

# FUNDING OPTIONS OF REGIONAL AIRPORTS IN THE CONTEXT OF PRESENT LEGISLATION

## MOŽNOSTI FINANCOVANIA REGINÁLNYCH LETÍSK V KONTEXTE SÚČASNEJ LEGISLATÍVY

**Lukáš Vyskoč**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
vyskoc3@stud.uniza.sk

**Tatiana Remencová**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
tatiana.remencova@stud.uniza.sk

### Abstract

*The presented article is focused on funding options of regional airports. It describes the provision of state aid to regional airports, and it defines the regional airport, its specifications, and problems. From the view of the present legislation, it evaluates the European Union legislation and its application, it also analyses the state aid provision in civil aviation. In the context of the ongoing Covid-19 pandemic, it describes the situation in air transport and solves the provision of state aid to regional airports in Slovak Republic. Based on acquired knowledge and information, it suggests the changes in the legislation, and it brings a new vision how to improve the situation of regional airports not only in Slovak Republic, but also in the world.*

### Keywords

*Regional airports, state aid, airport financing, airport business models, Covid-19*

## 1. Úvod

Spoločnosť vníma dopravu ako najdôležitejšiu súčasť svojho života. Do tejto súčasti patrí aj letecká doprava, ktorá sa v priebehu rokov uberala liberalizáciou a premenou, čo znamená aj, že sa stala viac dostupnejšou pre verejnosť. Letisko sa teda stalo miestom, z ktorého je možné vycestovať do zahraničia, za prácou, za rodinou, alebo na dovolenku. Toto vnímanie letiska je z hľadiska cestujúceho pochopiteľné, ale ak sa na to pozrieme z iného uhla pohľadu, letisko nepredstavuje iba miesto, ktoré spája vzdialené miesta a mestá, ale zahŕňa aj niekoľko ďalších funkcií. Letiská predstavujú veľmi dôležité subjekty z hľadiska hospodárskej a sociálnej súdržnosti, stimulácie cestovného ruchu, zamestnanosti a taktiež uľahčenia prístupu k základným službám. Pojem letisko bol jasne definovaný a všetky aspekty poznania a vývoja leteckej dopravy sa museli pretaviť aj do vývoja samotných letísk. Touto cestou sa dostávame k pojmu regionálne letisko, ktoré je už definované konkrétnejšie. Problematike regionálnych letísk sa venuje mnoho výskumov, ktoré potvrdili, že predstavujú stratové subjekty. Vzhľadom na túto skutočnosť nastáva otázka riešenia problémov financovania týchto letísk. Z praxe vidíme, že regionálne letiská nie sú schopné dobre sa rozvíjať bez finančnej podpory, ale častokrát je to aj neochota manažmentu a vlastníkov letísk, ktorá vedie k neefektívnosti daných subjektov. Podpora letísk zo strany štátov je nedostatočná a prideľovanie financií je zložitý problém. Príchod pandémie Covid-19 tiež spôsobil rozruch v tejto oblasti, a tak istým spôsobom vytvoril priestor na zmeny. Model podnikania letiska pokladáme v tomto prípade za veľmi dôležitý, pretože je priamo prepojený s financovaním, teda jasne definuje, akým spôsobom, a za akých podmienok bude letisko financované podľa platnej legislatívy. Cieľom tohto článku je popísať situáciu regionálnych letísk, analyzovať poskytovanie

štátnej pomoci regionálnym letiskám v SR a navrhnúť úpravy v legislatíve tak, aby bola jasnejšia a dostupnejšia pre všetky regionálne letiska.

