomiku je současná hospodářská situace. Díky řešení hospodářské krize dochází ke snižování vstupních zdrojů (počtu zaměstnanců, šetření provozních nákladů atd.), což vede k růstu nezaměstnanosti, inflaci a ke stávkám.

Tyto faktory nám ovlivňují výkonnost a ekonomické ukazatele jednotlivých letišť, což je důležité pro posuzování efektivity letišť.

2. Definování výkonových a ekonomických ukazatelů efektivity

Tyto ukazatele jsou zpracovány zatím teoreticky, jako přehled, který poslouží pro konkrétní hodnocení vybraných letišť.

Letiště je hospodářský subjekt, který se chová podobně jako podnik, kde sledujeme produktivitu, výkonnost. Hledáme cesty ke zvyšování produktivity a snižování nákladů. Fungování a hodnocení úspěšnosti letišť se provádí z podrobné statistiky o výkonech letišť a na základě ekonomických ukazatelů.

2.1 Definování výkonových ukazatelů

Výkonové ukazatele můžeme dělit:

1. dle druhu dopravy :
 - a) pravidelná
 - b) nepravidelná
 - c) nízkonákladová
 - d) dálková
2. dle geografické oblasti :
 - a) mezinárodní
 - b) vnitrostátní
3. podle zemí a dopravců

Mezi základní výkonové ukazatele patří:

a) počet pohybů letadel:

Pohyb letadla znamená vzlet nebo přistání letadla na letišti. Ukazatel se používá pro určování kapacity letiště a jeho plánování. Zahrnuje dráhový systém, systém pojezdových drah a odbavovacích ploch. Daný ukazatel se sleduje ve špičkových hodinách.

b) počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel:

Maximální vzletová hmotnost závisí na daném typu letadla. Je uveřejněna v certifikátu letadla a určuje ji výrobce. Je stanovena jako součet prázdné hmotnosti letadla s posádkou a vybavení letadla, hmotnost nákladu (cestující, zavazadla, zboží, palivo a pošta).

c) počet odbavených cestujících:

Je počet cestujících, které letiště odbavilo. Tento údaj se většinou uvádí za rok. Počet odbavených cestujících je součet cestujících transferových, přilétajících, tranzitních, odlétajících.

Pojem "tranzitní přeprava" znamená přepravu cestujících a nákladů přes území státu jedné ze smluvních stran, kdy se výchozí a cílové místo nacházejí mimo území státu této smluvní strany. [16]

Transferový cestující je cestující, který na příslušném letišti mění linku nebo i dopravce, tzn., že přestupuje. Takovýto cestující po vstupu do terminálu přestupního letiště kontaktuje přepážku Transfer, kde se přihlásí a předloží svoji letenku na přípojovou linku a je normálním způsobem odbaven na linku další. [17, str. 49]

d) počet odbavených tun nákladu:

Nákladem se rozumí zboží nebo pošta, který je sledován na nákladních terminálech. Je přepravován leteckým přepravcem pomocí kamionové linky, kterou dopravce má propojenou se sítí leteckých spojů.

Kombinací těchto ukazatelů vznikají ukazatele poměrové a podílové.

2.2 Definování ekonomických ukazatelů

Ekonomické ukazatele dělíme:

2.2.1 Kvalitativní:

Určují míru uspokojení potřeb zákazníka. K určení těchto ukazatelů se posuzuje kvalita přepravy a dodržování letového řádu. Dalším sledovaným parametrem je bezchybná přeprava zavazadel cestujících a důležitým znakem je čekací doba u odbavovacích překážek, pasové, celní a bezpečnostní kontroly.

2.2.2 Hodnotové:

Jsou ukazatele vyjadřující hodnoty ekonomického jevu pomocí cen vztažených k naturální měrné jednotce popisovaného jevu.

Tyto ukazatele se dále člení na:

I) Specifické letištní ukazatele

Vznikají poměřováním ekonomických a výkonových ukazatelů – např.:

- průměrný výnos z leteckých poplatků na jednoho cestujícího
- průměrný výnos z obchodních aktivit na jednoho cestujícího (pronájem prostoru)
- výnosy z parkovišť na jednoho cestujícího
- hospodaření a rentabilita (poplatky, obchody, parkoviště)

II) Obecné ekonomické ukazatele

Patří sem například: zisk, rentabilita, návratnost aktiv, návratnost kapitálu, produktivita atd.. Vznikají poměřováním ekonomických a výkonových ukazatelů vycházejících z účetních výkazů.

Každé letiště, které působí na trhu musí neustále analyzovat svoji činnost a výsledky, kterých dosáhlo. Tato skutečnost vyplývá především ze schopnosti se přizpůsobovat změnám a konkurovat ostatním letištím. Proto se v každém letišti vypracovává finanční analýza, která vyhodnocuje základní finanční ukazatele a vyvozuje z nich závěry. Finanční analýza plní při finančním řízení podniku funkci zpětné vazby, neboť se při ní hodnotí, jak se ve skutečnosti daří plnit stanovené finanční cíle. Je úzce spojena s účetnictvím, v němž se v peněžním vyjádření zachycuje veškerá činnost v podniku a její výsledek. Na základě hodnocení minulosti dochází k závěrům o předpokládaném vývoji v budoucnosti a poskytuje důležité informace pro finanční rozhodování. Údaje čerpá ze třech základních účetních výkazů (rozvahy, výkazů zisku a ztrát, cash flow).

Než začneme rozebírat jednotlivé ukazatele, musíme si objasnit některé pojmy, se kterými se budeme v práci setkávat, jako jsou:

Zdroje informací a uživatelé

Pro sestavení účetních výkazů vycházíme z účetní uzávěrky, která musí tvořit celkový a věrný obraz o hospodaření daného subjektu (dle zákona o účetnictví jde o účetní jednotku - ÚJ) za účetní období.

Účelem účetní závěrky je podat zprávu:

- o stavu majetku a krytí ÚJ
- o jejím hospodářském výsledku a finanční situaci

Účetní závěrka se zpracovává dle účetního zákona ve zkráceném nebo v plném rozsahu.

Účetní závěrku ve zkráceném rozsahu sestavují ÚJ, které nemají povinnost ověření účetní závěrky auditorem.

Účetní závěrku v plném rozsahu sestavují ÚJ, které mají povinnost auditu.

Pozn.: Auditor je veřejný znalec s profesními zkouškami zapsaný do seznamu profesní komory, provádějící soulad účtování s předpisy.

2.3 Základní informace používané v diplomové práci vychází z účetních výkazů:

- A. ROZVAHY
- B. VÝKAZŮ ZISKŮ A ZTRÁT
- C. VÝKAZŮ O CASH FLOW

To jsou nejzákladnější, nejdůležitější a nejčastější informace, z kterých můžeme vypočítat základní ekonomické ukazatele. Informace, které se týkají finančního stavu podniku jsou předmětem zájmu mnoho subjektů.

Subjekty:

- investoři a vlastníci
- manažeri
- zaměstnanci
- obchodní partneři
- banky a jejich věřitele
- stát a jeho orgány

Každého z těchto subjektů zajímají informace o firmě z jiného důvodu. Investoři a vlastníci se zajímají především o míru výnosnosti jejich kapitálu, o likviditu podniku, o disponibilní zisk a výši dividend. Pro manažery je důležité zajištění dlouhodobého a operativního řízení podniku. Obchodním partnerům, bankám a jiným věřitelům záleží na solventnosti a likviditě podniku. Stát a jeho orgány se zajímají o tyto informace zejména z důvodu kontroly plnění daňových povinností a ověřují podmínky pro poskytování dotací.

Účetní výkazy (financial statement)

Představují základní zdroj informací pro finanční analýzu. Samozřejmostí by mělo být, že údaje zveřejněné v těchto výkazech (například ve výročních zprávách) by měly být pravdivé a úplné. Nejčastějším problémem je, že údaje se vztahují k minulosti a proto nemusí být aktuální, nebo že vliv inflace způsobuje odlišnost účetních hodnot od reálných skutečných hodnot. Proto se musí provádět další odhady.

Do účetních výkazů patří:

2.3.1 Rozvaha (balance) (viz. příloha 1)

Poskytuje údaje prořízení a posuzování informace daného subjektu. Sestavuje se na podkladě informací z účetnictví. Setkáváme se zde s pojmy jako je:

- rozvahový den – je den k němuž se rozvaha vztahuje
- rozvahové položky – jsou jednotlivé složky aktiv a pasiv
- rozvahové stavy – jsou peněžní částky u jednotlivých položek

Rozvahové položky:

Aktiva (assets)

Představují v rozvaze majetek podniku. Dvě největší skupiny představují majetek

stálý (dlouhodobý) a oběžný. Je to proto, že podnik musí jinak hospodařit s majetkem, který je v podniku vázán dlouhodobě a jinak nakládat s majetkem, který se často obnovuje.

Pasiva (liabilities)

Zde je zachycena kapitálová struktura majetku podniku, ze kterého je majetek podniku financován. Protože podnik získává prostředky, jak z vlastních tak i z cizích zdrojů, rozlišuje účetní systém dvě základní kategorie: vlastní kapitál a cizí zdroje. Vlastní kapitál lze chápat jako celkový kapitál, který do podnikání vložili sami vlastníci. Naopak cizí kapitál představuje závazky, které se vztahují k určitým hospodářským operacím firmy, kde základním kritériem pro další rozdělení je lhůta jejich splatnosti.

Rozvaha obsahuje základní členění:

Tab. 2.1 Základní členění rozvahy [15]

	AKTIVA CELKEM
A.	Pohledávky za upsaný základní kapitál
B.	Stálá aktiva
B. I.	Dlouhodobý majetek
B. II.	Dlouhodobý nehmotný majetek
B. III.	Dlouhodobý hmotný majetek
B. IV.	Dlouhodobý finanční majetek
C.	Oběžná aktiva
C. I.	Zásoby
C. II.	Dlouhodobé pohledávky
C. III.	Krátkodobé pohledávky
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek
D. I.	Časové rozlišení

	PASIVA CELKEM
A.	Vlastní kapitál
A. I.	Základní kapitál
A. II.	Kapitálové fondy
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období
B.	Cizí zdroje
B. I.	Rezervy
B. II.	Dlouhodobé závazky
B. III.	Krátkodobé závazky
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci
C.	Časové rozlišení

Poslední skupinu v aktivech a pasivech tvoří položky, které přecházejí hranice kalendářních roků a začleňují se do účetních období s nimiž věcně a časově souvisejí. Jsou to přechodné a dohadné položky a jejich smyslem je, aby hospodářský výsledek účetního období byl výrazem všech aktivit, které do něho patří. Je třeba ještě poznamenat, že v každé rozvaze platí rovnice: **aktiva = pasiva**.

Ve formuláři rozvahy (viz. příloha č. 1) se setkáváme s údaji v aktivech v ocenění:

- 1) Brutto stav – vyjadřuje majetek v ocenění dle zákona o účetnictví (aktiva v plné hodnotě).
- 2) Korekce – jsou uváděny oprávky a opravné položky se znamínkem mínus (oprávky = součet všech odpisů za dané období).
- 3) Netto stav – vyjadřuje majetek po korekci tj. brutto stav – korekce, za běžné účetní období.
- 4) Netto stav – stav za minulé účetní období.

Z rozvahy se dá zjistit:

- výši majetku
- který majetek máme
- které dluhy a v jaké výši
- informace z jakých zdrojů byl majetek pořízen a ze struktury zdrojů

Podle časového okamžiku, k němuž se rozvaha sestavuje, rozeznáváme:

- zahajovací rozvahu – při založení podniku
- počáteční rozvahu – sestavuje se na počátku účetního období

- konečnou rozvahu – sestavuje se ke konci každého účetního období, ale také při ukončení činnosti podniku

Obsahem a základní funkcí rozvahy je přehledně uspořádat k určitému časovému okamžiku majetek podniku v peněžním vyjádření z hlediska jeho formy a finančních zdrojů, zjistit hospodářský výsledek a poskytnout základ pro zjištění a zhodnocení finanční situace podniku.

Rozvaha je tedy statickým pohledem na stav aktiv a pasiv podniku. Je to v podstatě fotografický záznam situace v momentu pořízení. K získání dynamického pohledu je třeba porovnávat a analyzovat rozvahy za více po sobě následujících období.

Dalším účetním sledovaným výkazem je:

2.3.2 Výkaz zisků a ztrát – výsledovka [8]

Poskytuje informace o nákladech, výnosech o hospodářském výsledku. Úkolem je informovat uživatele o finanční výkonnosti podniku. Při sestavování výkazu zisků a ztrát se vychází z údajů z podvojného účetnictví (účet 710), kde zjišťujeme hospodářský výsledek (HV). HV je důležitým ukazatelem hospodaření a zjišťuje se ze zůstatků nákladů (N) a výnosů (V).

$$HV = V - N \quad (2.1)$$

Možnosti HV: $HV > 0$ zisk

$HV < 0$ ztráta

HV se dělí z účetního hlediska podle účetní osnovy pro podnikatele, která je normativně upravena ministerstvem financí. Předepisuje závaznou strukturu a je uspořádána do deseti účtových tříd, které se dále člení na účtové skupiny a v rámci nich na syntetické účty (viz příloha číslo 2).

HV rozdělení :

a) provozní – porovnání zůstatků účtových skupin 50 až 55 a 60 až 65

b) finanční – porovnáním zůstatků účtových skupin 56 a 57, 66 a 67

c) mimořádný – porovnáním zůstatků účtových skupin 58 a 68

$$HV \text{ běžné činnosti} = \Sigma \text{ provozního HV} + \Sigma \text{ finančního HV} \quad (2.2)$$

Koncem účetního období je nutno zjistit základ pro výpočet daně z příjmů - vypočítat a zaúčtovat je ještě do nákladů běžného účetního období. Daň se vypočte podle zákonné sazby ze zjištěného daňového základu a to v rozdělení :

- na daň z příjmů z běžné činnosti
- na daň z příjmů z mimořádné činnosti

V nákladech (5) a výnosech (6) existují položky, které se nepočítají do daně z příjmů (položky snižující daňový základ). Účetní zisk, který jsme získali z účetních tříd 5 a 6 musíme opravit o položky N a V, které jsou tam zaúčtovány nad rámec ustanovení daňových předpisů.

Při sestavování výkazů a ztrát se vychází z údajů na účtě 710, které se musí uspořádat (viz. příloha 3).

Rozvaha a výkaz zisků a ztrát se zakládají na vztahu nákladů a výnosů v časovém období a poskytují informace o ziskovosti podniku. Neinformují o způsobu, jakým společnost vyprodukovala a použila peněžní prostředky. Výkaz zisků a ztrát může vykazovat

zisky, avšak společnost může vykazovat vážnou platební neschopnost. Z tohoto důvodu se používá třetí doklad a to cash flow.

2.3.3 Cash flow

Podává základní informaci o tom kolik společnost peněz skutečně vyprodukovala a jak je užila. Tyto informace slouží, jak pro vlastníky, tak pro externí zájemce (banky, věřitele).

Udává tvorbu a užití peněžních prostředků.

Umožňuje zjistit proč je podnik v platební neschopnosti.

Umožňuje určit proč se zvyšuje nedostatek peněžních prostředků, i když ÚJ vykazuje zisk.

Používaná terminologie:

Peněžní tok – je veličina, která zobrazuje přírůstek (inflows) nebo úbytek (outflows) peněžních prostředků při hospodářské činnosti ÚJ za určité období.

Funkce výkazu cash flow:

- lze vyjádřit všechny změny ve finanční situaci podniku
- zjistit zdroje tvorby peněžních prostředků a jejich užití za dané období ve všech oblastech činnosti podniku (provozní, finanční a investiční)
- lze posoudit i schopnost podniku zajistit v budoucnu dostatečnou tvorbu peněžních prostředků na úhradu splatných dluhů a výplaty dividend
- prokazuje vztah mezi ziskem a čistým peněžním příjmem
- odráží toky finančních prostředků za určité období (roční)

Využití přehledu finančních toků:

- při krátkodobém i dlouhodobém plánování finančního hospodaření, stability podniku
- při plánování investiční výstavby
- při hodnocení platební neschopnosti ÚJ a její likvidity
- při hodnocení finanční efektivity investičních variant
- jako jedna z forem stanovení základu tržní ceny podniku

Na základě zjištěných hodnot se přistupuje k analýze a k vyhodnocení.

2.3.4 Postup analýzy

Postupně se uskutečňují tyto kroky:

- shromáždění potřebných údajů – získáváno z výše uvedených účetních výkazů
- zpracování údajů příslušnou rozborovou metodou:
 - A. procentní rozbor – princip spočívá ve výpočtu podílu jednotlivých částí na celku
 - B. poměrová analýza – spočívá ve výpočtu poměrových ukazatelů, kteří charakterizují vzájemný vztah. Výsledné hodnoty ukazatelů srovnáváme a opíráme se o předem zvolenou srovnávací základnu.

Rozeznáváme tyto ukazatele:

o stavové (okamžikové):

- mezipodnikové (prostorové) srovnávání
- časové srovnávání – využívá se údajů, které tvoří časovou řadu. Z nich pak vypočteme potřebné ukazatele (-> sklon k růstu, stagnaci nebo poklesu).

o intervalové (tokové) – jejichž výše závisí na délce časového intervalu za který se zjišťují.

- srovnání vypočítaných hodnot (poměrových ukazatelů) s jinými podniky, které se zabývají obdobnou činností
- srovnání a hodnocení vývoje vypočítaných hodnot v čase (zjišťujeme zda se hodnoty zlepšují nebo zhoršují)
- hodnocení vzájemných vztahů mezi poměrovými ukazateli (ukazateli souhrnnými a dílčími) – zjišťujeme čím byla změna hodnoty ovlivněna
- návrh na opatření – analýza odhaluje slabá a silná místa ve finančním hospodaření podniku. Každý ukazatel má výsledek minulého vývoje a zároveň vývoje budoucího. Minulost ovlivnit nemůžeme, ale budoucnost ano. Na základě vypočítaných ukazatelů můžeme posoudit, zda vývoj bude příznivý či nepříznivý, a navrhnout ovlivňující opatření.

Při výpočtu poměrových ukazatelů se mohou porovnávat:

- dva ukazatele stavové (oběžný majetek a krátkodobé závazky) – čerpáme z jednoho účetního výkazu (rozvahy)
- dva ukazatele intervalové (zisk a tržby) – čerpáme z jednoho účetního výkazu (výkaz zisku a ztrát)
- jeden ukazatel intervalový a jeden stavový (pohledávky a tržby) – čerpáme ze dvou účetního výkazu

Dle vypovídací schopnosti mohou být počítané ukazatele:

- * souhrnné (např. rentabilita vlastního kapitálu) – charakterizuje celkovou úroveň hospodaření podniku
- * dílčí (např. obrat zásob) – charakterizuje určitý jev, který ovlivnil výši souhrnného ukazatele

Vstupní údaje a výsledky sestavujeme do tabulek. Vývoj ukazatelů v delší časové řadě je účelné vyjádřit grafy. Výsledky doplňujeme komentářem.

Než se přistoupí k těmto bodům analýzy je nutné se seznámit s poměrovými ukazateli.

2.4 Přehled poměrových ukazatelů

Finanční analýza je založena na výpočtu poměrových ukazatelů. Podmínky v nichž podniky působí nejsou tak jednoduché, aby bylo možné hospodaření podniku těmito ukazateli přesně vyjádřit. Mají proto do určité míry pravděpodobnostní povahu. Nyní přejdeme k základní skupině poměrových ukazatelů:

- 1) ukazatele rentability
- 2) ukazatele aktivity
- 3) ukazatelé zadluženosti
- 4) ukazatele likvidity

1) Ukazatele rentability

Rentabilita – je schopnost podniku dosahovat zisku pomocí investičního kapitálu. Je to forma vyjádření míry zisku z podnikání.

Rentabilitou charakterizujeme, že poměříme zisk dosažený podnikáním k různým základnám (např. k částce vlastního kapitálu, k celkovým aktivitám). Vložený kapitál bývá používán v různých významech a z toho se vypočítává:

a) rentabilita celkových aktiv (Return on Asset) [6], [8]

$$ROA = \frac{EBIT}{A} \text{ resp. } \frac{EAT - u(1 - d)}{A} \quad (2.3)$$

EBIT – zisk před zdaněním a úroky (Earnings before Taxes and Interes)

A – celková aktiva

u – nákladové úroky

EAT – zisk po zdanění (Earnings after Taxes)

Ukazatel hodnotí efektivnost vloženého kapitálu, bez ohledu na to, odkud tento kapitál pochází (vlastní nebo cizí).

b) rentabilita vlastního kapitálu (Return on Equity) [6], [8]

$$ROE = \frac{EAT}{VK} \quad (2.4)$$

VK – vlastní kapitál

Ukazatel vykazuje, jak byl zhodnocen pouze vlastní kapitál. Je důležitým ukazatelem pro vlastníky podniku, protože je klíčovým kritériem hodnocení úspěšnosti investic (vytvořený zisk posuzují jako výdělek z kapitálu, který do podniku vložili).

c) ukazatel nákladovosti tržeb [6], [8]

$$UNT = \frac{CNP}{\check{C}T} \quad (2.5)$$

CNP – celkové náklady podniku

ČT – čisté tržby = hrubé tržby snížené o vrácené dodávky a poskytnuté rabaty (popř. další sračky).

Je-li objem odbytu vysoký, je možné se spokojit i s vyšší hodnotou tohoto ukazatele, neboť absolutní částku zisku lze zvyšovat nejen snižováním nákladů, ale i zvyšováním odbytu (množství prodaného zboží).

d) rentabilita vloženého kapitálu (Return on Investment) [6], [8]

$$ROI = \frac{EBT + u}{K} \quad (2.6)$$

EBT – zisk před zdaněním (Earnings before Taxes)

K – celkový kapitál

Tento ukazatel hodnotí míru zisku.

e) rentabilita dlouhodobých zdrojů (Return on Capital Employed) [6], [8]

$$ROCE = \frac{EAT + u}{DZ + VK} \quad (2.7)$$

DZ – dlouhodobé závazky

VK – vlastní kapitál

f) rentabilita tržeb (Return on Sales) [6], [8]

$$ROS = \frac{EAT}{S} \quad (2.8)$$

S – roční tržby (Sales)

Ukazatel je doplňkový k předcházejícímu ukazateli. Má význam pro vzájemné srovnávání podniků daného oboru (odvětví).

Jestli že je hodnota nižší než je oborový průměr tzn., že ceny výrobků jsou relativně nízké, nebo náklady příliš vysoké.

Při hodnocení je třeba brát v úvahu objem tržeb a rychlost obratu zásob. Nízká hodnota je doprovázena rychlým obratem zásob a vysokým absolutním objemem tržeb, může být příznivější než jeho vysoká hodnota, je-li zároveň dosahována pomalého obratu zásob a nízké absolutní částky tržeb.

Vysoký obrat podporuje důvěru v ukazatel běžné likvidity.

Při nízkém obratu usuzujeme, že firma má zastaralé zásoby, jejichž reálná hodnota je nižší než cena uvedená v účetních výkazech.

Vyjádření ukazatele v časových jednotkách (počet dnů)

$$\text{Ukazatel doby obratu zásob} = \frac{\text{průměrná zásoba}}{\text{denní spotřeba}} \quad (2.9)$$

Vyjadřuje průměrný počet dnů, po němž jsou zásoby vázány v podnikání do doby jejich spotřeby (u mat.), resp. do doby jejich prodeje (u zboží).

$$\text{Obrat pohledávek} = \frac{\text{obchodní pohledávky}}{\text{denní tržby na fakturu}} \quad (2.10)$$

Použití : - při hodnocení účtu odběratelé vyjadřuje dobu od okamžiku prodeje, po kterou musí podnik čekat, než obdrží platby od svých odběratelů.

Ukazatel je vhodné porovnat s běžnou platební podmínkou, za které podnik fakturuje odběratelům. Je-li delší než běžná doba splatnosti, znamená to, že obchodní partneři neplatí své účty.

2) Ukazatele aktivity

Měří, jak efektivně firma hospodaří se svými aktivy. Má-li jich více než je účelné, vznikají ji zbytečné náklady, a tím i nízký zisk. Má-li jich nedostatek, pak se musí vzdát mnoha potenciálně výhodných podnikatelských příležitostí a přichází o výnosy, které by mohla získat.

Uvádějí se v ukazatelích vyjadřujících vázanost kapitálu ve vybraných položkách aktiv a pasiv tj. obratovost aktiv nebo dobou obratu aktiv (vyjádřenou počtem dnů).

Zvýšením rychlosti obratu zásob a pohledávek a snížením vázanosti stálých aktiv se dosahuje vyšší efektivity hospodaření s majetkem podniku a tedy vyšší rentability.

a) vázanost celkových aktiv (Total Assets Turnover) [6], [8]

$$TAT = \frac{A}{S} \quad (2.11)$$

A – aktiva (Assets)

Vyjadřuje intenzitu, s jakou podnik využívá aktiv s cílem dosáhnout tržeb. Čím je nižší, tím lépe –neboť firma aniž by zvyšovala finanční zdroje, tak dosahuje vyšších tržeb.

b) obrat celkových aktiv (Total Assets Turnover Ratio) [6], [8]

$$TATR = \frac{1}{TAT} = \frac{S}{A} \quad (2.12)$$

Udává počet obrátek, tj. kolikrát se aktiva obrátí za daný časový interval (za rok). Vykazuje-li ukazatel špatný výsledek (např. ve srovnání s oborovým průměrem) měly by být zvýšeny tržby nebo odprodána některá aktiva.

Další dílčí ukazatelé

c) vázanost stálých aktiv (Fixed Assets Turnover) [6], [8]

$$FAT = \frac{SA}{S} \quad (2.13)$$

SA – stálá aktiva

Čím je nižší, tím společnost lépe expanduje.

d) obrat stálých aktiv (Fixed Assets Turnover Ratio) [6], [8]

$$FATR = \frac{1}{FAT} = \frac{S}{SA} \quad (2.14)$$

Udává kolikrát se stálá aktiva obrátí v daném čase. Když je nižší než průměr, je potřeba zvýšit výrobu nebo omezit investice.

e) obrat zásob (Inventory Turnover Ratio) [6], [8]

$$ITR = \frac{S}{Z} \text{ nebo } \frac{N_s}{Z} \quad (2.15)$$

Z – zásoby

N_s – náklady prodeje (tržeb)

Ukazatel udává, kolikrát je v průběhu roku každá položka zásob firmy prodána a znovu uskladněna. Pokud je vyšší, znamená že firma nemá zbytečné nelikvidní zásoby, které by vyžadovaly nadbytečné financování. Přebytkové zásoby vyvolávají vyšší náklady na skladování, jsou umrtveny finanční prostředky, které musí být doplňovány cizími zdroji.

f) doba obratu zásob (Inventory Turnover) [6], [8]

$$IT = \frac{Z}{S} = \frac{1}{ITR} \quad (2.16)$$

Je to doba do spotřeby (např. materiálu) nebo to může být také doba do prodeje (hotových výrobků).

3) Ukazatele zadluženosti

Udávají vztah mezi cizími a vlastními zdroji financování firmy, měří rozsah v jakém firma používá k financování dluhy (tzn. jaká je zadluženost firmy).

Vyšší zadluženost zvyšuje riziko finanční nestability podniku, na druhé straně může přispět k zvyšování výnosů, neboť podnik nemá dostatek vlastních zdrojů.

Snahou je optimální poměr mezi financováním z vlastních a cizích zdrojů k zajištění finanční stability a výnosnosti podniku.

Tento optimální poměr nebude u všech podniků stejný, neboť závisí na oboru podnikání, na vedení podniku, jeho zkušenostech a vztahu k riziku, na konkrétních podmínkách podniku, na stabilitě zisku, na dostupnosti a ceně cizích a vlastních zdrojů.

Vlastní kapitál je nejdražším zdrojem financování a proto krytí majetku převážně vlastním zdroji (s cílem zvyšovat finanční stabilitu) by vedlo ke snižování celkové výnosnosti vložených prostředků. Naopak financování jen z cizího kapitálu by způsobilo finanční nestabilitu a potíže při jeho získávání.

a) ukazatel zadluženosti (věřitelského rizika) (Debt Ratio) [6], [8]

$$DR = \frac{CK}{A} = (0,3 \text{ až } 0,6) \quad (2.17)$$

CK – celkové dluhy

A – celková aktiva

Věřitelé mají zájem na nižší hodnotě, protože tak poskytují větší jistotu, že v případě likvidace podniku budou jejich pohledávky uspokojeny.

Vlastníci mají zájem na vyšší zadluženosti, protože ta může poskytovat větší výnosnost jejich kapitálu

Podíl cizích zdrojů by měl záviset na výši a stabilitě zisku.

Jestliže podnik předpokládá v některých letech dosahování nižšího zisku, neměl by mít příliš vysoký podíl závazků, ze kterých je nutné platit úrok, neboť neschopnost podniku platit své úrokové závazky se považuje za jeden z hlavních příznaků nízké solventnosti a nedostatečné finanční stability.

Interval 0,3 až 0,6 závisí na velikosti podniku, charakteru jeho činnosti, oboru podnikání a zkušenostech vedení.

Další ukazatelé :

b) ukazatel úrokového krytí (Interest Coverage) [6], [8]

$$IC = \frac{EBIT}{u} \quad (2.18)$$

Ukazatel informuje o tom, kolikrát převyšuje zisk placené úroky.

Část zisku vyprodukovaná cizím kapitálem by měla stačit na pokrytí nákladů na vypůjčený kapitál.

