

EKONOMICKO-PRÁVNE ASPEKTY REGIONÁLNYCH LETÍSK SR V PODMIENKACH EÚ

ECONOMIC AND LEGAL ASPECTS OF REGIONAL AIRPORTS IN CONDITIONS OF SLOVAK REPUBLIC AND EUROPEAN UNION

Tatiana Remencová

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
remencova.tatiana@gmail.com

Alena Novák Sedláčková

Air Transport Department, University of Zilina, Slovakia
Alena.Sedlackova@fpedas.uniza.sk

Abstract - This paper is focused on economic and legal aspects of regional airports. There is analyzed the legal regulation of the issue of regional airports in the EU with regard to their financing from state sources. The paper describes the European Union's position on regional airports, its main challenges and the strategies applied in this area. Subsequently, it focuses on the regional airports of the Slovak Republic, analyses its current business models and its actual situation. Through this analysis, it tries to determine a suitable model for airports in the Slovak Republic. The output of this paper is a comprehensive summary of the issue of regional airports and the selection of a suitable business model for airports in the Slovak Republic.

Key words – regional airports, state aid, airports strategies, airport business models, airport financing.

I. ÚVOD

Letiská považujeme za kľúčové prvky v odvetví leteckej dopravy. Keby táto hustá sieť letísk neexistovala, nebolo by možné spojenie medzi vzdialenými mestami a miestami. Ľudia by neboli schopní cestovať za prácou, za rodinou a dokonca ani na dovolenku. Ohrozená by bola aj preprava tovaru, pretože prostredníctvom iných druhov dopravy by trvala oveľa dlhšie. Letiská nám teda poskytujú štandard, bez ktorého si nevieme predstaviť dnešný rýchly život. Poskytujú nám spojenie, pohodlie, bezpečnosť a pocit, že cestovanie je pomerne ľahké a jednoduché. Aká je však realita? Aká je situácia na letiskách?

Letiská nám síce poskytujú jedinečné spojenie, vysoký štandard, pohodlie a bezpečnosť, ale ich prevádzka a financovanie nie je vôbec jednoduché. Všetky letiská, či už veľké, malé alebo regionálne, čelia rôznym problémom a výzvam. Niektoré zápasia s existenčnými problémami, iné s nedostatočnou kapacitou, nízkymi príjmami, klesajúcim počtom cestujúcich a neschopnosťou vytvárať zisk. Práve regionálne letiská sú tie, ktoré často zápasia s existenčnými problémami, a preto sa stali aj predmetom rôznych diskusií o tom, či sú alebo nie sú potrebné pre tento svet. Pravda je taká, že regionálne letiská

majú vysoké prevádzkové náklady, ktoré je veľmi ťažké pokryť. Zdroje príjmov sú pre nich veľmi obmedzené a často sa spoliehajú na štátnu pomoc vo forme dotácií alebo inej podpory. Preto sa zameriavame na ich význam a analyzujeme súčasnú legislatívu v rámci letísk v EÚ. Predstavujeme dôležité usmernenia a nariadenia Európskej komisie týkajúce sa financovania a podpory letísk. Zaujímajú nás tiež názory a postoje EÚ k týmto letiskám. V nadväznosti sa zaoberáme situáciou letísk v Slovenskej republike. Analyzujeme ich obchodné modely, ktoré súvisia s organizačnou a vlastníckou štruktúrou týchto letísk, a snažíme sa zistiť, ako tieto letiská fungujú a v akej situácii sa nachádzajú. Na základe vykonanej analýzy sa snažíme určiť najvhodnejší obchodný model pre regionálne letiská na Slovensku.

II. ANALÝZA PRÁVNEJ ÚPRAVY PROBLEMATIKY REGIONÁLNYCH LETÍSK V PODMIENKACH EÚ

Problematika regionálnych letísk spočíva v ich financovaní, preto sa vývoj v tejto oblasti rozdeľuje do troch fáz:

- Fáza 1 (1984 - 2005): v tejto viac ako dvadsaťročnej etape neexistovali pravidlá o štátnej pomoci v oblasti letectva.
- Fáza 2 (2005 - 2014): Táto fáza priniesla uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa financovania letísk a štátnej pomoci. Oznámenie Komisie: Usmernenia týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (2005/C312/01).
- Fáza 3 (2014 - súčasnosť): pravidlá vzťahujúce sa na štátnu pomoc letiskám a leteckým spoločnostiam. Oznámenia Komisie: Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (2014/C99/03)[1].