## 2. Zhodnotenie situácie v zahraničí a SR

Regionálne letiská priniesli možnosti leteckým spoločnostiam vytvoriť model nízko-nákladových leteckých spoločností, aj vďaka ich dobrej dostupnosti v porovnaní s klasickými letiskami. Práve nízke poplatky, ktoré regionálne letiská majú, sú vhodné pre ich druh biznisu v letectve. Huderek-Glapska a Nowak (2016) vo svojom výskume potvrdili, že vďaka nízko-nákladovým dopravcom stúpa množstvo prevádzky na regionálnych letiskách, čo je veľmi dôležité pre ich ďalší rozvoj [1]. Výskumy, ktoré boli vypracované počas pandémie Covid-19, ale aj pred ňou, priniesli množstvo informácií o stave leteckej dopravy a regionálnych letiskách. Jeden z mnohých výskumov, ktorý považujeme za dôležitý Srikar Chintala a kol. (2020) hovorí o potrebe opakovania zbierania dát na overenie pravdivosti už zozbieraných dát, pretože sa očakáva, že pandémia koronavírusu mohla tieto údaje obecné zmeniť a vyhodnocovanie v celku novších údajov sa môže zdať chybné [2]. Príspevok Alessandro Massaro a kol. (2020) skúma existujúce partnerstvá a spoluprácu medzi regionálnymi letiskami v južnom Taliansku, na severe Nórska a Cypruse. Zameriava sa hlavne na turizmus a hľadá údaje na potvrdenie teórie o rozvoji niekoľkých odľahlých letísk pomocou geografických nástrojov na podporu ekonomiky a finančného plánovania [3]. Keďže pandémia ochromila sektor leteckej dopravy o veľké zisky, príspevok Peter Forsyth a kol. (2020) sa zameriava na analýzu letiskových poplatkov. Sleduje vývoj ceny, ktorý sa snaží stále udržať na nízkej hodnote, čo môže spôsobiť nestabilitu letiskových

spoločností. Rieši sa tu najmä otázka dostatočnej finančnej pomoci, aby sa tieto ceny letiskových poplatkov nezvyšovali [4]. Privatizácia letísk je tiež jedna z tém, ktorá sa často skloňuje s regionálnymi letiskami. Príspevok Anne Graham (2020) sleduje vývoj privatizácie a jej účinnosť na letiská, nie len pred pandémiou koronavírusu, ale aj počas nej. Vystihuje dôležitosť regulácie a konkurencieschopnosti v porovnaní efektívnosti a kvality služieb [5]. Príspevok Kaitano Dube a kol. (2021) vyhodnocuje pandémiu na základe dostupných údajov. Hovoria o faktoch, ktoré prispeli k zhoršenému stavu, či bankrotu niekoľkých leteckých spoločností. Autori vnímajú fakt, že aj keď je letecká doprava otvorená novým možnostiam a revitalizácii, jej obnova bude pomalšia, ako sa predpokladá [6]. Výskum Iyer a Jain (2020) poukazuje na trvalú finančnú nestabilitu letísk v Indii, a snaží sa hľadať spôsoby, ako dosiahnuť pokrytie všetkých nákladov, ale bez zisku. Podobne sa tejto problematike venuje aj príspevok Kazda a kol. (2017), kde sa spomínajú vysoké náklady na základe zabezpečenia všetkých opatrení ochrany a bezpečnosti [7] [8]. Jedna zo štúdií Villacé-Molineru a kol. (2021) sa zamerala na riziko cestovania počas pandémie Covid-19. Autori skúmali dôvody, prečo sa cestujúci rozhodli zrušiť let, alebo letieť plánovaným letom. Týmto spôsobom chceli pochopiť tieto dôvody, a na základe toho zlepšiť služby a atraktivitu ponuky, či už z pohľadu cestovných kancelárií, leteckých spoločností, alebo samotných letísk [9]. Vplyv regionálnych letísk na rozvoj regiónu bol založený v začiatkoch na letoch na krátke vzdialenosti. To potvrdzuje aj príspevok Tveter (2017), ktorý sa zaoberal, že takáto prevádzka má zmysel aj svoje pozitíva, ale nie tak veľké na populáciu a zamestnanosť. Výskum priznáva, že regionálna prevádzka nemusí byť prínosom pre daný región [10]. Ak sa pozrieme na výskumy regionálnych letísk v SR tak vidíme, že aj tu autori našli pár možností ako zlepšiť situáciu. Napríklad príspevok Novák Sedláčková a Švecová (2018) hovorí o veľkom potenciály letiska Piešťany vďaka jeho polohe v blízkosti Piešťanských kúpeľov. Keďže je tu problém splniť podmienky na schému štátnej pomoci navrhujú, aby sa letisko zameralo na aktivity, ktoré nesúvisia s leteckými aktivitami [11]. Výskum Kazda a kol. (2017) porovnával 3 malé letiská v SR a to Letisko Piešťany, Letisko Žilina a Letisko Poprad z ekonomického pohľadu na región. Aj keď letiská majú pozitívny vplyv na región, nedokážu si zaobstaráť dostatočné zisky a pohybujú sa na hranici bankrotu [7]. Príspevok Alena Novák Sedláčková a kol. (2019), ktorý sa zameriava na finančnú situáciu letísk v SR so zameraním na kategóriu letísk do 200 000 cestujúcich ročne hovorí o zmene, ktorá prišla s nariadením EÚ 2017/1084 a vďaka tomuto nariadeniu sa MINDOP SR rozhodlo vypracovať legislatívu financovania letísk, ktorá by mala zlepšiť postavenie letísk v SR [12]. Výskum Tomová a kol. (2019) sa zamerala na rentabilitu letísk v SR. Zistili, že jediné letisko v SR, ktorého prevádzka je čisto civilná a vytvára zisk, je Letisko Košice. Vysvetľujú to tým, že predstavuje monopol a nemá žiadnu konkurenciu v okolí na rozdiel od ostatných letísk s civilnou prevádzkou. Na druhej strane, straty ostatných letísk vnímajú ako dôsledok neskorých implementácií európskych smerníc, ktoré by mohli pomôcť [13] [23].

