

## **Importance of regional airport in Košice as „the gate” to the region**

**Accessibility Study – Košice Airport**

## Imprint

Responsible: **Agency for the support of regional development Košice**  
Strojársená 3, 040 01 Košice, Slovakia  
Jozef Šulák  
Phone: +421 55 68 22 820  
Fax: +421 55 68 22 813  
Email: [jozef.sulak@arr.sk](mailto:jozef.sulak@arr.sk)

Elaborated by: **Ing. Branislav Kršák**

Output number: 3.3.9 (cf. Application form of Via Regia Plus)  
Output title: Revitalisation strategy for Košice airport (cf. Application form of Via Regia Plus)

## Information about the CENTRAL EUROPE programme

CENTRAL EUROPE is a European Union programme that encourages cooperation among the countries of Central Europe to improve innovation, accessibility and the environment and to enhance the competitiveness and attractiveness of their cities and regions.

CENTRAL EUROPE invests 231 million EUR to provide funding to transnational cooperation projects involving public and private organisations from Austria, the Czech Republic, Germany, Hungary, Italy, Poland, the Slovak Republic and Slovenia.

The programme is financed by the European Regional Development Fund (ERDF) and it runs from 2007 to 2013. Interested partnerships are invited to propose their projects following public calls for proposals, which will be widely publicised.

## Obsah

|                                                                           |    |
|---------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Analýzy .....                                                          | 4  |
| 1.1 Základná charakteristika Letiska Košice.....                          | 4  |
| 1.2 Prevádzka Letiska Košice v rokoch 2006 až 2010 .....                  | 8  |
| 1.3 Situácia relevantných letísk na Slovensku.....                        | 10 |
| Letisko M.R. Štefánika .....                                              | 11 |
| Letisko Poprad – Tatry.....                                               | 13 |
| Letisko Sliač.....                                                        | 15 |
| 1.4 Postavenie Letiska Košice na Slovensku .....                          | 18 |
| 1.5 Situácia relevantných letísk v susedných regiónoch.....               | 20 |
| Letisko Rzeszow .....                                                     | 22 |
| Letisko Krakow .....                                                      | 24 |
| Letisko Ferenca Liszta Budapešť.....                                      | 25 |
| 1.6 Postavenie Letiska Košice v širšom regionálnom kontexte.....          | 28 |
| 1.7 Silné a slabé stránky Letiska Košice .....                            | 30 |
| 2. Stratégie .....                                                        | 32 |
| 2.1 Rozvojové zámery manažmentu Letiska Košice.....                       | 32 |
| 2.2 Rozvojové zámery kľúčových hráčov regiónu Východného Slovenska.....   | 34 |
| Zámery a očakávania Košického samosprávneho kraja.....                    | 34 |
| Zámery a očakávania mesta Košice.....                                     | 34 |
| Zámery a očakávania Prešovského samosprávneho kraja.....                  | 36 |
| Zámery a očakávania severo-maďarskej župy Borsod-Abaúj-Zemplén.....       | 37 |
| Zámery a očakávania regiónu západnej Ukrajiny, Zakarpatskej oblasti ..... | 37 |
| 3. Návrhy a odporúčania .....                                             | 39 |
| Význam nových leteckých liniek .....                                      | 40 |
| Letiskové motivačné schémy .....                                          | 41 |
| Marketingová podpora .....                                                | 42 |
| Spolupráca a komunikácia na regionálnej aj národnej úrovni.....           | 43 |
| English Summary .....                                                     | 45 |

## 1. Analýzy

### 1.1 Základná charakteristika Letiska Košice

Letisko Košice je v poradí druhým najväčším letiskom s pravidelnou leteckou dopravou na Slovensku a zároveň najväčším letiskom spádovej oblasti východného Slovenska. Situované je 6 km južne od centra mesta Košíc, v mestskej časti Košice – Barca, s dostupnosťou osobným automobilom, aj verejnou hromadnou dopravou. Vďaka statusu medzinárodného letiska nesie tiež názov Košice International Airport, pričom od roku 2008 je súčasťou Schengenského priestoru.

Letisko Košice sa začalo stavať v priestoroch za mestskou časťou Barca ešte v roku 1950. V súčasnosti je jeho prevádzkovateľom obchodná spoločnosť Letisko Košice - Airport Košice, a.s., zriadená v roku 2004, pričom jej 100-percentným vlastníkom bola Slovenská republika v zastúpení Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR. Na základe úspešne ukončenej privatizácie tejto spoločnosti sa v roku 2006 stal jej 66-percentným vlastníkom KSC HOLDING, a.s. – konzorcium zahraničných akcionárov - Flughafen Wien s podielom 80,95% a Raiffeisen Zentralbank AG s podielom 19,05%. Minoritný podiel zvyšných 34% ostal vo vlastníctve Slovenskej republiky.

Využitie Letiska Košice sa v súčasnosti orientuje na civilnú vnútroštátnu dopravu, medzinárodnú osobnú a nákladnú dopravu a pre výcvik poslucháčov vojenskej vysokej školy leteckej. Okrem pravidelných a charterových letov majú svoje zastúpenie aj obchodné lety v rámci všeobecného letectva, a to najmä vďaka významným zahraničným spoločnostiam a ich pobočkám v spádovej oblasti letiska.

**Obrázok 1 Lokalizácia letiska v Košiciach**



#### Letisko Košice – Košice International Airport

|                    |                          |
|--------------------|--------------------------|
| Maximálna kapacita | 700 000 pasažierov ročne |
| Odletová dráha     | Jedna s dĺžkou 3100 m    |

|          |                                                   |
|----------|---------------------------------------------------|
| Terminál | T1 prepojený s T2<br>Rozloha 4 456 m <sup>2</sup> |
|----------|---------------------------------------------------|

Letisko Košice disponuje dvoma vybavovacími plochami. Vybavovacia plocha APN 1 je určená pre vybavenie pravidelných a charterových liniek. Vybavovacia plocha APN 2 je určená predovšetkým pre všeobecné letectvo. Na oboch vybavovacích plochách je k dispozícii 12 stojísk. Povrch je čisto asfaltový.

Pre vybavovanie cestujúcich je určený terminál T2, ktorý je prepojený s terminálom T1. Spolu predstavujú jednopodlažný, klimatizovaný, bezbariérový halový objekt s dvojpodlažnou strednou časťou. Celková rozloha terminálu predstavuje 4 456m<sup>2</sup>, z toho vyše 3 500m<sup>2</sup> je pre cestujúcu verejnosť. Súčasťou terminálu je napojenie na existujúce riešenie cestnej dopravy.

Košické letisko v súlade s investičným plánom od novembra 2007 do októbra 2008 preinvestovalo približne 2,49 mil. euro, a to predovšetkým na obnovu a modernizáciu oboch existujúcich terminálov, vrátane otvorenia nového business salónika pre obchodných cestujúcich. Aj tieto investície umožnili letisku Košice stať sa **oficiálnym Schengenským letiskom** od začiatku platnosti letného letového poriadku 2008. Ďalšie investície boli zamerané na zvýšenie úrovne služieb v prevádzke a naplnenie medzinárodných štandardov platných vo vybavovacom procese cestujúcich a ich bezpečnosti.

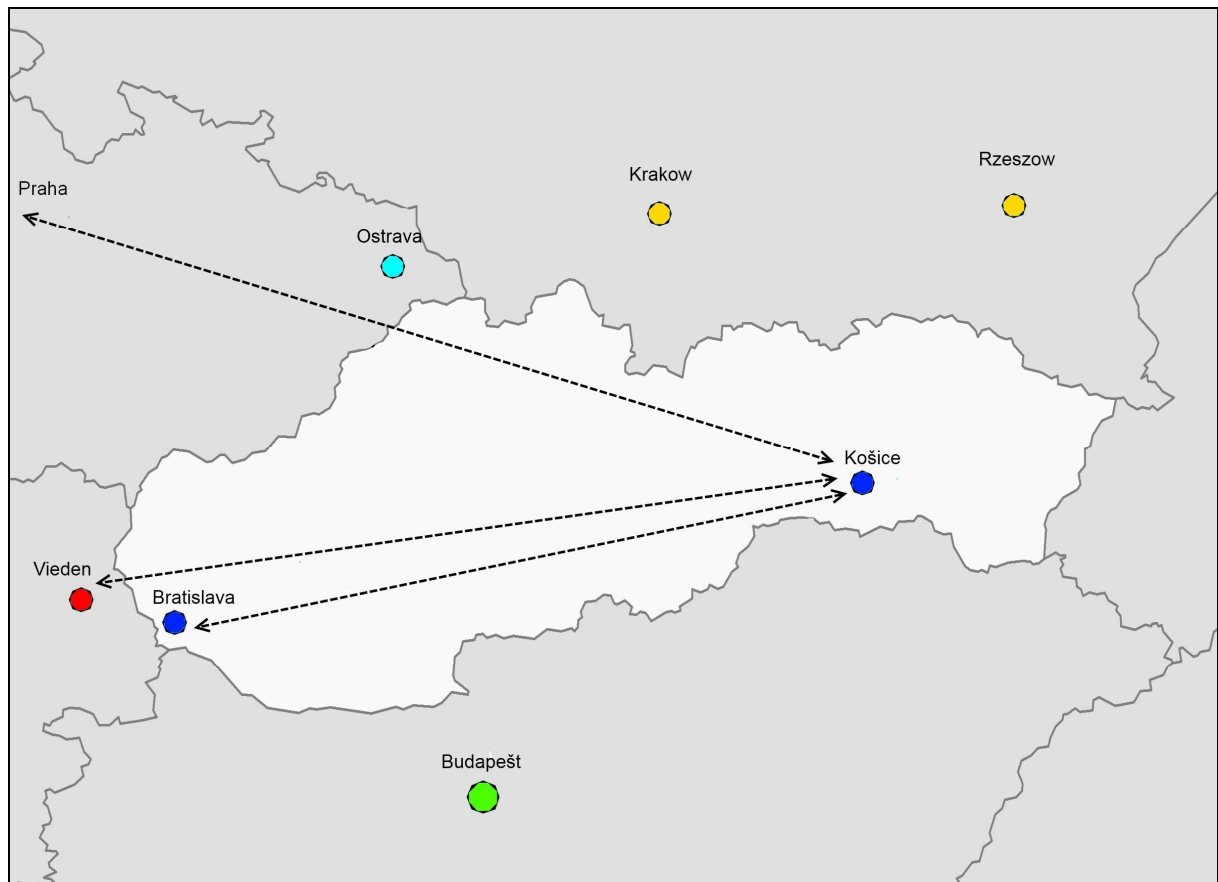
Pasová a colná kontrola je k dispozícii 24 hodín denne. Prevádzka prebieha podľa pravidiel pre lety podľa prístrojov a pravidiel pre lety za viditeľnosti.