Je-li = 1, znamená to, že na zaplacení úroků je třeba celého zisku a na akcionáře nezbude nic. Za dostačující se považuje, pokud jsou úroky pokryty ziskem 3x až 6x.

c) doba splacení dluhu [6], [8]

$$DSD = \frac{CZ - FM}{PFM} \quad (2.19)$$

CZ – cizí zdroje

FM – finanční majetek

PFM – přírůstek finančního majetku

d) kvóta vlastního kapitálu (Equity Ratio) [6], [8]

$$ER = \frac{VK}{A} \quad (2.20)$$

e) koeficient zadluženosti (Debt to Equity Ratio) [6], [8]

$$DER = \frac{CK}{VK} \quad (2.21)$$

Převrácená hodnota nám určuje schopnost finanční samostatnosti společnosti.

f) dlouhodobá/běžná zadluženost [6], [8]

$$ZD = \frac{CK_D}{A} \quad ZB = \frac{CK_K}{A} \quad (2.22)$$

CK_D – celkové dluhy dlouhodobé (úvěry)

CK_K – celkové dluhy krátkodobé

g) podíl čistého kapitálu na aktivech (Net Working Capital Share on Assets) [6], [8]

$$NWK_R = \frac{NWK}{A} \quad (2.23)$$

NWK – čistým pracovním kapitálem (Net Working Capital)

4) Ukazatele likvidity

Je schopnost přeměnit majetek v peníze. Vyjadřuje schopnost firmy dostat svým závazkům, tzn. jedná se o souhrn všech likvidních prostředků, které má firma k dispozici pro úhradu svých splatných závazků.

a) okamžitá likvidita (Cash Ratio) - 1° [6], [8]

$$CSHR = \frac{PP + E}{KZ} \geq 0,2 \text{ až } 1 \quad (2.24a)$$

KZ – krátkodobé závazky

E – ekvivalenty + PP – peněžní prostředky = finanční majetek

Okamžitá likvidita se také nazývá peněžní likviditou viz. níže uvedený vztah. Ideální hodnota ukazatele je 0,9 až 1.

peněžní likvidita (Cash-Position Ratio) [7]

$$CPR = \frac{FM}{KZ} \quad (2.24b)$$

b) běžná likvidita (Current Ratio) - 2° [6], [8]

$$CR = \frac{OA}{KZ} \geq 1,5 \quad CR = \frac{KP - FM}{KZ} \quad (2.25)$$

OA – oběžná aktiva

KZ – krátkodobé závazky

KP – krátkodobé pohledávky

Ukazatel je citlivý na strukturu zásob a jejich reálné oceňování vzhledem k jejich neplacení ve lhůtě či nedobytnosti. Podnik s nevhodnou strukturou oběžných aktiv (nadměrné zásoby, nedobytné pohledávky, nízký stav peněžních prostředků) se může snadno ocitnout v obtížné finanční situaci.

Podnik musí počítat s tím, že nemůže prodat všechny své zásoby, neboť by již těžko mohl pokračovat ve své činnosti.

c) celková (pohotová) likvidita (Quick Ratio) - 3° [6], [8]

$$QR = \frac{OA - Z}{KZ} \geq 1,0 \quad (2.26)$$

Ve snaze odstranit nevýhody ukazatele běžné likvidity se vylučují z oběžných aktiv zásoby a v čitateli jsou ponechány pouze peněžní prostředky (v hotovosti, BÚ), krátkodobé cenné papíry a krátkodobé pohledávky (očištěné od těžko vymahatelných a pochybných pohledávek, protože by neoprávněně zlepšovaly hodnotu ukazatele).

Pro zachování likvidity firmy by neměla hodnota ukazatele klesnout pod 1, i když je zřejmé, že se musí rozlišovat ukazatel u organizací, zda se zásoby rychle obměňují či nikoliv a pod.

d) obrat pracovního kapitálu (Net Working Capital Turnover Ratio) [6], [8]

$$NWKT = \frac{S}{\bar{NWC}} \quad (2.27)$$

$\bar{NWC}$ – průměrný NWC, vypočítá se pomocí aritmetického průměru na začátku a na konci sledovaného období. Je to schopnost vytvářet z hospodářské činnosti přebytky k financování.

V této části byl naznačen teoretický přehled ukazatelů, na který se bude prakticky navazovat až v práci v bodě číslo 4,5 a 6. Následně bude přistoupeno k bodu 3.

3. Výběr srovnatelných letišť v EU

Výběr posuzovaných letišť byl proveden dle počtu odbavených cestujících vzhledem k našemu hlavnímu letišti v Praze, které má průměrně okolo 12 miliónů odbavených cestujících za rok. Česká republika je členem Evropské Unie od roku 2004 a v současnosti EU má 27 členských zemí. Do posuzování byly zahrnuty letiště mající odbavený počet cestujících od 10 miliónů do 20 miliónů (viz. příloha č. 4).

Vybraná letiště budou posuzována za období 2005 až 2009 a to proto, že ne všechna letiště zpracovala výroční zprávu za rok 2010.

V tabulce výběru posuzovaných letišť bylo vybráno z 19 letišť pouze 8 a to proto, že buď letiště výroční zprávy neuveřejnilo, nebo uveřejnilo, ale ne v požadovaných letech. Dalším důvodem bylo, že uveřejněné zprávy byly nedostačující pro zpracování a nebo je zpracovávala společnost mající na starosti více letišť.

Vybraná letiště:

Hodnocená letiště byla seřazena od nejvyššího počtu odbavených cestujících za rok 2009 a k jednotlivým vybraným letišťům byly zjištěny následující informace.

Tab. 3.1 Vybraná letiště

Pořadí	Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	Stát	Zkratka ICAO	Počty RWY	Počet leteckých spojení
1	CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	Dánsko	EKCH	3	65
2	VIE	<u>Vienna International Airport</u>	Rakousko	LOWW	2	110
3	DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	Německo	EDDL	2	69
4	MXP	<u>Malpensa Airport</u>	Itálie	LIMC	2	82
5	ATH	<u>Athens International Airport</u>	Řecko	LGAV	2	64
6	PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	Česká republika	LKPR	3	47
7	GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	Švýcarsko	LSGG	2	60
8	LTN	<u>London Luton Airport</u>	Velká Británie	EGGW	1	9

1) Dánsko - Copenhagen Airport

Počet cestujících byl za rok 2010 přibližně 21,5 miliónů. Je hlavním mezinárodním letišťem v Kodaňi. Je to největší letiště v severských zemích a jedním z nejstarších mezinárodních letišť v Evropě.

2) Rakousko - Vienna International Airport

Počet cestujících byl za rok 2010 přibližně 19,7 miliónů. Na letišti je autobusové spojení. Je to nejrušnější a největší letiště v Rakousku.

3) Německo - Düsseldorf International Airport

Počet cestujících byl za rok 2010 přibližně 19 miliónů. Je největší letiště v severní oblasti Porýní-Vestfálsko a je třetí největší letiště v Německu. Na letišti je autobusové a železniční spojení.

4) Itálie - Milano Malpensa Airport

Počet cestujících byl za rok 2010 asi 18,9 miliónů. Původně se jmenovalo Aeroporto Città di Busto Arsizio. Má přímé propojení s autobusovou linkou a železnicí. Je to jedno ze tří letišť v okolí Milána. Je jedno ze dvou hlavních letišť v Itálii.

5) Řecko - Athens International Airport

Počet cestujících byl za rok 2010 asi 14,4 miliónů. Má přímé propojení s autobusovou linkou a železnicí.

6) Česká republika – Ruzyně Airport

Počet cestujících nebyl za rok 2010 zatím uveřejněn a za rok 2009 byl přibližně 10,6 miliónů. Je největší letiště u nás.

7) Švýcarsko - Geneva International Airport

Počet cestujících byl v roce 2010 přibližně 10,8 miliónů. Znamé také jako Cointrin Airport. Má přímé propojení s autobusovou linkou a železnicí.

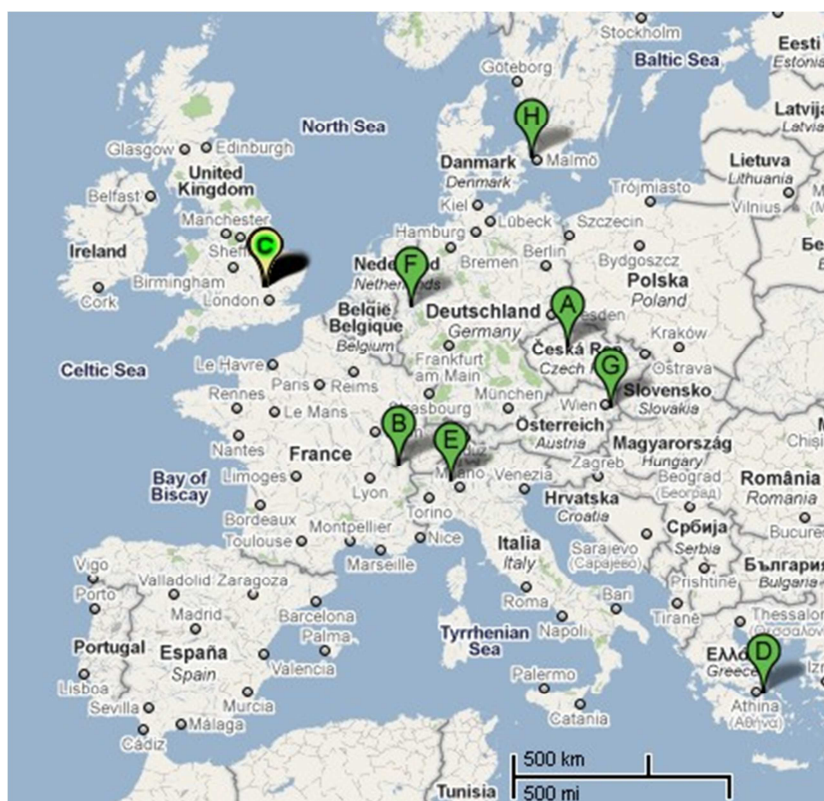
8) Velká Británie - London Luton Airport

Je páté největší letiště ve Spojeném království. Počet cestujících byl v roce 2009 přibližně 10,2 miliónů. Počet cestujících se snížil a v roce 2010 byl 9 miliónů. Z toho 95% cestujících létalo na pravidelných linkách a 5% na charterových linkách. Z geografického hlediska 87% cestujících létalo na mezinárodních linkách a 13% cestujících na vnitrostátních linkách.

Umístění letišť na mapě

Na této mapě byly zeleně vyznačeny jednotlivá letiště.

Obr.. 3.1 Vybraná letiště



- A. Česká republika – Ruzyně Airport
- B. Švýcarsko - Geneva International Airport
- C. Velká Británie - London Luton Airport
- D. Řecko - Athens International Airport
- E. Itálie - Milano Malpensa Airport
- F. Německo - Düsseldorf International Airport
- G. Rakousko - Vienna International Airport
- H. Dánsko - Copenhagen Airport

4. Srovnávací analýza vybraných ukazatelů a vyhodnocení ukazatelů efektivity civilních letišť

Po vybrání osmi letišť bylo přistoupeno ke srovnávací analýze letišť. Srovnávací analýza se zabývá srovnáním zjištěných informací dle určitých hledisek. V našem případě bylo použito dvou velkých srovnání, a to z hlediska výkonových ukazatelů a ekonomických ukazatelů. Potřebné informace k určení těchto ukazatelů byly využité následující zdroje [22 až 33]. Srovnání ukazatelů bude probíhat za rok 2005 až 2009, protože některá letiště neuveřejnila požadované informace. Pro zpracování a pro zpřehlednění byly použity mezinárodní zkratky jednotlivých letišť.

4.1 Výkonové ukazatele

Na základě teoretického definování výkonových ukazatelů bylo mnou vybráno pro srovnávací analýzu několik ukazatelů:

- 1) Základní ukazatele
 - celkový počet odbavených cestujících
 - celkový počet pohybů letadel
 - počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel
 - počet odbavených tun nákladu (CARGO)
- 2) Ostatní ukazatele
 - dle počtu dopravců
 - dle geografické oblasti
 - dle druhu dopravy

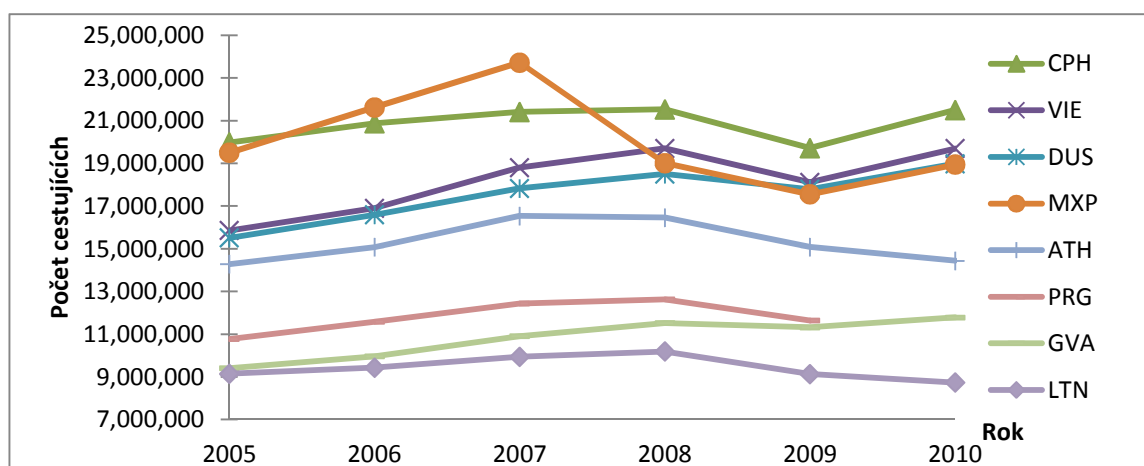
4.1.1 Základní ukazatele

Pro srovnávání výkonnosti civilních dopravních letišť bylo dle zadání vybráno srovnání podle počtu odbavených cestujících, podle počtu pohybu letadel. V práci bylo vybráno další srovnávání a to dle počtu tun přistání a podle počtu tun odbavených nákladů.

I) Celkový a průměrný počet odbavených cestujících

Je celkový počet cestujících, které letiště odbavilo za uvedený rok

Graf č. 4.1 Celkový počet odbavených cestujících na vybraných letištích za rok



Přesnější informace se nacházejí v tabulce v příloze číslo 5.

Letiště Malpensa Airport v Itálii mělo od roku 2005 do 2007 největší vzrůst odbavených cestujících. U ostatních vybraných letišť byl mírnější nárůst do roku 2008. Po roce 2008 došlo ve všech vybraných letištích k poklesu odbavených cestujících. Hlavním důvodem byla celosvětová hospodářská krize. U letišť Copenhagen Airport, Vienna International Airport, Düsseldorf International Airport, Malpensa Airport a Geneva Cointrin International Airport došlo k mírnému navýšení počtu odbavených cestujících.

U letišť Athens International Airport a London Luton Airport došlo k dalšímu poklesu odbavených cestujících.

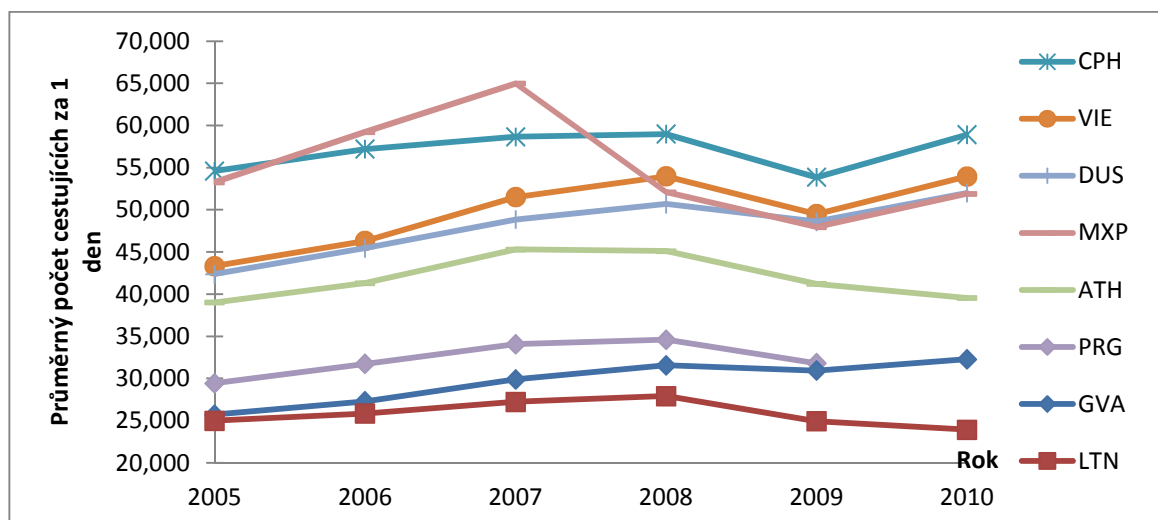
Od roku 2008 do 2010 mělo nejvíce odbavených cestujících letiště Copenhagen Airport, protože je nejrušnější letiště v severských zemích.

Letiště Ruzyně Airport od roku 2005 až 2008 mělo mírný nárůst odbavených cestujících a v celkovém pořadí se umístila na šestém místě.

Od roku 2008 až 2010 nastal pokles odbavených cestujících, ale u letišť: Copenhagen Airport, Vienna International Airport, Malpensa Airport, Geneva Cointrin International Airport došlo k nárůstu odbavených cestujících, které bylo způsobeno větším pohybem cestujících. To bylo zapříčiněno nárůstem cestovního ruchu.

Tento ukazatel udává číslo, které dává přehled o odbavených cestujících, ale ne maximální možnou vytíženost.

Graf č. 4.2 Průměrný počet odbavených cestujících za den v jednotlivých letech



Výše uvedený graf má u všech vybraných letišť stejný průběh, jako celkový počet odbavených cestujících, je to logické. Tento graf nám dává ucelenější přehled počtu odbavených cestujících na den.

A) Celkový počet tranzitních cestujících

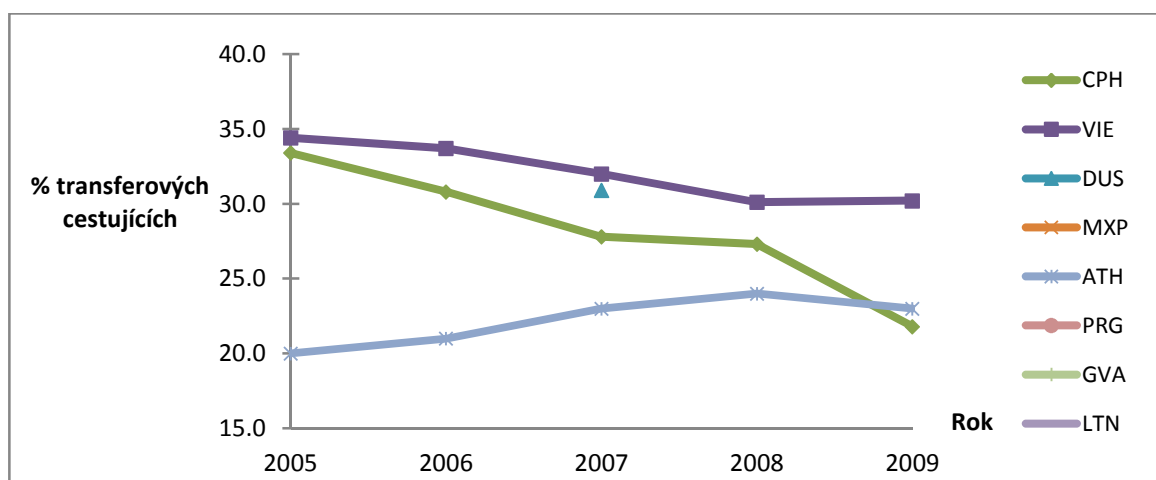
Je to součet všech cestujících, kteří cestují přes území alespoň jednoho dalšího státu [16].

Tento ukazatel nebyl uveden ve výročních zprávách vybraných letišť, ani na internetových stránkách vybraných letišť, a proto nebylo možné ho posuzovat a nebude dále uvažován.

B) Celkový počet transferových cestujících

Počítá se součtem osob, které přesedají z letu na let a mění se číslo letu.

Graf č. 4.3 Celkový počet odbavených transferových cestujících



Informace se nacházejí v tabulce v příloze číslo 11.

Tento ukazatel byl uveden ve výročních zprávách nebo na internetu u letišť: Vienna International Airport, Athens International Airport, Copenhagen Airport a jen v jednom roce 2007 u letiště Düsseldorf International Airport.

Největší klesající počet transferových cestujících má Vienna International Airport, poslední rok je velice mírně vzestupující. Vzestup je způsoben použitím jiného pobídkového programu (rozšíření stávající celní úpravy a formuláře). Tyto motivační programy jsou určeny na podporu strategicky významných mezikontinentálních cest a provozu na destinace ve střední a východní Evropě (čerpáno z výroční zprávy 2009).

Letiště Copenhagen Airport má klesající průběh do roku 2007. Rok 2008 je shodný s rokem 2007 a pak následuje velký pokles.

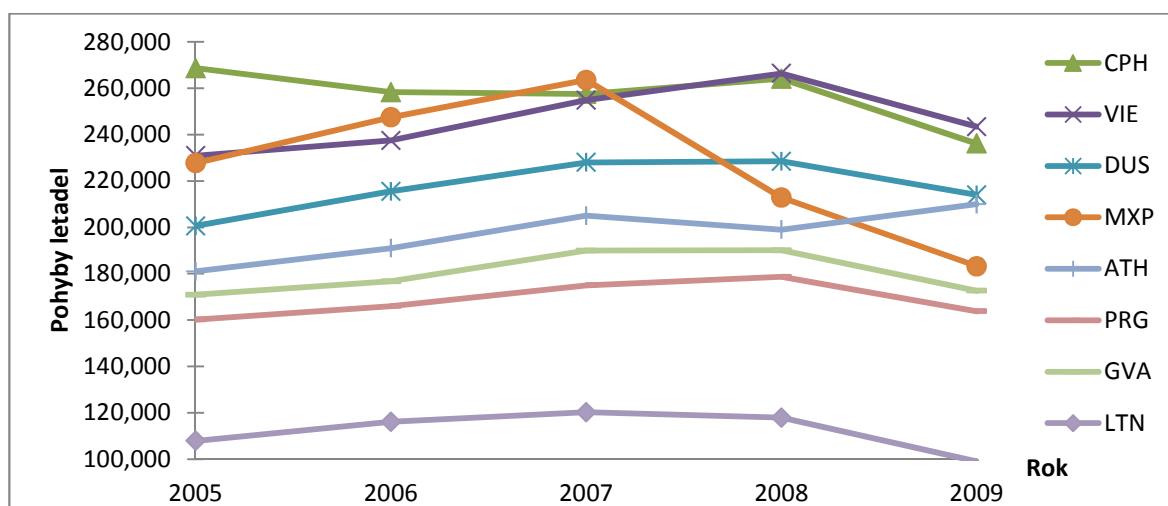
Letiště Athens International Airport má do roku 2008 mírný vzestup, který je způsoben silnou dynamikou na domácím trhu. Mírný pokles je patrný od roku 2008, který je způsoben globální mezinárodní finanční situací.

Ukazatel je zavádějící, protože ho neuvedly všechny vybrané letiště. A může se nazvat jako informační ukazatel, který je zahrnut v ukazateli počtu odbavených cestujících.

II) Celkový počet pohybů letadel

Tento ukazatel zohledňuje počet vzletu a nebo přistání letadel na letišti za příslušný rok.

Graf č. 4.4 Celkový počet pohybů letadel na vybraných letištích



Přesnější data jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 6.

Největší pohyb letadel od roku 2005 s mírným poklesem do roku 2007 má letiště Copenhagen Airport. V roce 2007 letiště Malpensa Airport předběhlo letiště Copenhagen Airport a pak následoval velký pokles až do roku 2009.

U letiště Vienna International Airport došlo od roku 2005 do 2008 k nárůstu pohybu letadel, protože má dobrou polohu, jak zeměpisnou, tak strategickou.

Od roku 2008 až 2009 došlo k poklesu pohybu letadel u všech letišť, který byl zapříčiněn hospodářskou situací na celosvětovém trhu. U letiště Athens International Airport nebyl celkový pokles pohybů letadel, ale mírný nárůst. Z výroční zprávy vyplývá, že se snížil pohyb nákladních a ostatních letadel, ale u dopravních letadel se počet pohybů zvýšil důvodem silné dynamiky na domácím trhu. Mezinárodní provoz byl nepříznivě ovlivněn globální finanční situací, ale neměl převahu tak, jak domácí trh.

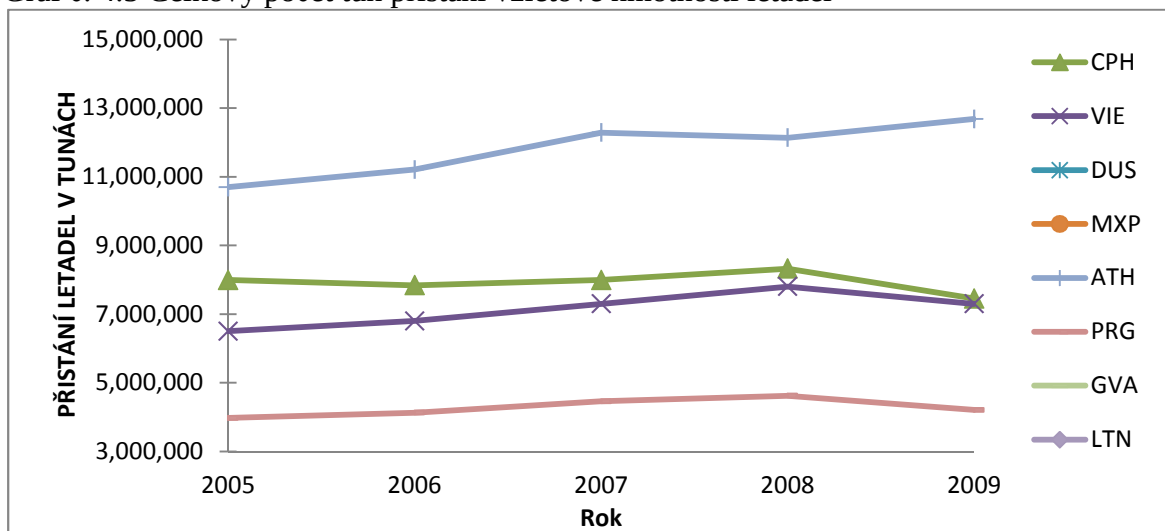
U našeho letiště Ruzyně Airport od roku 2005 až 2008 byl mírný nárůst pohybu letadel, pak následoval mírný pokles. Od roku 2008 až 2009 došlo u všech letišť k poklesu pohybu letadel, který je zapříčiněn celosvětovou hospodářskou krizí a výbuchem islandské sopky.

Ukazatel se využívá při určování kapacity, plánování a celkovou infrastrukturu letišť. Nerozlišuje mezi pohybem velkých dopravních letadel, nákladních a malých.

III) Počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel

Je to součet všech prázdných hmotností letadel, hmotností posádek, vybavení, paliva a hmotností nákladů za uvedený rok na daném letišti. Prázdná hmotnost letadla, vybavení a posádky se většinou nemění. Hmotnost paliva se mění v závislosti na destinaci. Hmotnost cestujících a nákladu se také mění.

Graf č. 4.5 Celkový počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel



Výchozí data grafu jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 7.

V grafu byly posuzovány následující letiště: Copenhagen Airport, Vienna International Airport, Ruzyně Airport a Athens International Airport, protože ostatní letiště neuvedly potřebné informace.

Nejvíce přistání letadel v tunách má letiště Athens International Airport, kde se opět projevila silná dynamika na domácím trhu (čerpáno z výroční zprávy za rok 2009).

Nejméně přistání letadel v tunách má letiště Ruzyně Airport.

U všech posuzovaných letišť byl mírný růst od roku 2005 až do roku 2008.

Důsledek hospodářské krize se projevil u letiště Ruzyně Airport, Copenhagen Airport a Vienna International Airport.

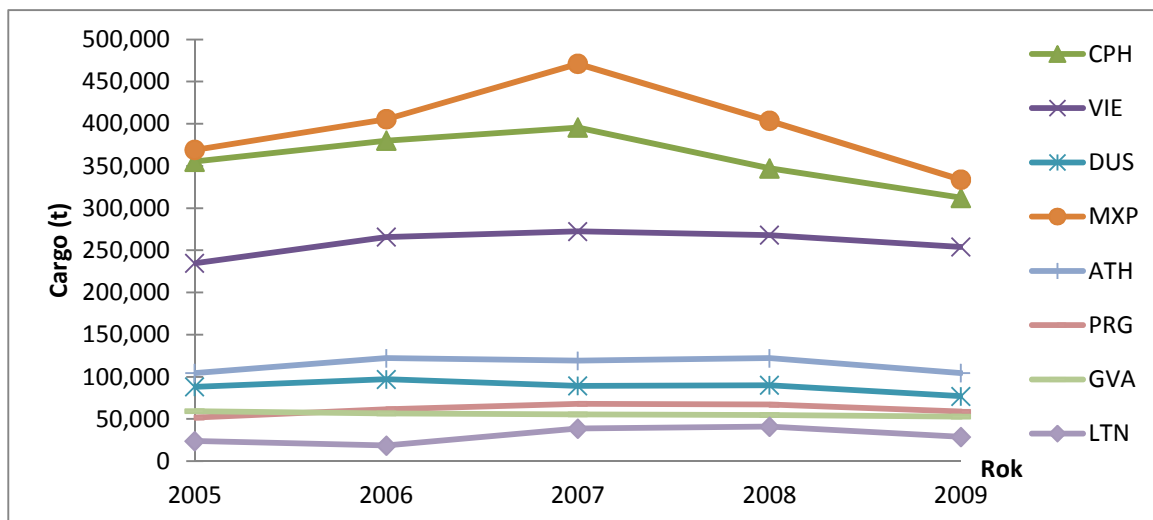
Tento ukazatel ovlivňuje nutnou údržbu RWY a TWY.

V) Celkový a průměrný počet odbavených tun nákladu

Je to součet odbavených tun hmotností zboží a pošty za příslušný rok, které musí letecký dopravce dopravit na letiště.

Přesnější informace jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 8.

Graf č. 4.6 Celkový počet odbavených tun nákladů za rok



Největší nárůst byl u letiště Malpensa Airport od roku 2005 do roku 2007. Pak následoval velký pokles až do roku 2009. Byl způsoben neschopností řešit způsob řešení mezinárodní finanční a hospodářské krize za posledních roky (čerpáno z výroční zprávy za rok 2009).