### 3. Nariadenia EÚ

Nariadenia EÚ sa zameriavajú predovšetkým na trhové hospodárstvo a jeho podmienky. Spočiatku podmienky čerpania štátnych dotácií neboli jasne definované, preto sa EÚ v roku 2014 rozhodla vytvoriť nariadenie, ktoré uľahčilo letiskovým spoločnostiam čerpať financie. Ešte v ten rok vláda SR prijala

zákon č. 299/2014 Z.z., v ktorom bolo jasne deklarovaná platnosť tohto európskeho nariadenia.

Problémom týchto nariadení je to, že sú v niektorých prípadoch všeobecné, čo prináša isté pozitíva, ale v prípade letísk v SR to dosahuje skôr opačný efekt. V prvom rade vznikol problém s definovaním pojmu regionálne letisko, kde bolo potrebné vytvoriť jasnejšiu definíciu. Preto v roku 2017 prišlo k zmene, a tým sa otvorila možnosť lepšieho čerpania dotácií pre letiskové spoločnosti. Každé regionálne letisko je jedinečné a nemožno sa na ne pozeráť, ako na jeden a ten istý objekt záujmu. Predovšetkým je to otázka spoločného záujmu hospodárskeho rozvoja regiónu. Myslíme si, že by bolo najideálnejšie, ak by sa spoločný záujem nediskutoval len na Európskej, alebo národnej úrovni, ale aj na lokálnej úrovni samotného letiska. Nie je dobré, ak sa zameriavame na budúcnosť letísk bez plánov, ktoré žiaľ v SR chýbajú. Treba si uvedomiť, že nie je nutné letiská zväčšovať, alebo stavať nové, skôr odporúčame zamerať sa na regionálne letiská existujúce, dôsledne vnímať ich potreby a tam smerovať pomoc. Počet daných regionálnych letísk je podľa nášho názoru priaznivo dostatočný, a preto by sa mala štátna pomoc zameriavať najmä na modernizáciu regionálnych letísk, a to v otázke ich efektívnosti a ekológie [14].

#### 3.1. Slabá transparentnosť

Ako ďalší problém v tejto oblasti vnímame vymáhanie práva k informáciám, kedy práve pri letiskových spoločnostiach je znížená transparentnosť. Problém je nie len v dostupnosti údajov, ale aj v neprehľadnosti všetkých ekonomických informácií zo strany letiskových spoločností. Kompletne finančné údaje a štatistiky bývajú väčšinou spoplatnené a verejnosti nedostupné. Problém vzniká aj s neskorým zverejňovaním výročných správ. Práve tu vnímame potrebu stanoviť dátum vydania prípadne lehotu, do ktorej by mala byť výročná správa zverejnená. Tým by sa vytvoril tlak na letiskové spoločnosti, kedy by aj sama letisková spoločnosť mala lepší prehľad o svojom finančnom stave. Odôvodnenie tohto opatrenia je, že predovšetkým by to pomohlo vedcom a ľuďom z praxe, ktorí by sa mohli opierať o novšie údaje, a na ich základe nich lepšie zostaviť riešenia pre letiskové spoločnosti už na začiatku roka.