V letiskovej hale sú dostatočné priestory na vybavenie zahraničných a domácich odletov a príletov, priestory pre letecké agentúry, cestovné kancelárie, požičovne automobilov. Infraštruktúra pre pasažierov prechádzajúcich letiskom ponúka:

- Služby pre imobilných cestujúcich,
- Miestnosť pre matky s deťmi,
- Prevádzky predaja leteniek,
- Prevádzku reklamácie batožín,
- Stravovacie služby: reštauráciu (verejná časť), kaviareň (3 v neverejnej časti terminálu T2),
- Business salónik,
- Obchod so suvenírmí.

Parkovacie služby zabezpečujú 3 odstavné parkoviská s kapacitou spolu približne 350 miest. Z toho 1 parkovisko je určené pre dlhodobé parkovanie a to s maximálnym počtom 85 áut.

## **Obrázok 2 Pravidelné linky letiska v Košiciach**



Letisko Košice má v súčasnej dobe tri pravidelné letecké linky, slúži na pravidelné odlety do troch hlavných destinácií:

- Bratislava,
- Praha,
- Viedeň.

Tieto linky prevádzkujú 3 letecké spoločnosti:

- Austrian Airlines (lety tejto spoločnosti sú vykonávané spoločnosťou Tyrolean Airways),
- České aerolínie,
- Danube Wings.

V roku 2011 Letisko Košice poskytovalo priestor pre nasledovné linky v denných intervaloch:

**Košice - Praha**

Letecká linka Košice - Praha prevádzkovaná českou spoločnosťou ČSA každý deň lietadlom ATR 72, resp. ATR 42. Odlety z Košíc aj prílety do Košíc sú 4-krát v pracovný deň a 3-krát cez víkend. Let trvá 1 hodinu a 30 minút.

**Košice - Bratislava**

Letecká linka Košice - Bratislava je prevádzkovaná slovenskou spoločnosťou Danube Wings každý pracovný deň lietadlom ATR 72 s kapacitou 70 cestujúcich. Odlety z Košíc aj prílety do Košíc sú 2-krát v pracovný deň, pričom cez víkend spoločnosť lety neprevádzkuje. Let trvá 1 hodinu.

#### Košice - Viedeň

Letecká linka Košice - Viedeň je prevádzkovaná spoločnosťou Austrian Airlines denne lietadlom Bombardier Q400 s kapacitou 76 cestujúcich. Odlety z Košíc sú v tri pracovné dni počas týždňa (pondelok, utorok a piatok) a to dva krát denne, ostatné dni (v stredu, štvrtok, sobotu a nedeľu) v počte jedného odletu. Let trvá 1 hodinu. Prílety do Košíc sú prevádzkované šesť dní v týždni jeden krát denne (pondelok, utorok, stredu, štvrtok, piatok a v nedeľu), v sobotu linka nepremáva.

Okrem pravidelných leteckých spojení Letisko Košice poskytuje priestor aj nepravidelným linkám (charterom), najmä v pre dosiahnutie dovolenkových destinácií. Medzi najčastejšie využívané patria predovšetkým destinácie v Egypte, Grécku, Turecku, Bulharsku, Tunisku a Španielsku.

## 1.2 Prevádzka Letiska Košice v rokoch 2006 až 2010

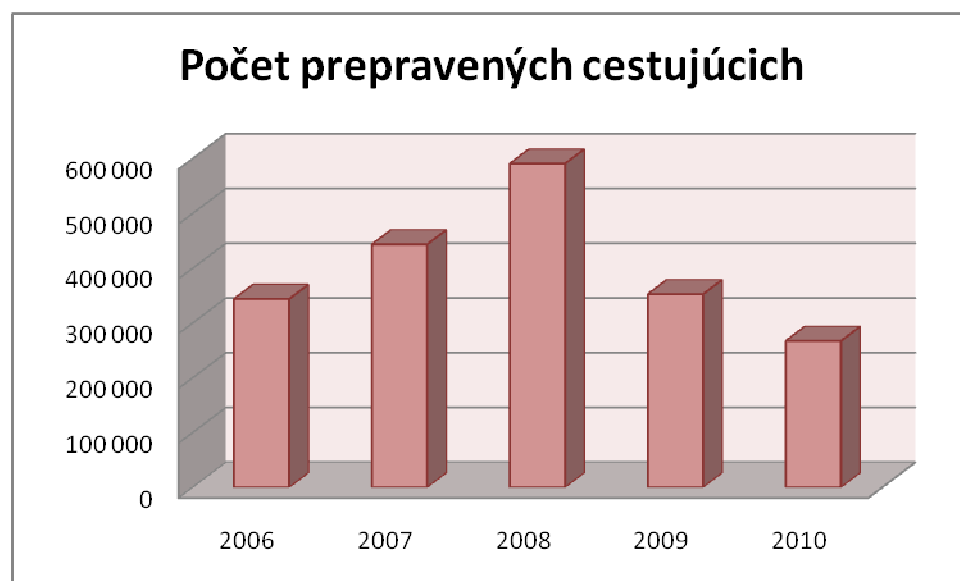
Od privatizácie košického letiska v roku 2006 prešlo Letisko Košice za ostatných päť rokov turbulentnými obdobiami, najmä z pohľadu vývoja počtu cestujúcich v jednotlivých rokoch, ktoré mali najväčší vplyv na samotnú prevádzku letiska.

Prvé roky sledovaného obdobia, 2006 až 2008, boli charakteristické podstatným nárastom počtu prepravených osôb, kde tento medziročne stúpol z roku 2006 o takmer 29% v roku 2007. O rok neskôr, medzi rokmi 2007 a 2008 nárast predstavoval 33% na rekordných 590 919 cestujúcich za rok, blížiac sa tak predpokladanej maximálnej kapacity prepravených 700 000 pasažierov ročne.

Rok **2008** možno považovať za jeden z najlepších rokov košického letiska vôbec. Na pravidelných linkách využilo služby košického letiska viac ako 483 743 pasažierov. Hnacím motorom bol celosvetový nárast medzinárodnej dopravy, pričom na košickom letisku sa tento prejavil vo výraznom áraste prepravy na linkách medzi Košicami a mestami Praha, Londýn, Košice, Dublin a manchester. Z celkového počtu 590 919 bolo na medzinárodných linkách prepravených 395 582 a vnútroštátnych 195 337 pasažierov. Koniec roka 2008 sa už však niesol v znamení celosvetovej finančnej a hospodárskej krízy. Ku koncu roka najväčší vtedajší prepravca SkyEurope Airlines ukončili svoje letecké spojenia do Dublinu a Prahy v októbri 2008 a následne zredukoval plán letov do a z Bratislavy.

**Tabuľka 1 Vývoj počtu prepravených cestujúcich 2006-2010**

| Rok   | 2006    | 2007    | 2008    | 2009    | 2010    |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| SPOLU | 343 818 | 443 448 | 590 919 | 352 460 | 267 060 |





Rok **2009** zaznamenal naopak rekordný počet zníženia počtu prepravených cestujúcich. Hodnota počtu cestujúcich prepadla a dostala sa na úroveň roka 2006 pri poklese o približne 40% z roku 2008 do roku 2009.