Počas uplynulých rokov prijal Európsky parlament niekoľko uznesení o leteckej doprave ako celku. V tomto prípade zameriavame pohľad na jednotlivé Usmernenia a Nariadenia EÚ, ktoré stanovujú podmienky a pravidlá poskytovania štátnej pomoci letiskám a leteckým spoločnostiam v EÚ. Zodpovednosť za poskytovanie štátnej pomoci je na strane Komisie a hlavným

cieľom je zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž pre všetkých.

oblasti veľmi vzdialené, prípadne izolované od EÚ, v tom zmysle ak vzdialenosť zabraňuje rozvoju oblasti, kde sa letisko nachádza.

Usmernenia a nariadenia EÚ:

1. Oznámenie Komisie 2014 / C 99/03 Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti zo 4. apríla 2014.
2. Oznámenie Komisie o koncepcii štátnej pomoci uvedenej v článku 107 ods. 1 bode 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie z 19. júla 2016 (2016/C262/01).
3. Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1084 zo 14. júna 2017, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 182/2011 651/2014, pokiaľ ide o pomoc prístavnej a letiskovej infraštruktúre.

Podľa usmernení EÚ je možné poskytovať:

- investičnú pomoc,
- prevádzkovú pomoc,
- pomoc leteckým spoločnostiam na začatie činnosti,
- štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme [2].

Investičná pomoc predstavuje verejnú pomoc na financovanie investícií na letiskách. Komisia vzhľadom na pravidlá investičnej pomoci rozdelila letiská do 5 kategórií a to: letiská s počtom cestujúcich do 200 000 za rok, letiská s počtom cestujúcich od 200 000 až 1 milión za rok, letiská s počtom cestujúcich 1 až 3 milióny za rok, letiská s počtom cestujúcich 3 až 5 miliónov za rok a letiská s počtom cestujúcich viac ako 5 miliónov za rok. Stanovila sa aj maximálna intenzita investičnej pomoci, ktorá je považovaná za prípustnú. Pohybuje sa v rozmedzí od 25% do 75% a priamo súvisí s veľkosťou letiska.

Prevádzková pomoc je určená na pokrytie medzier vo financovaní, buď vo forme zálohových platieb alebo vo forme pravidelných splátok na pokrytie očakávaných prevádzkových nákladov. Aj v tomto prípade Komisia rozdelila letiská do 5 kategórií, a to: letiská s počtom cestujúcich do 200 000 za rok, letiská s počtom cestujúcich od 200 000 až 700 000 za rok, letiská s počtom cestujúcich od 700 000 až 1 milión za rok, letiská s počtom cestujúcich 1 až 3 milióny za rok a letiská s počtom cestujúcich viac ako 3 milióny za rok. Kľúčovým prvkom pre hodnotenie prevádzkovej pomoci Komisiou je obchodný plán letiska ex ante, ktorý zabezpečí, aby spoločnosť ktorá spravuje letisko bola schopná pokryť všetky prevádzkové náklady na konci 10-ročného prechodného obdobia.

V prípade leteckých spoločností je možné obdržať pomoc na začatie činnosti. Letecká spoločnosť musí splniť ale povinnosť poskytnúť svoj podnikateľský plán, kde dostatočne preukáže životaschopnosť trasy v budúcnosti. Komisia rozdelila letiská do 3 kategórií: letiská, kde je počet cestujúcich viac ako 5 miliónov za rok, letiská kde je počet cestujúcich 3 až 5 miliónov za rok a letiská, kde je počet cestujúcich do 3 miliónov za rok.

Štátna pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme je poskytovaná napríklad tým letiskám, ktoré obsluhujú

III. EKONOMICKO – POLITICKÉ ASPEKTY POLITIKY EÚ V OBLASTI REGIONÁLNYCH LETÍSK

Politika EÚ v oblasti letísk sa zameriava najmä na harmonizáciu rôznych postupov, stratégií a politik. Práve vďaka správne zavedeným stratégiám EÚ dokážu regionálne letiská konkurovať iným väčším letiskám. Generálny riaditeľ ACI Europe Olivier Jankovec sa na túto tému vyjadril: „Regionálne letiská umiestňujú stovky miestnych komunít nielen na európsku mapu, ale aj na globálnu. Sú nevyhnutnými a vo väčšine prípadov nenahraditeľnými motormi hospodárskej obnovy a rozvoja.“ Práve tu sa zdôrazňuje ich dôležitosť nielen pre región Európy, ale dôležitosť pre celý svet.