#### 3.2. Konceptia pre budúce generácie

Prebiehajúca pandémia Covid-19 spôsobila silnú krízu, a tak aj drastický pád všetkých leteckých spoločností, na čo doplatili aj letiská v celej Európe. Okrem tohto scenára sa tak otvárajú nové možnosti, ako by sme mohli všeobecne letectvo pozdvihnúť. Myslíme si, že je potrebné vypracovať praktický plán, ktorý by nasmeroval budúcnosť leteckej dopravy na Európskej úrovni, ale zároveň by mohla EÚ podporiť štáty, ktoré by takýto plán schválili a vytvorili si na základe neho svoje národné koncepcie. Vďaka tomu by sa mohla pozdvihnúť letecká doprava v postihnutých regiónoch, ktoré sú v tejto chvíli zanedbané, potrebujú investície a podporu, čím by sa zvýšil dopyt aj po službách leteckej dopravy. Týmto cieľom by sme dokázali postupne naplňať kapacity letísk, ktoré sú k dispozícii.

### 4. Metodológia

V tomto článku skúmame možnosti financovania regionálnych letísk v kontexte súčasnej legislatívy. Vzhľadom na súčasnú situáciu pandémie koronavírusu hodnotíme poskytovanie

štátnej pomoci. Vybrali sme si 5 letiskových spoločností (právna forma: akciová spoločnosť) a to: Letisko M. R. Štefánika, Letisko Košice, Letisko Piešťany, Letisko Poprad-Tatry a letisko Žilina-Dolný Hričov. Metodika bola rozdelená na 2 časti. Prvá časť spočívala vo vyhľadanií údajov o poskytnutých dotáciách a príspevkoch letiskovým spoločnostiam v SR (2015-2020). Pri vyhľadávaní týchto informácií sme použili webovú stránku MINDOP SR, následne sme dané údaje analyzovali. Druhá časť pozostávala z výskumu uskutočneného pomocou dotazníka. Ten pozostával z niekoľko otázok ohľadom štátnej pomoci poskytovanej letiskovým spoločnostiam. Okrem dotazníka sme kontaktovali aj nami zvolenú letiskovú spoločnosť a konzultovali sme dodatočné otázky.

## 5. Štátna pomoc letiskovým spoločnostiam v SR ako jedna z aktuálnych možností financovania

Tabuľka 1: Žiadané financie dotácií a príspevkov v eurách za roky 2015-2020 (Bežné transfery). Zdroj: [15, 16].

Letiská	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bratislava	4 666 935	4 654 997	4 543 198	4 087 614	4 554 198	5 389 891
Košice	1 570 000	1 597 000	2 000 300	2 051 900	2 249 230	2 159 800
Piešťany	294 617	310 527	362 325	344 189	634 990	680 962
Poprad	612 123	627 289	678 709	692 292	840 659	978 300
Žilina	331 919	364 990	336 300	342 780	332 484	334 897
Spolu	7 475 594	7 554 803	7 920 832	7 518 775	8 611 561	9 543 850

Tabuľka 2: Poskytnuté financie dotácií a príspevkov v eurách za roky 2015-2020 (Bežné transfery). Zdroj: [15, 16].

Letiská	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Bratislava	3 323 665	2 193 054	3 724 684	3 964 958	3 309 983	5 389 891
Košice	1 320 371	803 946	1 461 691	1 842 400	1 476 294	2 159 800
Piešťany	256 097	162 113	276 338	273 933	444 073	680 962
Poprad	529 678	344 923	535 885	661 650	587 689	978 300
Žilina	300 933	203 069	266 659	301 938	241 648	334 897
Spolu	5 730 744	3 707 105	6 265 257	7 044 879	6 059 687	9 543 850

