

Možnosti vzniku národného leteckého dopravcu na Slovensku

Michaela Kešeľová*

*Technická univerzita v Košiciach
Katedra manažmentu leteckej prevádzky
Rampová 7, 041 21 Košice, Slovensko
michaela.keselova@tuke.sk*

Peter Hanák

*Technická univerzita v Košiciach
Katedra manažmentu leteckej prevádzky
Rampová 7, 041 21 Košice, Slovensko
peter.hanak@tuke.sk*

Jakub Tomi

*Technická univerzita v Košiciach
Katedra manažmentu leteckej prevádzky
Rampová 7, 041 21 Košice, Slovensko
jakub.tomi@student.tuke.sk*

Filip Priganc

*Technická univerzita v Košiciach
Katedra Telesnej výchovy
Vysokoškolská č. 4, 042 00 Košice, Slovensko
filip.priganc@tuke.sk*

* corresponding author

Abstrakt: Letecká doprava je špecifickým odvetvím, ktoré je charakterizované aj špecifickým typom podnikov. Špecifickými typmi podnikov máme na mysli letecké spoločnosti, ktoré ponúkajú svoje služby na takom trhu, kde dochádza k neustálym konkurenčným bojom. Konkurenčné boje sa v súčasnosti týkajú najmä klasických leteckých dopravcov, nízko nákladových leteckých dopravcov a národných dopravcov, ktorí využívajú rôzne stratégie organizácie podniku, tvorby produktu a predaja. Základnou podmienkou je, aby každý z nich dokázal trvalo udržiavať svoju pozíciu na trhu a poskytovať taký produkt, ktorý bude pre zákazníka zaujímavý a výhodný, čo môže byť často problémom. Súčasný trh je zároveň presýtený, čo neľahčuje situáciu pre nové letecké spoločnosti. Pri vzniku novej spoločnosti je nevyhnuté, aby prevádzkovateľ dokázal nájsť tzv. „dieru na trhu“, ktorú by využil vo svoj prospech a zabezpečil si tak pozíciu, ktorá by mu priniesla zisk.

Kľúčové slová: letecká spoločnosť, národný letecký dopravca, legislatívne požiadavky

1. Úvod

Vývoj dopravy a predovšetkým tej leteckej má v súčasnosti vo svete stúpajúci trend. Tento trend je možné preukázať každoročným zvyšovaním počtov prepravených cestujúcich a nákladu. Vychádzame predovšetkým z toho, že dopravná infraštruktúra sa neustále rozrastá a budujú sa nové dopravné siete. V Európe je v sfére leteckej dopravy súčasný trh presýtený, tzv. nízko nákladovými leteckými dopravcami, ktorí ovládli trh a ponúkajú lety do rôznych destinácií sveta za čo najnižšie ceny leteniek. Inú skupinu tvoria leteckí dopravcovia, ktorých označujeme pojmom „národný dopravca“, ktorí aj napriek vysokej konkurencii nízko nákladových leteckých dopravcov, dokážu pôsobiť na leteckom trhu a ponúkať konkurencieschopný produkt, ktorý je udržateľný. Hoci je táto skupina leteckých dopravcov tradíciou takmer v každej krajine, Slovensko nedisponuje žiadnou leteckou spoločnosťou, ktorá by zastupovala túto pozíciu. V článku uvádzame určitú hypotézu, ktorá popisuje možnosti vzniku národného dopravcu na Slovensku na základe posúdenia súčasného stavu leteckej dopravy na našom území a z legislatívneho hľadiska.