Na mimoriadnom poklese v uvedenom období sa podpísal predovšetkým vplyv celosvetovej ekonomickej a finančnej krízy, ktorá mimoriadne narušila vývoj európskej a národnej ekonomiky a mala mimoriadne negatívny dopad na celý letecký priemysel. Druhým podstatným faktorom bol krach nízko-nákladovej slovenskej spoločnosti SkyEurope Airlines, ktorej letecké prepravné výkony predstavovali najväčší podiel na všetkých prepravených cestujúcich Letiska Košice a to na úrovni približne 70%. Vedenie letiska vzhľadom na vývoj celosvetovej situácie v oblasti prepravy už v druhej polovici roka 2008 prijímalo úsporné opatrenia. V oblasti leteckých aktivít prevádzkovateľ košického letiska zaviedol incentivnú schému pre súčasných i potenciálnych leteckých prepravcov, so zameraním sa na motiváciu pri rozširovaní existujúcich frekvencií a otváraní nových destinácií. Tá existuje dodnes vo forme úľavy 25% z letiskových a prístávacích poplatkov pri rozšírení existujúcej frekvencie a úľavu 50% z letiskových a prístávacích poplatkov pri otvorení novej destinácie.

Napriek nepriaznivej svetovej ekonomickej situácii a po krachu spoločnosti SkyEurope Airlines niektoré letecké spoločnosti posilnili vyťaženosť svojich letov cez košické letisko. Viac cestujúcich prepravili napríklad na pravidelnej linke do Prahy České aerolínie a od jari 2009 spoločnosť Danube Wings posilnila prevádzku linky Košice – Bratislava. Spojenie do Viedne spoločnosťou Austrian Airlines si taktiež zachovalo svoj strategický charakter, keďže podobne ako v prípade Prahy ide o dôležité prestupové spojenie do všetkých ostatných svetových destinácií.

Rok **2010** zaznamenal počet cestujúcich pokles o ďalších 24%, pričom počet prepravených cestujúcich dosiahol hodnotu 267 060, čo je porovnateľné s objemom prepravy v roku 2005 na úrovni 269 885 cestujúcich ročne.

**Tabuľka 2 Počet prepravených cestujúcich nepravidelných liniek**

| Rok   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| SPOLU | 79 266 | 88 432 | 98 493 | 78 326 | 92 530 |

Z celkového počtu prepravených cestujúcich 17 až 23% tvorili pasažieri na nepravidelných, charterových linkách. Tento pomer sa výrazne zmenil v roku 2010, keď charterové linky košického letiska využilo z celkového počtu 267 060 cestujúcich takmer 35%. Na uvedenom náraste mal najväčší podiel takmer dvojnásobný nárast cestujúcich do Turecka. Medzi najčastejšie destinácie charterových letov patria predovšetkým prímorské krajiny, ktoré sú v drvivej väčšine cieľovou destináciou cestujúcich zo Slovenska v rámci zahraničného pasívneho turizmu: Turecko (približne 27% všetkých odletov v roku 2010), Egypt (20%), Grécko (18,9%), Tunisko (13,7%), Bulharsko (12,5%). Medzi ďalšie cieľové krajiny patria Izrael, Španielsko a Chorvátsko.

### 1.3 Situácia relevantných letísk na Slovensku

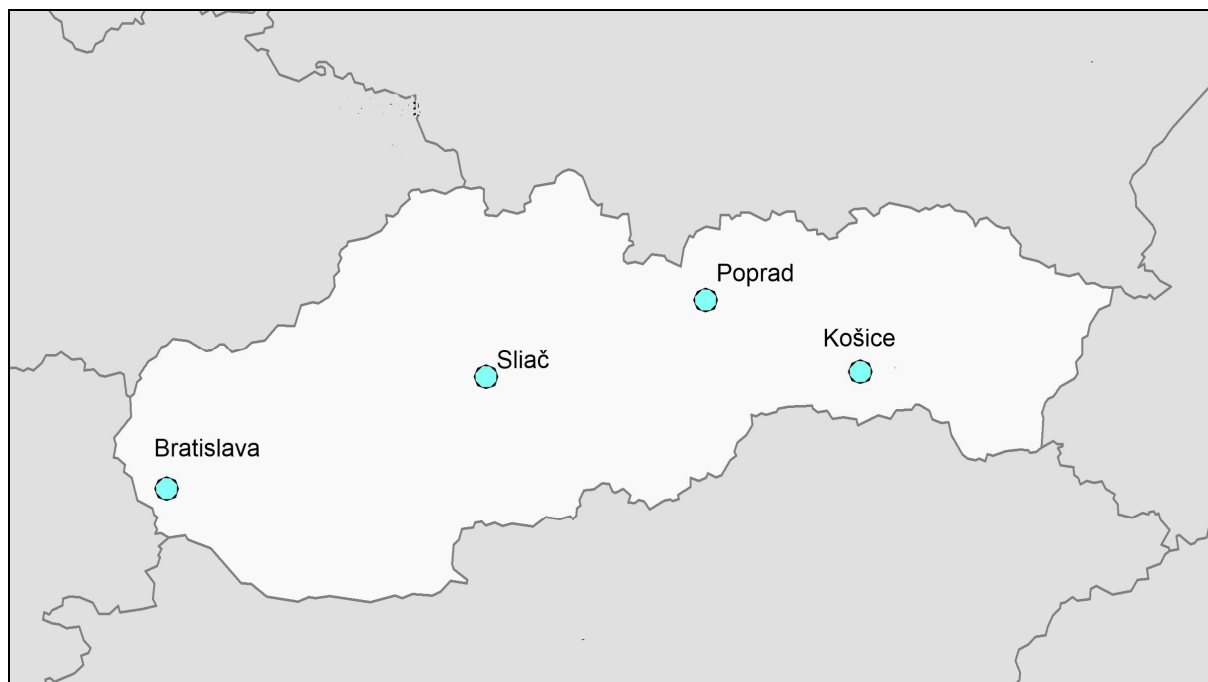
Aj keď na Slovensku patrí letecká preprava medzi jednu z najmenej využívaných z pohľadu počtu prepravených osôb, jej vývoj za posledné roky zaznamenal výrazný nárast až do roku 2009. Následne celosvetová finančná a hospodárska kríza utlmila využívanie všetkých druhov prepravy vôbec, avšak najviac zasiahnutou oblasťou bola práve letecká preprava.

**Tabuľka 3 Preprava osôb v Slovenskej republike**

| Spôsob prepravy (údaje v tis.) | 1995                 | 2000                 | 2005                 | 2006                 | 2007                 | 2008                 | 2009                 |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Vnútrozemská vodná doprava     | 138                  | 80                   | 134                  | 111                  | 122                  | 122                  | 110                  |
| <b>Letecká doprava</b>         | <b>118</b>           | <b>159</b>           | <b>1 716</b>         | <b>2 291</b>         | <b>3 068</b>         | <b>4 176</b>         | <b>2 288</b>         |
| Železničná doprava             | 89<br>471            | 66<br>806            | 50<br>458            | 48<br>438            | 47<br>070            | 48<br>744            | 46<br>667            |
| Cestná verejná doprava         | 722<br>510           | 604<br>249           | 449<br>456           | 403<br>270           | 384<br>637           | 365<br>519           | 323<br>142           |
| Automobilová doprava           | 1 333<br>334         | 1 664<br>342         | 1 769<br>147         | 1 792<br>000         | 1 811<br>986         | 1 833<br>082         | 1 846<br>439         |
| <b>SPOLU</b>                   | <b>2 669<br/>548</b> | <b>2 745<br/>442</b> | <b>2 669<br/>382</b> | <b>2 649<br/>500</b> | <b>2 652<br/>624</b> | <b>2 653<br/>067</b> | <b>2 609<br/>688</b> |

Postavenie Letiska Košice na Slovensku je vhodné interpretovať vzhľadom na postavenie 3 relevantných slovenských letísk. Medzi letiská, ktoré v slovenskom kontexte je potrebné brať do úvahy, nepochybne patria **Letisko M.R. Štefánika v Bratislave**, **Letisko Poprad – Tatry** a **Letisko Sliač**, ktoré pre región Košického kraja predstavujú relevantné vstupné brány, či už z dôvodu veľkosti letiska a počtu jeho pravidelných liniek a priameho leteckého spojenia s Letiskom Košice, alebo z dôvodu jeho blízkej cestnej vzdialenosti a zvyšujúcej sa kvalitatívnej úrovne.

**Obrázok 3 Vybrané letiská na Slovensku**



## Letisko M.R. Štefánika

Prevádzkovateľom letiska je obchodná spoločnosť Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a.s. (BTS), ktorá má dvoch hlavných akcionárov: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (49,70%) a Fond národného majetku Slovenskej republiky (50,30%).

Letisko je vzdialené približne 9 km od centra Bratislavy, s priamym napojením na blízku diaľnicu D1, s veľmi dobrou dostupnosťou osobným autom zo širokého okolia ako aj veľmi dobrou dostupnosťou autom a verejnou dopravou z centra mesta.

Dráhový systém letiska tvoria dve na seba kolmé vzletovo-pristávacie dráhy a pojazďové dráhy. Tento systém umožňuje pristátie všetkých vo svete bežne používaných dopravných lietadiel, od najmenších, jednomotorových lietadiel, až po lietadlá typu Boeing 747.