Tabuľky 1 a 2 nám referujú, aké sumy dotácií a príspevkov boli žiadané a poskytnuté letiskovým spoločnostiam v období 2015-2020. Treba však podotknúť, že od roku 2015 do 2019 platil zákon č. 299/2014 Z. z. čl. II, pričom ten sa opiera o Usmernenie o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti, a v roku 2020 sa letiskové spoločnosti riadili podľa zákona č. 213/2020 Z. z. o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve [17] [18]. Tieto dotácie a príspevky sú na účel bezpečnostnej ochrany letísk a výkon záchranných a hasičských služieb. Sumy, ktoré porovnávame sú tzv. bežné transfery, ktoré sa účtujú pod účtovnou jednotkou 50,51 a 52. To prislúcha k spotrebovaným nákupom (spotreba materiálu a energie, predaný tovar), služieb (opravy a udržiavanie infraštruktúry, cestovné náhrady, náklady na reprezentáciu a ostatné služby) a osobné náklady (mzdy, zákonné a ostatné sociálne poistenie a sociálne náklady) [19]. Všetky tieto položky sú súlade so zákonom. Ak porovnáme čísla tabuľky 3 s tabuľkou 4 zistíme, že iba v roku 2020 bola čiastka poskytnutých príspevkov rovnaká, ako suma žiadaných príspevkov. Ak porovnáme jednotlivé letiská, tak najmenej vyplatené letisko bolo letisko Bratislava. Rozdiel týchto súm sa v priemere pohyboval okolo 1 milióna eur ročne. Z opačného konca vieme povedať, že najmenší rozdiel malo letisko Žilina, kde priemerný ročný rozdiel dosahoval okolo 80 tisíc eur. Podobná suma priemerného ročného rozdielu bola aj v prípade letiska Piešťany, a to okolo 106 tisíc eur. Pri letisku Poprad bol priemerný ročný rozdiel približne 158 tisíc eur. Ak sa pozrieme na rozdiel medzi rokmi, vidíme, že najproblematickejší bol rok 2016, kde všeobecne tento rozdiel za všetky letiská presiahol

približne 3,8 milióna eur, kde letisko Bratislava malo najväčší rozdiel, teda v priemere 2,4 milióna eur a najmenší rozdiel bol viditeľný pri letisku Piešťany, vo výške približne 148 tisíc eur [15] [16]. Tak ako bolo v metodike spomenuté, vytvorili sme niekoľko otázok v rámci dotazníka, ktorý sme poslali letiskovým spoločnostiam v SR. Výsledok tohto dotazníka žiaľ nebol taký, aký sme očakávali, pretože ho letiskové spoločnosti nevyplnili. Následne sme kontaktovali osoby, ktoré nám zodpovedali niekoľko otázok. Konzultácie odhalili nové zistenie v oblasti terminológie a chápania štátnej pomoci, dotácie a štátneho príspevku. Tento fakt ovplyvnil náš pohľad na štátnu pomoc. Cieľom bolo zistiť, ako toto financovanie letísk vnímajú samotné letiskové spoločnosti. Na niektoré konkrétne otázky mimo dotazníka sa nám rozhodol odpovedať jeden odborník z praxe. Keďže nás zaujímal aj postoj k eurofondom, tak sme sa dozvedeli, že v dnešnej dobe neexistuje možnosť ako čerpať takýto druh finančných prostriedkov v rámci letiskovej spoločnosti.