2. Základné teoretické východiská

Slovenská republika sa kvôli rozdeleniu Československa dostala z pohľadu leteckej dopravy do nepriaznivej situácie, ktorá na prvý pohľad neumožňovala leteckej doprave žiaden rozvoj alebo posun vpred. Riešením tohto problému mala byť opätovná obnova leteckej dopravy, ktorá spočívala v založení národného dopravcu na návrh Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v roku 1995. Slovensko návrh prijalo a v roku 1998 spoločnosť Slovenské aerolínie, a. s., ktorá bola považovaná za národného leteckého dopravcu, začala svoju prevádzku. Svoje pôsobenie ukončila v roku 2007, keď vyhlásila bankrot. Slovenské aerolínie pôsobili na letiskách v Bratislave a Košiciach, kde ponúkali pravidelne lety a počas letnej sezóny sa zavádzali aj charterové lety. Flotilu lietadiel v rokoch 1998 až 2007 tvorilo 10 lietadiel. Patrili medzi nich výrobcovia ako Boeing, Tupolev a Fokker a Saab. Po vyhlásení bankrotu v roku 2007 prišlo Slovensko o svojho prvého a v podstate jediného národného dopravcu. Túto leteckú spoločnosť mala nahradiť spoločnosť Slovakian Airlines, ale po približne roku od založenia rovnako zanikla. V súčasnosti na Slovensku neexistuje žiaden národný letecký dopravca, a keďže národní dopravcovia tvoria podstatnú časť leteckej dopravy v každej krajine a zabezpečujú hospodársky rast, je tento nedostatok problémom, ktorý zostáva nevyriešený.

2.1 Legislatívne požiadavky, ktoré upravujú vznik leteckého dopravcu v Európskej únii

Vysoký dôraz na úroveň bezpečnosti v letectve, prispieva k tvorbe rôznych legislatívnych opatrení, ktoré majú zabezpečiť, aby vykonávanie leteckej dopravy bolo kvalitné a aby leteckí dopravcovia spĺňali požiadavky, ktoré sú v súlade s kvalitou služieb, ktoré majú poskytovať. Primárnym nariadením, ktoré upravuje podmienky vzniku leteckého dopravcu a stanovuje požiadavky, ktoré majú byť splnené je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 965/2012. Každý letecký prevádzkovateľ musí disponovať platným osvedčením AOC (Air Operator Certificate), ktoré na Slovensku vydáva Dopravný úrad – Divízia civilného letectva. Konkrétne sa pravidlami vydávania AOC na národnej úrovni zaoberá zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon), konkrétne §12, ods. (3) leteckého zákona.

Žiadateľ je povinný preukázať:

- vlastníctvo aspoň jedného lietadla alebo oprávnenie na používanie lietadla, ktoré je zapísané v registri lietadiel,
- vnútorný systém organizácie a činnosti riadenia, ktoré sú v súlade s potrebami zaistenia bezpečnosti pri vykonávaní leteckej činnosti,
- letovú spôsobilosť lietadiel a odbornú spôsobilosť leteckého personálu,
- návrh bezpečnostného programu, ktorý slúži na ochranu pred činmi protiprávneho zasahovania.

Záujemcovia o vydanie AOC, majú k dispozícii informačný dokument pre žiadateľa o vydanie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, ktorý definuje odporúčaný postup Dopravného úradu a má za cieľ poskytnúť všetky relevantné informácie, ktoré nastanú v procese predkladania žiadosti. Žiadateľ je povinný najlepšie na osobnom

stretnutí predložiť zámer svojho projektu a žiadosť o vydanie osvedčenia AOC. Žiadosť o vydanie tejto žiadosti obsahuje základné identifikačné údaje o žiadateľovi (názov podniku, obchodné meno, trvalá adresa miesta podnikania, IČO a právna forma), priezviská a mená vrátane titulov všetkých zodpovedných osôb za kvalitu, letovú prevádzku, údržbu, výcvik posádok, pozemnú prevádzku a za program bezpečnosti letov a prevencie nehôd. V žiadosti je potrebné uviesť aj písomný zámer, druh prevádzky, oblasť pôsobenia a termín začatia činnosti. Žiadateľ predkladá aj opis riadenia prevádzky a organizačnú štruktúru leteckej spoločnosti. K žiadosti sa prikladajú aj prílohy, napríklad výpis z obchodného/živnostenského registra, spoločenské zmluvy, výpisy z registra trestov, zoznamy posádok, technického personálu a zoznam lietadlovej flotily. Tak isto je potrebné predkladať aj vypracované príručky kvality, programy prevencie proti nehodám, bezpečnostnej ochrany a iné. Dôležitý je aj poistný certifikát, doklad osvedčujúci letovú spôsobilosť lietadiel a osvedčenie o zápise do registra lietadiel.