Doteraz sa EÚ snažila implementovať mnohé dopravné politiky v oblasti leteckej dopravy, bolo to napríklad vymedzenie trans-európskej dopravnej siete, vďaka ktorej sa európskym občanom umožnil rýchly a efektívny pohyb po EÚ. V prípade zamerania EÚ na samotné letiská boli taktiež vyvinuté mnohé stratégie, ktoré sa týkali predovšetkým pomoci týmto letiskám. V roku 2014 sa uskutočnila konferencia regionálnych letísk ACI Europe v meste Reykjavík na Islande. Hlavnou témou bola úloha regionálnych letísk v budúcej stratégii rastu a taktiež analýza problémov a následné hľadanie riešení pre túto skupinu letísk. Regionálne letiská v tom čase zaznamenávali rast počtu cestujúcich. Tento rast okomentoval Olivier Jankovec: „Regionálne letiská konečne dohánajú svojich väčších kolegov a teraz zaznamenávajú dynamickejší rast cestujúcich. Toto je dobrá správa. Ale ako vždy, regionálne letiská žijú vo svete extrémov, pokiaľ ide o výkonnosť dopravy. Pre všetky zlepšenia obchodných podmienok je rast na mnohých letiskách spôsobený rovnou alebo klesajúcou prevádzkou na iných letiskách. Konkurencia v udržiavaní existujúcich trás a vývoji nových trás je tvrdá, pričom letecké spoločnosti diktujú podmienky, za ktorých sa rozhodnú prevádzkovať dané linky.“ Situácia regionálnych letísk bola vo všeobecnosti pozitívna ako sa vyjadril, letiská prosperovali svojimi číslami, no napriek tomu nezabudol poznamenať, že konkurencia je naozaj tvrdá a podnikanie v tejto oblasti vôbec nie je jednoduché. Výsledkom konferencie bolo zavedenie európskej stratégie rastu v roku 2015.

Táto európska stratégia v oblasti letectva predstavuje míľnikovú iniciatívu na podporu rastu európskych podnikov, podporu inovácií a umožnenie cestujúcim ťažiť z bezpečnejších, čistejších a lacnejších letov a samozrejme ponúknuť viac spojení. Stratégia rastu priamo prispieva k prioritám Komisie v oblasti zamestnanosti, jednotného digitálneho trhu, energetickej únie a EÚ ako globálneho hráča. V širšom slova zmysle letecká stratégia umožňuje európskemu letectvu prosperovať na celom svete [3].

Stratégia je rozdelená do 3 fáz:

1. Fáza návrhu:
 - Ambiciózná vonkajšia politika EÚ v oblasti letectva.

- Riešenie obmedzení rastu vo vzduchu ale aj na zemi.
 - Zachovanie vysokých štandardov EÚ.
 - Inovácie, investície a digitálne technológie.
2. Rokovacia fáza:
- Rokovania s Európskym Parlamentom a Radou.
3. Realizačná fáza:
- Realizačná fáza opisuje realizáciu stratégie EÚ v oblasti letectva na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni po prijatí návrhu alebo iniciatívy[4].

Hlavnou úlohou tejto stratégie je, že by mala výrazne prispievať k realizácii hlavných priorit Európskej komisie. Uvádza sa v nej tri oblasti zamerania. Prvá časť sa zameriava na zaručenie rovnakých podmienok pre všetkých s cieľom zlepšiť prístup na trh s tretími krajinami v kombinácii s rôznymi investičnými príležitosťami. Druhá časť stanovuje ambície aktívne presadzovať opatrenia na prekonanie kapacitných rozdielov vo vzduchu, ale aj na zemi v kombinácii so zvyšujúcou sa efektívnosťou a prepojitelnosťou. Posledná časť zdôrazňuje potrebu spoločného úsilia a potrebu jednotnosti v tejto oblasti. Investície a digitalizácia predstavujú hnací motor pre rozvoj letectva. Identifikuje taktiež možnosti prechodu na riziko a výkon zodpovedajúce zachovaniu vysokých bezpečnostných štandardov EÚ.