Dráha 04-22 je dlhá 2 900m a široká 60m. Je vybavená svetelnými a rádionavigačnými zariadeniami pre presné priblíženie za podmienok I. kategórie poveternostných miním ICAO. Dráha 13-31 je dlhá 3 190 m a široká 45 m. Je vybavená svetelnými a navigačnými zariadeniami pre presné priblíženie za podmienok III. A kategórie poveternostných miním ICAO. Obidve dráhy majú cemento-betónový povrch. Na vybavovacej ploche (cca 125 tisíc m<sup>2</sup>) sa nachádza 27 stojísk. Vďaka dostatočnej kapacite a technologickému vybaveniu je možné letisko porovnať s bežným európskym štandardom.

| Letisko M.R. Štefánika |                                                                   |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Maximálna kapacita     | 3 500 000 pasažierov ročne                                        |
| Odletová dráha         | dráha 13-31: dĺžka: 3190 m x 45 m<br>povrch: cement PCN50/R/B/X/T |
|                        | dráha 04-22: dĺžka: 2900 m x 60 m<br>povrch: cement PCN54/R/B/X/T |

|          |                       |
|----------|-----------------------|
| Terminál | 18 826 m <sup>2</sup> |
|----------|-----------------------|

Terminálový komplex pre cestujúcich pozostáva z troch na seba technologicky nadväzujúcich častí, ktoré spolu poskytujú maximálnu kapacitu 3,5 mil. vybavených cestujúcich ročne:

- odletový terminál, budova A (rok uvedenia do prevádzky 2010),
- príletovo-odletový terminál B (rok uvedenia do prevádzky 1994),
- príletový terminál C (rok uvedenia do prevádzky jún 2006).

Odletový terminál slúži pre medzinárodné aj vnútroštátne lety. Nachádzajú sa v ňom prevádzky s občerstvením, obchody so suvenírmi, novinové stánky, duty free obchod, bankomaty a kancelárie leteckých spoločností či cestovných kancelárií. Na vybavenie cestujúcich je k dispozícii 28 check-in pultov, v ktorých je nainštalovaný vybavovací systém CUTE. V prízemí odletového terminálu sa nachádza i jeden vybavovací pult pre nadrozmernú batožinu. Na poskytovanie informácií cestujúcim a optimalizáciu prevádzkových činností slúži komplexný letiskový informačný systém KLIS. Druhé poschodie odletového terminálu je prostredníctvom 4 nástupných mostov a koridorov spojené s príletovo-odletovým terminálom B, ktorý slúži pre vybavenie cestujúcich mimo Schengenského priestoru.

Príletový terminál C je určený na prílety cestujúcich v rámci Schengenského priestoru, ktorí neprechádzajú pasovou kontrolou.

Na vybavenie cestujúcich všeobecného letectva (General Aviation) a posádok všetkých dopravcov bez rozdielu, slúži terminál všeobecného letectva (GAT- General Aviation Terminal). Súčasťou GAT je aj salónik pre V.I.P. cestujúcich na prvom poschodí.

### Linky

Z bratislavského letiska je možné využiť pravidelné linky do nasledovných miest (stav k 28.06.2011):

**Tabuľka 4 Pravidelné letecké linky z letiska M.R.: Štefánika v Bratislave**

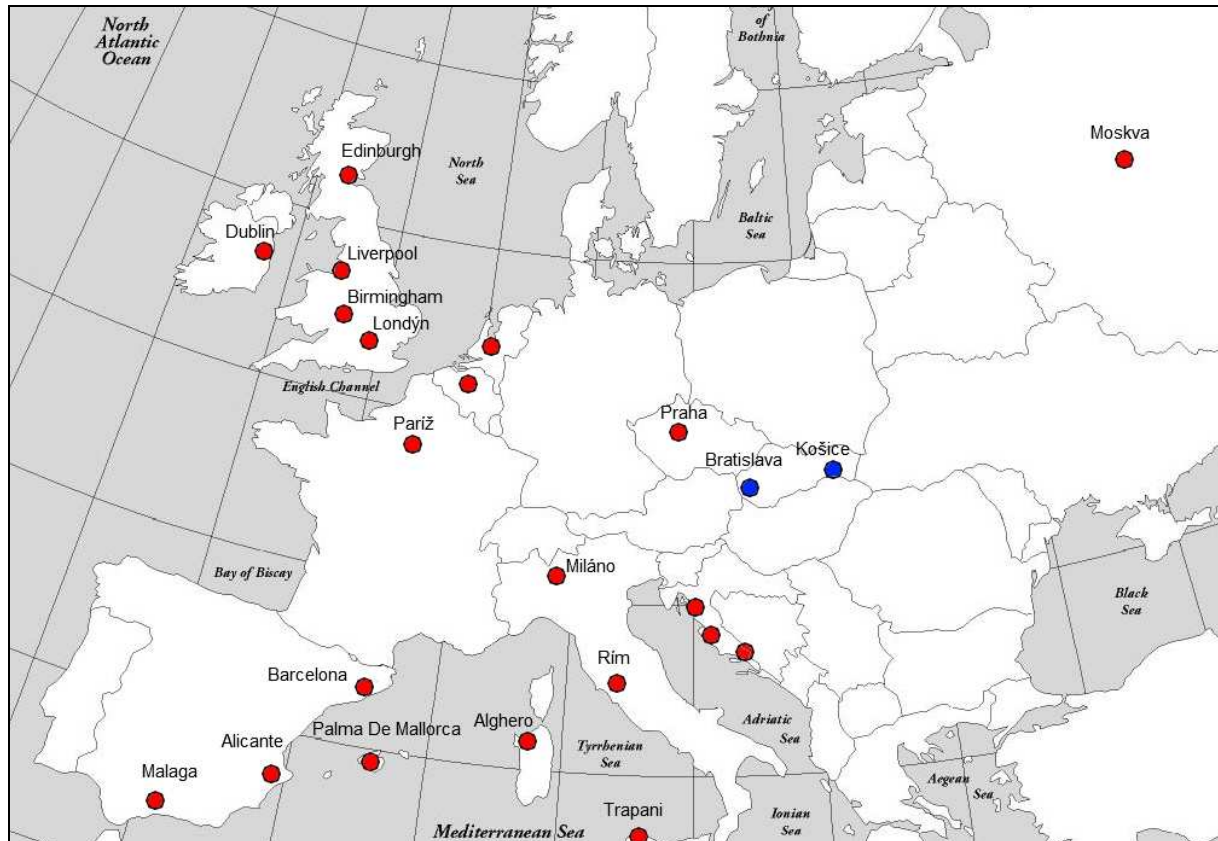
| Spoločnosť             | Destinácie                                                                                                                                                                       |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>České aerolinie</b> | Amsterdam, Barcelona, Brusel , Larnaka , Paríž-Charles de Gaulle, Praha (lieta iba do 31.7.2011), Rím-Fiumicino                                                                  |
| <b>Danube Wings</b>    | Košice                                                                                                                                                                           |
| <b>El Al</b>           | Tel Aviv                                                                                                                                                                         |
| <b>Ryanair</b>         | Alicante, Birmingham, Bristol, Brusel-Charleroi, Dublin, Edinburgh, Gran Canaria, Liverpool, Londýn-Luton, Londýn-Stansted, Málaga, Miláno-Bergamo, Paríž-Beauvais, Rím-Ciampino |
| <b>UTair Aviation</b>  | Moskva-Vnukovo                                                                                                                                                                   |

### Význam letiska v Bratislave

Význam Letiska M. R. Štefánika spočíva vo vstupnej bráne do hlavného mesta Bratislavy a celej Slovenskej republiky. Významná geografická poloha na hranici štyroch štátov v rámci Európy mu dáva potenciál stať sa vstupnou bránou do celého stredoeurópskeho regiónu. Vďaka zlepšujúcemu sa cestnému spojeniu Slovenska diaľničnou sieťou

a skvalitňovaním osobnej železničnej prepravy sa rovnako tak zvyšuje jeho dostupnosť pre cestujúcich z celého Slovenska. Počtom pravidelných liniek aj maximálnou kapacitou je letisko špičkou na Slovensku a v súčasnosti predstavuje veľmi dôležitú bránu do, resp. zo vzdialených európskych destinácií cestujúcich, ktorých destináciou je celé Slovensko.

**Obrázok 4 Destinácie letiska M.R. Štefánika**



## Letisko Poprad – Tatry

Letisko Poprad-Tatry je medzinárodným letiskom situovaným v Poprade. Jeho súčasným majoritným vlastníkom je Slovenská republika, ktorá v spoločnosti Letisko Poprad-Tatry, a.s. vlastní prostredníctvom Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja vlastní 97,61% akcií. Zvyšný podiel si medzi sebou delia mesto Poprad (1,67%) a mesto Vysoké Tatry (0,72%).

Letisko je situované 5 km západne od centra mesta Poprad. Je najvyššie položeným letiskom pre dopravné lietadlá v strednej Európe. Leží vo výške 718 metrov nad morom, čo je o približne 150 m vyššie ako letisko v rakúskom Innsbrucku. Napriek tomu priletý a odlety nevyžadujú špeciálne postupy ani kvalifikáciu posádky, pretože Popradská kotlina je široká a umožňuje priblíženie v ose dráhy. Betónová vzletová a pristávacia dráha 09/27 je 2600 m dlhá a 45 m široká. Pre dráhu 27 je k dispozícii navigačné zariadenie ILS I. kategórie.