Ako sme už spomínali, letiskové spoločnosti si požiadali v rokoch 2015-2019 o určitú sumu finančných prostriedkov ale dostali vyplatenú len časť z tejto sumy. Treba ozrejmiť aj to, že „výška pridelených dotácií závisí na výške prostriedkov, ktoré má na tento účel k dispozícii MINDOP a na návrhu rozdelenia pre jednotlivé letiskové spoločnosti, ktorý pripraví komisia zriadená na MINDOP“. Ako už spomenul odborník z praxe, menšia suma dotácie a príspevku má zásadný vplyv na letiskovú spoločnosť tým, že nepokryva všetky náklady a je nedostatočná. Okrem toho podotkol, že v tejto dotácii sú zarátané všetky potrebné náklady spojené s plánovanou údržbou a servisom zariadení. V prípade plnej sumy sa vyjadril, že: „pretrvávajúcim problémom je čas poskytnutia týchto dotácií, nakoľko nie sú poskytované začiatkom roka, ale až v priebehu roka (máj), čo výrazne zatažuje cash-flow spoločnosti.“. Všetky letiská však potrebujú financie ihneď a nemôžu čakať na neurčitý termín počas roka. Toto môže spôsobiť finančnú destabilizáciu spoločnosti pretože cash-flow „predstavuje tok peňazí z a do spoločnosti“, a ak spoločnosť má viac výdavkov ako príjmov, tak sa môže pohybovať na hranici bankrotu [20] [8]. Aj keď si to MINDOP SR neuvedomuje, tým že poskytne letiskovej spoločnosti menšiu sumu financií môže tak obmedziť prevádzku letiska počas roka, pretože letisková spoločnosť nebude mať finančné prostriedky na zaplatenie všetkých výdavkov pri zabezpečovaní leteckej dopravy. Treba spomenúť aj úpravu zákona č. 213 Z. z. o letiskových poplatkoch, zákonom č. 341/2020 Z. z., ktorý pridáva § 25b Príspevok na zabezpečenie nevyhnutnej leteckej dostupnosti počas krízovej situácie spôsobenej ochorením COVID-19. Tento paragraf umožňuje letiskovým spoločnostiam čerpať štátny príspevok od 12. marca 2020 do 31. decembra 2021 až do výšky 85 % oprávnených nákladov. V tejto dobe je to teda jediná pomoc, ktorá vie udržať letiská v prevádzke a môže zamedziť zrušeniu alebo zbankrotovaniu letiskových spoločností, kvôli pretrvávajúcej pandémie [18] [21]. V prípade podmienky, že letisková spoločnosť nesmie byť žiadnym dlžníkom voči štátnym inštitúciám, bolo by vhodné toto opatrenie čiastočne uvoľniť znížením percentuálneho podielu na dlhu, alebo predĺžením lehoty splatnosti dlhu. Toto opatrenie by umožnilo v niektorých prípadoch žiadať alebo pokračovať v čerpaní financií. Dôležitou budúcnosťou je aj ekológia letiskovej infraštruktúry, ktorú sme tiež konzultovali. Ide najmä o zlepšenie postavenia letiskovej infraštruktúry v otázke ekológie, kde by sa po vypracovaní mohli uvoľniť finančné prostriedky z EÚ, a tým splniť určité požiadavky

a podmienky na znižovanie ekologickej záťaže. V tomto prípade sa používa termín „zelené“ letisko. Ide o letiská, kde existuje snaha zabezpečiť minimálne emisie a minimálny dopad na životné prostredie. Môže to byť napríklad kúpa vozidiel ako elektromobily, použitie alternatívnych palív a kvapalín, využitie zásad recyklačného cyklu, používanie solárnych panelov a ďalšie [22]. Pri tomto treba podotknúť, že okrem toho, že letiská budú „zelené“, budú aj menej náročné na spotrebu cudzej energie, a takýmto spôsobom môžu ušetriť časť nákladov pri spotrebe energií.

## 6. Záver

V našom článku sme sa zaoberali možnosťami financovania regionálnych letísk v kontexte súčasnej legislatívy. V súvislosti s touto problematikou sme popísali regionálne letisko, jeho špecifiká, problémy a zhodnotili možnosti financovania. Naše zistenia ukázali, že financovanie letísk predstavuje zložitý proces, ktorý je prepojený s modelom podnikania regionálneho letiska. Vlastníctvo letísk ako také, nevnímame ako problém. Ten skôr súvisí s nastavením modelov podnikania jednotlivých regionálnych letísk. Okrem tohto problému máme podozrenie, že v niektorých prípadoch majú letiskové spoločnosti manažment, ktorý nevie akým spôsobom chce nastavený model udržiavať. Štátna pomoc situáciu zachraňuje, ale len na hranici finančnej stability letiskových spoločností. Aj keď existujú nariadenia a zákony, ktoré upresňujú štátnu pomoc celkom zrozumiteľne, letiskové spoločnosti v SR využívajú väčšinou pomoc iba na bezpečnostnú ochranu letiska a výkon záchranných a hasičských služieb na letisku. V našom ponímaní to vnímame ako problém, za ktorým sa skrývajú dôvody, prečo sa letiskové spoločnosti v SR neuchádzajú o ďalšie druhy pomoci.