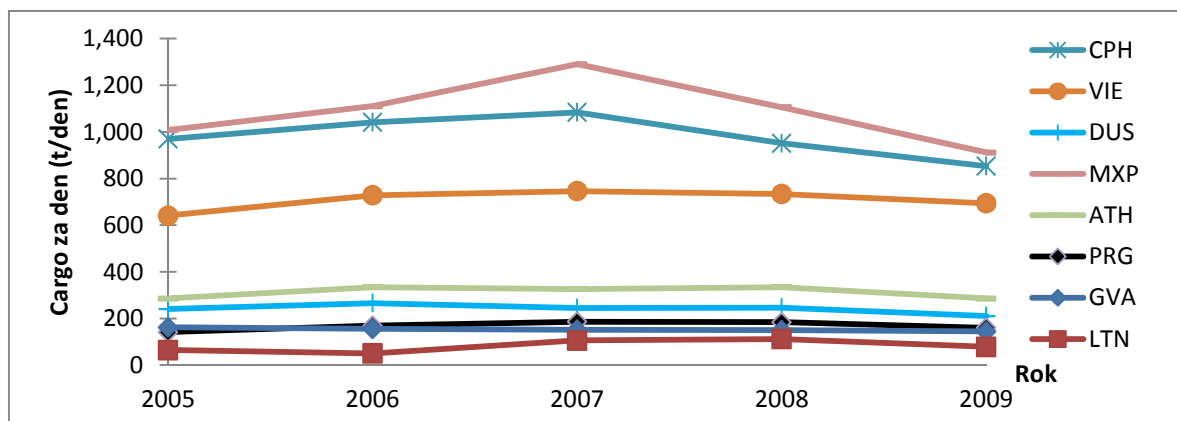
Podobný průběh mělo i letiště Copenhagen Airport s menším počtem CARGA.

Nejméně nákladní přepravy bylo uskutečněno na letišti London Luton Airport, protože je menším letištěm než letiště London Heathrow Airport, které nebylo v práci uvažováno, protože se nedá porovnávat s našim letištěm.

Letiště Praha Ruzyně se umístilo na šestém místě, od roku 2005 až do roku 2008 byl mírný nárůst a od roku 2008 až 2009 velice mírný pokles, způsoben mezinárodní hospodářskou situací.

Tento ukazatel je sledován na nákladních terminálech a to z důvodu zjištění celkového přepraveného množství zboží a pošty.

Graf č. 4.7 Průměrný počet odbavených tun nákladů za den v jednotlivých letech



Výše uvedený graf má u všech vybraných letišť stejný průběh, jako celkový počet odbavených tun nákladů, je to logické. Tento graf nám dává ucelenější přehled počtu odbavených tun nákladů za den.

4.1.2 Ostatní ukazatele

V práci bylo vybráno další srovnávání a to dle počtu dopravců, dle geografické oblasti a dle druhu dopravy.

I) Dle počtu dopravců

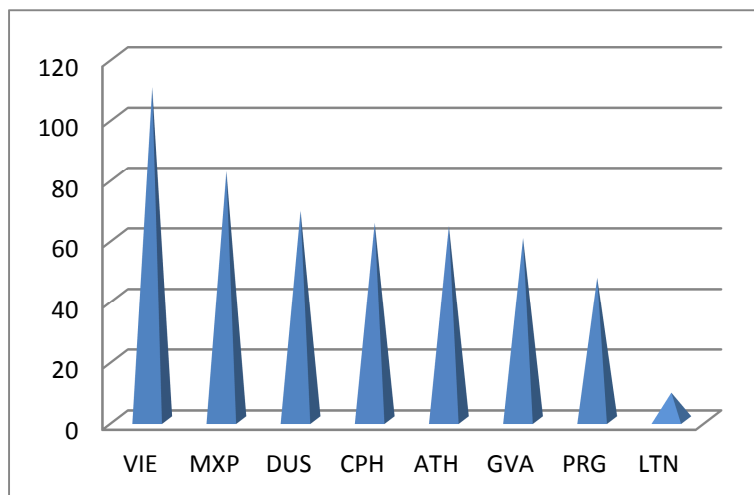
Ukazatel udává počet dopravců, kteří přistávají a odlétají z vybraných letišť. Tento vybraný ukazatel je vyhodnocen za rok 2011. Za období 2005 až 2010 na webových stránkách vybraných letišť tyto informace nebyly uvedeny. Přesnější informace se nacházejí v tabulce v příloze číslo 9.

Největší počet leteckých dopravců má letiště Vienna International Airport, protože má dobrou polohu, jak zeměpisnou, tak strategickou.

Nejmenší počet leteckých dopravců má letiště London Luton Airport, protože většinou dopravci létají na letiště London Heathrow Airport.

Letiště Praha Ruzyně se umístilo na sedmém místě v počtu 47 dopravců a to z důvodu přechodu politického režimu, rozvoje tržního mechanismu, obchodu, cestovního ruchu atd.

Graf č. 4.8 Celkový počet leteckých dopravců



Ukazatel má pouze informativní charakter.

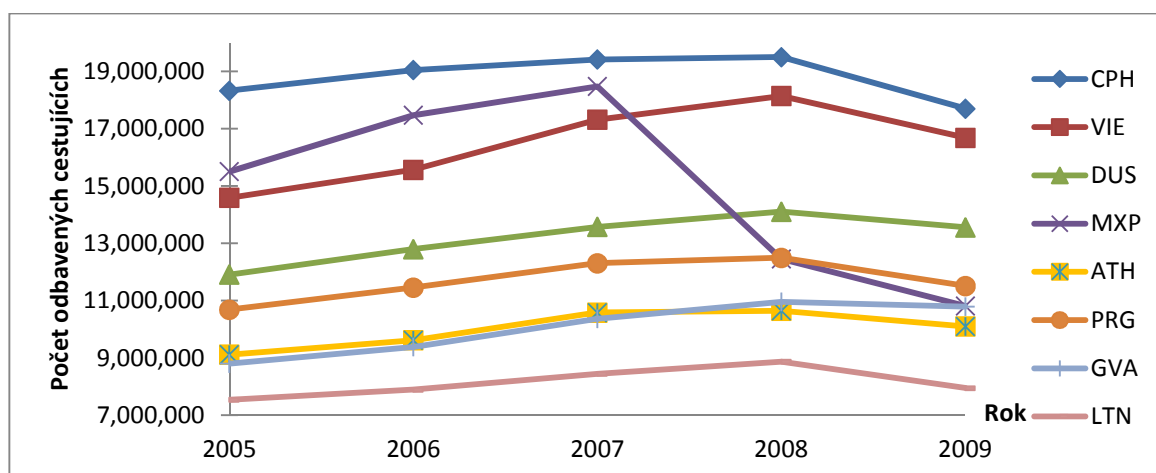
II) Dle geografické oblasti (mezinárodní/vnitrostátní)

Vnitrostátní doprava slouží k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice.

Mezinárodní doprava slouží k uskutečňování jak vnitrostátních letů, tak i letů při nichž je překročena státní hranice.

Přesnější informace pro všechny vybrané letiště jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 10. Grafické zhodnocení bylo provedeno u jednotlivých vybraných letišť za rok 2005 až 2009.

Graf č. 4.9 Celkový počet odbavených mezinárodních cestujících



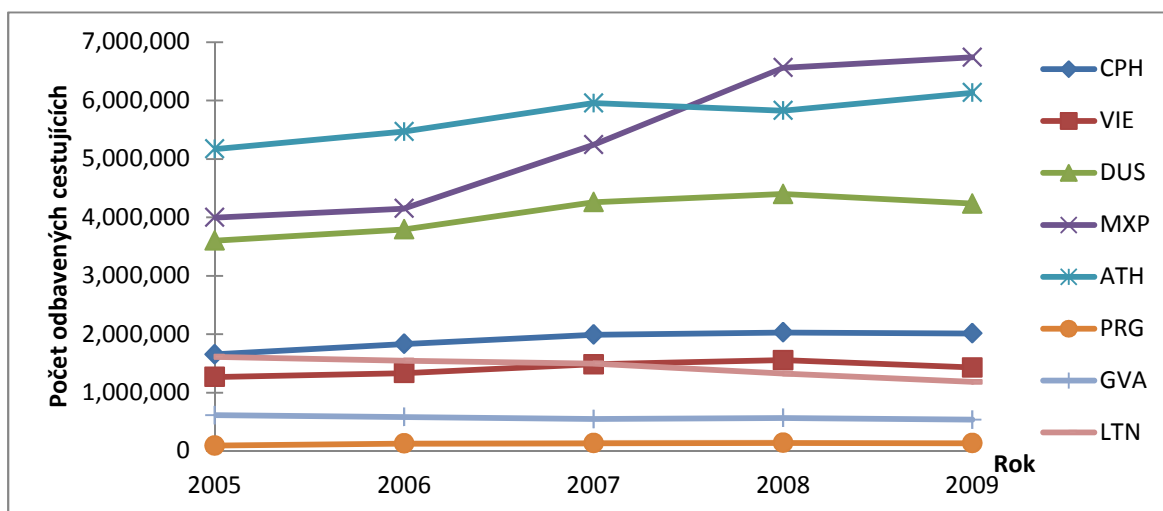
Největší počet odbavených cestujících v mezinárodní dopravě má letiště Copenhagen Airport, je to nejušnější letiště v severských zemích. Má nejlepší umístění mezi severskými zeměmi se kterými obchoduje.

Nejmenší počet odbavených cestujících v mezinárodní dopravě má letiště London Luton Airport, protože je menším letištem než letiště London Heathrow Airport, který přebírá hlavní mezinárodní lety.

Letiště Praha Ruzyně Airport se umístilo na pátém místě a v roce 2009 na čtvrtém. Opět se projevila hospodářská krize u všech letišť od roku 2008 do 2009.

Největší počet odbavených cestujících ve vnitrostátní dopravě od roku 2005 až 2007 má letiště Athens International Airport. Od poloviny roku 2008 se na prvním místě umístilo letiště Copenhagen Airport, protože má na rozdíl od nás a ostatních států vysokou životní úroveň, vysoké HDP a stálou měnu.

Graf č. 4.10 Celkový počet odbavených vnitrostátních cestujících



Nejmenší počet odbavených cestujících ve vnitrostátní dopravě má letiště Praha Ruzyně Airport, protože naše rozloha je malá a lidé využívají spíše vlakovou nebo autobusovou dopravu, která je levnější.

Při pohledu na graf u většiny letišť není dostatečně zřejmý mírný pokles cestujících, který je vidět v tabulce umístěné v příloze.

U letišť Athens International Airport a Milano Malpensa Airport se neprojevila hospodářská krize ve vnitrostátní dopravě, kde se zvýšila dynamika vnitřní dopravy. Od roku 2006 se projevila mírný vzestup, který dále pokračuje vlivem lepšího leteckého spojení než jinou dopravou.

Nejdůležitějším ukazatelem je mezinárodní doprava, která je důležitá z hlediska obchodu a cestovního ruchu. Má největší podíl na celkovém počtu odbavených cestujících.

III) Dle druhu dopravy

Výkonový ukazatel dle druhu dopravy se u vybraných letišť velmi těžko posuzoval, protože některé letiště tento ukazatel ve svých výročních zprávách a na internetových stránkách letišť neuvádí. Jde hlavně o nepravidelnou a dálkovou dopravu. Ukazatel pro pravidelnou a nízkonákladovou dopravu uvedla polovina vybraných letišť. Vyhodnocení těchto ukazatelů je v příloze číslo 13 a v následujících grafech (graf č. 4.11 až 4.12).

A) Pravidelná doprava

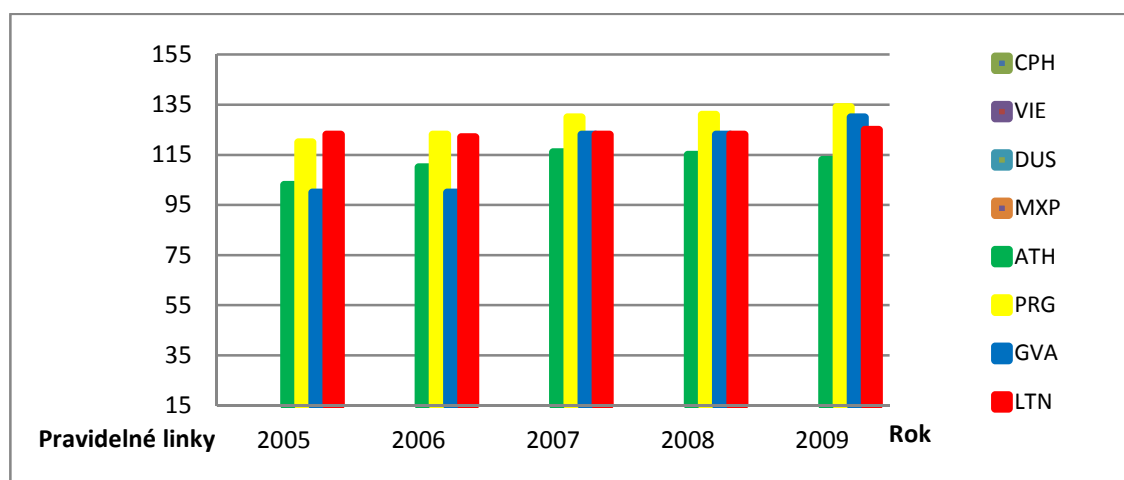
Zahrnuje v letecké dopravě pravidelné lety, které jsou definovány v „Nařízení evropského parlamentu a rady“ (ES) č. 437/2003 ze dne 27. února 2003.

Pravidelné lety: jsou lety, které splňují následující podmínky: **[18, příloha II str. 9]**

- 1) let vykonává letadlo pro přepravu cestujících, věcí nebo poštovních zásilek za úplaty tak, že při každém letu jsou veřejnosti nabízena k zakoupení jednotlivá místa (buď přímo leteckým dopravcem nebo jeho oprávněnými zástupci);
- 2) lety slouží k přepravě mezi dvěma nebo více stálými letišti buď
 - a) podle zveřejněného letového řádu, nebo
 - b) jsou lety tak pravidelné nebo časté, že zjevně tvoří systematickou řadu.

Ukazatel byl vyhodnocen za rok 2005 až 2009 jen u čtyř letišť: Athens International Airport, Ruzyně Airport, Geneva International Airport, London Luton Airport.

Graf č. 4.11 Vývoj počtu pravidelných linek



Nejlépe se umístilo letiště Ruzyně Airport, protože má dobrou geografickou polohu vůči posuzovaným letištím a nyní se stává dopravní křižovatkou.

Nejhůře se umístilo letiště Athens International Airport, protože zde je největší podíl letecké dopravy v létě kvůli cestovnímu ruchu.

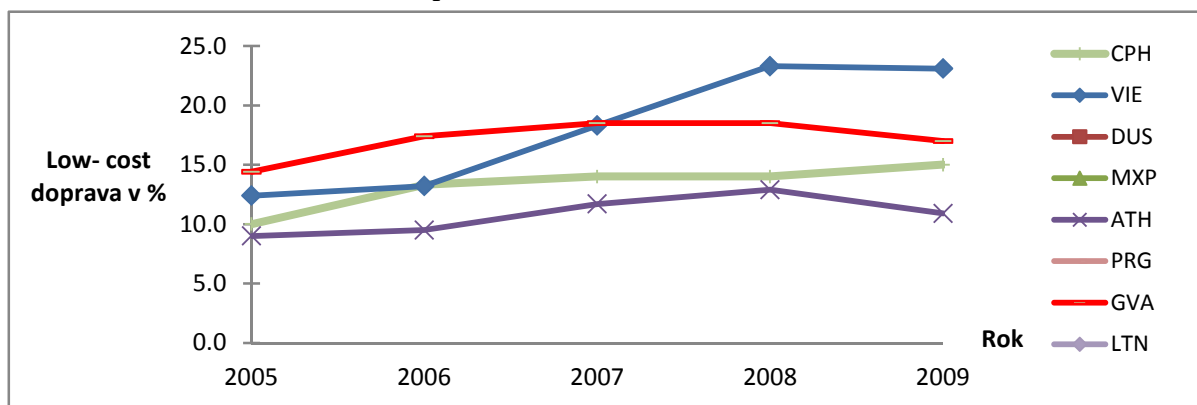
Ukazatel zohledňuje možnost pravidelných tržeb, které závisejí na poptávce.

B) Nízkonákladová doprava

Tento ukazatel se mohl začít hodnotit po 80. letech dvacátého století, kdy se začala rozvíjet nízkonákladová doprava. Vlivem požadavků trhu bylo třeba snížit náklady na letenky, aby byly přístupné všem společenským vrstvám.

Nízkonákladové letecké společnosti se snaží využívat i menších letišť, které nabízejí nižší ceny za služby, a také umožňují bližší přístup k letecké dopravě i menším regionům a expandují na trzích, na kterých dosud nebyla uspokojena poptávka. Tyto společnosti se soustřeďují na vnitroregionální přepravu. Vytvořily svou vlastní leteckou síť a jsou velkými konkurenty vysokonákladových leteckých společností. [19, str. 40]

Graf č. 4.12 Nízkonákladová doprava v %



Ukazatel byl vyhodnocen za rok 2005 až 2009 jen u čtyřech letišť: Copenhagen Airport, Geneva International Airport, Athens International Airport, Vienna International Airport.

Další letiště nebylo možné hodnotit, protože neuváděly potřebné informace.

Největší růst od roku 2006 do roku 2008 mělo letiště Vienna International Airport s největším podílem ve východní Evropě. Na tento růst měl velký podíl i výkonový ukazatel počtu odbavených cestujících.

U ostatních hodnocených letišť ukazatel byl nižší, což bylo ovlivněno celkovým počtem odbavených cestujících.

Tento ukazatel sledují klasičtí dopravci, kvůli větší schopnosti nízkonákladových společností konkurovat klasickým dopravcům.

Ukazatel není vhodný pro posuzování efektivity, protože nezohledňuje klasické dopravce.

4.1.3 Podílové ukazatele

Mohou být nazývány poměrovými ukazateli, kde vyjadřují poměr mezi dvěma vybranými hodnotami. Porovnává vybrané údaje, které slouží pro zhodnocení.

$$\text{Obecný vztah: } U = \frac{A}{B}$$

(28)

A,B – jsou hodnocené údaje

I) Celkový počet odbavených kg nákladů/ celkový počet odbavených cestujících

Tento ukazatel udává poměr celkového počtu odbavených kilogramů nákladů na celkový počet odbavených cestujících.

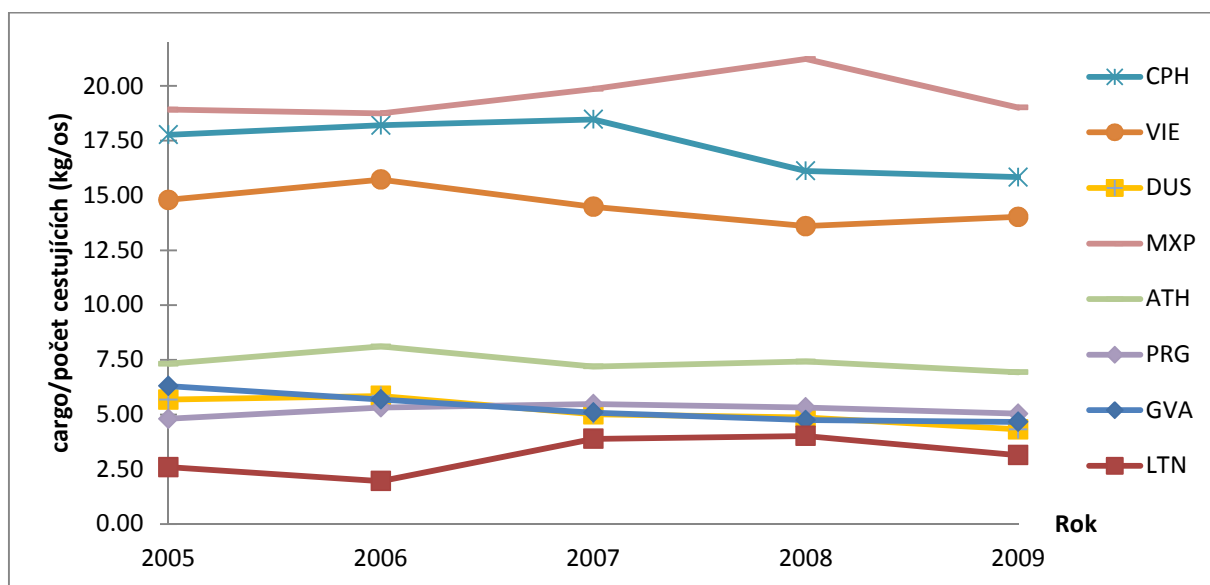
$$U_1 = \frac{CPON}{CPOC} \dots (\text{kg/os}) \quad (29)$$

CPON – celkový počet odbavených kg nákladů

CPOC – celkový počet odbavených cestujících

Přesnější data jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 12.

Graf č. 4.13 Celkový počet odbavených kg nákladů/ celkový počet odbavených cestujících



Z grafu vyplývá, že z osmi letišť nejlépe se umístilo s mírným nárůstem letiště Malpensa Airport a nejhůře London Heathrow Airport. Letiště Praha Ruzyně se umístilo na pátém místě v roce 2009. Důvodem je výsledek podílu dvou již zmiňovaných ukazatelů: celkovému počtu odbavených kilogramů nákladů ku celkovému počtu odbavených cestujících.

Tento podílový ukazatel mohou využívat samotná letiště pro porovnávání, protože zohledňuje dopravu cestujících a nákladů. Ukazatel neuvažuje maximální možnou kapacitu, vybavení pro přistání, kategorii letiště a počet drah jednotlivých letišť.

II) Celkový počet odbavených cestujících/ celkový počet pohybů letadel

Tento ukazatel udává poměr celkového počtu odbavených cestujících ku celkovému počtu pohybů letadel.

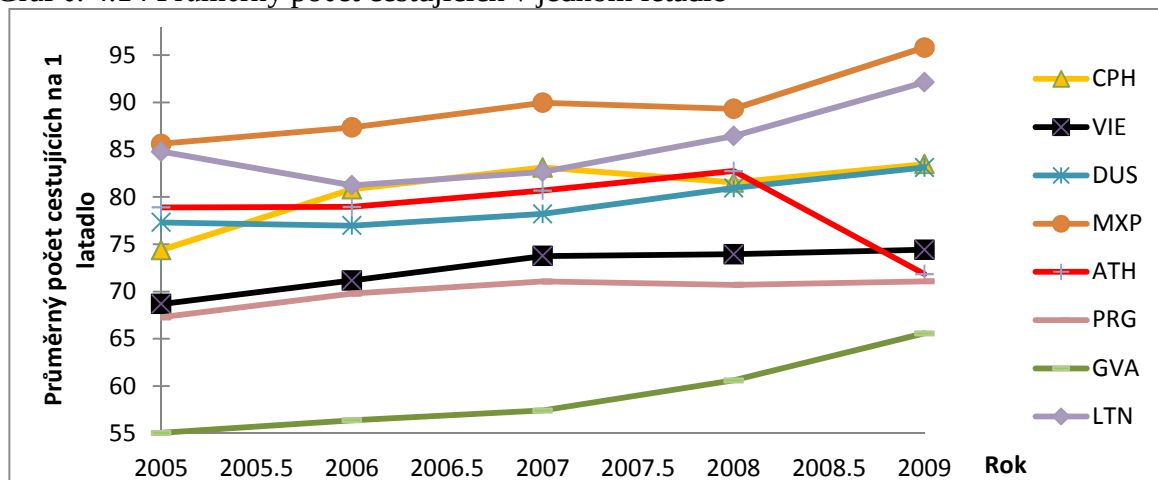
$$U_2 = \frac{CPOC}{CPPL} \quad (30)$$

CPOC – celkový počet odbavených cestujících

CPPL – celkový počet pohybů letadel

Výchozí data grafu jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 13.

Graf č. 4.14 Průměrný počet cestujících v jednom letadle



V grafu se na prvním místě umístilo letiště Malpensa Airport a nejhůře Geneva International Airport. Letiště Praha Ruzyně se umístilo na předposledním místě, důsledkem podílu dvou již zmiňovaných ukazatelů: celkový počet odbavených cestujících ku celkovému počtu pohybů letadel.

Podílový ukazatel se může také nazvat průměrný počet cestujících v jednom letadle. Tento ukazatel se dá využívat pro statistiku jednotlivých letišť. Nezohledňuje rozdíl mezi počtem cestujících ve velkém dopravním letadle a malém letadle a z tohoto důvodu se ukazatel nehodí pro vyhodnocování efektivity letišť.

Poznámka:

Vyhodnocení pomocí výkonových ukazatelů se provádělo z výročních zpráv, které byly zpracovány ke konci roku tj. 31.12. příslušného roku. Tyto výroční zprávy byly po schválení valné hromady (a.s.) zveřejněny na stránkách příslušného letiště.

4.2 Ekonomické ukazatele

Na základě teoretického definování ekonomických ukazatelů bylo vybráno pro srovnávací analýzu několik ukazatelů. Ukazatele budou pro srovnávání uváděny v eurech, protože většina států má měnu v eurech. Ostatní státy budou přepočítány dle kurzů ke dni 6.3.2011.

Tab. 4.1 Kurzy měn [20]

Ke dni 6.3.2011				
Stát	Měny	Kód		euro
ČR	Koruna	CZK	1	0.041
Švýcarsko	Frank	CHF	1	0.769
Dánsko	Koruna	DKK	1	0.134
Velká Británie	Libra	GBP	1	1.165

Ostatní státy jako Rakousko, Německo, Itálie a Řecko mají měnu v eurech.

1) Kvalitativní ukazatele

- kvalita přepravy
- dodržování letového řádu
- přeprava zavazadel cestujících
- čekací doba u odbavovacích překážek, pasové, celní a bezpečnostní kontroly

2) Hodnotové ukazatele

+ specifické letištní ukazatele

- průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího
- průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího
- průměrný výnos na jednoho cestujícího
- podílový ukazatel efektivity
- výnos z parkovišť na jednoho cestujícího
- průměrný výnos leteckých poplatků na jednoho cestujícího

+ obecné ekonomické ukazatele

- tržby
- zisk po zdanění
- rentabilita:
 - 1) rentabilita vlastního kapitálu
 - 2) ukazatel nákladovosti tržeb
 - 3) rentabilita tržeb
- aktivita:
 - 1) vázanost celkových aktiv
 - 2) obrat celkových aktiv
- zadluženost:
 - 1) ukazatel zadluženosti
 - 2) kvóta vlastního kapitálu
- likvidita
 - 1) okamžitá likvidita
 - 2) běžná likvidita

4.2.1 Kvalitativní ukazatele

Tyto vybrané kvalitativní ukazatele jsou těžko dostupné z výročních zpráv a z webových stránek letišť, a ne všechny letiště tyto ukazatele sledují a vyhodnocují. Možná některá letiště tyto ukazatele mají v interních statistikách a neuvádí je ve výročních zprávách. Proto tyto ukazatele nebudou v práci vyhodnoceny.

4.2.2 Hodnotové ukazatele

Tyto ukazatele se rozdělují na specifické a obecné ukazatele, které se dále dělí.

I) Specifické letištní ukazatele

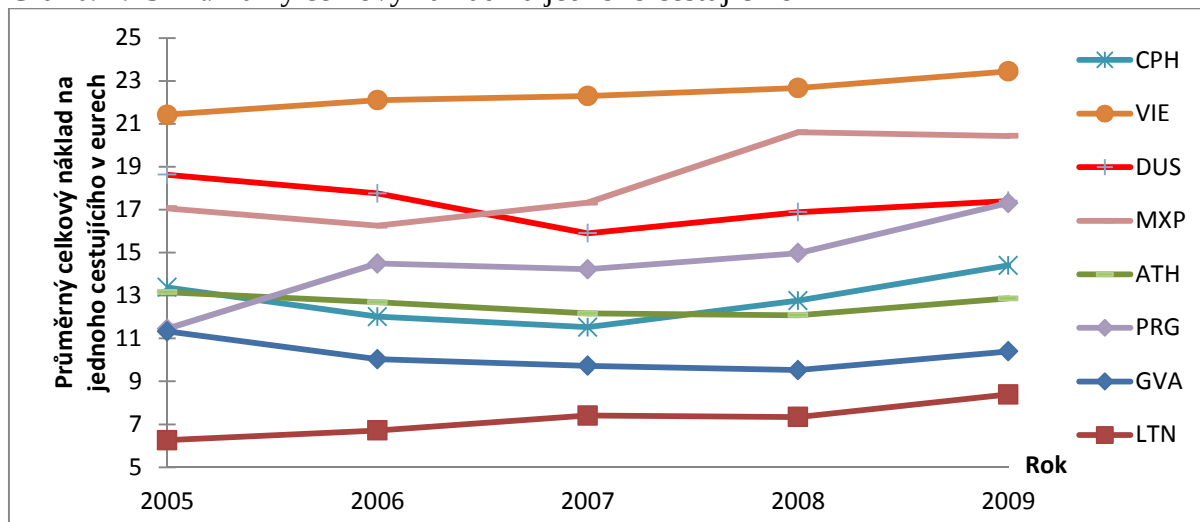
U specifických letištních ukazatelů nebyly hodnoceny: výnos z parkovišť na jednoho cestujícího a průměrný výnos leteckých poplatků na jednoho cestujícího, protože ukazatelé nebyly zjistitelné z výročních zpráv.

A. Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího

Tento ukazatel zjišťujeme z účetních dokladů z „výkazu zisků a ztrát“, který je součástí výročních zpráv jednotlivých letišť. Z výkazů zjistíme celkové náklady za pět let. Celkové náklady se stanoví součtem: provozních, finančních a mimořádných nákladů.

Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího se vypočítá podílem celkových nákladů ku počtu cestujících v daném roce.

Graf č. 4.15 Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího



Z grafu je patrné, že nejvyšší celkové náklady má letiště Vienna International Airport. Letiště Vienna International Airport má od roku 2005 až po 2009 mírný nárůst celkových nákladů, způsobený vzestupem všech nákladů.

Nejnižší náklady má letiště London Luton Airport, kde se projevil mírný vzestup vlivem nárůstu všech výše uvedených nákladů. Má nejnižší celkové náklady, protože provozní náklady jsou velice malé, je to způsobeno tím, že hlavní provoz je na letišti London Heathrow Airport.

Celkové hodnocení všech letišť bylo charakterizováno nárůstem všech celkových nákladů (například růstem ceny leteckého benzínu).

U letiště Düsseldorf International Airport je výrazný pokles v roce 2007 způsobený poklesem celkových provozních nákladů, které zahrnují amortizaci majetku, ke kterému dochází na základě odpisového plánu. A od roku 2007 je mírný nárůst celkových nákladů, který je způsoben zvýšením vstupních hodnot.