### Letisko Poprad - Tatry

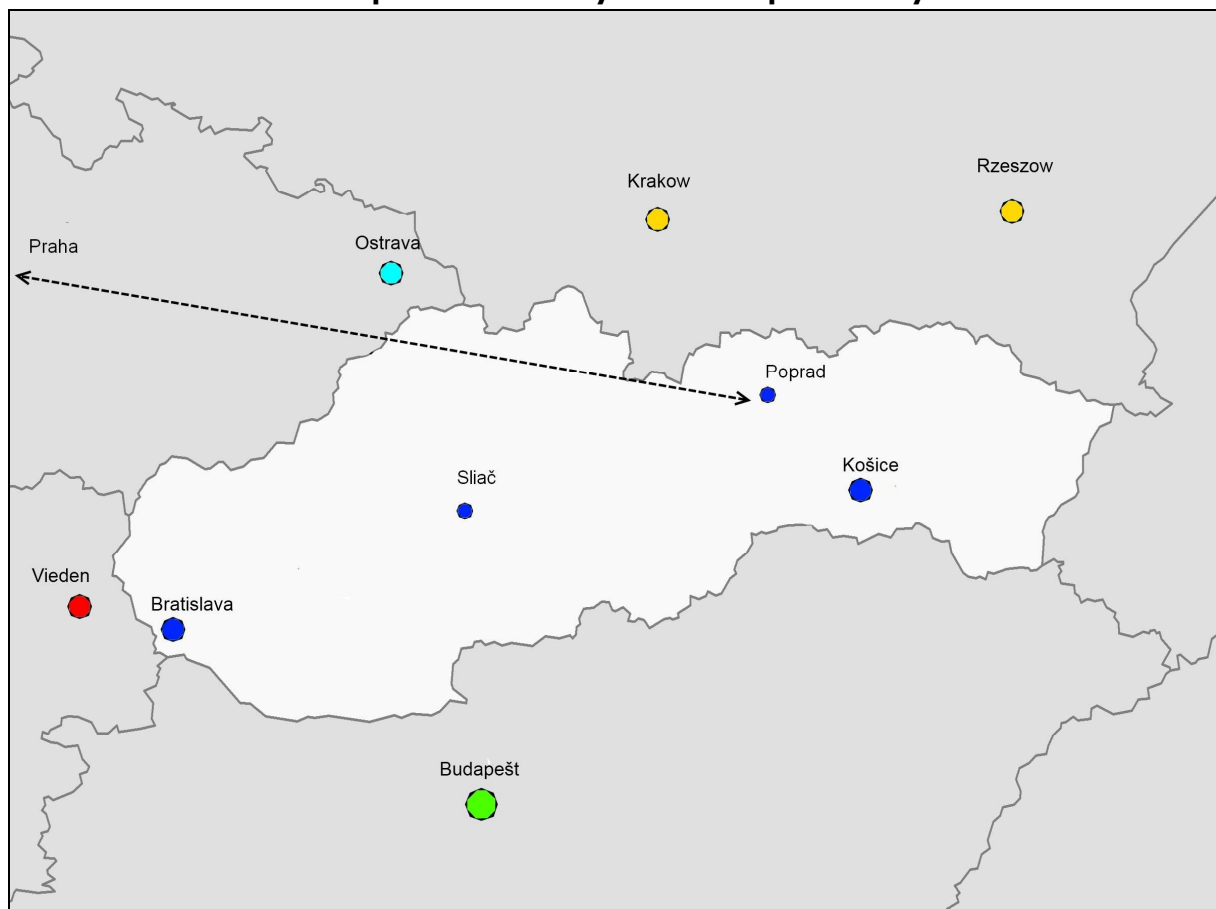
|                                    |                                       |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| Koeficient priepustnosti terminálu | 500 cestujúcich/hod. (250 prilet, 250 |
|------------------------------------|---------------------------------------|

|                |                       |
|----------------|-----------------------|
|                | odlet)                |
| Odletová dráha | Jedna s dĺžkou 2600 m |
| Terminál       | Jeden                 |

### Linky

V rámci pravidelných letov letisko Poprad – Tatry v súčasnej dobe prevádzkuje jednu linku s pravidelným spojením. Spoločnosť České aerolínie od mája 2011 otvorila pravidelnú linku na trase Poprad – Praha s jedným odletom denne 4-krát v týždni (platné k 30.7.2011).

### Obrázok 5 Lokalizácia a pravidelné linky letiska Poprad-Tatry



Posledné predchádzajúce pravidelné spojenie Poprad – Bratislava, prevádzkované spoločnosťou VIP Wings, bolo ukončené v septembri 2010. V minulosti k najvýznamnejším pravidelným linkám patrilo spojenie Poprad – Londýn (s obsadenosťou približne 93%), prevádzkované spoločnosťou Sky Europe Airlines, ktoré však bolo ukončené v septembri 2009. Krátkodobý pokus spoločnosti Danube Wings o obnovenie spojenia v decembri 2009 nakoniec vyústil opäť do uzatvorenia linky vo februári 2010. Spoločnosť Danube Wings realizovala aj ďalšie pravidelné spojenia z Popradu, a to do Bologne, Bruselu, Bazileja, Varšavy, Dublinu a Splitu. Všetky uvedené spojenia boli zrušené z ekonomických dôvodov rozhodnutím dopravcu v januári a februári roku 2010.

Prevádzkovanou linkou v rámci letného letového poriadku bola len linka Poprad – Bratislava. Zrušenie všetkých letov a predovšetkým výpadok linky Poprad – Londýn

spôsobil 64 % pokles medzinárodnej pravidelnej dopravy z pohľadu počtu pasažierov v januári až auguste 2010 oproti januáru až augustu 2009.

Letisko Poprad – Tatry v súčasnosti prevádzkuje charterové lety a lety všeobecného letectva. Zimné charterové lety sú orientované predovšetkým na krajiny ako Rusko a Ukrajina, ktoré sa v predchádzajúcich rokoch výrazným spôsobom podieľali na tržbách letiska. V roku 2008-2009 nastal výrazný pokles z hľadiska počtu letov (Rusko o 90 %, Ukrajina o 50 %). Počas sezóny 2009-2010 došlo k miernemu nárastu v počte ruských turistov, v prípade ukrajinských pasažierov však ostala situácia nezmenená.

Letné charterové lety sú prevádzkované od júna do septembra s takmer rovnakým počtom cestujúcich v jednotlivých rokoch. V sezóne 2009-2010 bol oproti predchádzajúcemu obdobiu v segmente nepravidelnej dopravy zaznamenaný 11%-ný celkový nárast počtu pohybov lietadiel a 4%-ný nárast počtu pasažierov.

Lety všeobecného letectva predstavujú významnú kategóriu letov z hľadiska ich počtu a medziročného nárastu. Počet cestujúcich od januára do augusta 2010 vzrástol o 17 % oproti rovnakému obdobiu v roku 2009. Lety všeobecného letectva v posledných rokoch majú stále rastúcu tendenciu. Dôvodom rastúceho počtu privátnych letov je vybudovanie apartmánov, športovísk a podnikov pôsobiacich v cestovnom ruchu v Tatrách. Podiel na náraste týchto letov má vytvorenie joint ventures vzájomným prepojením slovenských a zahraničných spoločností.

### Význam Letiska Poprad-Tatry

Hlavný význam Letiska Poprad – Tatry spočíva v zabezpečení leteckej prepravy v regióne Poprad – Tatry a okolitých regiónoch severného a východného Slovenska.

Oblasť Vysokých a Nízkyh Tatier je dominantne určená pre rozvoj cestovného ruchu a tiež sú to oblasti, v ktorých je výrazným spôsobom zastúpený aj sektor priemyselných parkov a podnikov, vo väčšine ktorých je majetková účasť zahraničných subjektov. V rámci zabezpečenia udržania a trvalého rozvoja týchto spoločností, zaoberajúcich sa službami v cestovnom ruchu ako aj priemyselnými a tiež obchodnými činnosťami, je nevyhnutné vytvorenie podmienok z hľadiska dopravných spojení do nimi požadovaných destinácií. Okrem pozemnej dopravy je neustály nárast požiadaviek na ponuku leteckých spojení určených jednak pre skupinu obchodných cestujúcich, ale predovšetkým pre turistov prichádzajúcich do oblasti Vysokých Tatier.

### Letisko Sliač

Jediným a 100%-ným akcionárom letiska v Sliači je od roku 2010 Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Letisko v súčasnosti pôsobí pod názvom Letisko Sliač, a.s. a je prevádzkovateľom civilných letových služieb.

Letisko Sliač, známe aj pod historickým názvom z druhej svetovej vojny - „Tri Duby“, je medzinárodným letiskom. Nachádza v ideálnej polohe na území stredného Slovenska, priamo v strede medzi dvoma významnými mestami regiónu - Zvolenom a Banskou Bystricou. Letisko dotvára komplex dopravnej infraštruktúry Stredoslovenského regiónu.

| Letisko Sliač            |                      |  |                          |
|--------------------------|----------------------|--|--------------------------|
| Koeficient priepustnosti | odletového terminálu |  | 150-200 cestujúcich/hod. |
| Odletová dráha           |                      |  | Jedna s dĺžkou 2400 m    |



|          |       |
|----------|-------|
| Terminál | Jeden |
|----------|-------|

V roku 1991 letisko splnilo podmienky pre udelenie štatútu medzinárodného letiska. Týmto výrazným medzníkom bolo stredoslovenskému regiónu umožnené priame spojenie so zahraničím a tým aj zväčšenie jeho dynamiky všestranného rozvoja a rastu. Od mája 2009 počas dvoch rokov došlo na letisku k významnej prestavbe pod záštitou Slovenskej republiky a NATO v rámci renovácie vzletovej a pristávacej dráhy.