Európska stratégia rastu nebola jedinou vyvinutou stratégiou. Pre zlepšenie vážnej situácie jednotlivých letísk sa objavili aj ďalšie vhodné alternatívy - stratégie, ktoré môžu letiskám výrazne pomôcť. Išlo o stratégie špecializácie a stratégie diverzifikácie. Stratégie špecializácie sa používajú na rozvoj leteckej činnosti letiska. Niektoré sa zameriavajú na leteckú infraštruktúru, iné sa zameriavajú na zvýšenie úrovne ponúkaných služieb alebo zlepšenie komunikácie a marketingu s klientmi. Cieľom špecializačných stratégií je rozvíjať hlavne príjmy z leteckej dopravy. Stratégie diverzifikácie zase spočívajú v rozvoji činností, ktoré nesúvisia s jej hlavným predmetom podnikania. Táto stratégia môže pomôcť k zníženiu vystavenia firmy riziku, a to napríklad vtedy, ak je hlavné podnikanie firmy zasiahnuté krízou. Prostredníctvom tejto stratégie sa tak môžu vytvárať zisky. Najbežnejšou stratégiou diverzifikácie je rozvoj komerčných aktivít prostredníctvom zväčšovania plôch pre obchody, reštaurácie a požičovne áut na letisku. Hlavným cieľom stratégií diverzifikácie je zvyšovať príjmy z leteckej dopravy a je možné ich uplatniť na akékoľvek letisko [5].

Prostredníctvom uvedených stratégií je možné zlepšiť letiskám situáciu. Napriek tomu registrujeme, že regionálne letiská majú stále vážne problémy. Tie sú spojené predovšetkým s vysokými fixnými nákladmi, ktoré vyplývajú z prevádzky letiska. Regionálne letiská nie sú schopné pokryť tieto náklady, aj z dôvodu nízkeho objemu dopravy a obmedzeného potenciálu rastu. Nízku ziskovosť týchto letísk ovplyvňujú ale aj iné faktory. Napríklad množstvo regionálnych letísk sa nachádza mimo metropolitných oblastí, kde môže byť obmedzený potenciál cestujúcich, malá prevádzka potom brzdí návratnosť nákladov, nedostatok cestujúcich a taktiež pokusy nízko-nákladových dopravcov platiť minimálne poplatky na letiskách. Vysoké náklady na investície do letiskovej infraštruktúry a nízke príjmy

z leteckej dopravy následne vedú k vytváraniu strát. Olivier Jankovec o tomto probléme povedal: „Ekonomická udržateľnosť zostáva stále na mnohých regionálnych letiskách problémom, najmä v čase keď Komisia skúma svoje usmernenia o štátnej pomoci. Prieskum ukázal, že 61% letísk vybavujúcich menej ako 5 miliónov cestujúcich ročne sú stratové [9].

IV. ANALÝZA SÚČASNÝCH MODELOV PODNIKANIA REGIONÁLNYCH LETÍSK A VÝBER VHODNÉHO MODELU PRE LETISKÁ V SR

Na Slovensku máme spolu 86 letísk. Trinásť z nich považujeme za verejné a šesť z nich má status medzinárodného verejného letiska. Patrí sem:

- Letisko Milana Rastislava Štefánika (Letisko Bratislava),
- Letisko Košice,
- Letisko Poprad-Tatry,
- Letisko Žilina,
- Letisko Sliač,
- Letisko Piešťany [6].

Slovenské letiská čelia takým istým problémom ako letiská vo svete. Sú to najmä problémy a výzvy z hľadiska ich financovania. Poskytovanie podpory zo strany štátu je dosť limitované a súvisí s organizačno-vlastníckym modelom letísk. Tieto modely letísk vo svete doposiaľ neboli dostatočne preskúmané a situácia je taká, že sú dosť roztrieštené z hľadiska ich organizačného vlastníctva a taktiež modelu financovania. Podľa organizácie ACI Europe existuje dlhodobý rozdiel vo vlastníctve, organizácii a financovaní letísk, taktiež európske regionálne letiská majú odlišný organizačno-vlastnícky štatút, čo naznačuje, že existuje niekoľko obchodných modelov letísk.