Ukazatel je důležitý pro stanovení celkových nákladů, které slouží pro kalkulaci minimální ceny letenky pro cestujícího.

Letiště Ruzyně Airport má od roku 2005 až 2009 mírný vzestup celkových nákladů, zapříčiněn růstem provozních nákladů kvůli zvyšujícím se vstupním hodnotám.

Výchozí data grafu se nacházejí v tabulce v příloze číslo 14.

Aby se mohly stanovit předchozí závěry, musíme provést další posouzení pomocí provozních nákladů na jednoho cestujícího a procentním ukazatelem provozních nákladů z celkových.

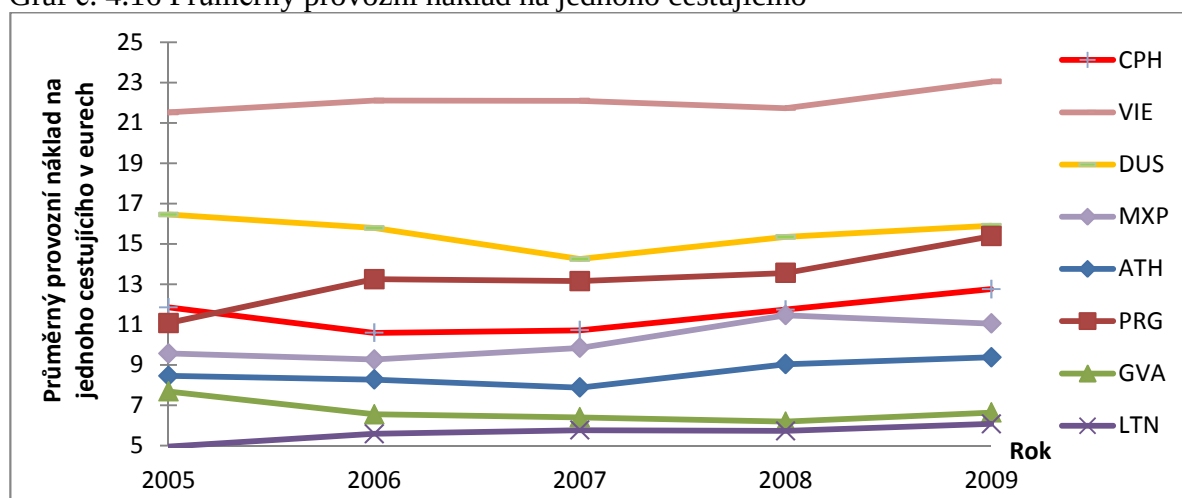
B. Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího

Tento ukazatel zjišťujeme z účetních dokladů z „výkazu zisků a ztrát“, který je součástí výročních zpráv jednotlivých letišť. Z výkazů zjistíme provozní náklady za pět let.

Provozní náklady se stanoví součtem: spotřeby materiálů a energie, služeb, osobních nákladů, daní a poplatků (např. silniční, z nemovitosti), odpisy a jiné provozní náklady.

Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího se vypočítá podílem provozních nákladů ku počtu cestujících v daném roce.

Graf č. 4.16 Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího



V grafu je patrné, že nejvyšší provozní náklady má letiště Vienna International Airport. Letiště Vienna International Airport má od roku 2005 až po 2009 mírný nárůst provozních nákladů, způsobený vzestupem nákladů na materiál, energii, služeb a ostatních nákladů.

Je to podobné jako u grafu celkových nákladů jen u dvou letišť Milano Malpensa Airport a Geneva International Airport. U letiště Ruzyně Airport je jiný vývoj.

Letiště Milano Malpensa Airport se v grafu celkových nákladů umístilo na třetí pozici a v grafu provozních nákladů na páté pozici. Je to způsobeno vlivem finančních a mimořádných nákladů, které zvýšily celkové náklady.

Letiště Geneva International Airport v roce 2008 až 2009 došlo k poklesu provozních nákladů a k růstu celkových nákladů, což bylo příčinou růstem finančních a mimořádných nákladů.

Letiště Ruzyně Airport má podobný průběh jako u celkových nákladů, ale umístilo se v tomto grafu na třetí pozici oproti minulému grafu. Je to způsobeno tím, že letiště Milano Malpensa Airport má nižší provozní náklady a má vyšší finanční náklady.

Ukazatel je důležitý pro stanovení provozních nákladů, které slouží pro stanovení celkových nákladů.

Přesnější informace jsou umístěné v tabulce v příloze číslo 14.

Tab. 4.2 Procentní ukazatel provozních nákladů stanovený z celkových nákladů

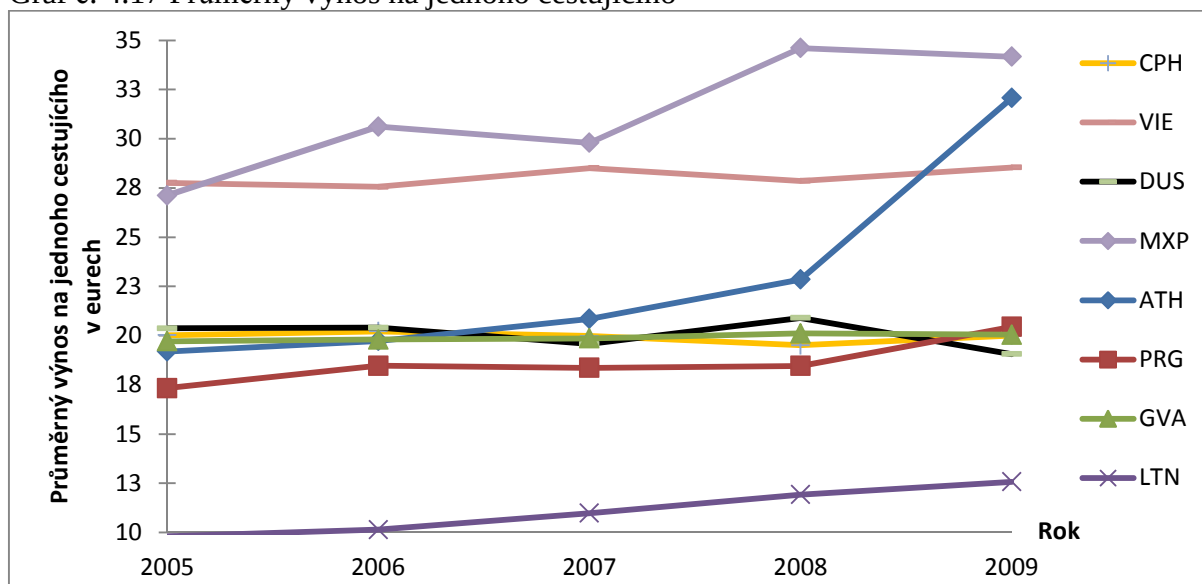
Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
Copenhagen Airport	89	88	93	92	89
Vienna International Airport	99	99	99	96	98
Düsseldorf International Airport	90	89	90	94	93
Malpensa Airport	56	57	57	56	54
Athens International Airport	64	65	65	75	73
Ruzyně Airport	97	91	93	Neuvedeno	Neuvedeno
Geneva Cointrin International Airport	72	97	97	64	69
London Luton Airport	79	83	78	78	72

Pro lepší názornost byla vytvořena tabulka Tab.2, která zohledňuje % podíl provozních nákladů.

C. Průměrný výnos na jednoho cestujícího

Ukazatel byl zjišťován z účetních dokladů z „výkazu zisků a ztrát“ za období pěti let. Vypočítá se podílem celkových výnosů ku počtu cestujících za rok. Celkové výnosy se zjistí součtem provozních, finančních a mimořádných výnosů.

Graf č. 4.17 Průměrný výnos na jednoho cestujícího



Nejlepší průměrný výnos na jednoho cestujícího vykazuje letiště Milano Malpensa Airport, který má vzestupnou tendenci od roku 2005 do roku 2008, pak následuje mírný pokles, který je zapříčiněn mírným poklesem odbavených cestujících.

U letiště Athens International Airport byl od roku 2008 do 2009 velký skokový nárůst tohoto ukazatele, který byl zapříčiněn nárůstem provozních výnosů (zdražení letištních poplatků).

Nejhůře se umístilo letiště London Luton Airport, přestože ukazatel mírně rostl. Je menším letištěm než letiště London Heathrow Airport, který přebírá hlavní lety.

Letiště Ruzyně Airport se umístilo na předposledním místě s mírným nárůstem tohoto ukazatele.

Podrobnější informace se nacházejí v tabulce v příloze číslo 15.

Tento ukazatel je informativním ukazatelem pro jednotlivá letiště. Je důležitý i z hlediska porovnání celkových nákladů na jednoho cestujícího. Zohledňuje cenu letenky a výnosu společnosti.

II) Obecné ekonomické ukazatele

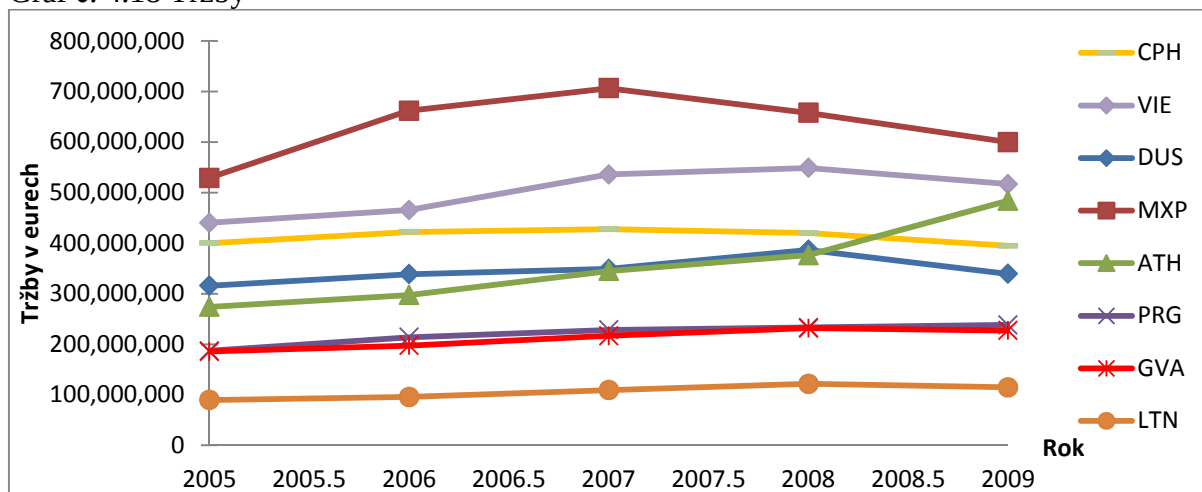
Z teoretické části byly vybrány čtyři poměroví ukazatelé, kteří se ještě dále členily. Z teoretické části byly v této práci pro účely diplomové práce vybrány následující uvedené obecné ekonomické ukazatele, a to z toho důvodu, že k některým hodnotám daných ukazatelů nelze najít číselné údaje z výkazu zisků a ztrát, i z rozvahy. Proto byly tyto ukazatele vybrány podle dostupných informací a následně zpracovány.

A. Tržby

Je třeba definovat tržby, které vycházejí z dané citace:

„Tržby jsou peněžní částkou, kterou podnik získal prodejem výrobků, zboží a služeb v daném účetním období (měsíci, roku). Jsou rozhodující složkou výnosů a hlavním finančním zdrojem podniku, který slouží k úhradě jeho nákladů a daní, výplatě dividend a jeho rozšířené reprodukci.“ [10, str. 69]

Graf č. 4.18 Tržby



Nejvyšší tržby má letiště Milano Malpensa Airport, kde od roku 2007 klesají, protože došlo ke strategické změně nových dopravců, kteří jsou většinou nízkonákladoví. Docházelo k inovacím, organizační recesi s postupným oživením a přechodem k novým tarifům vlivem poklesu cestujících.

U ostatních letišť od roku 2005 mírně rostou tržby a od roku 2008 klesají. Jen u letiště Athens International Airport rostou tržby v důsledku zvýšení vnitrostátní letecké dopravy, která je zapříčiněna nabídkou rekreací, zaváděním strategické letecké politiky,

která posilovala vývoj v dopravě. Zaváděl se nový obchodní kodex, který byl zaměřen na společenskou odpovědnost.

Nejnižší se jako vždy umístilo letiště London Luton Airport. Důvod už byl uveden dříve.

Letiště Praha Ruzyně Airport se umístilo zároveň s letištěm Geneva International Airport na šestém místě, jak je možné zjistit z grafu. Od roku 2005 do roku 2009 je velice mírný vzestup, který je zapříčiněn neustálým snižováním sazby daně (viz. Tab. 4.3).

Tab. 4.3 Sazba daně z příjmů právnických osob [21]

Rok	Sazba daně
2011	19 %
2010	19 %
2009	20 %
2008	21 %
2007	24 %

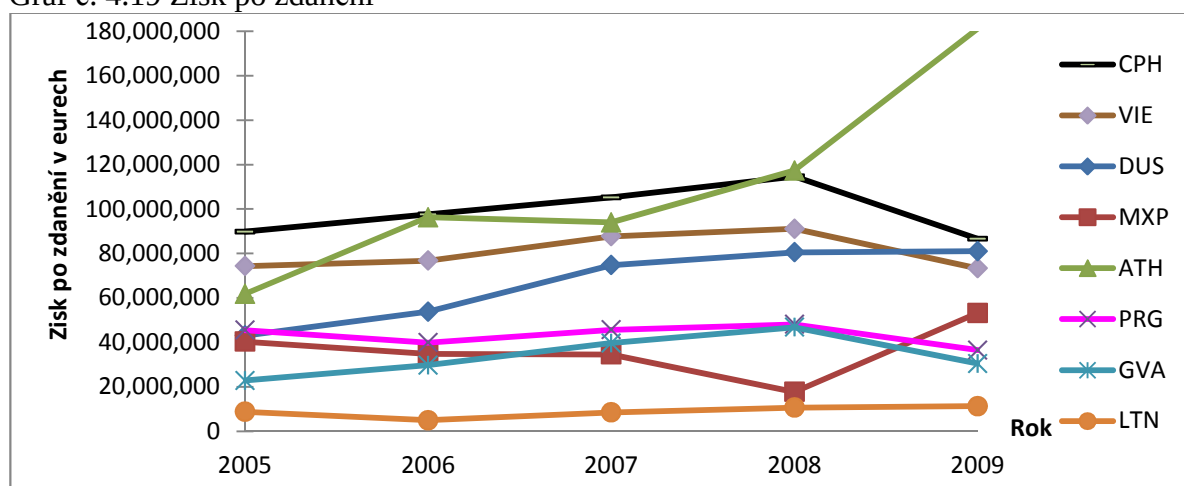
Podrobnější informace o jednotlivých letištích se nacházejí v tabulce v příloze číslo 15.

Tržby jsou důležité pro zjišťování hospodářského výsledku – zisku, který je důležitý pro rozvoj letiště.

B. Zisk po zdanění

Zisk je nejdůležitějším motivačním ukazatelem, který se zjistí z hospodářského výsledku a to rozdílem výnosů a nákladů. Existují dva druhy zisků: zisk před zdaněním a po zdanění. Důležitější je zisk po zdanění, který se zjistí ze zisku před zdaněním, kde odečteme přídlušné procento odvodu daně státu. Tento zisk se schvaluje na výročních zasedáních. Zde se navrhuje i jeho rozdělení a jeho využití.

Graf č. 4.19 Zisk po zdanění



Od roku 2005 do roku 2008 se nejlépe umístilo letiště Copenhagen Airport, kde do roku 2008 se zisk po zdanění mírně rostl, a pak následoval pokles, který byl zapříčiněn celosvětovou hospodářskou krizí.

Pokles se projevil u většiny letišť. Jen u dvou letišť: Milano Malpensa Airport, Athens International Airport došlo k vzestupu zisku po zdanění.

V roce 2008 u letiště Athens International Airport vzrostly tržby, které byly hlavně ovlivněny mimořádnými výnosy. Ve výroční zprávě za rok 2009 není podrobnější zmínka, z jakého zdroje pochází 110 900 000 eur. Také je ovlivnily mírně výnosy finanční, vlivem zvýšení nájmu za pronajaté statky. Díky těmto vlivům vzrostl zisk po zdanění. Od tohoto roku se dostalo toto letiště do popředí v tomto ukazateli.

U letiště Milano Malpensa Airport rostl zisk z některých investic do vlastního kapitálu a snížilo se zadlužení o 40 milionů eur.

Nejnižší se umístilo letiště London Luton Airport, jako vždy, důvod se nezměnil.

Letiště Praha Ruzyně Airport má velký pokles zisku po zdanění v roce 2005 a mírnější pokles od roku 2008. Tyto poklesy byly zapříčiněny nárůstem celkových nákladů (viz. graf č. 4.19)

Výchozí data grafu jsou umístěny v tabulce v příloze číslo 16.

Ukazatel je velice důležitý pro další rozvoj letiště.

D. Rentabilita

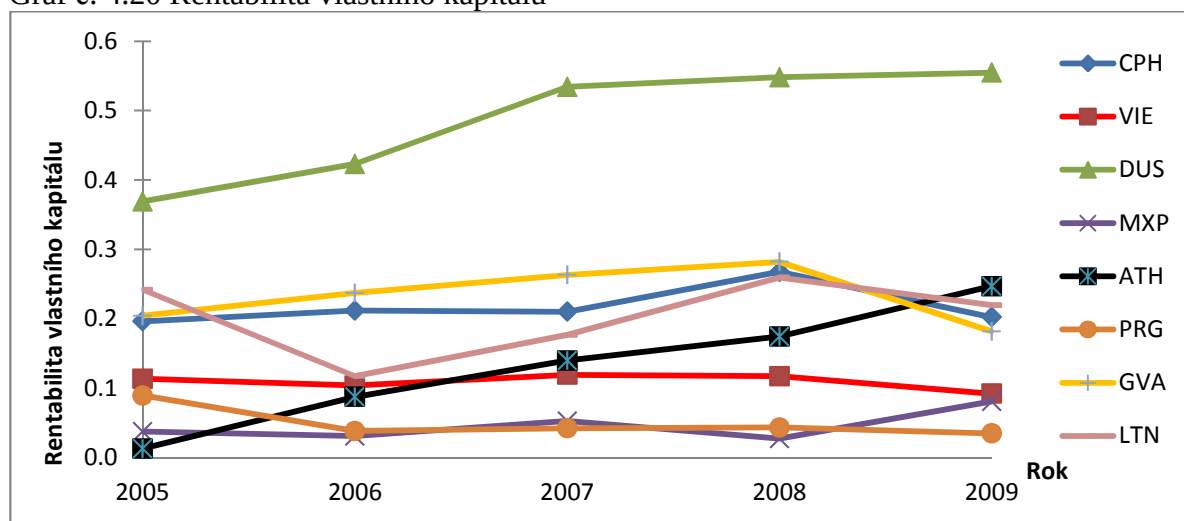
Je to ukazatel výnosnosti firmy a patří k nejdůležitějším charakteristikám úspěšnosti podnikání. Tento ukazatel má několik možných variant výpočtů (vztah 2.3 až 2.10).

Následující ukazatele rentability byly vybrány na základě dostupných a možných informací. Tento ukazatel se vyjadřuje buď jako koeficient nebo v procentech.

1) Rentabilita vlastního kapitálu

Vypočítá se jako poměr zisku po zdanění ku vlastnímu kapitálu (vztah 2.4). Ukazatel byl vyjádřen jako koeficient - znamená euro/euro. Což znamená, kolik eura ročně získáme z jednoho eura kapitálu.

Graf č. 4.20 Rentabilita vlastního kapitálu



Na prvním místě se umístilo letiště Düsseldorf International Airport. Od roku 2005 tento ukazatel rostl. Což ukazuje úspěšnost investování vlastního kapitálu. Tato úspěšnost je způsobena vhodným poměrem vyššího zisku a vyššího vlastního kapitálu, který byl zapříčiněn vhodnou investicí do pozemků a následné stavby obchodního centra, garáží.

Dále se rozšířily destinace např. do New Yorku a Chicaga.

Letiště Ruzyně Airport a letiště Milano Malpensa Airport se umístily na posledním místě. U Letiště Ruzyně Airport od roku 2005 do roku 2006 byl prudší pokles tohoto

ukazatele, a pak následoval velice malý nárůst tohoto ukazatele. Od roku 2008 do roku 2009 je mírný pokles. Tato situace je zapříčiněna mírným poklesem cestujících, což snížilo zisk a vlastní kapitál zůstal na stejné úrovni s mírným nárůstem. Je to dáno celkovou situací hospodaření.

Letiště Milano Malpensa Airport od roku 2005 mělo mírný nárůst tohoto ukazatele. Od roku 2007 do roku 2008 byl prudší pokles a od roku 2008 až 2009 byl nárůst, který předčil i naši republiku. Byl způsoben vyšším ziskem, který vznikl na základě další inovace, zavedením 17 nových dopravců na tomto letišti.

Podrobnější informace se nacházejí v tabulce v příloze číslo 17.

Je to ukazatel, který charakterizuje hospodaření firmy, je klíčovým kritériem hodnocení úspěšnosti investic.

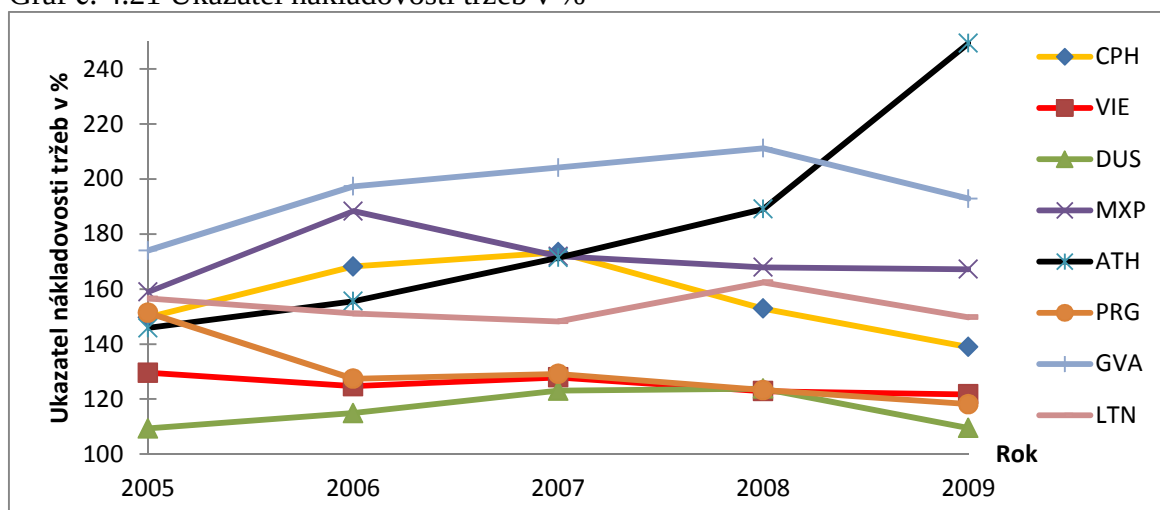
2) Ukazatel nákladovosti tržeb

Ukazatel nákladovosti tržeb se vypočítá podílem celkových nákladů ku čistým tržbám (vztah 2.5). V našem případě bylo použito místo čistých tržeb celkové tržby, protože letiště neuváděla vrácené dodávky a poskytnuté rabaty ve svých výročních zprávách.

Nejlépe se umístilo letiště Geneva International Airport, kde ukazatel nákladovosti tržeb rostl od roku 2005 až do roku 2008. Po roce 2008 mělo letiště Athens International Airport větší ukazatel než letiště Geneva International Airport. Letiště Athens International Airport mělo vyšší tržby než letiště Geneva International Airport, kde byl naopak pokles tržeb.

A také náklady u letiště Geneva International Airport vzrostly a u letiště Athens International Airport poklesly, přestože byly vyšší než u letiště Geneva International Airport.

Graf č. 4.21 Ukazatel nákladovosti tržeb v %



Poslední v pořadí se umístilo letiště Düsseldorf International Airport, kde dochází od roku 2005 do roku 2008 k mírnému nárůstu ukazatele a od roku 2008 až do 2009 k poklesu ukazatele, protože pokles tržeb byl větší než u nákladů, které klesly. Vlivem snížení počtu cestujících došlo k poklesu tržeb. Snahou optimalizace nákladů se náklady snížily.

Letiště Praha Ruzyně Airport bylo na čtvrté pozici v roce 2005, v roce 2009 se umístilo na sedmé pozici. Docházelo k poklesu tohoto ukazatele, který byl způsoben hlavně zvýšením nákladů, snížením počtu cestujících a pohybů letadel, i když byl velmi mírný nárůst tržeb.

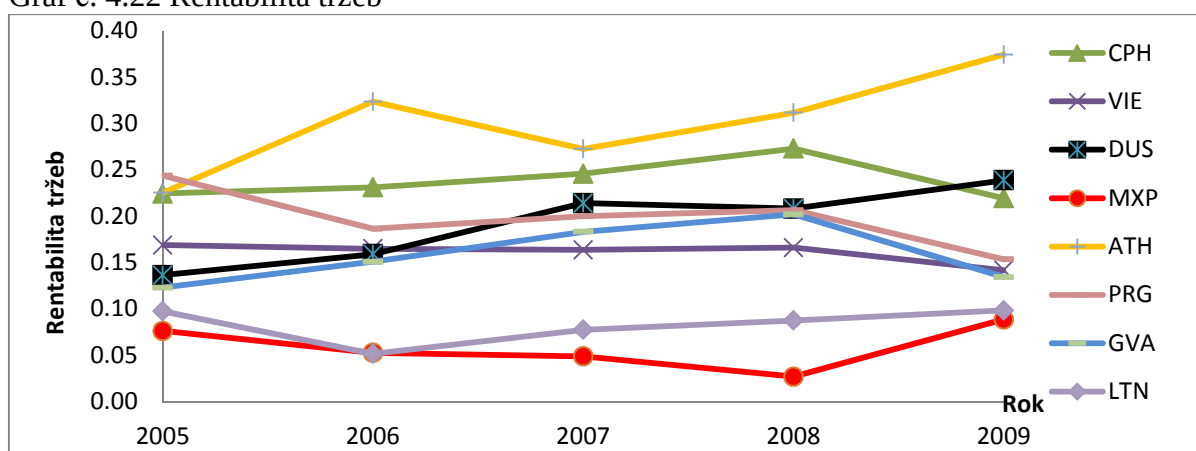
Výchozí data grafu jsou umístěny v tabulce v příloze číslo 15.

Tento ukazatel vyjadřuje, kolik nákladů vynaložil podnik na 1 euro tržeb. Obecně by mělo být snahou dosáhnout co nejnižší hodnoty tohoto ukazatele, ale velmi záleží na absolutní výši objemu tržeb. Je-li objem odbytu vysoký, je možné se spokojit i s vyšší hodnotou tohoto ukazatele, nebo absolutní částku zisku lze zvyšovat nejen snižováním nákladů, ale i zvyšováním odbytu (množství prodaného zboží). Nákladovost se uplatňuje vždy v souvislosti s objemem tržeb.

3) Rentabilita tržeb

Ukazatel vyjadřuje finanční výkonnost firmy. Vypočítá se podílem zisku po zdanění ku ročním tržbám (vztah 2.8). Vyjadřuje kolik zisku má podnik na 1 euro tržeb. Hodnota ukazatele by měla být co nejvyšší.

Graf č. 4.22 Rentabilita tržeb



Z grafu je patrné, že nejlepší ukazatel rentability tržeb má letiště Athens International Airport, protože mělo vysoký zisk po zdanění, způsobený mimořádnými výnosy (viz. ukazatel zisku po zdanění).

Nejhůře se umístilo letiště Milano Malpensa Airport, které mělo nízký zisk po zdanění a nejvyšší tržby.

Letiště Ruzyně Airport se umístilo na třetím místě do roku 2007 a od tohoto roku bylo na čtvrtém místě do roku 2009, díky zhoršujícímu se poměru zisku a tržeb.

Přesnější data se nacházejí v tabulce v příloze číslo 17.

Rentabilita tržeb se může zvýšit například snížením daňového zatížení, nebo poklesem úrokové hladiny cizích zdrojů, vhodnou změnou strategie financování.

Tyto skutečnosti se zakládají na hospodářském výsledku podniku a odráží jeho hospodárnost a cenovou strategii. Tento ukazatel se označuje jako provozní ziskové rozpětí nebo-li provozní marže. Ukazatel hodnotí výnosovou situaci a vyjadřuje vztah k prodeji.

E) Aktivita

Ukazatelé aktivity patří do další řady poměrových finančních ukazatelů, kteří dokáží stručné a jasně zjišťovat informace o firmě. Vychází se z rozvahy a výkazu zisku a ztrát, kde jsou zjišťovány potřebné informace.

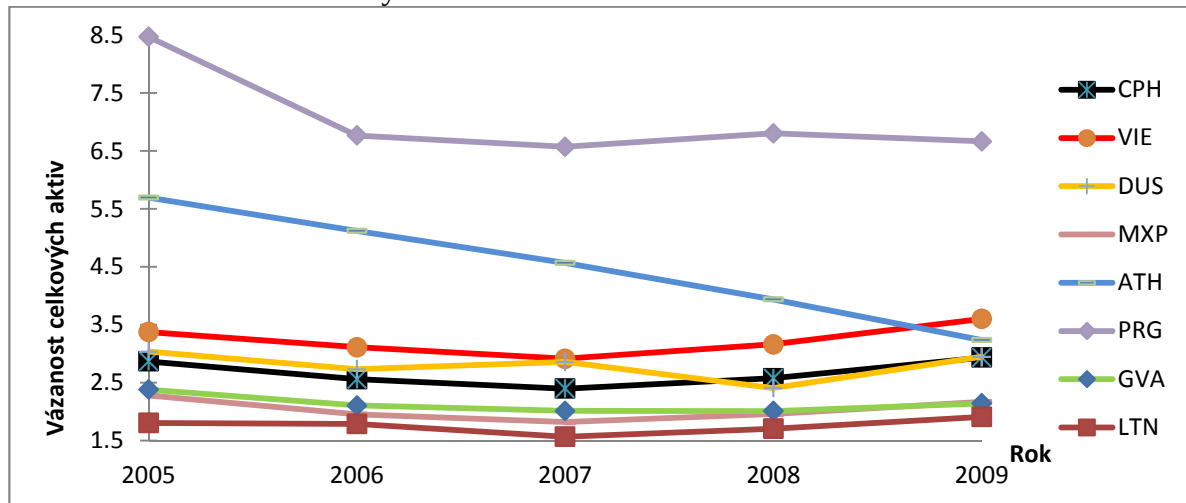
Následující ukazatele aktivity byly vybrány na základě dostupných a možných informací. Tyto ukazatelé se vyjadřují jako koeficient.