Na základe technických parametrov a vybavenia je letisko zaradené podľa ANEXU 14 ICAO do kategórie 4D, čo znamená že ho môžu využívať takmer všetky typy lietadiel používané v civilnom letectve. Letisko je možné využívať pre presné prístrojové priblíženie podľa I. kategórie ICAO, čo umožňuje prevádzku na letisku v zhoršených meteorologických podmienkach bez viditeľnosti zeme a taktiež v noci. Letisko je schopné prijímať lietadlá s kapacitou maximálne 160 cestujúcich (napríklad Boeing 737-700).

### Linky

Jediná pravidelná linka, ktorá bola na letisku prevádzkovaná, bola linka českej leteckej spoločnosti ČSA na trase Praha – Sliač – Praha. Na tejto trase bola v prevádzke od 28. júla 2003. V roku 2007 od marca bola prevádzkovaná tiež rozšírená linka na trase Poprad-Tatry – Sliač – Praha – Sliač – Poprad-Tatry, ktorá však bola v decembri 2007 uzatvorená.

Pravidelná letecká doprava z letiska Sliač v súčasnej dobe (jún 2011) nie je k dispozícii. Po dvoch rokoch uzatvorenia letiska z dôvodu prestavby a renovácie vzletovej a pristávacej dráhy však boli opäť otvorené civilné lety – zamerané predovšetkým na nepravidelné charterové linky. Tým sa letisko v Sliači opäť dostalo na mapy leteckých spoločností.

V súčasnosti je letisko využívané ako brána z regiónu pre turistov zo Slovenska, cestujúcich za dovolenkami do zahraničia prostredníctvom charterových liniek. Charterové linky boli na letisku využívané aj v minulosti, medzi najčastejšími destináciami sa vyskytovala napríklad aj Čierna Hora. Posledná sezóna, v ktorej boli charterové linky zo Sliača otvorené skončila v roku 2008. V ďalšom období boli všetky civilné lety pozastavené v dôsledku prác na letisku. Po znovuotvorení letiska boli otvorené aj nové charterové lety do Burgasu a Antalye. Podľa informácií akcionára sú ďalšie destinácie v príprave a štádiu rokování.

### Význam letiska v Sliači

Z pohľadu blízkosti regiónov a konkurencieschopných letísk medzi relevantné letiská, ktoré je potrebné brať do úvahy pri definícii dostupnosti regiónu Košického samosprávneho kraja je v dnešnej dobe nepochybne už aj letisko v Sliači.

V rámci nákladnej aj osobnej dopravy Letisko Sliač disponuje najmä dôležitou polohou v blízkosti dvoch metropol stredného Slovenska a ich spádových oblastí – miest Banská Bystrica a Zvolen. Možnosť rozvoja nákladnej dopravy zvyšuje aj priame napojenie na železničnú nakladaciu rampu v blízkosti letiska.

Letisko hrá významnú rolu v oblasti rozvoja cestovného ruchu v jeho regióne. Jeho potenciál umožňuje využitie tak odletov (v súčasnosti najmä nepravidelných charterových liniek v rámci letných dovolení), ako aj príletov (s cieľom využitia regionálnych rekreačných stredísk najmä v zimnom období). V letných mesiacoch je to možnosť využívať letisko pre odlety turistov do prímorských letovísk (Bulharsko, Turecko)



a v zime dovoz zahraničných turistov do okolitých zimných športových stredísk. Orientácia rozvoja letiska Sliač a služieb spojených s jeho prevádzkou v súčasnosti sleduje požiadavky regiónu pre udržanie a rozvíjanie komplexnej dopravnej infraštruktúry. Hlavným poslaním letiska vo vzťahu k regiónu je definovaný najmä v prispievaní k rozvoju ekonomiky, turistiky, kúpeľníctva a ostatných aktivít spojených so všeobecným rozvojom týchto kultúrno-historických regiónov Slovenska: Pohronský, Horehronský, Nitriansky, Hornonitriansky, Liptovský, Turčiansky, Oravský, Gemerský a Ipel'ský.

## 1.4 Postavenie Letiska Košice na Slovensku

Vzhľadom na vzdialenosti a veľkosti letísk možno konštatovať, že postavenie Letiska Košice na Slovensku je veľmi významné. Z pohľadu jeho veľkosti ide o druhé najväčšie letisko na Slovensku, umožňujúce pristátie širokého spektra lietadiel, využiteľné pre mnoho leteckých spoločností či už v oblasti osobnej, ako aj nákladnej dopravy.

**Tabuľka 5 Počet prepravených cestujúcich vybraných slovenských letísk**

| Letisko                              | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Letisko M. R. Štefánika v Bratislave | 1 937 642      | 2 024 142      | 2 218 545      | 1 710 018      | 1 665 704      |
| <b>Letisko Košice</b>                | <b>343 818</b> | <b>443 448</b> | <b>590 919</b> | <b>352 460</b> | <b>267 060</b> |
| Letisko Poprad                       | 41 501         | 60 176         | 58 154         | 51 658         | 27 693         |

Z pohľadu jeho kapacity počtu pristávajúcich aj odlietajúcich lietadiel, ako aj počtu vybavených cestujúcich na úrovni 700 tis. ročne, predstavuje taktiež druhé najväčšie letisko na Slovensku za letiskom M.R. Štefánika v Bratislave s kapacitou 3,5 mil. pasažierov ročne.

Štatistiky o počte prepravených osôb, v porovnaní s relevantnými blízkymi letiskami, potvrdzujú významné postavenie Letiska Košice na mape východného Slovenska. Napriek veľmi výraznému poklesu cestujúcich v posledných troch rokoch z dôvodu zhoršenej ekonomickej situácie, reálne prepravné výkony sú naďalej na úrovni najmenej 38% z celkovej kapacity letiska každý rok.

Nepochybne dôležité postavenie Letiska Košice v súčasnosti v poskytovaní leteckého spojenia pre región Košického kraja. Ten je po susednom Prešovskom samosprávnom kraji druhým najväčším krajom počtom obyvateľov na Slovensku, pričom metropoly oboch krajov od seba delí menej ako 40 km vzdialenosť, ktorú však výrazne skracuje priame diaľničné pripojenie.

V súčasnosti význam košického letiska spočíva v prvom rade v uľahčení prístupu pre zamestnancov existujúcich ako aj nových zahraničných spoločností pôsobiach v regióne Košického kraja. Tí tvoria podstatnú časť pasažierov pravidelných leteckých liniek lietajúcich do troch destinácií: Bratislava, Praha a Viedeň, pričom uvedené predstavujú mnohokrát prestupové stanice cestujúcich do vzdialenejších, predovšetkým európskych miest.

Letisko Poprad-Tatry, ktoré má dôležité postavenie práve v rámci Prešovského samosprávneho kraja predstavuje potenciálnu alternatívu dopravnej dostupnosti aj do regiónu východného Slovenska prostredníctvom leteckej prepravy. Vzdialenosť metropoly Košického kraja, mesta Košice, je na hranici 130 km. Tá ešte síce zasahuje do spádovej oblasti popradského letiska s dobrou dostupnosťou diaľničným pripojením z Prešova aj Košíc. Letisko je pre väčšinu územia Košického kraja, ale aj pre samotnú metropolu Prešovského kraja, vzhľadom na pomerne veľkú vzdialenosť, zaujímavé skôr z pohľadu nepravidelných charterových letov, ako pravidelných leteckých spojení.

**Tabuľka 6 Vzdialenosť metropol východného Slovenska a letísk**

| Mesto – Letisko | Cestná vzdialenosť v km |
|-----------------|-------------------------|
|-----------------|-------------------------|

|                               |        |
|-------------------------------|--------|
| Košice - Letisko Sliač        | 258 km |
| Prešov - Letisko Sliač        | 221 km |
| Košice - Letisko Poprad-Tatry | 120 km |
| Prešov - Letisko Poprad-Tatry | 85 km  |
| Prešov - Letisko Košice       | 48 km  |
| Košice - Letisko Košice       | 6 km   |

Za spádovú oblasť Letiska Košice primárne pre pravidelnú leteckú prepravu tak možno považovať geografickú oblasť celého východného Slovenska, oboch krajov, Košického aj Prešovského kraja. Počtom obyvateľov týchto oblastí dosahuje veľkosť spádovej oblasti na Slovensku 1,5 mil. obyvateľov.