Všetky dokumenty sú podrobené dôkladnému posudzovaniu. Súčasťou posudzovania je aj certifikačný audit, ktorého predmetom je oblasť ochrany bezpečnosti, letovej kontroly a kontroly prevádzky, príprava posádok, lietadlové vybavenie a údržba, preskúšanie posádok a systém kvality. Za predpokladu splnenia všetkých podmienok a spracovania pripomienok Dopravného úradu a následného odstránenia nedostatkov zistených počas certifikačného auditu, je žiadateľovi vydané AOC.

Ďalším dôležitým nariadením je Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014, ktoré stanovuje podmienky zabezpečujúce postupy a požiadavky pre zachovanie letovej spôsobilosti prevádzkovaných lietadiel a podmienky pre zachovanie odbornej spôsobilosti leteckého personálu, ktorý tieto lietadlá obsluhuje. Nariadenie sa tiež vzťahuje na organizácie, ktoré vykonávajú výcvik leteckého personálu.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 upravuje spoločné pravidlá leteckých dopravných služieb v Európskej únii a vymedzuje podmienky vykonávania leteckých dopravných služieb leteckým dopravcom. Okrem osvedčenia AOC musí mať každý letecký prevádzkovateľ platnú prevádzkovú licenciu. Pre udelenie prevádzkovej licencie je potrebné splniť niekoľko predpokladov, ktoré sa vzťahujú na miesto a účel vykonávanej činnosti. Za tieto predpoklady považujeme:

- hlavné miesto podnikania leteckého dopravcu sa nachádza v členskom štáte EÚ,
- žiadateľ je vlastníkom platného osvedčenia leteckého prevádzkovateľa AOC, ktoré mu bolo vydané vnútroštátnym orgánom toho istého štátu, ktorý je členom EÚ, v ktorom mu licenčný úrad môže udeliť, zamietnuť alebo pozastaviť platnosť prevádzkovej licencie dopravcu v EÚ,
- má v prevádzke jedno alebo viac lietadiel, ktoré sú v jeho vlastníctve alebo prenájme bez posádky,
- predmet jeho podnikania je prevádzkovanie leteckých dopravných služieb o samote alebo kombináciou s inými obchodnými činnosťami lietadiel,
- štáty EÚ alebo ich príslušníci sú vlastníkami aspoň nadpolovičnou väčšinou podniku a efektívne ho riadia, buď priamo alebo nepriamo, za pomoci minimálne jedného a viac sprostredkovateľov podniku,
- musí spĺňať podmienky finančnej spôsobilosti, požiadavky na poistenie a ustanovenie o dobrom mene podniku.

Na území Slovenskej republiky určuje podmienky získania prevádzkovej licencie zákon č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon), presnejšie Hlava 8 (Letecká doprava) §3. Prevádzková licencia udelená leteckému dopravcovi sa príslušným licenčným úradom neustále monitoruje a kontroluje, či sú splnené základné požiadavky pre oprávnenie vlastníť takúto licenciu.

Spoločná dopravná politika Európskej únie, priniesla otázky, ako zabezpečiť ochranu spotrebiteľov primeranou minimálnou úrovňou poistného, ktoré bude kryť zodpovednosť leteckých dopravcov vo vzťahu ku leteckým cestujúcim, prevážanej batožine, prevážaného nákladu a taktiež ku tretím stranám. Tieto minimálne požiadavky určuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o požiadavkách na poistenie leteckých dopravcov a prevádzkovateľov lietadiel.