Ukazatele dávají informaci, jak efektivně daná firma nakládá se svými finančními prostředky.

1) Vázanost celkových aktiv

Vyjadřuje se poměrem celkových aktiv ku tržbám (vztah 2.11). Aktiva tvoří stálá a oběžná aktiva. Do stálých aktiv patří pozemky, budovy a jiné. Do oběžných aktiv patří zásoby, materiál, pohledávky a jiné.

Graf č. 4.23 Vázanost celkových aktiv



Nejnižší ukazatel vázanosti celkových aktiv a tím nejlepší využití aktiv má letiště London Luton Airport, protože má nejnížší poměr aktiv a tržeb.

Nejhůře se umístilo letiště Ruzyně Airport, protože má nejvyšší aktiva a nižší tržby. Aktiva vážou veškerý majetek, který není na tomto letišti dostatečně využitý.

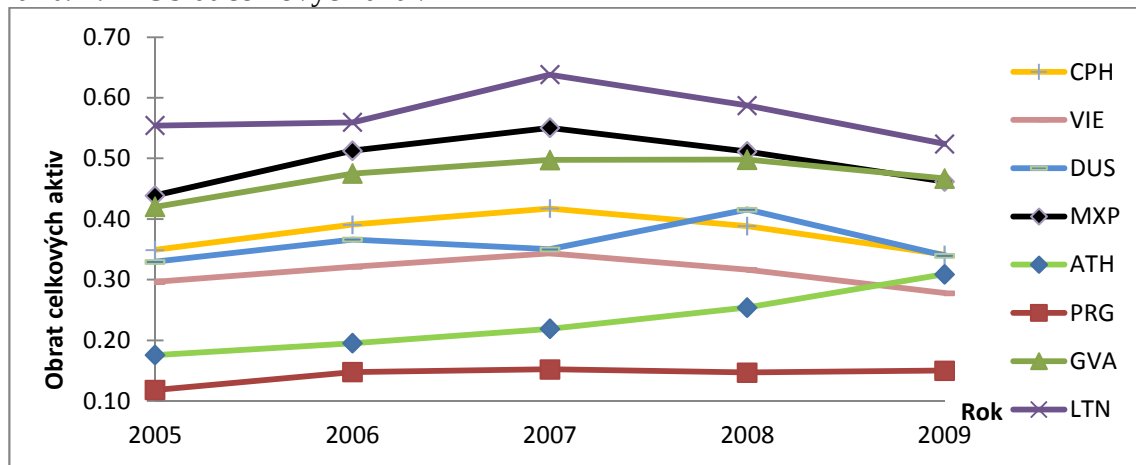
Přesnější informace jsou umístěny v tabulce v příloze číslo 17.

Ukazatel posuzuje výkonnost firmy s jakou firma využívá aktiv s cílem dosáhnout tržeb. Čím je nižší ukazatel, tím dosahuje firma vyšších tržeb.

2) Obrat celkových aktiv

Je to převrácená hodnota vázanosti celkových aktiv nebo-li poměr tržeb ku aktivám (vztah 2.12). Ukazatel se také nazývá obratovost celkového kapitálu a vyjadřuje počet obrátek za sledované období (rok). Platí, že čím vyšší je obratovost tím lépe.

Graf č. 4.24 Obrat celkových aktiv



Nelepší poměr obratovosti celkového kapitálu je u letiště London Luton Airport. Důvod je stejný jak u ukazatele vázanosti celkových aktiv. To znamená, že toto letiště plně využívá všech dostupných možností využití aktiv.

Dle očekávání podle ukazatele vázanosti celkových aktiv se letiště Ruzyně Airport umístilo na nejhorším místě, tak i u ukazatele obratu celkových aktiv je na nehorším místě. Což znamená, že letiště Praha řádně nevyužívá svých aktiv.

Přesnější data se nacházejí v tabulce v příloze číslo 17.

Pokud ukazatel vykazuje špatný výsledek měly by být zvýšeny tržby, nebo odprodána některá aktiva (zásoby), která vážou nevyužité finanční prostředky.

F) Zadluženost

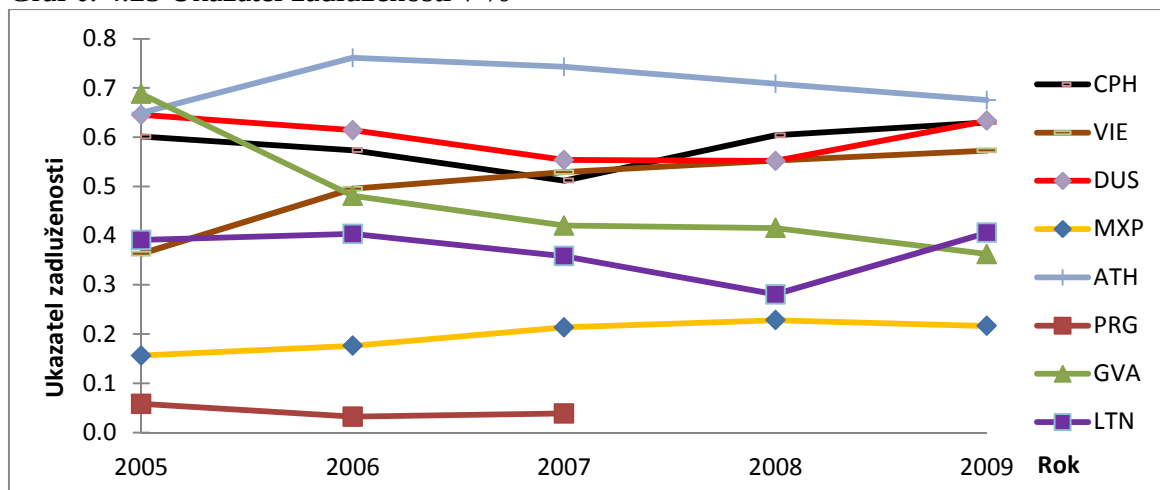
Vyjadřuje, jak podnik používá k financování své činnosti cizí zdroje. Jde o zdroje, které získává formou úvěru nebo půjček a s tím je spojený úrok.

Následující ukazatele zadluženosti byly vybrány na základě dostupných a možných informací z rozvahy.

1) Ukazatel zadluženosti

Zadluženosti firmy je poměr mezi cizími a vlastními zdroji (vztah 2.17). Je to ukazatel dlouhodobý a poskytuje určitou míru jistoty svým věřitelům i vlastníkům. Hodnotí podíl cizích zdrojů na financování aktiv. Informace se zjišťují z rozvahy. Čím vyšší hodnota ukazatele, tím vyšší je zadluženost podniku a vyšší je riziko jak věřitelů, tak akcionářů.

Graf č. 4.25 Ukazatel zadluženosti v %



Přesnější informace o údajích v grafu jsou umístěny v tabulce v příloze číslo 17.

Největší zadluženost má letiště Athens International Airport, která se pohybuje v průměru okolo 0,7. Věřitelé museli poskytnout velké zdroje na pokrytí. Důvodem bylo, že neustále rostl cizí kapitál, který zahrnoval rostoucí položky v bankovních úvěrech.

Nejnižší zadluženost má letiště Ruzyně Airport od roku 2005 do roku 2007. Další vývoj zadluženosti nebylo možné sledovat, protože letiště změnila právní formu a přestala uveřejňovat výroční zprávu. Tuto zprávu nahradil profil společnosti, kde tyto informace nejsou obsaženy (na můj dotaz na letiště Praha bylo odpovězeno „musí Vám stačit uvedené údaje v profilu společnosti“ – údaje neposkytnuty). Bankovní úvěr se v průběhu těchto let

nezměnil, byl stejný. V roce 2006 došlo k poklesu krátkodobých závazků, v důsledku vrácení krátkodobých položek (splacení faktur).

Od roku 2007 má nejnižší zadluženost letiště Milano Malpensa Airport, která se v průběhu let mírně zvyšuje vlivem nárůstu finančních splátek.

Tento ukazatel je velice důležitý z hlediska akcionářů a vymezuje zadluženost daného subjektu. Je také nazýván jako ukazatel věřitelského rizika. Pro výši ukazatele nelze stanovit přesné zásady. Je nutné ho posuzovat v souvislosti s celkovou výnosností, která se dosahuje z celkového vloženého kapitálu se strukturou cizího kapitálu.

Zvýšení zadluženosti může přispět ke zlepšení rentability a zvýšení tržní hodnoty firmy, ale současně zvyšuje riziko finanční nestability.

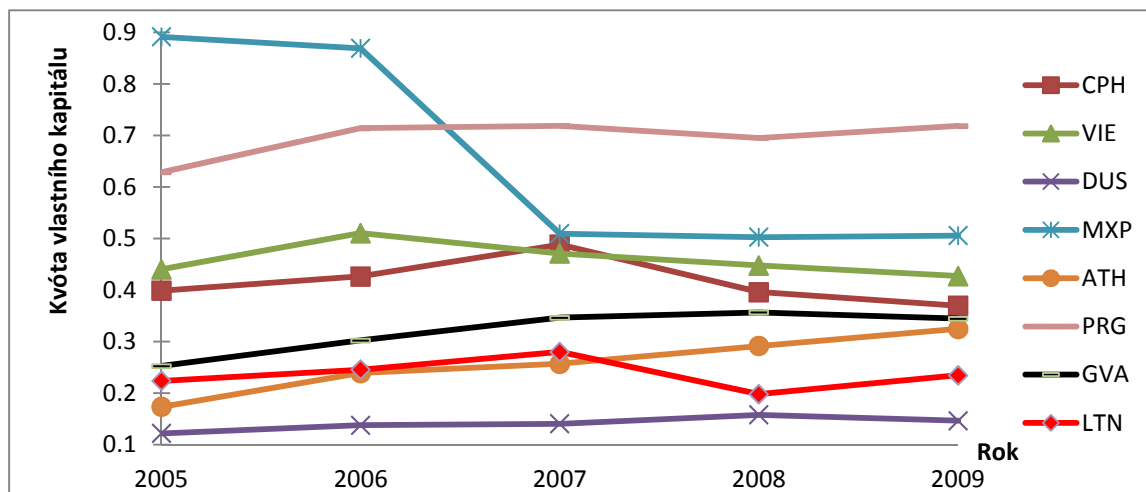
Ukazatel se používá se pro hodnocení hospodářské a finanční stability podniku a spolu s ukazatelem solventnosti je považován za nejvýznamnější ukazatel pro hodnocení celkové finanční situace ekonomické subjektu. A proto je nutné hodnotit ukazatel solventnosti, který zahrnuje likviditu.

2) Kvóta vlastního kapitálu

Tento ukazatel se vypočítá podílem vlastního kapitálu ku celkovým aktivám (vztah 2.20). Aktiva v tomto ukazateli jsou financována penězi akcionářů.

Ukazatel ukazuje do jaké míry je podnik schopen pokrýt své potřeby vlastními zdroji a jaká je jeho finanční samostatnost. Tento ukazatel se uvádí v procentech nebo pomocí koeficientu. Záleží na tom, jak je posuzován. Ukazatel byl posuzován pomocí koeficientu. Je to doplňkový ukazatel.

Graf č. 4.26 Kvóta vlastního kapitálu



Nejvyšší hodnotu má letiště Milano Malpensa Airport do roku 2006, pak následuje prudký pokles. Vlivem zvyšující se mírné zadluženosti (viz. graf 4.26).

Od roku 2007 do roku 2009 má nejvyšší hodnotu letiště Praha Ruzyně Airport, tuto oblast nelze hodnotit a odůvodňovat, protože v tomto období není vyhodnocen ukazatel zadluženosti (nedostupné informace).

Nejnižší hodnotu má letiště Düsseldorf International Airport, protože ukazatel zadluženosti měl vyšší hodnotu.

Výchozí data grafu se nacházejí v tabulce v příloze číslo 17.

Vzhledem k tomu, že je toto doplňkový ukazatel k předchozímu ukazateli, byl proveden součet ukazatele zadluženosti a kvóty vlastního kapitálu.

Tento ukazatel je rozhodující pro rozhodnutí banky, zda může poskytnout úvěr. Jsou rozdílné zájmy věřitelů a vlastníků. Věřitelé mají zájem na nižší míře zadluženosti, protože ta poskytuje větší jistotu, že v případě likvidace podniku budou jejich pohledávky uspokojeny. Vlastníci naopak mají zájem na vyšší zadluženosti, ta poskytuje větší výnosnost jejich kapitálu.

G) Likvidita

Likvidita je krátkodobý pohled na solventnost podniku a je zároveň krátkodobé měřítko solventnosti. Solventnost je schopnost podniku hradit své závazky včas, to znamená okamžikem splatnosti dluhů. Aby byl ekonomický subjekt dlouhodobě solventní, musí mít vždy v každém okamžiku splatnosti závazků dostatečnou hotovost nebo prostředky rychle měnící se na hotovost. Trvalá platební schopnost je jednou ze základních podmínek úspěšné existence ekonomického subjektu na trhu. Následující ukazatele likvidity byly vybrány na základě dostupných a možných informací z rozvahy.

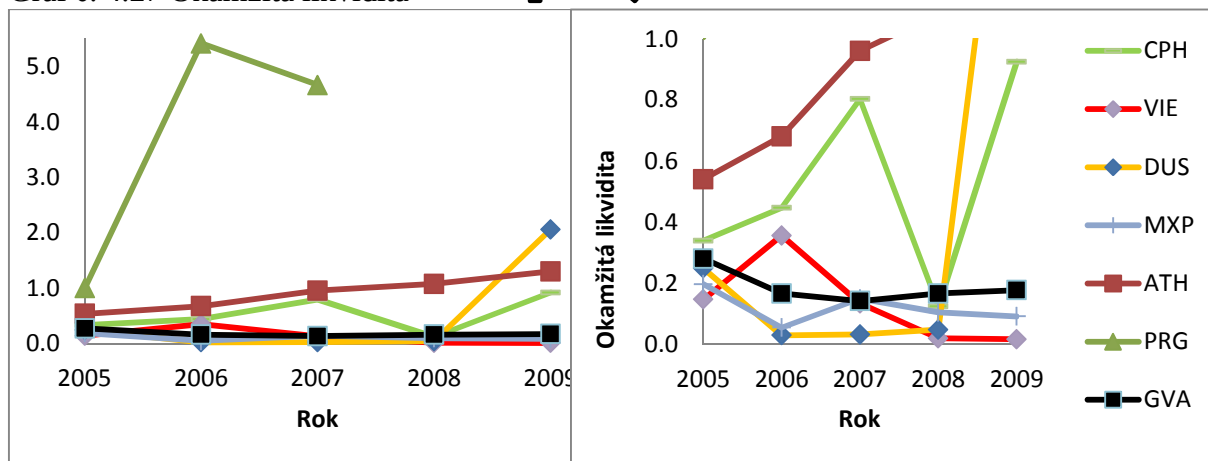
1) Okamžitá likvidita (peněžní)

Říká se jí likvidita 1°. Okamžitá nebo-li pohotová likvidita se vypočítá poměrem rozdílu oběžných aktiv a zásob ku krátkodobým závazkům (vztah 2.24a). Poněvadž u většiny letišť nejsou v rozvaze zásoby uvedeny, použijeme pro výpočet zjednodušený vztah peněžní likvidity, která se zjišťuje podílem finančního majetku ku krátkodobým závazkům (vztah 2.24b). Pro tuto likviditu se bere za průměrnou hodnotu, když se ukazatel pohybuje mezi 0,9 až 1,0. Minimální hodnota ukazatele by měla být větší jak 0,2. Informace jsou získávány z rozvahy. Finanční majetek tvoří peníze na účtech, bankách, peníze na pokladně, což je krátkodobý finanční majetek.

Ukazatel se udává v procentech nebo číselné hodnotě. V práci bylo použito vyhodnocení tohoto ukazatele pomocí číselných hodnot.

Přesnější data v grafu jsou uvedeny v tabulce v příloze číslo 17.

Graf č. 4.27 Okamžitá likvidita



Od roku 2006 až 2007 se v tomto rozsahu nejlépe umístilo letiště Athens International Airport po roce 2007 se pohybovalo těsně nad hodnotou ukazatele 1. Což splňuje předpoklad okamžité likvidity, nebo-li přeměny majetku na finance.

Druhý nejlepší ukazatel má letiště Copenhagen Airport, který v roce 2007 a 2009 se přiblížil hodnotě ukazatele 1.

Letiště Geneva International Airport, Vienna International Airport, Milano Malpensa Airport, Düsseldorf International Airport se pohybují pod úrovní i částečně nad hodnotou ukazatele 0,2. Z čehož vyplývá, že by společnosti měly mít více peněz v hotovosti a na účtech, aby byly schopni splnit své závazky.

Letiště Praha Ruzyně Airport se pohybuje od ukazatele 1 a více za tři roky. Další vývoj okamžité likvidity nebylo možné sledovat, protože letiště změnila právní formu a přestala uveřejňovat výroční zprávu. Tuto zprávu nahradil profil společnosti (zdůvodnění na str. 50).

Letiště London Luton Airport nebylo hodnoceno z důvodu, že ve svých výročních zprávách tyto informace pro zpracování nebyly uveřejněny. Ve výkaze rozvahy nejsou uvedeny vůbec pasiva, všechny informace se nacházejí v aktivech. Tento výkaz neodpovídá mezinárodním účetním standardům z hlediska EU.

2) Běžná likvidita

Říká se jí likvidita 2°. Ukazatel běžné likvidity je poměr celkového objemu oběžných aktiv a krátkodobých závazků, bývá nazýván ukazatelem solventnosti, který ukazuje kolikrát pokrývají oběžná aktiva krátkodobé závazky ekonomického subjektu. To znamená kolikrát je schopen uspokojit své věřitele, kdyby proměnil veškerá oběžná aktiva v daném okamžiku v hotovost. Je třeba zdůraznit, že výši tohoto ukazatele je nutné posuzovat vždy na podmínky příslušného ekonomického subjektu a odvětví.

U odvětví jako je letecká doprava, jsou objektivně nízké zásoby, bude hodnota ukazatele nízká – menší než 1. Pokud rostou krátkodobé závazky (pasiva) rychleji než oběžná aktiva, ukazatel se snižuje a to znamená, že ekonomický subjekt má potíže s likviditou.

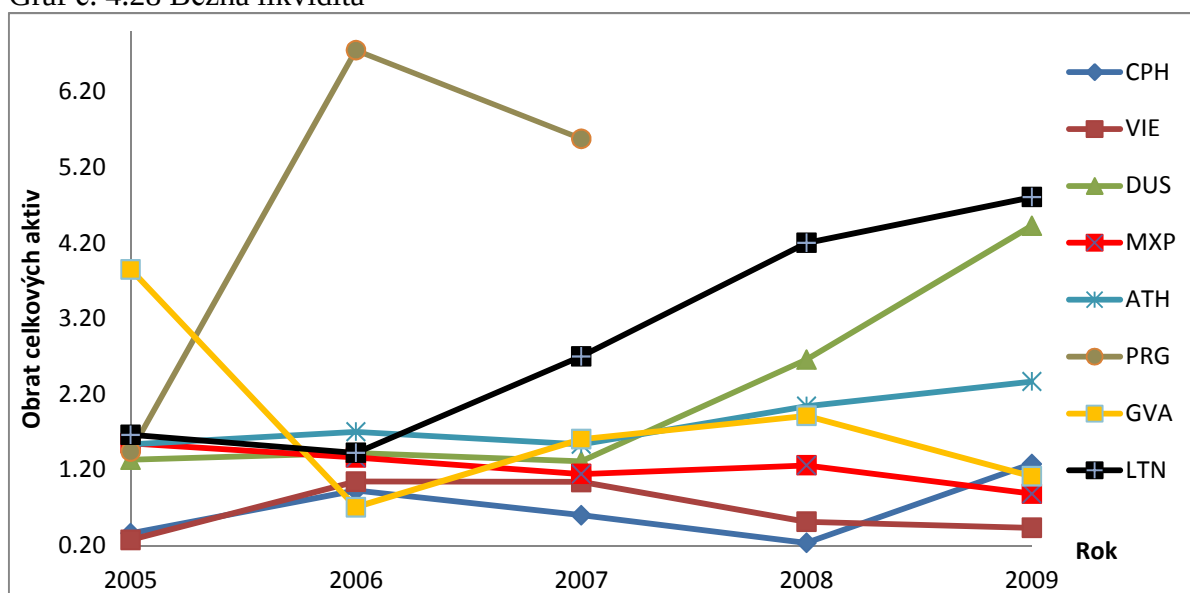
Naopak poklesnou-li oběžná aktiva i krátkodobé závazky dochází k růstu ukazatele.

Je-li ukazatel menší než 1, jeho vývoj oběžných aktiv a krátkodobých závazků je opačný.

Dále je také důležité v jakém období hospodářského cyklu se daný ekonomický subjekt nachází. V období recese, které je provázeno omezením provozní činnosti podniku jsou oběžná aktiva snižována i závazky jsou na nízké úrovni, což může zapříčinit výrazný vzrůst ukazatele. V období konjunktury (oživení), kdy dochází k rozvoji a ekonomický subjekt začíná prosperovat, narůstají položky oběžných aktiv a zvyšují se krátkodobé závazky, projeví se to v poklesu ukazatele.

Může nastat situace, kdy růst ukazatele je projevem nepříznivého vývoje podnikatelské činnosti a naopak pokles ukazatele ukazuje rozvoj činnosti a prosperity. Tento ukazatel ještě nebere v úvahu doby splatnosti u krátkodobých závazků.

Graf č. 4.28 Běžná likvidita



Největší ukazatel v roce 2005 má letiště Geneva International Airport, kde došlo v průběhu roku 2006 k velkému poklesu, který byl zapříčiněn velkým vzrůstem krátkodobých závazků a poklesem oběžných aktiv. V dalších letech následoval mírný vzestup tohoto ukazatele a v roce 2009 byl mírný pokles, zapříčiněn mírným nárůstem oběžných aktiv.

Největší skokový ukazatel v roce 2006 až 2007 má letiště Ruzyně Airport, který byl zapříčiněn skokovým poklesem krátkodobých závazků. Pak následoval mírný pokles ukazatele, který byl zapříčiněn vzrůstem krátkodobých závazků. Další vývoj likvidity nebylo možné sledovat, protože letiště změnila právní formu a přestala uveřejňovat výroční zprávu. Tuto zprávu nahradil profil společnosti (zdůvodnění na str. 50).

Od roku 2008 do roku 2009 mělo nejvyšší ukazatel letiště London Luton Airport příčinou byl postupný nárůst oběžných aktiv.

Nejnižší ukazatel má letiště Copenhagen Airport. Od roku 2005 až 2006 má nárůst ukazatele, kvůli velkému snížení krátkodobých závazků. Od roku 2006 do roku 2008 došlo k mírnému poklesu vlivem nárůstu krátkodobých závazků. A v roce 2009 byl mírný vzestup tohoto ukazatele, který byl zapříčiněn snížením krátkodobých závazků.

Přesnější informace jsou umístěny v tabulce v příloze číslo 17.

Tento ukazatel se vypočítává jednorázově a tím nevyjadřuje vývoj platební schopnosti ekonomického subjektu během roku. Má-li ekonomický subjekt v době splatnosti dostat svým finančním závazkům, musí vést podrobný platební kalendář, plán příjmů a výdajů, ve kterém sleduje splatnost dluhů a tvorbu peněžních prostředků.

Ne všechna oběžná aktiva jsou likvidní (například zásoby), proto se dále zjišťuje ukazatel pohotové likvidity. Protože u většiny letišť nejsou zásoby v rozvaze, byl posuzován ukazatel peněžní likvidity (viz. str. 52).

Poznámka:

Vyhodnocení pomocí ekonomických ukazatelů se provádělo z účetních dokladů (rozvahy a výkazu zisku a ztrát). Toto vyhodnocení se provádělo vždy k 31.12. příslušného období 2005 až 2009, nepodává podrobné informace o vyprodukovaných a použitých peněžních prostředcích. Letiště může vykazovat zisky, ale mohou být zároveň v platební neschopnosti. Z tohoto důvodu byl v teoretické části proveden nástin dalšího srovnávání pomocí cash flow. Protože polovina letišť (PRG-2008 až 2009, GVA, LTN, DUS) tento výkaz CF nevykazuje, nebylo toto srovnání zpracováno.

5. Vyhodnocení a srovnání výkonových a ekonomických ukazatelů efektivity

Na základě srovnání výkonových a ekonomických ukazatelů bude zpracováno vyhodnocení a proveden rozbor. Vyhodnocení bude provedeno u vybraných osmi letišť. Každé letiště bude vyhodnoceno za období 2005 až 2009 pomocí navrženého bodového hodnocení výkonových a ekonomických ukazatelů.

5.1 Výkonové ukazatele

Pro každé vybrané letiště byly zahrnuty výkonové ukazatele, u kterých byly dostupné údaje u všech letišť. Z výkonových ukazatelů nebyly zahrnuty následující ukazatele (v důsledku nedostupných informací, protože by byl neucelený přehled, který by zkreslil výsledné hodnocení):

- celkový počet tranzitních cestujících
- celkový počet transferových cestujících
- počet tun přistání vzletové hmotnosti letadel
- dle druhu dopravy
- pravidelná doprava
- nízkonákladová doprava

Určení pořadí bylo provedeno pomocí bodového hodnocení. Každému letišti se přidělily body podle pořadí v jednotlivých výkonových ukazatelích v letech 2005 až 2009 (např. letiště na první pozici získalo 1 bod, letiště na posledním místě 8 bodů). Pořadí jednotlivých letišť bylo stanoveno pomocí tabulek umístěných v příloze číslo 5 až 13. Postup určení celkového bodového hodnocení byl následující:

- u každého ukazatele se sečetlo bodové hodnocení v průběhu 5 let
- body u jednotlivých ukazatelů se sečetly, čím se získalo celkové bodové hodnocení - podrobný výpočet umístěn v příloze číslo 18
- pořadí bylo stanoveno podle nejnižšího celkového bodového hodnocení až po nejvyšší (viz. Tab. 5.1)

Tab. 5.1 Hodnocení výkonových ukazatelů

Zkratka IATA	Celkové bodové hodnocení	Pořadí
MLA	65	1
CPH	81	2
VIE	123	3
DUS	151	4
ATH	153	5
PRG	230	6
GVA	242	7
LTN	245	8

Nejlépe se umístilo letiště Milano Malpensa Airport s 65 body, protože ve výkonových ukazatelích se umísťovalo ve většině případů na prvních pozicích.

Nejhůře se umístilo letiště London Luton Airport s 245 body, protože v jednotlivých ukazatelích se umísťovalo na posledních pozicích.

Letiště Praha Ruzyně se umístilo s 230 body na šestém místě, důsledkem kolísavých umístění.

Zdůvodnění umístění jednotlivých ukazatelů je provedeno v kapitole číslo čtyři pod jednotlivými ukazateli.

Bylo zjištěno, že podílový ukazatel – „celkový počet odbavených kg nákladů/celkový počet odbavených cestujících“ je nevhodnější výkonový ukazatel pro posuzování efektivity letišť. Celkové bodové hodnocení se shoduje s tímto podílovým ukazatelem ve většině případů.

5.2 Ekonomické ukazatele

Pro každé vybrané letiště byly vybrány ekonomičtí ukazatelé, u kterých byly dostupné údaje u všech letišť, kromě ukazatele: běžná likvidita u letiště Ruzyně Airport v roce 2008 a 2009, okamžitá likvidita u letiště London Luton Airport ve sledovaném období.

Z ekonomických ukazatelů nebyl vybrán ukazatel kvóta vlastního kapitálu, protože je doplňkovým ukazatelem ukazatele zadluženosti.

Určení pořadí bylo provedeno pomocí bodového hodnocení a pozitivního / negativního hodnocení.

Bodové hodnocení bylo provedeno u následujících ukazatelů:

- průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího
- průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího
- průměrný výnos na jednoho cestujícího
- tržby
- zisk po zdanění
- rentabilita vlastního kapitálu
- ukazatel nákladovosti tržeb
- rentabilita tržeb
- vázanost celkových aktiv
- obrat celkových aktiv

Každému letišti se přidělily body podle pořadí v jednotlivých ekonomických ukazatelích v letech 2005 až 2009 (např. letiště na první pozici získalo 1 bod, letiště na posledním místě 8 bodů). Pořadí jednotlivých letišť bylo stanoveno pomocí tabulek umístěných v příloze číslo 14 až 17.

Postup určení celkového bodového hodnocení byl následující:

- u každého ukazatele se sečetlo bodové hodnocení v průběhu 5 let
- body u jednotlivých ukazatelů se sečetly, čím se získalo celkové bodové hodnocení, podrobný výpočet umístěn v příloze číslo 19
- pořadí bylo stanoveno podle nejnižšího celkového bodového hodnocení až po nejvyšší (viz. Tab. 5.2)

Pozitivní / negativní hodnocení se provedlo u níže vybraných ukazatelů:

- ukazatel zadluženosti
- okamžitá likvidita
- běžná likvidita

Každému letišti se přidělila hodnota pozitivního a nebo negativního vývoje.

Pozitivní vývoj znamená, že hodnota ukazatele se pohybovala v optimálním rozsahu. Byla označena bodovým hodnocením nula.

Negativní vývoj znamená, že hodnota ukazatele se nepohybovala v optimálním rozsahu. Byla označena bodovým hodnocením jedna.

Zdůvodnění umístění jednotlivých ukazatelů je provedeno v kapitole číslo čtyři pod jednotlivými ukazateli.

Vyhodnocení se provedlo v letech 2005 až 2009. Pořadí jednotlivých letišť bylo stanoveno pomocí tabulek umístěných v příloze číslo 14 až 17. Podrobný výpočet byl umístěn v příloze číslo 19.