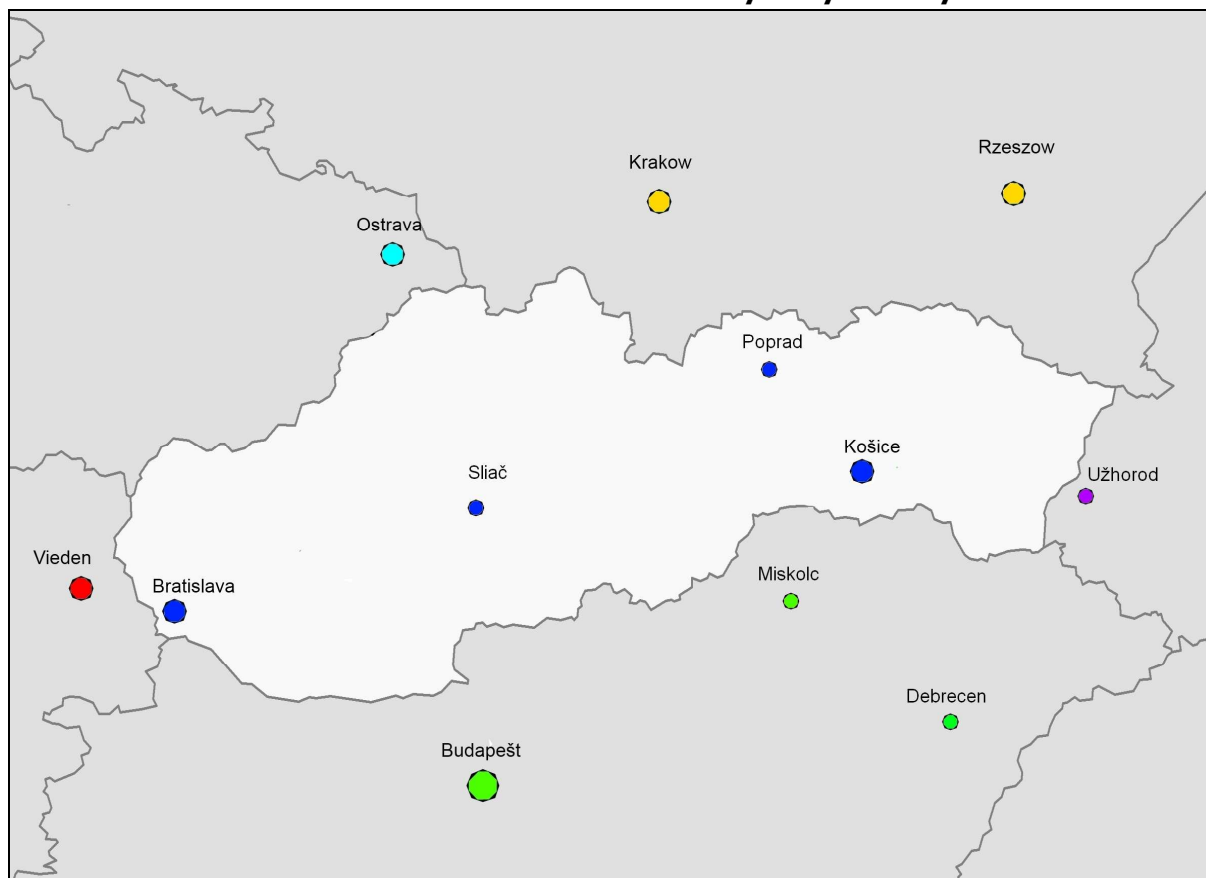
Motivácia cestovať za leteckou dopravou u obyvateľov východného Slovenska siaha aj za uvedenú vzdialenosť 100, či 130 km. V súčasnosti leteckú dopravnú dostupnosť turistických destinácií totiž výrazne približujú letiská v regiónoch aj za hranicami národných štátov.

## 1.5 Situácia relevantných letísk v susedných regiónoch

Letiská sú dnes v Európe vo všeobecnosti považované za inštitúcie majúce výrazný hospodársky a sociálny význam pre okolité regióny. Tento význam presahuje priamu úlohu letiska v tradičnom chápaní, ktorým je zabezpečenie dopravnej dostupnosti regiónu vzduchom. Letiská tak predstavujú základnú infraštruktúru na podporu regionálneho, ekonomického a sociálneho rastu. Zároveň sú to subjekty, ktoré okrem schopnosti generovať výnosy z investícií v prospech svojich investorov, majú zásadný prínos pre širšie spektrum subjektov a na spoločnosť ako celok.

V súvislosti so zväčšovaním EÚ a narastajúcimi vzdialenosťami letecká doprava zohráva čoraz dôležitejšiu úlohu pri integrácii Európy a zmenšovaní vzdialeností. Kým v minulosti boli regionálne letiská predovšetkým záležitosťou národných štátov, v súčasnej rastúcej Európskej únii a otváraní hraníc, zvyšuje sa aj sociálny a ekonomický význam týchto letísk bez ohľadu na hranice národných štátov. V okruhu 100 kilometrov od košického letiska je možné identifikovať zhruba 1,1 mil. obyvateľov, pri započítaní oboch krajov východného Slovenska približne 1,5 mil. obyvateľov, no v okruhu 200 kilometrov vrátane okrajových regiónov Maďarska a Ukrajiny ide o viac ako 2 mil. obyvateľov.

**Obrázok 6 Lokalizácia letiska v Košiciach a okolitých významných letísk**



Z pohľadu vzdialenosti cezhraničných regiónov okolitých krajín medzi letiská, ktorých spádová oblasť hraničí s regiónom Košického samosprávneho kraja možno zaradiť predovšetkým:

- Letisko Rzeszow, Poľsko,
- Letisko Krakow , Poľsko,
- Letisko Budapešť, Maďarsko.

Ďalšie vzdialenosťou relevantné letiská - Letisko Užhorod na Ukrajine, Letisko Miskolc a Letisko v Debrecéne – Maďarsko, sú z pohľadu ich dostupnosti, resp. infraštruktúry v súčasnej dobe menej významné.

Letisko Debrecen je od roku 2004 medzinárodným letiskom s prevahou charterových letov. Disponuje jednou vzletovou a pristávacou dráhou s dĺžkou 2500 metrov.

Letisko v Miskolci je malým nespevneným letiskom nachádzajúcim sa pri meste Miskolc v severnej časti Maďarska. V rokoch 1946 až 1967 prevádzkovalo domáce pravidelné linky, no v súčasnosti slúži skôr ako športové letisko.

Letisko v Užhorode je medzinárodným letiskom situovaným v západnej časti mesta Užhorod, len 100 metrov od slovensko-ukrajinskej hranice. Patrí medzi najväčšie letiská Ukrajiny a obsluhuje celú Zakarpatskú oblasť vrátane Užhorodu. Letisko s jedným terminálom od marca roku 2011 neprevádzkuje žiadnu pravidelnú leteckú linku. Voči regiónu Košického kraja v súčasnosti dostupnosť letiska znižuje bariéra v podobe zdĺhavého cezhraničného styku medzi Slovenskom a Ukrajinou, ktorá nie je členským štátom Európskej únie. Z pohľadu širšieho regionálneho významu Košického letiska na druhej strane, jeho dostupnosť voči obyvateľom západného regiónu Ukrajiny znižuje cezhraničný vízový styk smerom na Slovensko.

**Tabuľka 7 vzdialenosť letísk okolitých regiónov a mesta Košice**

| Mesto – Letisko           | Cestná vzdialenosť v km |
|---------------------------|-------------------------|
| Košice - Letisko Užhorod  | 104 km                  |
| Košice - Letisko Rzeszow  | 212 km                  |
| Košice - Letisko Budapešť | 264 km                  |
| Košice - Letisko Krakow   | 321 km                  |

**Tabuľka 8 Porovnanie počtu cestujúcich vybraných letísk blízkyh regiónov**

| Letisko                    | 2006           | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |
|----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Letisko Budapešť           | 8 266 677      | 8 597 137      | 8 443 053      | 8 095 367      | 8 190 089      |
| Letisko Kraków-Balice      | 2 367 257      | 3 068 199      | 2 923 961      | 2 680 322      | 2 863 996      |
| Letisko M. R. Štefánika    | 1 937 642      | 2 024 142      | 2 218 545      | 1 710 018      | 1 665 704      |
| Letisko Rzeszow - Jasionka | NA             | 279 996        | 323 838        | 383 184        | 454 203        |
| <b>Letisko Košice</b>      | <b>343 818</b> | <b>443 448</b> | <b>590 919</b> | <b>352 460</b> | <b>267 060</b> |