Na Slovensku boli letiská vo verejnom vlastníctve, teda považovali sme ich za štátne, štát ich aj podporoval a spadali pod rôzne sekcie ministerstiev (napríklad Ministerstvo obrany, dopravy, školstva). Vzhľadom na ich vlastnícku štruktúru možno povedať, že je iná, ale právna forma zostáva rovnaká, a to akciová spoločnosť v súlade so zákonom č. 513/1991 Zb. Obchodného zákonníka, zriadené v roku 2005 v súlade so zákonom č. 136/2004 Z. z. o letiskových spoločnostiach v znení neskorších predpisov[7].

Otázka vlastníctva slovenských letísk sa ale v priebehu rokov neustále menila. Doposiaľ neexistoval ani v súčasnosti neexistuje žiadny univerzálny model z hľadiska organizácie vlastníctva letísk v SR, pretože každé letisko je špecifické. Najprv to bola myšlienka 100% štátneho vlastníctva, neskôr však prišiel nápad zahrnúť do vlastníctva aj vyššie územné celky a mestá, keď zákon o letiskových spoločnostiach označil vyššie územné celky za vlastníkov letiskovej infraštruktúry, ktorá potom prenajala tento majetok za symbolickú cenu akciovým spoločnostiam. Z toho vyplýva, že letiská opakovane menili vlastnícku štruktúru, ktorá sa vyvíjala vždy podľa súčasných politických ideí. Bol to poriadny zmätok. V prípade bratislavského letiska sme zaznamenali veľkú snahu o privatizáciu, ktorá žiaľ nikdy nebola dokončená. V súčasnosti iba letisko Bratislava a letisko Sliač sú vo výhradnom vlastníctve

Slovenskej republiky. V prípade ostatných letísk je štruktúra vlastníctva zmiešaná, nájdeme tam aj podiely vyšších územných celkov a miest. Napríklad letisko Piešťany, kde má Ministerstvo podiel 20,65%, Trnavský samosprávny kraj 59,31% a mesto Piešťany 20,04%. V prípade letiska Poprad-Tatry Ministerstvo disponuje podielom 97,61%, mesto Poprad 1,67% a mesto Vysoké Tatry 0,72%. Na Letisku Žilina-Dolný Hričov sa otázka reorganizácie vlastníctva riešila nedávno. V súčasnosti akcionármi letiska sú: Ministerstvo s podielom 34,01% a Žilinský samosprávny kraj s podielom 65,99%. Letisko Košice bolo ako jediné úspešne privatizované. V súčasnosti je vlastníkom letiska spoločnosť KSC HOLDING so 66% podielom a Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky s podielom 34%. Odvtedy letisko zaznamenalo výrazné zlepšenie situácie, aj keď boli v tejto „novej ére“ aj slabšie obdobia [8].

V. ZÁVER

Regionálne letiská sú dôležité nielen pre nás ako klientov, ale aj pre fungovanie svetového hospodárskeho systému. Taktiež dokonale spájajú každú oblasť sveta na mape. Majú svoj význam, a preto by sme na ne nemali zabúdať.

Zistili sme, že väčšina týchto letísk nie je schopná generovať zisk. Tento fakt spôsobil to, že mnoho organizácií sa začalo touto témou viac zaoberať. Na základe vážnej situácie týchto letísk sa EÚ pokúsila vytvoriť stratégie, ktoré predstavovali dokonalý jednotný plán fungovania týchto letísk tak, aby boli ziskové. V súčasnosti však unifikovaný model fungovania neexistuje. Dôvodom je skutočnosť, že každé letisko je špecifické a musí čeliť svojim konkrétnym problémom.

Aj keď vieme, že tieto letiská je náročné prevádzkovať, dá sa im pomôcť formou štátnej pomoci. Tá je právne vymedzená v usmerneniach a nariadeniach EÚ, ktoré presne určujú všetky dôležité náležitosti štátnej pomoci a jasné pravidlá poskytovania podpory. Zdá sa, že v súčasnosti letiská nemajú inú možnosť, ako sa spoliehať na túto formu podpory. Sami so svojimi príjmami si nevystačia, a preto je pre nich štátna pomoc častokrát jediná forma záchrany. Dôležité je, že táto pomoc sa potom štátu vráti v rozvoji regiónu, zvýšeného HDP ako aj investíciách zahraničných investorov, ktorí do regiónu, ktorý nemá letecké spojenie so svetom neprídu. Podobná situácia je aj na Slovensku. V poslednej časti sme sa venovali letiskám v SR a analýze ich situácií. Tieto letiská čelia takým istým problémom, ako regionálne letiská vo svete. Problémy s nedostatkom financií, malá alebo žiadna prevádzka, nízke alebo žiadne zisky.