Tab. 5.2 Hodnocení ekonomických ukazatelů

Zkratka IATA	Celkové bodové ekonomických ukazatelů hodnocení	Pořadí
CPH	184	1
DUS	204	2
LTN	216 + (0 až 5)	3
ATH	219	4
GVA	223	5
MLP	230	6
VIE	236	7
PRG	292 + (0 až 2)	8

Nejlépe se umístilo letiště Copenhagen Airport se 184 body, protože mělo nejlepší výsledky v jednotlivých ukazatelích.

Nejhůře se umístilo letiště Ruzyně Airport se 292 body. U tohoto letiště se nehodnotil ukazatel běžné likvidity v roce 2008 a 2009, protože nebyly dostupné informace v rozvaze.

Tímto nehodnocením se připravilo letiště buď o hodnocení 0, 1, 2, což ale nemělo vliv na umístění.

U letiště London Luton Airport se nehodnotil ukazatel okamžitá likvidita ve sledovaném období (nedostupné z rozvahy). Tímto nehodnocením se připravilo letiště buď o body 0 až 5, což ale mělo vliv na umístění v pořadí 3 až 4 (v případě kdyby bylo hodnocení v daných letech 3 a větší jak 3).

5.3 Celkové vyhodnocení ukazatelů

Celkové hodnocení bylo provedeno sečtením bodového ohodnocení výkonových a ekonomických ukazatelů (viz. Tab. 5.3).

Tab. 5.3 Celkové vyhodnocení ukazatelů

Zkratka IATA	Celkové bodové ekonomických ukazatelů hodnocení	Pořadí	Zkratka IATA	Celkové bodové výkonových ukazatelů hodnocení	Pořadí	Zkratka IATA	Výsledné celkové bodové hodnocení	Pořadí
CPH	184	1	MLP	65	1	CPH	265	1
DUS	204	2	CPH	81	2	MLP	295	2
LTN	216 + (0 až 5)	3	VIE	123	3	DUS	355	3
ATH	219	4	DUS	151	4	VIE	359	4
GVA	223	5	ATH	153	5	ATH	372	5
MLP	230	6	PRG	230	6	LTN	461	6
VIE	236	7	GVA	242	7	GVA	465	7
PRG	292 + (0 až 2)	8	LTN	245	8	PRG	522	8

Celkově nejlépe se umístilo letiště Copenhagen Airport s celkovým počtem 265 bodů, protože v řadě ukazatelů (výkonových a ekonomických) se umístilo na lepších pozicích. Celkově nejhůře se umístilo letiště Ruzyně Airport s celkovým počtem 522 bodů, což bylo velkým překvapením. Důvodem bylo špatné umístění v ekonomických ukazatelích, které nakonec ovlivnilo celkové hodnocení.

Zdůvodnění umístění jednotlivých ukazatelů je provedeno v kapitole číslo čtyři pod jednotlivými ukazateli.

Některé informace mohli být zkresleny, protože v některých výročních zprávách byly uvedeny chybné hodnoty (např. se lišily údaje ve výročních zprávách, kde v údajném roce byla uvedena hodnota, které se ve výroční zprávě o rok později se lišila). Výskyt těchto chyb ve výročních zprávách se pohyboval asi kolem 1%.

6. Vytvoření návrhu metod hodnocení

Tento návrh je sestaven na základě zkušeností z kapitoly číslo čtyři a pět. Návrh je zpracován pro jednotlivé subjekty. Každý subjekt má jiné požadavky. Například vlastníka zajímá rentabilita celkových aktiv a věřitele spíše ukazatel zadluženosti.

Rozlišované subjekty:

- 1) vlastník, manažer
- 2) akcionář
- 3) statistický subjekt
- 4) věřitel, banky a obchodní partner
- 5) stát a jeho orgány

V návrhu budou posuzovány ukazatelé, které nemohly být hodnoceny v kapitole čtyři. Návrh byl sestaven a je na subjektu, jestli jej bude využívat a nebo ne. Je na každém subjektu, aby si je upravil dle svých potřeb. Pro výpočet jednotlivých ukazatelů jsou použity vzorce z kapitoly dva a případně čtyři.

Při návrhu metod hodnocení se předpokládá, že ekonomický subjekt bude mít zpracovány požadované informace.

Navržené metody hodnocení:

A. Metoda bodového hodnocení

Pro diplomovou práci byla navržena metoda bodového hodnocení, která by měla být použita v případě porovnávání mezi ekonomickými subjekty.

Je důležité, aby zjištěné informace z dokladů byly úplné, protože v případě neúplnosti je nutné uvažovat toleranci (+/-).

Tato metoda byla použita u vyhodnocení výkonových ukazatelů a u některých ekonomických ukazatelů.

B. Metoda pozitivního / negativního hodnocení

Tato metoda by měla být použita v případě porovnávání mezi ekonomickými subjekty.

Pozitivní / negativní hodnocení bylo mnou navrženo pro ukazatele, u kterých je známý rozsah ve kterém by se měl daný ukazatel nacházet.

Tato metoda byla u vyhodnocení některých ekonomických ukazatelů např. u ukazatele zadluženosti, okamžité likvidity a běžné likvidity.

Detailní postup hodnocení byl proveden v kapitole číslo 5.

Nyní bylo přistoupeno k návrhu hodnocení z hlediska jednotlivých subjektů.

6.1 Vlastník, manažer

Tyto dva subjekty zajímají jak výkonové tak ekonomické ukazatele. Předpokladem je, že subjekty budou vycházet z informací z výročních zpráv, rozvahy, výkazu zisku a ztrát.

Postup hodnocení je určen:

- pravidelné a nepravidelné dopravy
- počtu pohybů letadel
- podílového ukazatele: celkový počet odbavených kg nákladů/ celkový počet odbavených cestujících
- využití poskytovaných služeb (handling, catering, údržba apod.)
- počtu zaměstnanců
- výpočtem ukazatelů rentability:

- celkových aktiv
- tržeb
- nákladovosti tržeb
- vloženého kapitálu
- dlouhodobých zdrojů
- výpočtem ukazatelů aktivity:
 - vázanost celkových aktiv
 - obrat celkových aktiv
 - ukazatel obratu zásob
 - vázanost stálých aktiv
- výpočtem ukazatelů zadluženosti, jen v případě půjček:
 - ukazatel zadluženosti
 - úrokové krytí
 - doba splácení dluhů
 - dlouhodobá/ běžná zadluženost
- výpočtem ukazatelů likvidity:
 - okamžitá
 - běžná
 - celková likvidita
 - obrat pracovního kapitálu

Po zjištění a výpočtu daných ukazatelů následuje vyhodnocení do tabulek, grafů a porovnání s minulým obdobím.

6.2 Akcionář

Nejprve bude vysvětlen pojem akcionář a k němu následující vazby. Akcionář je člověk, který se podílí svými akciemi v akciové společnosti na zajištění dané formy podnikání, má právo na podílu ze zisku společnosti (dividendy). Výkonové ukazatele tento subjekt nezajímá, ale zajímají ho ekonomické ukazatele. Předpokladem je, že subjekt bude vycházet z informací z výkazu zisku a ztrát, kde zjistí jaký je zisk po zdanění. Dále ho zajímá kolik je akcionářů, jejich podíly a to kvůli výpočtu dividendy.

Nejdříve je nutné stanovit:

- v případě špatného hospodaření ho zajímají ukazatele zadluženosti (ukazatel zadluženosti, úrokové krytí, doba splácení, dlouhodobá/ běžná zadluženost)
- zisk po zdanění
- výpočtem dividendy = $(\text{dividenda} / \text{tržní cena akcie}) * 100$
- počet akcionářů

Vypočtená dividenda musí být schválena valnou hromadou, která se schází jednou za rok nebo dle potřeby.

6.3 Statistický subjekt

Statistický subjekt se zabývá vyhodnocováním zjištěných údajů od jednotlivých ekonomických subjektů. Provádí statistické výpočty, které zpracovává například do ročenek a jiných. Statistickým subjekt může být státní nebo soukromý. Vychází z výkonových a ekonomických ukazatelů, které jsou poskytovány ekonomickými subjekty.

Měl by vycházet z údajů:

- počtu cestujících za dané období (celkového počtu, tranzitních a transferových cestujících; pravidelná, nepravidelná, nízkonákladová doprava)
- počtu pohybu letadel

- počtu tun přistání vzletové hmotnosti letadel
- počet odbavených tun nákladu
- počtu leteckých dopravců
- podílových ukazatelů:
 - celkový počet odbavených kg nákladů/ celkový počet odbavených cestujících
 - průměrný počet cestujících v jednom letadle
- ukazatele rentability:
 - rentabilita celkových aktiv
 - rentabilita tržeb
 - ukazatel nákladovosti tržeb
 - rentabilita vloženého kapitálu
- ukazatele aktivity:
 - vázanost celkových aktiv
 - obrat celkových aktiv
 - ukazatel obratu zásob
 - doba obratu zásob
 - vázanost stálých aktiv

Po zjištění a výpočtu daných ukazatelů následuje vyhodnocení do tabulek, grafů a porovnání s ostatními ekonomickými subjekty.

6.4 Věřitel, banky a obchodní partner

Nejprve byl vymezen pojem věřitel. Věřitel má pohledávku za dlužníkem, dlužník má dluh vůči věřiteli. Věřitel vychází jen z ekonomických ukazatelů a to z:

- ukazatelů zadluženosti:
 - ukazatel zadluženosti
 - kvóta vlastního kapitálu
 - úrokové krytí
 - doba splácení dluhů
 - dlouhodobá/ běžná zadluženost
- ukazatelů likvidity:
 - okamžitá
 - běžná
 - celková likvidita

Po zjištění a výpočtu daných ukazatelů následuje vyhodnocení a poskytnutí úvěru od daných subjektů. V případě subjektu obchodní partner, sleduje ještě rentabilita vloženého kapitálu a celkových aktiv.

6.5 Stát a jeho orgány

Stát a jeho orgány zajímá hlavně z ekonomických ukazatelů **hospodářský výsledek**, který může být zisk (ztráta) a vychází se z účetního dokladu rozvahy, výkazu zisku a ztrát. Zjištěný **zisk** se zdaňuje dle zákona o dani z příjmů fyzické, právnické osoby, který se odvádí na příslušný finanční úřad. Finanční úřad provádí kontroly plnění daňových povinností vůči státu. Ekonomické subjekty mají ještě další daňové povinnosti (DPH, silniční daň, daň z nemovitostí).

Pro každý ekonomický subjekt byly vybrány dle mého názoru důležité ukazatele (výkonové, ekonomické ukazatele).

Závěr

V první části diplomové práce bylo provedeno teoretické seznámení s ukazateli efektivity civilního letiště. Ukazatele byly rozděleny do dvou skupin a to na jedenáct výkonových a třicet ekonomických (včetně vztahů).

V další části byl proveden výběr vhodných porovnatelných letišť, který byl sestaven, za účelem porovnání letišť s letištěm Praha Ruzyně, podle počtu odbavených cestujících. Bylo vybráno osm letišť z devatenácti možných. Výběr byl proveden na základě dostupných informací potřebných pro vyhodnocení.

Dále následoval výběr ukazatelů podle dostupnosti. Ve srovnávací analýze se vyhodnocovalo osm výkonových ukazatelů a třináct ekonomických ukazatelů efektivity letišť. Analýza byla zpracována do třiceti čtyř tabulek umístěných v příloze (číslo 5 až 16) a do dvaceti sedmi grafů. Výkonoví ukazatelé byly získány z výročních zpráv a ekonomické ukazatele se počítaly na základě vzorců uvedených v teoretické části. Hodnoty pro výpočet byly získány z účetních dokladů a to z rozvahy, výkazu zisku a ztrát. Vyhodnocené výkonové a ekonomické ukazatele se sledují k určitému datu tj. 31.12. příslušného roku. Ekonomické ukazatele nepodávají podrobné informace o vyprodukovaných a použitých peněžních prostředcích, ekonomický subjekt může vykazovat zisky, ale může být zároveň v platební neschopnosti. Což může vést ekonomický subjekt až ke krachu společnosti. Cash flow odstraňuje časový okamžik k 31.12. příslušného roku a jsou zjišťovány ukazatelé ke kterémukoliv datu, tím udává zjištění peněžních prostředků k jakémukoliv datu. Z tohoto důvodu byl v teoretické části proveden nástin dalšího srovnávání pomocí cash flow.

Pak bylo nutné vyhodnotit a srovnat výkonové a ekonomické ukazatele efektivity, které byly zvlášť posuzovány.

Mezi výkonovými ukazateli se nejlépe umístilo letiště Milano Malpensa Airport (viz. tabulka MXP v příloze 18). Z této tabulky vyplývá, že toto letiště se umísťovalo na předních pozicích a proto mělo nejlepší vyhodnocení.

Nejdůležitějším výkonovým ukazatelem je zvolený podílový ukazatel náklad v kg/ počet cestujících, protože zohledňuje dopravu cestujících a nákladů.

Mezi ekonomické ukazatele se nejlépe umístilo letiště Copenhagen Airport (viz. tabulka MXP v příloze 19). Důvodem bylo umístění na středních pozicích v jednotlivých ekonomických ukazatelích: v nákladech, výnosech, tržbách. U ukazatele zisku po zdanění bylo na prvním místě od roku 2008. V roce 2009 byl pokles ukazatele, který byl zapříčiněn celosvětovou hospodářskou krizí.

Nejdůležitějšími ekonomickými ukazateli byla rentabilita tržeb, nákladovost tržeb, vázanost celkových aktiv, zadluženost, kde v těchto ukazatelích se letiště Copenhagen Airport umístilo na lepších místech.

Celkově nejlépe se umístilo letiště Copenhagen Airport (viz. Tab.5.3 Celkové vyhodnocení ukazatelů), protože mělo vhodné umístění v obou ukazatelích (výkonových, ekonomických).

Poslední částí byl návrh metod hodnocení, který vycházel z mého navrženého bodového hodnocení. Zde byly uvažovány ukazatele jak výkonové, tak ekonomické. Byly zde začleněny i ukazatelé, kteří nebyly použity ve srovnávací analýze. Návrh metod hodnocení byl proveden pro jednotlivé subjekty (jako je vlastník, manažer, akcionář, statistický subjekt, věřitel, banky, obchodní partner, stát a jeho orgány). Pro každý ekonomický subjekt byly mnou vybrány dle mého názoru důležité ukazatele (výkonové, ekonomické ukazatele).

Mým přínosem bylo zjištění nejdůležitějších výkonových a ekonomických ukazatelů a návrh metod hodnocení. Tato práce byla pro mne velkým obohacením a získáním nových informací v oblasti jak letecké, tak ekonomické i jazykové. Ne všechny

letišť měly výroční zprávy a účetní doklady v angličtině (např. musel jsem překládat z italštiny, francouzštiny a němčiny).

Seznam použitých zdrojů

- [1] PRŮŠA,J.. Svět letecké dopravy. 1.vyd. Praha : Galileo CEE Service ČR, 2007. ISBN 978-80-239-9206-9.
- [2] ŽIHLA,Z.. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. 1.vyd. Brno: Vysoká škola obchodní v Praze, Akademické nakladatelství CERM, 2010. 301 s. ISBN 978-80-7204-677-5.
- [3] HANUŠ,B.. Základy ekonomiky dopravy.1.vyd. Praha: NADAS, 1980. 384 s.
- [4] TREBICHA VSKÝ,F.-Chvátal,F.. Prevádzka a ekonomika leteckej dopravy. 1.vyd. Bratislava: nakladatelství Alfa, 1973. 271 s.
- [5] SEDLÁČEK,B., 1983. Provoz a ekonomika letecké dopravy I.1.vyd. Bratislava: nakladatelství Alfa. 325 s.
- [6] JANÍČEK,L., Finanční řízení organizací: sylaby přednášek. Brno.
- [7] VALACH, Josef a kolektiv. Finanční řízení podniku. 2. aktualiz. a rozš. vyd. Praha : Ekopress, 1999. 324 s. ISBN 80-86119-21-1.
- [8] KOVANICOVÁ, Dana. Abeceda účetních znalostí pro každého. 7. aktualiz. vyd. Praha : Bova Polygon,2006. 418 s. ISBN 80-7273-130-0.
- [9] Letecký předpis:Letiště L-14. Praha: LIS, 2005.
- [10] SYNEK, M. a kolektiv. Manažerská ekonomika. 3.vyd. Praha : Grada Publishing a.s., 2003. 472 s. ISBN 80-247-0515-X.
- [11] MINISTERSTVO DOPRAVY . Letecká doprava [online]. 2011. Praha : 2006, 1.3.2011 [cit. 2011-03-05]. Ministerstvo dopravy . Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/default.htm>>
- [12] EASYJET. Investors : Monthly traffic statistics [online]. 2011. UK : 2010, 2010-12-06 [cit. 2011-03-05]. EasyJet plc cooperate Home. Dostupné z WWW: <<http://corporate.easyjet.com/investors/monthly-traffic-statistics/>>.
- [13] MINISTERSTVO DOPRAVY . Letecká doprava : Užitečné informace [online]. 2011. Praha : 2006, 1.3.2011 [cit. 2011-03-05]. Ministerstvo dopravy . Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Letecka_doprava/uzitecne_informace/konsolidovane_zneni_zakona_49_1997>
- [14] NOVINKY. Téma - Pojmy : Schengenský prostor[online].2011. Praha : 2003, 1.3.2011 [cit. 2011-03-28]. LANG, Václav Dostupné z WWW: < <http://tema.novinky.cz/schengensky-prostor> >
- [15] FINANCE MEDIA A.S. Užitečné nástroje - Formuláře ke stažení : Finanční výkazy. In Rozvaha v plném rozsahu [online]. 1. Praha : 7, 2011, 1.2.2011 [cit. 2011-03-28].

Dostupné z WWW: <<http://www.firemnifinance.cz/uzitecne-nastroje/formulare/financni-vykazy/>>.

[16] PELTRÁM V. R. MINISTR DOPRAVY A SPOJŮ, Antonín . Sagit [online]. Praha : 28.9.1999.Ministrstvo dopravy a spojů, 2011 [cit. 2011-03-28]. Zákony - Sbírka zákonů. Dostupné z WWW: <<http://www.sagit.cz/pages/sbirkatxt.asp?zdroj=sb99215&cd=76&typ=r>>.

[17] JIŘÍ PRUŠA A KOLEKTIV . Letecká doprava [online]. 1. Hradec Králové : Gaudeamus, 27. února 2003 [cit. 2011-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.galileoczk.sk/download/skripta-letecka-doprava.pdf>>.

[18] MINISTERSTVO DOPRAVY . Nařízení evropského parlamentu a rady (ES) č. 437/2003 : o statistickém vykazování letecké přepravy cestujících, zboží a poštovních zásilek [online]. 1. Brusel : MINISTERSTVO DOPRAVY , 27. února 2003 [cit. 2011-03-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/F0D46C34-AA9A-448F-ACCC-D8C62EFDA93D/0/4372003.pdf>>.

[19] JECHUMTÁL, Jaroslav; HYXOVÁ, Andrea. Obchodně přepravní činnost v letecké dopravě. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice - dopr. fakulta J. Pernera, 2000. 97 s. ISBN 80-719-4285-5.

[20] Emu-euro-eur : kurz. Kurzy měny [online]. 06.03.2011, 1, [cit. 2011-03-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.kurzy-men.biz/kurz/emu-euro-eur> 2011 6.března>.

[21] ZACKO, Ing. Karel . Daň z příjmů právnických osob. Az-data [online]. 2011, 1, [cit. 2011-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.az-data.net/dan-z-prijmu-pravnickych-osob.php>>.

[22] LETIŠTĚ PRAHA. O Letišti Praha : Pro média. Výroční zprávy : Profil společnosti společnosti 2009 - 2010, Profil společnosti 2008 - 2009, Výroční zpráva 2005 až 2007 [online]. Praha, 2005 až 2010 [cit. 2011-03-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/tiskove-centrum/vyrocnizpravy/>>.

[23] GENEVA INTERNATIONAL AIRPORT. Corporate: About us. Publications – Institutionnal: Annual report 2005 až 2009, Rapport financier 2005 až 2009 [online]. Geneva, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30]. Dostupné z WWW: <<http://www.gva.ch/en/desktopdefault.aspx/tabid-97/>>.

[24] LONDON LUTON AIRPORT. About us. London Luton Publications: Annual Monitoring Report: Annual Monitoring Report 2005 až 2009, Financial: London Luton Airport Annual Report 2005 až 2009 [online]. London, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30]. Dostupné z WWW: < <http://www.london-luton.co.uk/en/content/8/243/annual-monitoring-report.html> />.

[25] LONDON LUTON AIRPORT. About us. London Luton Publications: Financial: London Luton Airport Annual Report 2005 až 2009 [online]. London, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30]. Dostupné z WWW: < <http://www.london-luton.co.uk/en/content/8/245/financial.html> />.

[26] ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT. The Company: Airport Company. Corporate Publications: Annual Report: Annual Report 2005 až 2009 [online]. Athens, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW: < <http://www.aia.gr/pages.asp?pageid=952&langid=2> />.

[27] ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT. The Company: Airport Company. Corporate Publications: Aerostat: Aerostat 2005 až 2009 [online]. Athens, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW: < <http://www.aia.gr/pages.asp?pageID=955&langID=2> />.

[28] ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT. The Company: Airport Company. Corporate Publications: CSR Report: Corporate Responsibility 2005 až 2009 [online]. Athens, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW: < <http://www.aia.gr/pages.asp?pageID=953&langID=2/>>.

[29] COPENHAGEN AIRPORT. Investor: Publications. Annual Reports: Annual Reports 2005 až 2009 [online]. Copenhagen, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW:

<<http://www.cph.dk/CPH/UK/INVESTOR/Publications/Annual+Reports.htm>>.

[30] MILANO MALPENSA AIRPORT. Gruppo SEA: Aziende. Bilancio: Bilancio 2005 až 2009 [online]. Milano, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW:

< <http://www.sea-aeroportimilano.it/it/sea/index.phtml?mod=bilancio&to=aziende>>.

[31] VIENNA INTERNATIONAL AIRPORT. Company: Investor relations. Publications and reports: Annual reports: Annual Report 2005 až 2009 [online]. Milano, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW:<<http://ir.viennaairport.com/jart/prj3/ir/main.jart?rel=en&content-id=1204882118261&reserve-mode=active>>.

[32] Geschäftsbericht 2005 až 2009 [online]. Dusseldorf : Düsseldorf International, 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW:

<http://www.hochtief-concessions.de/concessions/data/pdf/dus_gb_2005_de.pdf,
http://www.hochtief-concessions.de/concessions/data/pdf/dus_gb_2006_de.pdf,
http://www.hochtief-concessions.de/concessions/data/pdf/dus_gb_2007_de.pdf,
http://www.hochtief-concessions.de/concessions/data/pdf/dus_gb_2008_de.pdf,
http://www.hochtief-concessions.de/concessions/data/pdf/dus_gb_2009_de.pdf>.

[33] DE LA FUENTE LAYOS, Luis. Publications: Air passenger transport in Europe in 2005 až 2009 [online]. European Communities - Eurostat. 2005 až 2009 [cit. 2011-03-30].

Dostupné z WWW:

< http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-07-008/EN/KS-SF-07-008-EN.PDF,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-08-027/EN/KS-SF-08-027-EN.PDF,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-09-001/EN/KS-SF-09-001-EN.PDF,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-07-126/EN/KS-SF-07-126-EN.PDF,>

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/product_details/publication?p_product_code=KS-SF-07-008 >.

Seznam použitých zkratk a symbolů

<u>Zkratka</u>	<u>Význam</u>	
A	Assets	Aktiva
A,B		Hodnocené údaje
ATH	Athens International Airport	Mezinárodní letiště Athény
BÚ		Bankovní úvěr
CF	Cash flow	Peněžní tok
CK _D		Celkové dluhy dlouhodobé (úvěry)
CK _K		Celkové dluhy krátkodobé
CNP		Celkové náklady podniku
CPH	Copenhagen Airport	Letiště Copenhagen
CPOC		Celkový počet odbavených cestujících
CPON		Celkový počet odbavených kg nákladů
CPPL		Celkový počet pohybů letadel
CPR	Current Ratio	Běžná likvidita
CSHR	Cash Ratio	Okamžitá likvidita
CZ		Celkové dluhy (zdroje)
CZK		Česká koruna
ČR		Česká republika
ČT		Čisté tržby
d		daň z příjmu
DER	Debt to Equity Ratio	Koeficient zadluženosti
DKK		Dánská koruna
DPH		Daň z přidané hodnoty
DR	Debt Ratio	Ukazatel zadluženosti
DSD		Doba splacení dluhu
DUS	Düsseldorf International Airport	Mezinárodní letiště Düsseldorf
DZ		Dlouhodobé závazky
E		Ekvivalenty
EAT	Earnings after Taxes	Zisk po zdanění
EBIT	Earnings before Taxes and Interes	Zisk před zdaněním a úroky
ER	Equity Ratio	Kvóta vlastního kapitálu
ES		Evropská směrnice
EU		Evropská unie
FAT	Fixed Assets Turnover Ratio	Vázanost stálých aktiv
FM		Finanční majetek
GBP		Anglická libra
GVA	Geneva International Airport	Mezinárodní letiště Geneva
HDP		Hrubý domácí produkt
HV		Hospodářský výsledek
CHF		Frank
IATA	International Air Transport Association	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců

IC	Interest Coverage	Ukazatel úrokového krytí
ICAO	International Civil Aviation Organization	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ITR	Inventory Turnover Ratio	Obrat zásob
ITR	Inventory Turnover	Doba obratu zásob
K		Celkový kapitál
kg		kilogram
KP		Krátkodobé pohledávky
KZ		Krátkodobé závazky
LTN	London Luton Airport	Letiště London Luton
MXP	Milano Malpensa Airport	Letiště Milano Malpensa
N		Náklady
NS		Náklady prodeje
NWK	Net Working Capital	Čistým pracovním kapitálem
NWKR	Net Working Capital Share on Assets	Podíl čistého kapitálu na aktivech
NWKT	Net Working Capital Turnover Ratio	Obrat pracovního kapitálu
OA		Oběžná aktiva
os		osoba
PFM		Přírůstek finančního majetku
PP		Peněžní prostředky
PRG	Ruzyně Airport	Letiště Ruzyně
QR	Quick Ratio	Celková (pohotová) likvidita
ROA	Return on Asset	Rentabilita celkových aktiv
ROCE	Return on Capital Employed	Rentabilita dlouhodobých zdrojů
ROE	Return on Equity	Rentabilita vlastního kapitálu
ROI	Return on Investment	Rentabilita vloženého kapitálu
ROS	Return on Sales	Rentabilita tržeb
RWY	Runway	Dráha
S	Sales	Roční tržby
SA	Fixed assets	Stálá aktiva
t		tuna
TAT	Total Assets Turnover	Vázanost celkových aktiv
TATR	Total Assets Turnover Ratio	Obrat celkových aktiv
TWY	Taxiway	Pojezdová dráha
u		nákladové úroky
U,U ₁ ,U ₂		Ukazatel
ÚJ		Účetní jednotka
UNT		Ukazatel nákladovosti tržeb
V		Výnosy
VIE	Vienna International Airport	Mezinárodní letiště Vídeň
VK		Vlastní kapitál
Z		Zásoby
ZD		Dlouhodobá/běžná zadluženost

Seznam příloh : Příloha č.1 – Rozvaha

Zpracováno v souladu s vyhláškou č. 500/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů	ROZVAHA ve zjednodušeném rozsahu ke dni 31.12.2009 (v celých tisících Kč) IČ	Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky Sídlo, bydliště nebo místo podnikání účetní jednotky 0 0
--	--	---

označ	AKTIVA	řád	Běžné účetní období			Min.úč. období
a	b	c	Brutto 1	Korekce 2	Netto 3	Netto 4
	AKTIVA CELKEM (ř. 02 + 03 + 07 + 12)	001	0	0	0	0
A	Pohledávky za upsaný základní kapitál	002	0	0	0	0
B.	Dlouhodobý majetek (ř. 04 až 06)	003	0	0	0	0
B. I.	Dlouhodobý nehmotný majetek	004	0	0	0	0
B. II.	Dlouhodobý hmotný majetek	005	0	0	0	0
B. III.	Dlouhodobý finanční majetek	006	0	0	0	0
C.	Oběžná aktiva (ř. 08 až 11)	007	0	0	0	0
C. I.	Zásoby	008	0	0	0	0
C. II.	Dlouhodobé pohledávky	009	0	0	0	0
C. III.	Krátkodobé pohledávky	010	0	0	0	0
C. IV.	Krátkodobý finanční majetek	011	0	0	0	0
D. I.	Časové rozlišení	012	0	0	0	0

označ	PASIVA	řád	Běžné účetní období	Minulé účetní období
a	b	c	5	6
	PASIVA CELKEM (ř. 14 + 20 + 25)	013	0	0
A	Vlastní kapitál (ř. 15 až 19)	014	0	0
A. I.	Základní kapitál	015	0	0
A. II.	Kapitálové fondy	016	0	0
A. III.	Rezervní fondy, nedělitelný fond a ostatní fondy ze zisku	017	0	0
A. IV.	Výsledek hospodaření minulých let	018	0	0
A. V.	Výsledek hospodaření běžného účetního období (+ / -) (ř. 01 - 15 - 16 - 17 - 18 - 20 - 25)	019	0	0
B.	Cizí zdroje (ř. 21 až 24)	020	0	0
B. I.	Rezervy	021	0	0
B. II.	Dlouhodobé závazky	022	0	0
B. III.	Krátkodobé závazky	023	0	0
B. IV.	Bankovní úvěry a výpomoci	024	0	0
C.	Časové rozlišení	025	0	0

Formulář zpracovala ASPEKT HM, daňová, účetní a auditorská kancelář, www.danovapriznani.cz, business.center.cz