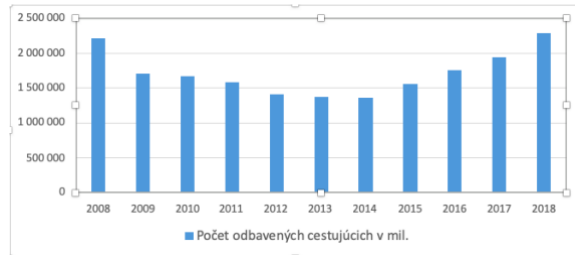
Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 sa zaoberá riešením spoločných pravidiel ochrany civilného letectva pred činními protiprávneho zasahovania a približuje dôležitosť Annexu 17 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve. Každý letecký dopravca musí spĺňať požiadavky, ktoré odzrkadľujú program bezpečnostnej ochrany leteckého dopravcu. Konkrétny program zahŕňa postupy a metódy týkajúce sa ochrany civilného

letectva pre činní protiprávneho zasahovania a sú v súlade s uvedeným nariadením a taktiež národným programom bezpečnostnej ochrany civilného letectva členského štátu.

3. Súčasný stav riešenej problematiky

Súčasný stav leteckej dopravy na Slovensku zaznamenáva pomerne veľký rozmach a neustále sa zvyšuje počet leteckých spoločností, ktoré na našom území prevádzkujú svoju činnosť. Štatistika nasvedčuje, že dochádza aj k nárastu počtu odbavených cestujúcich na medzinárodných letiskách v Bratislave a v Košiciach.

Obrázok 1 Nárast počtu cestujúcich od roku 2008 (letisko Bratislava)

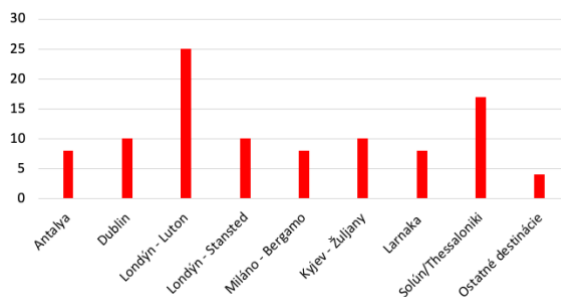


Nárast a pomerne veľká expanzia leteckej dopravy je výsledkom prevádzky veľkého množstva nízko nákladových leteckých spoločností, ktoré v posledných rokoch rozšírili ponuku svojich služieb aj na slovenský trh. Medzi tieto letecké spoločnosti patrí napríklad Ryanair, Wizz Air, LOT, Eurowings, Smartwings ale aj klasickí leteckí dopravcovia Turkish Airlines, Austrian Airlines a Czech Airlines.

Letové poriadky sú navrhnuté v súlade s potrebami cestujúcich, pričom ich tvorba si vyžaduje dôsledný prieskum trhu. Počas tohto roka za obdobie marec – október 2019 letisko v Bratislave ponúklo celkovo 43 destinácií, pričom jednou z najzaujímavejších bolo spojenie do Larnaky, ktorá bola zabezpečovaná leteckou spoločnosťou Cyprus Airways. Medzi leteckých dopravcov, ktorí v tomto období prevádzkovali lety sú stálice ako napríklad Ryanair, Smartwings a Wizz Air, ale patria sem aj letecké spoločnosti Pobeda, Flydubai, Air Cairo a Cyprus Airways.

Letový poriadok na letisku v Košiciach za obdobie marec – október 2019 zahŕňal predovšetkým pravidelné lety do Londýna, Varšavy, Viedne či Prahy a umožňoval prevádzku leteckých spoločností Austrian Airlines, Czech Airlines, Turkish Airlines, Ryanair, Wizz Air a LOT. Za najviac vyťažené linky sa považujú lety do Londýna, ale aj do Prahy a letisko ponúka aj chartrové lety, ktoré sú najčastejšie obsluhované leteckou spoločnosťou Turkish Airlines.