Na Slovensku je situácia podobná. Vyskytoval sa tu tradičný organizačno-vlastnícky model a počas uplynulých rokov prebehli procesy ako korporatizácia, decentralizácia, a to v prípade letiska Žilina a Piešťany, ale v niektorých prípadoch aj privatizácia - Letisko Košice, ktorá dopadla pomerne úspešne. Letisko Bratislava stále svoju najvhodnejšiu formu hľadá, pretože práve na osud tohto letiska má veľký dopad politický zámer a zmena v politických smerovaniach SR. Obchodné modely našich letísk sú preto veľmi zaujímavé a rozmanité. Môžeme ich opísať, analyzovať, ale nie sme schopný určiť presný názov. Preto nemôžeme ani jednoznačne určiť najlepší a optimálny obchodný model pre letiská v Slovenskej Republike. Keby sme ho za istých podmienok aj dokázali správne určiť a vybrať pre nejaké

konkrétne letisko, nebol by použiteľný a vhodný ako univerzálny model pre všetky.

POĎAKOVANIE

Článok je publikovaný ako jeden z výstupov projektu **VEGA 1/0624/18** s názvom "*Modely podnikania regionálnych letísk v kontexte dopravnej politiky štátu a Európskej únie*".

REFERENCIE

- [1] ŠVECOVÁ, D. 2018. Ekonomicko – prevádzkové aspekty letiska Piešťany a návrh opatrení na jeho revitalizáciu. Diplomová práca. Žilina. 2018. 123 strán.
- [2] TOMOVÁ, A. a kol. 2016. *Ekonomika letísk*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline EDIS-vydavateľské centrum ŽU. 2016. 219 strán. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [3] POSTORINO, M.N. 2010. *Development of regional airports*. University of Reggio Calabria, Italy. 2010. 175 strán. ISBN 978-1-84564-143-6.
- [4] EUROPEAN COMMISSION, 2015. *An aviation strategy for Europe*. [online]. 2015. [cit. 2020-02-26]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en#package_detail
- [5] BADÁNIK, B., LAPLACE, I., LENOIR, N., MALAVOLTI, E., 2010. Future strategies for airports. [online]. 2010. [cit. 2020-03-10]. Dostupné na internete: <https://hal-enac.archives-ouvertes.fr/hal-01022230/file/214.pdf>
- [6] Letiská na Slovensku, [online]. [cit. 2020-03-11]. Dostupné na internete: <https://www.nadosah.sk/letiska/letiska-na-slovensku>
- [7] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A., ŠVECOVÁ, D., 2019. Do the Slovak Airports need the State Economic Framework for financial Support? [online]. 2019. [cit. 2020-03-27]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519303321>
- [8] TOMOVÁ, A., 2011. Privatizing Bratislava: Small Airport – Big problem. [online]. 2011. [cit. 2020-04-02]. Dostupné na internete: https://mpra.ub.uni-muenchen.de/34618/1/MPRA_paper_34618.pdf
- [9] ČERVINKA, M. 2019. *Is a regional airports business a way to make a profit?* [online]. 2019. [cit. 2020-02-10]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519305897>
- [10] TOMOVÁ, A., MATERNA, M. 2018. Miscellaneous “modi vivendi” of regional and network airlines. INAIR 2018 [electronic] : Aviation on the Growth Path. - ISSN 2352-1465. - 1. vyd. - Hainburg: Elsevier, 2018. - s. 305-314 [online].
- [11] BADÁNIK, B., LAPLACE, I., LENOIR, N., MALAVOLTI, E., TOMOVÁ, A. & KAZDA, A. 2010. Future strategies for airports. 27th Congress of the International Council of the Aeronautical Sciences 2010, ICAS 2010, volume 6, pages 4416-4425

- [12] LAPLACE, I., KAZDA, A., TOMOVÁ, A., BADÁNIK, B., LENOIR, N., & MALAVOLTI, E. 2009. FAST: Future airport strategies. Paper presented at the 8th Innovative Research Workshop and Exhibition Proceedings, pages 19-28.
- [13] NOVÁK-SEDLÁČKOVÁ, A. & NOVÁK, A. 2010. Simulation at the bratislava Airport after application of directive 2009/12/EC on Airport charges. Transport and Telecommunication 11(2), pages 50-59.