1 / 3

Příloha č.2 - Účtová osnova pro podnikatele

© Parcon & Partner, v. o. s., pobočka Praha, 2007, <http://www.parcon.cz>



ÚČTOVÁ OSNOVA PRO PODNIKATELE	
VERZE 2006-02	
01 - Dlouhodobý nehmotný majetek	
011 - Zřizovací výdaje	012 - Nehmotné výsledky výzkumu a vývoje
013 - Software	014 - Oceňovací přírva
015 - Goodwill	019 - Ostatní dlouhodobý nehmotný majetek
02 - Dlouhodobý hmotný majetek odpisovaný	
021 - Stavby	022 - Samostatné movité věci a soubory movitých věcí
023 - Přátelské cesty trvalých porostů	024 - Zastavení stromů a křovin
025 - Ostatní dlouhodobý hmotný majetek	03 - Dlouhodobý hmotný majetek neodpisovaný
031 - Posledky	032 - Umístění díla a sbírky
04 - Nedokončený dlouhodobý nehmotný a hmotný majetek a pozisovaný dlouhodobý finanční majetek	
041 - Pozisovaný dlouhodobý nehmotný majetek	042 - Pozisovaný dlouhodobý hmotný majetek
043 - Pozisovaný dlouhodobý finanční majetek	05 - Počtyrné zálohy na dlouhodobý majetek
051 - Počtyrné zálohy na dlouhodobý nehmotný majetek	052 - Počtyrné zálohy na dlouhodobý hmotný majetek
053 - Počtyrné zálohy na dlouhodobý finanční majetek	06 - Dlouhodobý finanční majetek
061 - Podíly v ovládaných a řízených osobách	062 - Podíly v účetních jednotkách pod postaratelným vlivem
063 - Ostatní cenové papíry a podíly	064 - Dlouhodobé cenové papíry držané do
065 - Dlouhodobé úvěry - ovládaní a řízení	066 - Dlouhodobé úvěry - ovládaní a řízení
067 - Ostatní půjčky	069 - Jiný dlouhodobý finanční majetek
07 - Opravy k dlouhodobému nehmotnému majetku	
071 - Opravy k zřizovací výdaji	072 - Opravy k nehmotnému výsledku výzkumu a vývoje
073 - Opravy k software	074 - Opravy k oceňovacímu přírva
075 - Opravy k goodwillu	076 - Opravy k oceňovacímu přírva
077 - Opravy k oceňovacímu přírva	078 - Opravy k oceňovacímu přírva
08 - Opravy k dlouhodobému hmotnému majetku	
081 - Opravy k stavbám	082 - Opravy k samostatným movitým věcem a souborům movitých věcí
083 - Opravy k přátelským cestám trvalých porostů	084 - Opravy k zastavení stromů a křovin
085 - Opravy k zřizovací výdaji	086 - Opravy k oceňovacímu přírva
087 - Opravy k oceňovacímu přírva	088 - Opravy k oceňovacímu přírva
09 - Opravy k dlouhodobému nehmotnému majetku	
091 - Opravy k zřizovací výdaji	092 - Opravy k oceňovacímu přírva
093 - Opravy k oceňovacímu přírva	094 - Opravy k oceňovacímu přírva
095 - Opravy k oceňovacímu přírva	096 - Opravy k oceňovacímu přírva
097 - Opravy k oceňovacímu přírva	098 - Opravy k oceňovacímu přírva
10 - Opravy k dlouhodobému hmotnému majetku	
101 - Opravy k stavbám	102 - Opravy k samostatným movitým věcem a souborům movitých věcí
103 - Opravy k přátelským cestám trvalých porostů	104 - Opravy k zastavení stromů a křovin
105 - Opravy k zřizovací výdaji	106 - Opravy k oceňovacímu přírva
107 - Opravy k oceňovacímu přírva	108 - Opravy k oceňovacímu přírva
11 - Materiál	
111 - Pořízení materiálu	112 - Materiál na skladě
113 - Materiál na cestě	114 - Materiál na cestě
12 - Zásoby vlastní výroby	
121 - Nedokončená výroba	122 - Polotovary vlastní výroby
123 - Výrobky	124 - Zvýšila
13 - Zboží	
131 - Pořízení zboží	132 - Zboží na skladě a v prodejnách
133 - Zboží na cestě	134 - Zboží na cestě
14 - Počtyrné zálohy na zásoby	
141 - Počtyrné zálohy na materiál	142 - Počtyrné zálohy na zboží
143 - Počtyrné zálohy na zboží	144 - Počtyrné zálohy na zboží
15 - Opravné položky k zásobám	
151 - Opravné položky k materiálu	152 - Opravné položky k zboží
153 - Opravné položky k zboží	154 - Opravné položky k zboží
16 - Opravné položky k zásobám	
161 - Opravné položky k materiálu	162 - Opravné položky k zboží
163 - Opravné položky k zboží	164 - Opravné položky k zboží
17 - Opravné položky k zásobám	
171 - Opravné položky k materiálu	172 - Opravné položky k zboží
173 - Opravné položky k zboží	174 - Opravné položky k zboží
18 - Opravné položky k zásobám	
181 - Opravné položky k materiálu	182 - Opravné položky k zboží
183 - Opravné položky k zboží	184 - Opravné položky k zboží
19 - Opravné položky k zásobám	
191 - Opravné položky k materiálu	192 - Opravné položky k zboží
193 - Opravné položky k zboží	194 - Opravné položky k zboží
20 - Opravné položky k zásobám	
201 - Opravné položky k materiálu	202 - Opravné položky k zboží
203 - Opravné položky k zboží	204 - Opravné položky k zboží
21 - Opravné položky k zásobám	
211 - Opravné položky k materiálu	212 - Opravné položky k zboží
213 - Opravné položky k zboží	214 - Opravné položky k zboží
22 - Účty v bankách	
221 - Bankovní účty	222 - Účty v bankách
23 - Krátkodobé bankovní úvěry	
231 - Krátkodobé bankovní úvěry	232 - Bankovní úvěry
24 - Krátkodobé finanční výpomoci	
241 - Krátkodobé finanční výpomoci	242 - Krátkodobé finanční výpomoci
25 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
251 - Majetkové cenové papíry a obchodování	252 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
253 - Dluhové cenové papíry a obchodování	254 - Vlastní dluhové papíry
255 - Vlastní dluhové papíry	256 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku
257 - Ostatní cenové papíry a obchodování	258 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
26 - Příjmové a výjmové účty	
261 - Příjmové účty	262 - Výjmové účty
27 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
271 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	272 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
28 - Účty v bankách	
281 - Bankovní účty	282 - Účty v bankách
29 - Krátkodobé bankovní úvěry	
291 - Krátkodobé bankovní úvěry	292 - Bankovní úvěry
30 - Krátkodobé finanční výpomoci	
301 - Krátkodobé finanční výpomoci	302 - Krátkodobé finanční výpomoci
31 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
311 - Majetkové cenové papíry a obchodování	312 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
313 - Dluhové cenové papíry a obchodování	314 - Vlastní dluhové papíry
315 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	316 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
32 - Příjmové a výjmové účty	
321 - Příjmové účty	322 - Výjmové účty
33 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
331 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	332 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
34 - Účty v bankách	
341 - Bankovní účty	342 - Účty v bankách
35 - Krátkodobé bankovní úvěry	
351 - Krátkodobé bankovní úvěry	352 - Bankovní úvěry
36 - Krátkodobé finanční výpomoci	
361 - Krátkodobé finanční výpomoci	362 - Krátkodobé finanční výpomoci
37 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
371 - Majetkové cenové papíry a obchodování	372 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
373 - Dluhové cenové papíry a obchodování	374 - Vlastní dluhové papíry
375 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	376 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
38 - Příjmové a výjmové účty	
381 - Příjmové účty	382 - Výjmové účty
39 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
391 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	392 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
40 - Účty v bankách	
401 - Bankovní účty	402 - Účty v bankách
41 - Krátkodobé bankovní úvěry	
411 - Krátkodobé bankovní úvěry	412 - Bankovní úvěry
42 - Krátkodobé finanční výpomoci	
421 - Krátkodobé finanční výpomoci	422 - Krátkodobé finanční výpomoci
43 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
431 - Majetkové cenové papíry a obchodování	432 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
433 - Dluhové cenové papíry a obchodování	434 - Vlastní dluhové papíry
435 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	436 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
44 - Příjmové a výjmové účty	
441 - Příjmové účty	442 - Výjmové účty
45 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
451 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	452 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
46 - Účty v bankách	
461 - Bankovní účty	462 - Účty v bankách
47 - Krátkodobé bankovní úvěry	
471 - Krátkodobé bankovní úvěry	472 - Bankovní úvěry
48 - Krátkodobé finanční výpomoci	
481 - Krátkodobé finanční výpomoci	482 - Krátkodobé finanční výpomoci
49 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
491 - Majetkové cenové papíry a obchodování	492 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
493 - Dluhové cenové papíry a obchodování	494 - Vlastní dluhové papíry
495 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	496 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
50 - Příjmové a výjmové účty	
501 - Příjmové účty	502 - Výjmové účty
51 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
511 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	512 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
52 - Účty v bankách	
521 - Bankovní účty	522 - Účty v bankách
53 - Krátkodobé bankovní úvěry	
531 - Krátkodobé bankovní úvěry	532 - Bankovní úvěry
54 - Krátkodobé finanční výpomoci	
541 - Krátkodobé finanční výpomoci	542 - Krátkodobé finanční výpomoci
55 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
551 - Majetkové cenové papíry a obchodování	552 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
553 - Dluhové cenové papíry a obchodování	554 - Vlastní dluhové papíry
555 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	556 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
56 - Příjmové a výjmové účty	
561 - Příjmové účty	562 - Výjmové účty
57 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
571 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	572 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
58 - Účty v bankách	
581 - Bankovní účty	582 - Účty v bankách
59 - Krátkodobé bankovní úvěry	
591 - Krátkodobé bankovní úvěry	592 - Bankovní úvěry
60 - Krátkodobé finanční výpomoci	
601 - Krátkodobé finanční výpomoci	602 - Krátkodobé finanční výpomoci
61 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
611 - Majetkové cenové papíry a obchodování	612 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
613 - Dluhové cenové papíry a obchodování	614 - Vlastní dluhové papíry
615 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	616 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
62 - Příjmové a výjmové účty	
621 - Příjmové účty	622 - Výjmové účty
63 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
631 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	632 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
64 - Účty v bankách	
641 - Bankovní účty	642 - Účty v bankách
65 - Krátkodobé bankovní úvěry	
651 - Krátkodobé bankovní úvěry	652 - Bankovní úvěry
66 - Krátkodobé finanční výpomoci	
661 - Krátkodobé finanční výpomoci	662 - Krátkodobé finanční výpomoci
67 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
671 - Majetkové cenové papíry a obchodování	672 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
673 - Dluhové cenové papíry a obchodování	674 - Vlastní dluhové papíry
675 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	676 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
68 - Příjmové a výjmové účty	
681 - Příjmové účty	682 - Výjmové účty
69 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
691 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	692 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
70 - Účty v bankách	
701 - Bankovní účty	702 - Účty v bankách
71 - Krátkodobé bankovní úvěry	
711 - Krátkodobé bankovní úvěry	712 - Bankovní úvěry
72 - Krátkodobé finanční výpomoci	
721 - Krátkodobé finanční výpomoci	722 - Krátkodobé finanční výpomoci
73 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
731 - Majetkové cenové papíry a obchodování	732 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
733 - Dluhové cenové papíry a obchodování	734 - Vlastní dluhové papíry
735 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	736 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
74 - Příjmové a výjmové účty	
741 - Příjmové účty	742 - Výjmové účty
75 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
751 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	752 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
76 - Účty v bankách	
761 - Bankovní účty	762 - Účty v bankách
77 - Krátkodobé bankovní úvěry	
771 - Krátkodobé bankovní úvěry	772 - Bankovní úvěry
78 - Krátkodobé finanční výpomoci	
781 - Krátkodobé finanční výpomoci	782 - Krátkodobé finanční výpomoci
79 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
791 - Majetkové cenové papíry a obchodování	792 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
793 - Dluhové cenové papíry a obchodování	794 - Vlastní dluhové papíry
795 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	796 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
80 - Příjmové a výjmové účty	
801 - Příjmové účty	802 - Výjmové účty
81 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
811 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	812 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
82 - Účty v bankách	
821 - Bankovní účty	822 - Účty v bankách
83 - Krátkodobé bankovní úvěry	
831 - Krátkodobé bankovní úvěry	832 - Bankovní úvěry
84 - Krátkodobé finanční výpomoci	
841 - Krátkodobé finanční výpomoci	842 - Krátkodobé finanční výpomoci
85 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
851 - Majetkové cenové papíry a obchodování	852 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
853 - Dluhové cenové papíry a obchodování	854 - Vlastní dluhové papíry
855 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	856 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
86 - Příjmové a výjmové účty	
861 - Příjmové účty	862 - Výjmové účty
87 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
871 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	872 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
88 - Účty v bankách	
881 - Bankovní účty	882 - Účty v bankách
89 - Krátkodobé bankovní úvěry	
891 - Krátkodobé bankovní úvěry	892 - Bankovní úvěry
90 - Krátkodobé finanční výpomoci	
901 - Krátkodobé finanční výpomoci	902 - Krátkodobé finanční výpomoci
91 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
911 - Majetkové cenové papíry a obchodování	912 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
913 - Dluhové cenové papíry a obchodování	914 - Vlastní dluhové papíry
915 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	916 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
92 - Příjmové a výjmové účty	
921 - Příjmové účty	922 - Výjmové účty
93 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
931 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	932 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
94 - Účty v bankách	
941 - Bankovní účty	942 - Účty v bankách
95 - Krátkodobé bankovní úvěry	
951 - Krátkodobé bankovní úvěry	952 - Bankovní úvěry
96 - Krátkodobé finanční výpomoci	
961 - Krátkodobé finanční výpomoci	962 - Krátkodobé finanční výpomoci
97 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
971 - Majetkové cenové papíry a obchodování	972 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
973 - Dluhové cenové papíry a obchodování	974 - Vlastní dluhové papíry
975 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	976 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
98 - Příjmové a výjmové účty	
981 - Příjmové účty	982 - Výjmové účty
99 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
991 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	992 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
100 - Účty v bankách	
1001 - Bankovní účty	1002 - Účty v bankách
101 - Krátkodobé bankovní úvěry	
1011 - Krátkodobé bankovní úvěry	1012 - Bankovní úvěry
102 - Krátkodobé finanční výpomoci	
1021 - Krátkodobé finanční výpomoci	1022 - Krátkodobé finanční výpomoci
103 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
1031 - Majetkové cenové papíry a obchodování	1032 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
1033 - Dluhové cenové papíry a obchodování	1034 - Vlastní dluhové papíry
1035 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	1036 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
104 - Příjmové a výjmové účty	
1041 - Příjmové účty	1042 - Výjmové účty
105 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
1051 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	1052 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
106 - Účty v bankách	
1061 - Bankovní účty	1062 - Účty v bankách
107 - Krátkodobé bankovní úvěry	
1071 - Krátkodobé bankovní úvěry	1072 - Bankovní úvěry
108 - Krátkodobé finanční výpomoci	
1081 - Krátkodobé finanční výpomoci	1082 - Krátkodobé finanční výpomoci
109 - Krátkodobé cenové papíry a podíly a pozisovaný krátkodobý finanční majetek	
1091 - Majetkové cenové papíry a obchodování	1092 - Vlastní akcie a vlastní obchodní podíly
1093 - Dluhové cenové papíry a obchodování	1094 - Vlastní dluhové papíry
1095 - Dluhové cenové papíry se splatností do jednoho roku	1096 - Pozisovaný krátkodobý finanční majetek
110 - Příjmové a výjmové účty	
1101 - Příjmové účty	1102 - Výjmové účty
111 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	
1111 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku	1112 - Opravné položky k krátkodobému finančnímu majetku
112 - Účty v bankách	
1121 - Bankovní účty	1122 - Účty v bankách
113 - Krátkodobé bankovní úvěry	
1131 - Krátkodobé bankovní úvěry	1

47 - Dlouhodobé závazky
471 - Dlouhodobé závazky - ovládnutí a řídicí osoba
472 - Dlouhodobé závazky - podstatný vliv
473 - Emisiové dluhopisy
474 - Závazky z proměnliv
475 - Dlouhodobé příjatečné zlohy
476 - Dlouhodobé směny k úhradě
477 - Jiné dlouhodobé závazky
48 - Odložené daňové závazky a pohledávky
481 - Odložené daňové závazky a pohledávky
49 - Individuální podnikatel
491 - Účet individuálního podnikatele
ÚČTOVÁ TŘÍDA 5 - NÁKLADY
50 - Spotřebované nákupy
501 - Spotřebované materiálu
502 - Spotřebované energie
503 - Spotřebované ostatních nehmotných prostředků
504 - Prodané zboží
51 - Služby
511 - Opravy a udržování
512 - Cestování
513 - Náklady na reprezentaci
514 - Ostatní služby
52 - Odešlé náklady
521 - Mzdové náklady
522 - Příjmy společností a členů družstva ze závislé činnosti
523 - Odešlé členům orgánů společnosti a družstva
524 - Zákonné sociální pojistění
525 - Ostatní sociální pojistění
526 - Sociální náklady individuálního podnikatele
527 - Zákonné sociální náklady
528 - Ostatní sociální náklady
53 - Daně a poplatky
531 - Daň silniční
532 - Daň z nemovitosti
533 - Ostatní daně a poplatky
54 - Jiné provozní náklady
541 - Zůstatková cena prodaného dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku
542 - Prodaný materiál
543 - Dary
544 - Smluvní pokuty a škody z prodání
545 - Ostatní pokuty a penále
546 - Odpis pohledávek
547 - Ostatní provozní náklady
548 - Manka a škody
55 - Odložené rezervy, kompletní náklady příštích období a opravné položky provozních nákladů
551 - Odložený dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku
552 - Tvorba a zúčtování zákonných rezerv
553 - Tvorba a zúčtování ostatních rezerv
554 - Tvorba a zúčtování komplexních nákladů příštích období
555 - Tvorba a zúčtování opravné položky k nabývanému majetku
556 - Tvorba a zúčtování opravných položek
557 - Tvorba a zúčtování opravných položek
558 - Tvorba a zúčtování opravných položek
559 - Tvorba a zúčtování opravných položek
56 - Finanční náklady

561 - Prodané cenné papíry a podíly
562 - Úroky
563 - Kurzové ztráty
564 - Náklady z přecenění cenných papírů
565 - Náklady z finančního majetku
566 - Náklady z derivátových operací
567 - Ostatní finanční náklady
568 - Manka a škody na finančním majetku
57 - Rezervy a opravné položky finančních nákladů
571 - Tvorba a zúčtování finančních rezerv
572 - Tvorba a zúčtování opravných položek ve finančních nákladech
58 - Mimořádné náklady
581 - Náklady na změnu metody
582 - Škody
583 - Tvorba a zúčtování rezerv
584 - Ostatní mimořádné náklady
585 - Tvorba a zúčtování opravných položek
59 - Daně z příjmů a převodové účty a rezervy na daně z příjmů
591 - Daně z příjmů z běžné činnosti - splatek
592 - Daně z příjmů z běžné činnosti - odložené
593 - Daně z příjmů z mimořádné činnosti - splatek
594 - Daně z příjmů z mimořádné činnosti - odložené
595 - Dodatečné odpisy daně z příjmů
596 - Převod podílu na výsledku hospodaření
597 - Převod provozních nákladů
598 - Převod finančních nákladů
ÚČTOVÁ TŘÍDA 6 - VÝNOSY
60 - Tržby za vlastní výkony a zboží
601 - Tržby za vlastní výrobky
602 - Tržby z prodeje služeb
603 - Tržby za zboží
61 - Změna stavu zásob vlastní činnosti
611 - Změna stavu nedokončené výroby
612 - Změna stavu polotovárů
613 - Změna stavu výrobků
614 - Změna stavu zvlášť
62 - Aktivace
621 - Aktivace materiálu a zboží
622 - Aktivace vnitropodnikových služeb
623 - Aktivace dlouhodobého nehmotného majetku
624 - Aktivace dlouhodobého hmotného majetku
63 - Jiné provozní výnosy
631 - Tržby z prodeje dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku
632 - Tržby z prodeje materiálu
633 - Smluvní pokuty a škody z prodání
634 - Výnosy z odprovození pohledávek
635 - Ostatní provozní výnosy
64 - Finanční výnosy
641 - Tržby z prodeje cenných papírů a podílu
642 - Úroky
643 - Kurzové zisky
644 - Výnosy z přecenění cenných papírů
645 - Výnosy z finančního majetku
646 - Výnosy z derivátových operací
647 - Výnosy z křídlového finančního majetku
648 - Ostatní finanční výnosy

649 - Výnosy ze změny metody
650 - Ostatní mimořádné výnosy
65 - Převodové účty
651 - Převod provozních výnosů
652 - Převod finančních výnosů
ÚČTOVÁ TŘÍDA 7 - ZÁVĚRKOVÉ A PODROZVAHOVÉ ÚČTY
70 - Účty rozvahy
701 - Počáteční účet rozvahy
702 - Konečný účet rozvahy
71 - Účet zisků a ztrát
711 - Účet zisků a ztrát
712 - Podrozvahové účty
ÚČTOVÁ TŘÍDA 8 A 9
- VNITROPODNIKOVÉ ÚČETNICTVÍ

Příloha č.3 - Výkaz zisku a ztrát

Zpracováno v souladu s vyhláškou č. 500/2002 Sb. ve znění pozdějších předpisů

VÝKAZ ZISKU A ZTRÁTY
ve zjednodušeném rozsahu
ke dni **31.12.2009**
(v celých tisících Kč)

IČ

Obchodní firma nebo jiný název účetní jednotky

Sídlo, bydliště nebo místo podnikání účetní jednotky

0
0

Označení a	TEXT b	Číslo řádku c	Skutečnost v účetním období	
			sledovaném 1	minulém 2
I.	Tržby za prodej zboží	01	0	0
A.	Náklady vynaložené na prodané zboží	02	0	0
+	Obchodní marže (ř. 01 - 02)	03	0	0
II.	Výkony	04	0	0
B.	Výkonová spotřeba	05	0	0
+	Přidaná hodnota (ř. 03 + 04 - 05)	06	0	0
C.	Osobní náklady	07	0	0
D.	Daně a poplatky	08	0	0
E.	Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	09	0	0
III.	Tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu	10	0	0
F.	Zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu	11	0	0
G.	Změna stavu rezerv a opravných položek v provozní oblasti a komplexních nákladů příštích období (+ / -)	12	0	0
IV.	Ostatní provozní výnosy	13	0	0
H.	Ostatní provozní náklady	14	0	0
V.	Převod provozních výnosů	15	0	0
I.	Převod provozních nákladů	16	0	0
*	Provozní výsledek hospodaření (ř. 06 - 07 - 08 - 09 + 10 - 11 - 12 + 13 - 14 + (-15) - (-16))	17	0	0
VI.	Tržby z prodeje cenných papírů a podílů	18	0	0
J.	Prodané cenné papíry a podíly	19	0	0
VII.	Výnosy z dlouhodobého finančního majetku	20	0	0
VIII.	Výnosy z krátkodobého finančního majetku	21	0	0
K.	Náklady z finančního majetku	22	0	0
IX.	Výnosy z přecenění cenných papírů a derivátů	23	0	0
L.	Náklady z přecenění cenných papírů a derivátů	24	0	0
M.	Změna stavu rezerv a opravných položek ve finanční oblasti (+ / -)	25	0	0
X.	Výnosové úroky	26	0	0
N.	Nákladové úroky	27	0	0

Formulář zpracovala ASPEKT HM, daňová, účetní a auditorská kancelář, www.danovapriznani.cz, business.center.cz

2 / 3

Označení a	TEXT b	Číslo řádku c	Skutečnost v účetním období	
			sledovaném 1	minulém 2
XI.	Ostatní finanční výnosy	28	0	0
O.	Ostatní finanční náklady	29	0	0
XII.	Převod finančních výnosů	30	0	0
P.	Převod finančních nákladů	31	0	0
*	Finanční výsledek hospodaření (ř. 18-19+20+21-22+23-24-25+26-27+28-29+(-30)-(-31))	32	0	0
Q.	Daň z příjmů za běžnou činnost	33	0	0
**	Výsledek hospodaření za běžnou činnost (ř. 17 + 32 - 33)	34	0	0
XIII.	Mimořádné výnosy	35	0	0
R.	Mimořádné náklady	36	0	0
S.	Daň z příjmů z mimořádné činnosti	37	0	0
*	Mimořádný výsledek hospodaření (ř. 35 - 36 - 37)	38	0	0
T.	Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům (+/-)	39	0	0
***	Výsledek hospodaření za účetní období (+/-) (ř.34+38-39)	40	0	0
****	Výsledek hospodaření před zdaněním (+/-) (ř. 40 + 33 + 37 + 39)	41	0	0

Právní forma účetní jednotky :	0
DIČ :	CZ
Předmět podnikání nebo jiné činnosti :	0

Okamžik sestavení	Podpisový záznam osoby odpovědné za sestavení účetní závěrky	Podpisový záznam statutárního orgánu nebo fyzické osoby, která je účetní jednotkou
10-10-10		
11:40		

Formulář zpracovala ASPEKT HM, daňová, účetní a auditorská kancelář, www.danovaprizeni.cz, business.center.cz

Příloha č.4 – Výběr posuzovaných letišť dle počtu cestujících

Tabulka výběru posuzovaných letišť					
Stát	Letiště	Město	Kód (IATA/ICAO)	2009	Dostupné informace z výroční zpráv
United Kingdom	<u>London Stansted Airport</u>	<u>London</u>	STN/EGSS	19,957,077	Ne
Denmark	<u>Copenhagen Airport</u>	<u>Copenhagen</u>	CPH/EKCH	19,715,451	Ano
United Kingdom	<u>Manchester Airport</u>	<u>Manchester</u>	MAN/EGCC	18,724,889	Ne
Turkey	<u>Antalya Airport</u>	<u>Antalya</u>	AYT/LTAI	18,346,022	Ne
Austria	<u>Vienna International Airport</u>	<u>Vienna</u>	VIE/LOWW	18,114,103	Ano
Norway	<u>Oslo Airport, Gardermoen</u>	<u>Oslo</u>	OSL/ENGM	18,087,722	Ne
Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	<u>Düsseldorf</u>	DUS/EDDL	17,793,493	Ano
Italy	<u>Malpensa Airport</u>	<u>Milan</u>	MXP/LIMC	17,551,635	Ano
Belgium	<u>Brussels Airport</u>	<u>Brussels</u>	BRU/EBBR	16,999,000	Ne
Greece	<u>Athens International Airport</u>	<u>Athens</u>	ATH/LGAV	16,138,377	Ano
Sweden	<u>Stockholm-Arlanda Airport</u>	<u>Stockholm</u>	ARN/ESSA	16,064,071	Ne
Germany	<u>Berlin Tegel Airport</u>	<u>Berlin</u>	TXL/EDDT	14,180,237	Ne
Portugal	<u>Lisbon Portela Airport</u>	<u>Lisbon</u>	LIS/LPPT	13,277,959	Ne
Finland	<u>Helsinki-Vantaa Airport</u>	<u>Helsinki</u>	HEL/EFHK	12,591,606	Ne
Germany	<u>Hamburg Airport</u>	<u>Hamburg</u>	HAM/EDDH	12,229,131	Ne
Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	<u>Prague</u>	PRG/LKPR	11,643,366	Ano
Spain	<u>Málaga Airport</u>	<u>Málaga</u>	AGP/LEMG	11,622,443	Ne
Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	<u>Geneva</u>	GVA/LSGG	11,324,141	Ano
United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	<u>London</u>	LTN/EGGW	10,180,734	Ano

Příloha č.5 – tabulka odbavených cestujících na jednotlivých letištích za rok 2005 až 10

Celkový počet odbavených cestujících							
Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	19,981,872	20,877,496	21,409,526	21,530,016	19,715,451	21,501,750
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	15,859,050	16,900,000	18,800,000	19,700,000	18,114,103	19,691,206
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	15,510,000	16,590,000	17,830,000	18,500,000	17,790,000	18,980,000
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	19,499,158	21,621,236	23,717,177	19,014,186	17,551,635	18,947,808
ATH	<u>Athens International Airport</u>	14,281,020	15,079,708	16,538,403	16,466,491	15,086,758	14,439,266
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	10,777,020	11,581,511	12,436,254	12,630,557	11,643,366	-
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	9,410,917	9,962,987	10,910,870	11,522,302	11,324,141	11,785,522
LTN	<u>London Luton Airport</u>	9,149,628	9,435,064	9,939,801	10,189,722	9,129,053	8,734,028
Průměrný počet odbavených cestujících							
Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	54,595	57,199	58,656	58,986	53,867	58,909
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	43,331	46,301	51,507	53,973	49,492	53,949
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	42,377	45,452	48,849	50,685	48,607	52,000
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	53,276	59,236	64,979	52,094	47,955	51,912
ATH	<u>Athens International Airport</u>	39,019	41,314	45,311	45,114	41,221	39,560
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	29,445	31,730	34,072	34,604	31,812	-
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	25,713	27,296	29,893	31,568	30,940	32,289
LTN	<u>London Luton Airport</u>	24,999	25,849	27,232	27,917	24,943	23,929

Příloha č.6 – Pohyby letadel

Pohyby letadel

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	268,655	258,356	257,591	264,095	236,172
VIE	Vienna International Airport	230,900	237,490	254,870	266,402	243,430
DUS	Düsseldorf International Airport	200,619	215,552	228,000	228,531	214,024
MLP	Malpensa Airport	227,718	247,456	263,584	212,841	183,182
ATH	Athens International Airport	181,000	191,000	205,000	199,000	210,000
PRG	Ruzyně Airport	160,213	166,000	175,000	178,628	163,816
GVA	Geneva Cointrin International Airport	170,936	176,709	190,006	190,113	172,671
LTN	London Luton Airport	107,894	116,132	120,243	117,861	99,071

Příloha č.7 – Mtow, cargo

mtow (tuny)						
Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	7,992,528	7,840,499	7,991,260	8,323,169	7,452,753
VIE	Vienna International Airport	6,500,000	6,800,000	7,300,000	7,800,000	7,300,000
DUS	Düsseldorf International Airport	-	-	-	-	-
MRP	Malpensa Airport	-	-	-	-	-
ATH	Athens International Airport	10,697,105	11,210,664	12,286,266	12,134,684	12,679,142
PRG	Ruzyně Airport	3,973,079	4,129,256	4,461,887	4,622,731	4,209,148
GVA	Geneva Cointrin International Airport	-	-	-	-	-
LTN	London Luton Airport	-	-	-	-	-
cargo (t)						
Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	355,087	380,024	395,506	347,156	312,179
VIE	Vienna International Airport	234,677	265,778	272,362	267,985	254,006
DUS	Düsseldorf International Airport	88,058	97,000	89,281	90,054	76,916
MRP	Malpensa Airport	368,976	405,453	471,100	403,600	333,700
ATH	Athens International Airport	104,500	122,200	119,000	122,200	104,500
PRG	Ruzyně Airport	51,730	61,613	68,091	67,183	58,677
GVA	Geneva Cointrin International Airport	59,314	56,644	55,505	54,687	52,804
LTN	London Luton Airport	23,745	18,485	38,652	40,992	28,698