Obrázok 2 Percentuálne zobrazenie najobsadenejších leteckých liniek (letisko Bratislava)



4. Návrh vzniku

Na základe legislatívnych požiadaviek a posúdenia súčasného stavu leteckej dopravy, ktorého závery sme uviedli v kapitolách vyššie budeme posudzovať možnosti vzniku národného dopravcu na Slovensku. Pred tým, než začneme uvažovať o možnostiach vzniku národného dopravcu, je potrebné poukázať na príležitosti a hrozby, ktoré budú jeho vznik podporovať alebo naopak budú predstavovať prekážky pri jeho vzniku. Pri posudzovaní je vhodné pracovať s výsledkami SWOT alebo PESTE analýzy. Za najdôležitejšiu príležitosť budeme považovať potrebu samostatnosti Slovenska na trhu, pričom je predpoklad, že túto samostatnosť by národný dopravca mohol zabezpečiť. Príležitosť by mohla predstavovať aj politická situácia, napríklad Brexit, ale aj finančná strata generovaná leteckou dopravou unikajúca do zahraničia. Fakt, že leteckí dopravcovia pôsobiaci na Slovensku sú zahraničnými dopravcami, predstavuje to, že zisk týchto dopravcov, ktorý bol generovaný na Slovensku sa pretransferuje do krajín, z ktorých vlastníci týchto dopravcov pochádzajú. Ako následok tohto môžeme vnímať to, že zisk, ktorý bol získaný na Slovensku a následne pretransferovaný do zahraničných krajín, má iba ohraničený dosah na efekty v národnom hospodárstve našej krajiny. Medzi hrozby by sme mohli považovať napríklad aj vplyv minulosti národných dopravcov na Slovensku. Skutočnosť, že v minulosti národný dopravca existoval, no aj napriek pokusom o jeho zotrvanie sa jeho pozícia nepodarila udržať, predstavuje pomerne veľké riziko pre budúceho dopravcu. Národný dopravca by sa od svojho vzniku nachádzal v zložitej situácii. Na to, aby takýto dopravca bol úspešný a zotrval, bude potrebné investovať veľké množstvo financií, kde miera návratnosti bude veľmi neurčitá. Aj tie najviac optimistické výhľady leteckých liniek, ktoré majú vysokú perspektívu sa nezaobídu bez určitého časového obdobia, v ktorom budú vykazovať stratu. Ďalším záporným argumentom je cestovný ruch na Slovensku a pomerne malý trh tejto krajiny. Národný dopravca by sa v začiatkoch svojej existencie musel zameriavať na prilietavajúcu turistiku a vytvoriť produkt, ktorý bude zaujímavý.

Na základe posúdenia silných a slabých stránok a na základe rozboru letových poriadkov sme dospeli k záveru, že vzhľadom na presýtený trh nízko nákladovými leteckými dopravcami, by zahraničné destinácie rovnakého charakteru boli priveľkým rizikom. Existujú však určité predpoklady, že národný letecký dopravca dokáže zabezpečiť linky pre zahraničný, ale aj domáci trh, a to také ktoré nie sú ponúkané z okolitých zahraničných letísk. Najväčšiu perspektívu predstavujú linky zamerané na blízky východ. Krajiny blízkeho východu sa nenachádzajú v ponuke žiadneho leteckého dopravcu s priamym spojením so Slovenskom. Tento predpoklad sme nadobudli najmä zistením, že napríklad kúpeľné mesto Piešťany, každoročne ubytuje na pobyty niekoľko tisíc klientov z krajín blízkeho východu, prevažne z Kuwaitu a Izraelu. V súčasnosti neexistujúce letecké spojenie z Izraelu a Kuwaitu na Slovensko, je dobrým ukazovateľom pre zriadenie takejto leteckej linky, z ktorej by mohol nový národný dopravca ťažiť. Letecká linka Piešťany (PZY) – Jeruzalem (JRS) – Kuwait (KWI) by mohla zabezpečiť príliv zahraničných návštevníkov, a tak isto zisk pre novovybudovaného dopravcu. Do úvahy na základe rozborov letových poriadkov letísk BTS a KSC, prichádzajú aj destinácie ako Palermo (PAL) na Sicílii a San Marino (SAI) v Taliansku. Rovnako je veľký dopyt aj po spojeniach s Nemeckom, pričom táto potreba zostáva stále neuspokojená. V rámci EÚ sa z okolitých letísk neponúka ani destinácia Bern (BRN) vo Švajčiarsku. Na domácom trhu sme zvolili dve letecké spojenia, ktoré by prepojili dve najväčšie metropoly Slovenska - Bratislavu a Košice a mesto Poprad, ktoré je z pohľadu cestovného ruchu vo Vysokých Tatrách turisticky zaujímavé a často navštevované nielen zahraničnými, ale aj domáci návštevníkmi. Pre nového národného dopravcu by bolo dôležité zvoliť aj správnu lietadlovú flotilu. Najvýznamnejším rozhodnutím pri výbere lietadiel, je z hľadiska použitého typu lietadla na určitej linke jeho obsadenosť a samozrejme dolet. Ďalším významným faktorom pri obstarávaní lietadiel, je ich cena a následne náklady spojené s prevádzkou (náklady na palivo, platy posádok, údržba). Taktiež treba brať do úvahy technické parametre letísk, z ktorých chce dopravca ponúkať svoje lety a neletecké služby, ktoré sa nový letecký dopravca rozhodne ponúkať.