Keďže Ministerstvo dopravy a výstavby SR v minulých rokoch neposkytovalo dostatok financií (výnimka 2020), aj svojím pričinením spôsobilo to, že niektoré služby na letiskách nemuseli byť dostupné. Aj toto pokladáme za dôvod, prečo sa regionálnym letiskám v SR nedarí. Pozornosť sa zameriava najmä na letisko v Bratislave a ostatné letiská sú konzultované v oveľa menšej miere, prípadne vôbec. Hospodárske výsledky regionálnych letísk v SR sú žiaľ nepriaznivé a týmto spôsobom nie je možné udržiavať tieto letiská v prevádzke. Ak by sa štátna pomoc viac orientovala na modernizáciu regionálnych letísk a nie na kapacitu, prinieslo by to lepšie výsledky. Spôsob, ako zlepšiť finančný stav regionálnych letísk, nemusí byť len v hľadaní vytvárania zisku, ale aj v spôsobe znižovania nákladov, čo má pozitívny vplyv na viaceré odvetvia, ale aj vytvorenie ekologickejšej infraštruktúry. Tieto projekty by mohli byť financované prostriedkami z eurofondov. Taktiež je dôležité, aby si letiskové spoločnosti ujasnili svoje súčasné i budúce stratégie, pričom by ich riešili v rámci regiónu a spolupracovali na vybudovaní určitých oblastí turizmu. Cestou by mohla byť práve otvorená komunikácia medzi jednotlivými inštitúciami, ale aj verejnosťou. Na základe našej skúsenosti, kedy letiskové spoločnosti nereagovali na vyplnenie predloženého dotazníka o štátnej pomoci, hodnotíme ich spôsob komunikácie ako nedostatočný. Rozumieme ich pracovnému vyťaženiu, ale aj toto je priamou ukázkou, že komunikácia istým spôsobom zlyháva.

Na záver možno povedať, že letiská respektíve letiskové spoločnosti, sú rukojemníkmi legislatívy a vlastníkov, čo spôsobuje, že letecká doprava v SR už niekoľko rokov stagnuje. Práve tento druh dopravy pokladáme za najviac zanedbávaný zo

strany vlády SR. Odporúčame o týchto problémoch diskutovať, nie len na pôde univerzity, ale priblížiť túto problematiku aj bežným ľuďom, ktorí sú v konečnom dôsledku klientmi tejto dopravy.

## Pod'akovanie

Článok je publikovaný ako jeden z výstupov projektu Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky VEGA 1/0695/21 „Letecká doprava a COVID-19: Výskum dopadov krízy so zameraním na možnosti revitalizácie odvetvia“.

## Referencie

- [1] HUDEREK-GLAPSKA, S., NOWAK, H., 2016. Airport and low-cost carrier business relationship management as a key factor for airport continuity: The evidence from Poland [online]. 2016. [cit. 2021-02-24]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2210539516300724>
- [2] CHINTALA, S. a kol. 2021. COVID-19 spatiotemporal research with workflow-based data analysis [online]. 2021. [cit. 2021-04-15]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1567134820305323>
- [3] MASARO, A., ROSSETTI, S., a kol. 2021. Comparing proximity for couples of close airports. Case studies on city-airports in the pre COVID-19 era [online]. 2021. [cit. 2021-04-15]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699720305603>
- [4] FORSYTH, P. a kol. 2020. Covid -19, the collapse in passenger demand and airport charges [online]. 2020. [cit. 2021-04-15]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699720305159>
- [5] GRAHAM, A. 2020. Airport privatisation: A successful journey? [online]. 2020. [cit. 2021-04-10]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699720305135>
- [6] DUBE, K. a kol. 2021. COVID-19 pandemic and prospects for recovery of the global aviation industry [online]. 2021. [cit. 2021-04-16]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699721000053>
- [7] IYER, K., JAIN, S. 2020. Breakeven Passenger Traffic for Regional Indian Airports [online]. 2020. [cit. 2021-04-16]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520306335>
- [8] KAZDA, A. a kol. 2017. Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to region development [online]. 2017. [cit. 2021-03-26]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S235214651731089X>