Příloha č.8 – Cargo/ den

Zkratka IATA	Letiště	cargo (t)/ den				
		2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	970	1,041	1,084	951	853
VIE	Vienna International Airport	641	728	746	734	694
DUS	Düsseldorf International Airport	241	266	245	247	210
MLP	Malpensa Airport	1,008	1,111	1,291	1,106	912
ATH	Athens International Airport	286	335	326	335	286
PRG	Ruzyně Airport	141	169	187	184	160
GVA	Geneva Cointrin International Airport	162	155	152	150	144
LTN	London Luton Airport	65	51	106	112	78

Příloha č.9 – Počet leteckých dopravců

Zkratka IATA	<u>Stát</u>	<u>Letiště</u>	<u>Město</u>	Kód (IATA/ICAO)	Počet leteckých dopravců
VIE	Austria	<u>Vienna International Airport</u>	<u>Vienna</u>	VIE/LOWW	110
MXP	Italy	<u>Malpensa Airport</u>	<u>Milan</u>	MXP/LIMC	82
DUS	Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	<u>Düsseldorf</u>	DUS/EDDL	69
CPH	Denmark	Copenhagen Airport	Copenhagen	CPH/EKCH	65
ATH	Greece	<u>Athens International Airport</u>	<u>Athens</u>	ATH/LGAV	64
GVA	Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	<u>Geneva</u>	GVA/LSGG	60
PRG	Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	<u>Prague</u>	PRG/LKPR	47
LTN	United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	<u>London</u>	LTN/EGGW	9

Příloha č.10 – Mezinárodní a vnitrostátní doprava cestujících

Zkratka IATA	Stát	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Denmark	<u>Copenhagen Airport</u>	18,326,498	19,044,620	19,418,841	19,500,775	17,700,518
			1,655,374	1,832,876	1,990,685	2,029,241	2,014,933
VIE	Austria	<u>Vienna International Airport</u>	14,590,326	15,564,900	17,314,800	18,143,700	16,683,089
			1,268,724	1,335,100	1,485,200	1,556,300	1,431,014
DUS	Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	11,907,000	12,795,000	13,569,000	14,100,000	13,555,000
			3,603,000	3,795,000	4,261,000	4,400,000	4,235,000
MXP	Italy	<u>Malpensa Airport</u>	15,501,831	17,469,959	18,475,681	12,454,292	10,811,807
			3,997,327	4,151,277	5,241,496	6,559,894	6,739,828
ATH	Greece	<u>Athens International Airport</u>	9,111,971	9,611,095	10,583,064	10,639,651	10,093,023
			5,169,049	5,468,613	5,955,339	5,826,840	6,132,566
PRG	Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	10,682,020	11,451,511	12,300,254	12,491,557	11,509,366
			95,000	130,000	136,000	139,000	134,000
GVA	Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	8,797,262	9,378,653	10,361,218	10,954,168	10,787,071
			613,655	584,334	549,652	568,134	537,070
LTN	United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	7,535,420	7,887,948	8,441,976	8,864,745	7,945,291
			1,614,208	1,547,116	1,497,825	1,324,977	1,183,762

	mezinárodní
	domácí

Příloha č.11 - % transferových cestujících

Zkratka IATA	Letiště	Kód (IATA/ICAO)	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	CPH/EKCH	33.4	30.8	27.8	27.3	21.8
VIE	Vienna International Airport	VIE/LOWW	34.4	33.7	32.0	30.1	30.2
DUS	Düsseldorf International Airport	DUS/EDDL	-	-	30.9	-	-
MXP	Malpensa Airport	MXP/LIMC	-	-	-	-	-
ATH	Athens International Airport	ATH/LGAV	20.0	21.0	23.0	24.0	23.0
PRG	Ruzyně Airport	PRG/LKPR	-	-	-	-	-
GVA	Geneva Cointrin International Airport	GVA/LSGG	-	-	-	-	-
LTN	London Luton Airport	LTN/EGGW	-	-	-	-	-

Příloha č.12 - Cargo/počet cestujících (kg/os)

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	17.77	18.20	18.47	16.12	15.83
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	14.80	15.73	14.49	13.60	14.02
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	5.68	5.85	5.01	4.87	4.32
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	18.92	18.75	19.86	21.23	19.01
ATH	<u>Athens International Airport</u>	7.32	8.10	7.20	7.42	6.93
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	4.80	5.32	5.48	5.32	5.04
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	6.30	5.69	5.09	4.75	4.66
LTN	<u>London Luton Airport</u>	2.60	1.96	3.89	4.02	3.14

Příloha č.13 - Pravidelná linky a nízkonákladová letecká doprava v %

Pravidelná linky

Zkratka IATA	Stát	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Denmark	<u>Copenhagen Airport</u>	-	-	-	-	-
VIE	Austria	<u>Vienna International Airport</u>	-	-	-	-	-
DUS	Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	-	-	-	-	-
MXP	Italy	<u>Malpensa Airport</u>	-	-	-	-	-
ATH	Greece	<u>Athens International Airport</u>	103	110	116	115	113
PRG	Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	120	123	130	131	134
GVA	Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	100	100	123	123	130
LTN	United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	123	122	123	123	125

Nízkonákladová letecká doprava v %

Zkratka IATA	Stát	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Denmark	<u>Copenhagen Airport</u>	10.0	13.3	14.0	14.0	15.0
VIE	Austria	<u>Vienna International Airport</u>	12.4	13.2	18.3	23.3	23.1
DUS	Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	-	-	-	-	-
MXP	Italy	<u>Malpensa Airport</u>	-	-	-	-	-
ATH	Greece	<u>Athens International Airport</u>	9.0	9.5	11.7	12.9	10.9
PRG	Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	-	-	-	-	-
GVA	Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	14.4	17.4	18.5	18.5	17.0
LTN	United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	-	-	-	-	-

Příloha č.14 – Celkové náklady, celkové náklady/ cestující, provozní náklady, průměrný náklad/ cestující, provozní náklady/ cestující, % provozních nákladů z celkových v eurech

Celkové náklady						
Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	267,330,000	250,888,200	246,761,000	274,780,400	283,919,200
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	339,831,700	373,547,600	419,140,500	446,658,400	424,712,600
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	288,956,087	294,633,680	283,554,081	312,382,072	309,718,720
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	332,696,179	351,372,881	410,939,690	391,840,180	358,628,342
ATH	<u>Athens International Airport</u>	187,909,359	191,255,372	201,164,781	198,980,098	194,045,047
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	123,377,774	167,832,352	176,829,515	189,167,830	201,506,144
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	106,622,879	99,942,617	106,131,223	109,710,396	117,711,320
LTN	<u>London Luton Airport</u>	57,301,690	63,349,205	73,644,310	74,799,990	76,636,030

Celkové náklady / cestující						
Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	13	12	12	13	14
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	21	22	22	23	23
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	19	18	16	17	17
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	17	16	17	21	20
ATH	<u>Athens International Airport</u>	13	13	12	12	13
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	11	14	14	15	17
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	11	10	10	10	10
LTN	<u>London Luton Airport</u>	6	7	7	7	8

Provozní náklady

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	236,831,600	221,086,600	229,488,400	252,804,400	251,477,800
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	341,211,200	373,574,000	415,395,700	428,040,400	417,509,000
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	255,178,601	261,946,868	254,008,066	283,818,125	282,821,270
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	186,617,864	200,445,924	233,537,893	217,975,994	193,923,170
ATH	<u>Athens International Airport</u>	120,785,207	124,798,351	130,374,599	148,787,822	141,545,047
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	119,399,298	153,423,476	163,632,353	171,265,984	179,126,559
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	72,367,416	65,297,012	69,838,969	71,292,034	75,175,172
LTN	<u>London Luton Airport</u>	45,379,080	52,697,610	57,378,580	58,410,770	55,515,745

Průměrné náklady / cestující

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	12	11	11	12	13
VIE	Vienna International Airport	22	22	22	22	23
DUS	Düsseldorf International Airport	16	16	14	15	16
MXP	Malpensa Airport	10	9	10	11	11
ATH	Athens International Airport	8	8	8	9	9
PRG	Ruzyně Airport	11	13	13	14	15
GVA	Geneva Cointrin International Airport	8	7	6	6	7
LTN	London Luton Airport	5	6	6	6	6

% provozních nákladů z celkových

<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
<u>Copenhagen Airport</u>	89	88	93	92	89
<u>Vienna International Airport</u>	99	99	99	96	98
<u>Düsseldorf International Airport</u>	88	89	90	91	91
<u>Malpensa Airport</u>	56	57	57	56	54
<u>Athens International Airport</u>	64	65	65	75	73
<u>Ruzyně Airport</u>	97	91	93	Neuvedeno	Neuvedeno
<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	68	65	66	65	64
<u>London Luton Airport</u>	79	83	78	78	72

Příloha č.15 – Tržby, ukazatel nákladovosti tržeb, průměrný výnos na jednoho cestujícího v eurech

Tržby

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	400,137,400	422,059,800	427,875,400	420,076,600	394,496,000
VIE	Vienna International Airport	440,256,200	465,686,300	536,033,100	548,779,000	516,996,500
DUS	Düsseldorf International Airport	315,914,931	338,559,898	348,963,992	386,655,666	339,111,964
MXP	Malpensa Airport	528,844,000	661,838,000	706,549,000	657,942,000	599,736,000
ATH	Athens International Airport	274,049,966	297,519,301	344,780,163	376,303,308	483,875,463
PRG	Ruzyně Airport	186,774,065	213,873,548	228,345,359	233,201,256	238,057,152
GVA	Geneva Cointrin International Airport	185,528,673	197,268,875	216,716,510	231,730,175	227,052,145
LTN	London Luton Airport	89,729,465	95,730,380	109,189,625	121,516,490	114,781,625

Ukazatel nákladovosti tržeb

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	150	168	173	153	139
VIE	Vienna International Airport	130	125	128	123	122
DUS	Düsseldorf International Airport	109	115	123	124	109
MXP	Malpensa Airport	159	188	172	168	167
ATH	Athens International Airport	146	156	171	189	249
PRG	Ruzyně Airport	151	127	129	123	118
GVA	Geneva Cointrin International Airport	174	197	204	211	193
LTN	London Luton Airport	157	151	148	162	150

Průměrný výnos na jednoho cestujícího

Zkratka IATA	Stát	Letiště	Město	Kód (IATA/ICAO)	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Denmark	<u>Copenhagen Airport</u>	<u>Copenhagen</u>	CPH/EKCH	20	20	20	20	20
VIE	Austria	<u>Vienna International Airport</u>	<u>Vienna</u>	VIE/LOWW	28	28	29	28	29
DUS	Germany	<u>Düsseldorf International Airport</u>	<u>Düsseldorf</u>	DUS/EDDL	20	20	20	21	19
MLA	Italy	<u>Malpensa Airport</u>	<u>Milan</u>	MLA/LIMC	27	31	30	35	34
ATH	Greece	<u>Athens International Airport</u>	<u>Athens</u>	ATH/LGAV	19	20	21	23	32
PRG	Czech Republic	<u>Ruzyně Airport</u>	<u>Prague</u>	PRG/LKPR	17	18	18	18	20
GVA	Switzerland	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	<u>Geneva</u>	GVA/LSGG	20	20	20	20	20
LTN	United Kingdom	<u>London Luton Airport</u>	<u>London</u>	LTN/EGGW	10	10	11	12	13

Příloha č.16 – Zisk po zdanění

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	Zisk po zdanění				
		2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	89,833,600	97,592,200	105,190,000	114,663,800	86,550,600
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	74,300,000	76,800,000	87,700,000	91,100,000	73,300,000
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	43,087,015	53,813,529	74,725,739	80,506,001	80,999,375
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	40,340,000	34,865,000	34,545,000	17,720,000	53,184,000
ATH	<u>Athens International Airport</u>	61,756,980	96,268,178	94,000,000	117,300,000	181,100,000
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	45,527,835	39,870,532	45,633,000	48,134,000	36,531,000
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	22,792,629	29,758,281	39,711,218	46,827,495	30,475,992
LTN	<u>London Luton Airport</u>	8,757,305	4,937,270	8,468,385	10,625,965	11,286,520

Příloha č.17 – Tabulky ekonomických ukazatelů

Vlastní kapitál v eurech (Shareholders' equity)

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	457,208,000	460,558,000	500,356,000	428,264,000	427,594,000
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	653,800,000	739,200,000	734,900,000	776,400,000	794,800,000
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	116,761,646	127,180,756	139,874,069	146,923,874	146,037,783
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	1,074,202,000	1,121,759,000	654,030,000	646,171,000	656,752,000
ATH	<u>Athens International Airport</u>	327,204,578	363,738,981	404,634,346	431,693,197	508,073,544
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	994,345,407	1,033,200,000	1,078,300,000	1,102,900,000	1,139,800,000
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	111,465,726	125,458,487	150,809,491	165,958,677	167,489,898
LTN	<u>London Luton Airport</u>	36,229,170	41,974,950	47,864,025	40,921,790	51,389,315

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE)

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.196	0.212	0.210	0.268	0.202
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.114	0.104	0.119	0.117	0.092
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.369	0.423	0.534	0.548	0.555
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.038	0.031	0.053	0.027	0.081
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.189	0.265	0.232	0.272	0.356
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	0.046	0.039	0.042	0.044	0.032
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.204	0.237	0.263	0.282	0.182
LTN	<u>London Luton Airport</u>	0.242	0.118	0.177	0.260	0.220

Rentabilita tržeb

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.225	0.231	0.246	0.273	0.219
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.169	0.165	0.164	0.166	0.142
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.136	0.159	0.214	0.208	0.239
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.076	0.053	0.049	0.027	0.089
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.225	0.324	0.273	0.312	0.374
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	0.244	0.186	0.200	0.206	0.153
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.123	0.151	0.183	0.202	0.134
LTN	<u>London Luton Airport</u>	0.098	0.052	0.078	0.087	0.098

Aktiva (Assets) v eurech

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	Copenhagen Airport	1,146,102,000	1,079,772,000	1,025,100,000	1,081,246,000	1,156,420,000
VIE	Vienna International Airport	1,485,404,200	1,448,670,300	1,560,853,500	1,735,284,100	1,860,931,600
DUS	Düsseldorf International Airport	958,243,424	924,342,539	996,835,259	930,227,617	998,291,383
MXP	Malpensa Airport	1,205,233,000	1,290,895,000	1,283,692,000	1,286,284,000	1,298,630,000
ATH	Athens International Airport	1,886,331,640	1,523,400,000	1,575,100,000	1,481,500,000	1,565,500,000
PRG	Ruzyně Airport	1,581,855,481	1,447,300,000	1,500,600,000	1,586,700,000	1,586,700,000
GVA	Geneva Cointrin International Airport	441,501,757	415,315,672	435,601,250	465,341,023	486,383,764
LTN	London Luton Airport	147,483,175	161,910,535	171,102,385	206,924,970	219,107,375

Vázanost celkových aktiv

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	2.86	2.56	2.40	2.57	2.93
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	3.37	3.11	2.91	3.16	3.60
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	3.03	2.73	2.86	2.41	2.94
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	2.28	1.95	1.82	1.96	2.17
ATH	<u>Athens International Airport</u>	6.88	5.12	4.57	3.94	3.24
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	8.47	6.77	6.57	6.80	6.67
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	2.38	2.11	2.01	2.01	2.14
LTN	<u>London Luton Airport</u>	1.80	1.79	1.57	1.70	1.91

Obrat celkových aktiv

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.35	0.39	0.42	0.39	0.34
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.30	0.32	0.34	0.32	0.28
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.33	0.37	0.35	0.42	0.34
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.44	0.51	0.55	0.51	0.46
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.15	0.20	0.22	0.25	0.31
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	0.12	0.15	0.15	0.15	0.15
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.42	0.47	0.50	0.50	0.47
LTN	<u>London Luton Airport</u>	0.55	0.56	0.64	0.59	0.52

Kvóta vlastního kapitálu

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.399	0.427	0.488	0.396	0.370
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.440	0.510	0.471	0.447	0.427
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.122	0.138	0.140	0.158	0.146
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.891	0.869	0.509	0.502	0.506
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.173	0.239	0.257	0.291	0.325
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	0.629	0.714	0.719	0.695	0.718
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.252	0.302	0.346	0.357	0.344
LTN	<u>London Luton Airport</u>	0.224	0.245	0.280	0.198	0.235

Oběžná aktiva (Current assets) v eurech

Zkratka IATA	Letiště	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	47,355,600	69,787,200	49,472,800	51,764,200	110,630,400
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	109,000,000	269,500,000	227,000,000	171,000,000	138,400,000
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	47,315,314	45,432,158	46,514,958	74,486,125	107,048,457
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	352,456,000	340,412,000	359,446,000	359,446,000	248,686,000
ATH	<u>Athens International Airport</u>	282,048,230	312,145,239	282,887,098	308,650,164	442,304,982
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	115,794,004	188,130,591	227,147,790	neuvedeno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	71,083,649	43,114,244	43,871,525	41,107,691	44,466,538
LTN	<u>London Luton Airport</u>	22,575,370	19,092,020	43,340,330	75,227,545	90,171,000

Krátkodobé závazky (Short-term liabilities) v eurech

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	130,274,800	75,267,800	82,195,600	220,028,000	86,523,800
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	394,700,000	257,900,000	218,100,000	332,200,000	318,900,000
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	35,461,695	31,909,521	35,461,695	28,013,191	24,183,792
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	227,147,000	249,669,000	313,857,000	285,364,000	281,120,000
ATH	<u>Athens International Airport</u>	183,507,434	183,142,471	183,889,331	151,140,575	186,756,666
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	80,153,114	27,880,205	40,723,414	neuvedeno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	18,462,034	60,925,208	27,308,096	21,466,993	39,832,103
LTN	<u>London Luton Airport</u>	13,562,930	13,395,170	6,732,535	8,587,215	18,764,655

Celkové závazky v eurech

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	688,907,400	619,227,400	524,663,600	653,035,600	728,893,000
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	539,600,000	717,400,000	825,900,000	958,899,700	1,066,139,200
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	618,600,610	567,837,982	552,022,183	513,272,212	632,366,192
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	188,493,000	227,486,000	274,096,000	293,803,000	281,120,000
ATH	<u>Athens International Airport</u>	1,225,620,203	1,159,622,598	1,170,424,693	1,049,855,258	1,057,383,400
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	92,313,304	46,719,992	58,336,071	neuvedeno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	303,700,238	199,791,092	183,095,576	193,401,911	176,418,905
LTN	<u>London Luton Airport</u>	63,355,030	69,065,860	61,329,095	58,096,220	88,918,625

Ukazatel zadluženosti

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.60	0.57	0.51	0.60	0.63
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.36	0.50	0.53	0.55	0.57
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.65	0.61	0.55	0.55	0.63
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.16	0.18	0.21	0.23	0.22
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.65	0.76	0.74	0.71	0.68
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	0.06	0.03	0.04	neuveveno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.69	0.48	0.42	0.42	0.36
LTN	<u>London Luton Airport</u>	0.39	0.40	0.36	0.28	0.41

Finanční majetek (Financial assets) v eurech

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	44,220,000.00	33,660,800.00	66,048,600.00	27,389,600.00	80,091,800.00
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	58,200,000.00	91,900,000.00	29,300,000.00	6,600,000.00	5,400,000.00
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	8,835,382.00	952,690.00	1,150,022.00	1,347,104.00	49,911,371.00
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	44,740,000.00	13,709,000.00	47,100,000.00	29,922,000.00	25,774,000.00
ATH	<u>Athens International Airport</u>	99,326,671.00	124,795,284.00	176,800,000.00	163,670,896.00	243,911,992.00
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	80,589,641.00	150,960,114.00	189,984,283.00	neuveveno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	5,188,706.77	10,138,479.85	3,883,018.59	3,580,491.68	7,078,634.23
LTN	<u>London Luton Airport</u>	neuveveno				

Okamžitá likvidita

Zkratka IATA	<u>Letiště</u>	2005	2006	2007	2008	2009
CPH	<u>Copenhagen Airport</u>	0.34	0.45	0.80	0.12	0.93
VIE	<u>Vienna International Airport</u>	0.15	0.36	0.13	0.02	0.02
DUS	<u>Düsseldorf International Airport</u>	0.25	0.03	0.03	0.05	2.06
MXP	<u>Malpensa Airport</u>	0.20	0.05	0.15	0.10	0.09
ATH	<u>Athens International Airport</u>	0.54	0.68	0.96	1.08	1.31
PRG	<u>Ruzyně Airport</u>	1.01	5.41	4.67	neuvedeno	
GVA	<u>Geneva Cointrin International Airport</u>	0.28	0.17	0.14	0.17	0.18
LTN	<u>London Luton Airport</u>	neuvedeno				

Příloha č.18 – Umístění výkonových ukazatelů

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
CPH	Celkový počet odbavených cestujících	1	2	2	1	1	7
	Celkový počet pohybů letadel	1	1	2	2	2	8
	Celkový počet odbavených tun nákladu	2	2	2	2	2	10
	Dle počtu dopravců	4					4
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	1	1	1	1	1	5
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	4	4	4	4	4	20
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	2	2	2	2	2	10
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	5	3	2	4	3	17
Celkem							81

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
VIE	Celkový počet odbavených cestujících	3	3	3	2	2	13
	Celkový počet pohybů letadel	2	3	3	1	1	10
	Celkový počet odbavených tun nákladu	3	3	3	3	3	15
	Dle počtu dopravců	1					1
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	3	3	3	2	2	13
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	6	6	5	5	5	27
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	3	3	3	3	3	15
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	6	6	6	6	5	29
Celkem							123

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
DUS	Celkový počet odbavených cestujících	4	4	4	4	3	19
	Celkový počet pohybů letadel	4	4	4	3	3	18
	Celkový počet odbavených tun nákladu	5	5	5	5	5	25
	Dle počtu dopravců	3					3
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	4	4	4	3	3	18
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	3	3	3	3	3	15
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	6	5	6	6	7	30
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	4	5	5	5	4	23
Celkem							151

Letiště:	Výkonový ukazatel - pořadí	2005 až 09					Celkem
MXP	Celkový počet odbavených cestujících	2	1	1	3	3	10
	Celkový počet pohybů letadel	3	2	1	4	5	15
	Celkový počet odbavených tun nákladu	1	1	1	1	1	5
	Dle počtu dopravců	2					2
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	2	2	2	4	5	15
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	2	2	2	1	1	8
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	1	1	1	1	1	5
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	1	1	1	1	1	5
Celkem							65

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
ATH	Celkový počet odbavených cestujících	5	5	5	5	5	25
	Celkový počet pohybů letadel	5	5	5	5	4	24
	Celkový počet odbavených tun nákladu	4	4	4	4	4	20
	Dle počtu dopravců	5					5
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	6	6	6	7	7	32
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	1	1	1	2	2	7
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	4	4	4	4	4	20
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	3	4	4	3	6	20
Celkem							153

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
PRG	Celkový počet odbavených cestujících	6	6	6	6	6	30
	Celkový počet pohybů letadel	7	7	7	7	7	35
	Celkový počet odbavených tun nákladu	7	6	6	6	6	31
	Dle počtu dopravců	7					7
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	5	5	5	4	4	23
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	8	8	8	8	8	40
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	7	7	5	5	5	29
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	7	7	7	7	7	35
Celkem							230

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
GVA	Celkový počet odbavených cestujících	7	7	7	7	7	35
	Celkový počet pohybů letadel	6	6	6	6	6	30
	Celkový počet odbavených tun nákladu	6	7	7	7	7	34
	Dle počtu dopravců	6					6
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	7	7	7	6	6	33
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	7	7	7	7	7	35
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	5	6	6	6	6	29
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	8	8	8	8	8	40
Celkem							242

Letiště:	Výkonový ukazatel	2005 až 09					Celkem
LTN	Celkový počet odbavených cestujících	8	8	8	8	8	40
	Celkový počet pohybů letadel	8	8	8	8	8	40
	Celkový počet odbavených tun nákladu	8	8	8	8	8	40
	Dle počtu dopravců	8					8
	Dle geografické oblasti - mezinárodní	8	8	8	8	8	40
	Dle geografické oblasti - vnitrostátní	4	5	5	6	6	26
	Podílové ukazatele - náklad/ cestující	8	8	8	8	8	40
	Podílové ukazatele - počet cestujících v 1 letadle	2	2	3	2	2	11
Celkem							245

Příloha č.19 – Umístění ekonomických ukazatelů

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
MXP	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	6	6	7	7	7	33
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	4	4	4	4	4	20
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	2	1	1	1	1	6
	Tržby	1	1	1	1	1	5
	Zisk po zdanění	6	6	7	7	5	31
	Rentabilita vlastního kapitálu	7	8	7	8	7	37
	Ukazatel nákladovosti tržeb	7	7	4	4	6	28
	Rentabilita tržeb	8	7	8	8	8	39
	Vázanost celkových aktiv	2	2	2	2	2	10
	Obrat celkových aktiv	2	2	2	2	2	10
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	0	0	0	1	1
Celkem							230

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
CPH	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	4	3	3	4	4	18
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	6	5	5	5	5	26
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	4	4	4	6	5	23
	Tržby	3	3	3	3	4	16
	Zisk po zdanění	1	1	1	1	2	6
	Rentabilita vlastního kapitálu	4	3	3	3	4	17
	Ukazatel nákladovosti tržeb	4	6	4	2	4	20
	Rentabilita tržeb	3	2	2	2	3	12
	Vázanost celkových aktiv	3	4	4	4	3	18
	Obrat celkových aktiv	4	4	4	5	3	20
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	0	0	0	0	0
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	0	4
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	0	4
Celkem							184

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
VIE	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	8	8	8	8	8	40
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	8	8	8	8	8	40
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	1	2	2	2	3	10
	Tržby	2	2	2	2	2	10
	Zisk po zdanění	2	3	3	3	4	15
	Rentabilita vlastního kapitálu	5	4	6	6	6	27
	Ukazatel nákladovosti tržeb	2	2	2	1	3	10
	Rentabilita tržeb	4	4	6	4	5	23
	Vázanost celkových aktiv	4	6	5	5	5	25
	Obrat celkových aktiv	6	6	5	6	5	28
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	0	0	0	0	0
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	0	0	1	1	3
Celkem							236

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
DUS	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	7	7	6	6	6	32
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	7	7	7	7	7	35
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	3	3	5	4	6	21
	Tržby	4	4	4	4	5	21
	Zisk po zdanění	4	4	4	4	3	19
	Rentabilita vlastního kapitálu	1	1	1	1	1	5
	Ukazatel nákladovosti tržeb	1	1	1	1	1	5
	Rentabilita tržeb	5	4	3	3	2	17
	Vázanost celkových aktiv	3	5	5	3	3	19
	Obrat celkových aktiv	5	5	5	4	3	22
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	0	0	0	1	2
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	0	1	4
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	0	0	1	1	2
Celkem							204

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
ATH	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	4	4	4	3	3	18
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	3	3	3	3	3	15
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	6	5	3	3	2	19
	Tržby	5	5	5	5	3	23
	Zisk po zdanění	3	2	2	1	1	9
	Rentabilita vlastního kapitálu	8	6	5	5	2	26
	Ukazatel nákladovosti tržeb	3	5	4	5	8	25
	Rentabilita tržeb	2	1	1	1	1	6
	Vázanost celkových aktiv	7	7	7	7	5	33
	Obrat celkových aktiv	7	7	7	7	6	34
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	0	0	1	3
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	1	0	1	1	3
Celkem							219

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
PRG	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	2	5	5	5	5	22
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	5	6	6	6	6	29
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	7	7	7	7	4	32
	Tržby	6	6	6	6	6	30
	Zisk po zdanění	4	5	5	5	6	25
	Rentabilita vlastního kapitálu	6	7	8	7	8	36
	Ukazatel nákladovosti tržeb	4	3	2	1	2	12
	Rentabilita tržeb	1	3	4	3	4	15
	Vázanost celkových aktiv	8	8	8	8	8	40
	Obrat celkových aktiv	8	8	8	8	8	40
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	0	4
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	1	1			2
Celkem							292

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
GVA	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	2	2	2	2	2	10
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	2	2	2	2	2	10
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	5	5	4	4	5	23
	Tržby	7	7	7	6	7	34
	Zisk po zdanění	7	7	6	6	7	33
	Rentabilita vlastního kapitálu	3	2	2	2	5	14
	Ukazatel nákladovosti tržeb	8	8	8	8	7	39
	Rentabilita tržeb	5	5	5	4	5	24
	Vázanost celkových aktiv	2	3	3	2	2	12
	Obrat celkových aktiv	3	3	3	3	2	14
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	0	0	0	0	1
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	1	5
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	1	1	1	0	4
Celkem							223

Letiště:	Ekonomický ukazatel	2005 až 09					Celkem
LTN	Průměrný celkový náklad na jednoho cestujícího	1	1	1	1	1	5
	Průměrný provozní náklad na jednoho cestujícího	1	1	1	1	1	5
	Průměrný výnos na jednoho cestujícího	8	8	8	8	8	40
	Tržby	8	8	8	8	8	40
	Zisk po zdanění	8	8	8	8	8	40
	Rentabilita vlastního kapitálu	2	4	4	4	3	17
	Ukazatel nákladovosti tržeb	5	4	3	3	5	20
	Rentabilita tržeb	7	7	7	7	7	35
	Vázanost celkových aktiv	1	1	1	1	1	5
	Obrat celkových aktiv	1	1	1	1	1	5
	Ukazatel zadluženosti (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	0	0	0	0	0	0
	Okamžitá likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	-	-	-	-	-	0
	Běžná likvidita (0 – .pozitivní hodnota , 1 – .negativní hodnota)	1	0	1	1	1	4
Celkem							216

– neuvedeno