5. Záver

Súčasné postavenie leteckej dopravy na Slovensku odzrkadľuje pomernú úspešnosť leteckých spoločností, ktoré na našom území ponúkajú svoje služby. Z pohľadu národnej ekonomiky, ale aj celkového udržania leteckej dopravy by však bolo najvhodnejšie založenie národného dopravcu, ktorý v súčasnosti na trhu nie je. Hoci existujú určité predpoklady, ktoré by toto založenie umožňovali, stále to predstavuje určité riziko, ktoré nebude ľahké prekonať. Na základe posúdenia legislatívnych podmienok a súčasného stavu a úrovne ponúkaných služieb na Slovensku sme dospeli k určitým záverom, ktoré by vznik národného dopravcu umožňovali. Po uvážení všetkých skutočností, ktoré sme

zohľadnili, možno konštatovať, že zriadenie národného leteckého dopravcu je možné pri dodržaní všetkých podmienok, ktoré sú stanovené, ale je dôležité podotknúť, že z pohľadu prvej finančnej investície a neskoršej finančnej návratnosti, to bude neľahká úloha. Faktom je aj to, že civilné letectvo je odvetvie, kde politické a ekonomické faktory výrazne vplyvajú na jeho prosperitu, a preto je toto rozhodnutie predovšetkým v kompetencii vlády Slovenskej republiky.

Zoznam bibliografických odkazov

Pilat, M & et.al, Wizz Air cancels the base in Kosice despite a minimum of 80% occupancy of flights to four destinations, Published in: 2018 XIII International scientific conference – new trends in aviation development (NTAD), Pages: 100-103

A. Tobisova, A. Senova, I. Vajdova. „Simulation of an Operational Accident at an Airport and Its Impact on the Financial and Economic Situation of the Airport Company “. 2015. In: Central European conference on Finance and Economics (CEFE), Herlany, Slovakia, Pages: 706-711. ISBN:978-80-553-2467-8

Statista, Distribution of the global operating aircraft fleet from 2014 to 2018, by region (in units), available online at <https://www.statista.com/statistics/587157/aviation-industry-aircraft-fleet-size/>.

B. Krsak, A. Tobisova. “Prerequisites for the implementation of information technologies in tourism small and medium-sized enterprises”. 2012. 12th International Multidisciplinary Scientific Geoconference (SGEM), Albena, Bulgaria, SGEM 2012, vol. III. Pages: 205-212. ISSN: 1314-2704

S. Szabo, et al. „Effect of the load factor on the ticket price“. 2018. In: Transport Problems, vol. 13, Issue: 3, Pages: 39-47. ISSN: 1896-0596