- [9] VILLACÉ-MOLINERO, T. a kol. 2021. Understanding the new post-COVID-19 risk scenario: Outlooks and challenges for a new era of tourism [online]. 2021. [cit. 2021-04-16]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517721000431>
- [10] TVETER, E. 2017. The effect of airports on regional development: Evidence from the construction of regional airports in Norway [online]. 2017. [cit. 2021-03-26]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0739885916301408>
- [11] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A., ŠVECOVÁ, D. 2018. The regional airports position within the Slovak Republic: The case study of Piešťany Airport and the proposal of measures for its revitalization [online]. 2018. [cit. 2021-03-19]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146518303673>
- [12] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A., ŠVECOVÁ, D., 2019. Do the Slovak Airports need the State Economic Framework for Financial Support? [online]. 2019. [cit. 2021-01-05]. Dostupné na internete: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519303321>
- [13] NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A. a kol. 2019. SLOVAK AIRPORTS AS PROFIT/LOSS MAKING ENTITIES: CONSEQUENCES FOR TRANSPORT POLICIES [online]. 2019. [cit. 2021-04-29]. Dostupné na internete: <https://jots.cz/index.php/JoTS/article/view/112/70>
- [14] Zákon č. 299/2014 Z.z. z 15. októbra 2014, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z.z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z.z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov [online]. [cit. 2021-05-02]. Dostupné na internete: <https://lnk.sk/cpre>
- [15] Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Prehľad poskytnutých dotácií v oblasti civilného letectva [online]. [cit. 2021-05-01]. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/civilne-letectvo/dotacie-v-oblasti-civilneho-letectva/prehlad-poskytnutych-dotacii-v-oblasti-civilneho-letectva>
- [16] Ministerstvo dopravy a výstavby SR. Prehľad poskytnutých príspevkov v civilnom letectve [online]. [cit. 2021-05-01]. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/civilne-letectvo/prispevok/prehlad-poskytnutych-prispevkov-v-civilnom-letectve>
- [17] Zákon č. 299/2014 Z.z. z 15. októbra 2014, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 462/2007 Z.z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z.z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z.z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z.z. v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 143/1998 Z.z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov [online]. [cit. 2021-05-02]. Dostupné na internete: <https://lnk.sk/cpre>
- [18] Zákon č. 213/2019 Z.z. o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov, Článok I., Druhá časť. Poskytovanie príspevku. [online]. [cit. 2021-04-20] Dostupné online: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2019/213/>
- [19] VRŠKOVÁ, J. 2012. Účtovná skupina 50, 51, 52 [online]. 2012. [cit. 2021-05-03]. Dostupné na internete: <https://www.danovecentrum.sk/uctovne-svztaznosti/uctova-skupina50-spotrebovane-nakupy.htm>
- [20] Podnikam.sk, 2020. Čo je to cash flow (peňažné toky)? [online]. 2020. [cit. 2021-05-11]. Dostupné na internete: <https://podnikam.sk/cash-flow/>
- [21] Zákon č. 341/2020 Z.z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 213/2019 Z. z. o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 90/2020 Z. z., Článok I. §25b Príspevok na zabezpečenie nevyhnutnej leteckej dostupnosti počas krízovej situácie spôsobenej ochorením COVID-19 [online]. [cit. 2021-04-20]. Dostupné na internete: <https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2020/341/>
- [22] EUROPEAN COMMISSION; 2020. Green airports and ports as hubs for sustainable and smart mobility [online]. 2020. [cit. 2021-05-04]. Dostupné na internete: [https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research\\_and\\_innovation/green\\_deal/gdc\\_stakeholder\\_engagement\\_topic\\_05-1\\_green\\_airports\\_and\\_ports.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/green_deal/gdc_stakeholder_engagement_topic_05-1_green_airports_and_ports.pdf)
- [23] Novák, A., Novák Sedláčková, A. 2010. Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva. Žilina EDIS-vydavateľské centrum ŽU, 2010. 125 s. ISBN 978-80-87284-05-6