## Letisko Rzeszow

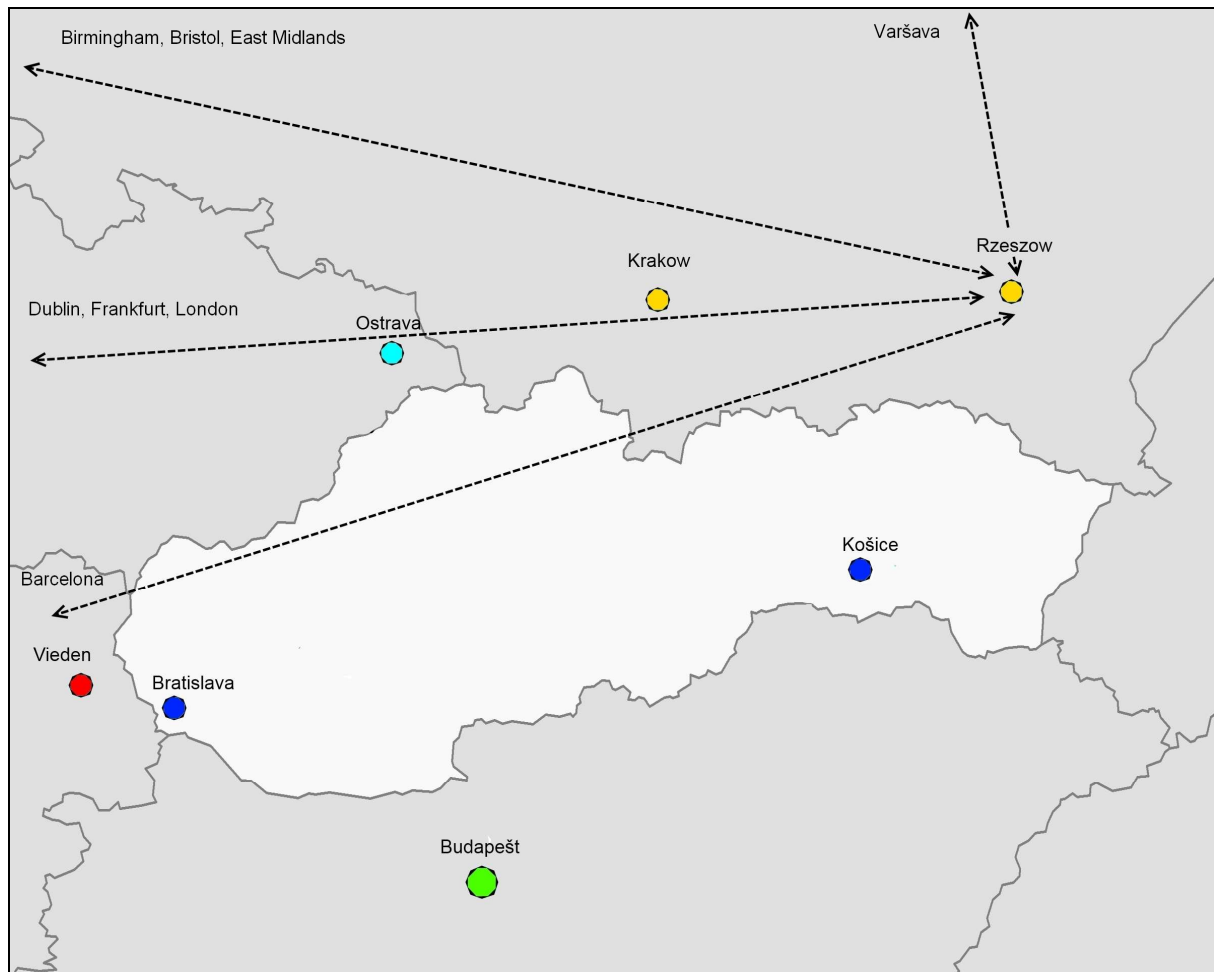
Začiatok existencie letiska siaha do roku 1940, kedy bola vybudovaná prvá vzletová a pristávacia dráha. V roku 1944 bolo letisko nemeckými vojskami zničené a neskôr v roku 1949 po obsadení Rusmi bolo znovu obnovené a sprístupnené. Od roku 1959 nastala kompletná modernizácia letiska a už v 70-tych rokoch sa letiskom odbavilo takmer 100 tisíc cestujúcich na vnútroštátnych letoch a v roku 1974 získalo letisko titul medzinárodného letiska a zároveň záložného letiska pre varšavské letisko Okecie. Neskôr boli ešte vybudované administratívne objekty, technická infraštruktúra, palivová základňa a predovšetkým modernizácia a predĺženie vzletovej a pristávacej plochy, odstavnej plochy a rolovacej dráhy.

Letisko Rzeszow sa nachádza 7,8 km od mesta Rzeszow. Disponuje jednou asfaltovo-betónovou vzletovou a pristávacou dráhou o dĺžke 3200m a šírkou 45m, ktorá je druhou najdlhšou dráhou v Poľsku. Letisko má dva terminály – jeden odletový terminál v severnej časti letiska (vo výstavbe do roku 2012) a druhý príletový terminál, ktorý bol vybudovaný ako kontajnerový systém.

Letisko prepravilo v roku 2010 viac ako 454 tis. cestujúcich, čo predstavuje nárast oproti predchádzajúcemu roku o 18%. Od začiatku roku 2011 letisko odbavilo viac ako 213 tisíc ľudí. V budove letiska sa nachádzajú stánky s občerstvením, reštaurácie, vonkajšia záhrada s grilom, nová obchodná pasáž, stánok so suvenírmi a bižutéria, predajňa s potravinami, požičovňa automobilov, VIP salónik a zmenáreň.

| Letisko Rzeszow                               |                       |
|-----------------------------------------------|-----------------------|
| Koeficient priepustnosti odletového terminálu | 250 cestujúcich/hod.  |
| Odletová dráha                                | Jedna s dĺžkou 3200 m |
| Terminál                                      | Dva                   |

### Obrázok 7 Pravidelné linky letiska v Rzeszowe



### Linky

Leteckú prepravu na Rzeszowskom letisku zabezpečujú letecké spoločnosti Polskie Linie Lotnicze LOT, Lufthansa a Ryanair. Pravidelné linky lietajú do Birminghamu, Londýna (Luton, Stansted), Dublinu, Barcelony (Girona), Frankfurtu, Bristolu a Varšavy.

**Tabuľka 9 Letecké linky z letiska v Rzeszowe**

| Spoločnosť                        | Destinácie                                                                                        |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Polskie Linie Lotnicze LOT</b> | Varšava                                                                                           |
| <b>Lufthansa</b>                  | Frankfurt                                                                                         |
| <b>Ryanair</b>                    | Birmingham, Bristol, Dublin, East Midlands, Girona, Frankfurt-Hahn, Londýn-Luton, Londýn-Stansted |

### Význam Letiska Rzeszow

Letisko v Rzeszowe prepraví každým rokom viac cestujúcich, čo predstavuje medziročný nárast cestujúcich o 15-18%. Len za prvý polrok roku 2011 prepravilo letisko niečo cez 213 tisíc cestujúcich, čo je takmer 50% odbavených cestujúcich za predchádzajúci rok. Rzeszowské letisko je jedným z mála letísk, ktoré si aj počas krízy po roku 2008 udržalo pozitívny rast cestujúcich. Aj vďaka svojej polohe najvýchodnejšieho letiska v Poľsku je jeho význam pre leteckú prepravu obrovský.



## Letisko Krakow

Krakovské letisko má oficiálny medzinárodný názov John Paul II International Airport Kraków-Balice. Letisko sa nachádza neďaleko obce Balice, ktorá je vzdialená 11 km od mesta Krakow.

Letisko je druhým najrušnejším letiskom v Poľsku, hneď za letisko vo Varšave. Letisko je napojené na železničné a cestné koridory v Poľsku. Konkurenciu letisku tvorí hlavne neďaleké medzinárodné letisko v Katoviciach. Z celkového vlastníckeho balíka 76,19 % vlastní štátna spoločnosť Porty Lotnicze, 22,73% samospráva Województwo Małopolskie, 1,04% mesto Krakow a 0,04% mesto Zabierzow.

Infraštruktúra je tvorená jednou spevnenou odletovou dráhou s dĺžkou 2 550 metrov a šírkou 60 metrov, pričom umožňuje operácie väčšine bežných typov osobných aj nákladných dopravných lietadiel. Súčasťou letiska sú dva terminály – jeden pre medzinárodnú leteckú prepravu a oddelený druhý pre domácu prepravu pasažierov. Oba spolu umožňujú prepravnú kapacitu letiska na úrovni 3 mil., resp. 500 tis. pasažierov ročne.

| Letisko Krakow     |                                                    |
|--------------------|----------------------------------------------------|
| Maximálna kapacita | 3,5 mil. pasažierov/ročne                          |
| Odletová dráha     | Jedna s dĺžkou 3200 m                              |
| Terminál           | Medzinárodný terminál (T1)<br>Domáci terminál (T2) |

## Linky

Leteckú prepravu na letisku v Krakowe zabezpečuje v súčasnosti približne 16 leteckých spoločností do všetkých významných európskych metropol. Veľmi významné je tiež napojenie prístupných liniek z Letiska Krakow, cez letisko vo Varšave na významné svetové destinácie.

### Tabuľka 10 Letecké linky z letiska v Krakowe

| Spoločnosť                          | Destinácie                                                                                    |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aerosvit                            | Kyjev-Borispol                                                                                |
| Aer Lingus                          | Dublin                                                                                        |
| Air Berlin                          | Berlín-Tegel                                                                                  |
| Austrian Airlines/Tyrollean Airways | Viedeň                                                                                        |
| Brussels Airlines                   | Brussel                                                                                       |
| Czech Airlines                      | Praha                                                                                         |
| EasyJet                             | Belfast-International, Bristol, Edinburgh, Liverpool, Londýn-Gatwick, Paríž-Charles de Gaulle |
| EuroLOT                             | Gdaňsk                                                                                        |
| Finnair                             | Nepravidelné: Helsinky                                                                        |
| Germanwings                         | Stuttgart                                                                                     |
| Iceland Express                     | Nepravidelné: Reykjavik-Keflavik                                                              |
| Jet2.com                            | Newcastle-upon-Tyne                                                                           |
| LOT Polish Airlines                 | Frankfurt, Paríž-Charles de Gaulle                                                            |
|                                     | Nepravidelné: Atény, Rím-Fiumicino                                                            |

|                                         |                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LOT Polish Airlines/ EuroLOT            | Varšava                                                                                                                                                                                                  |
| LOT Polish Airlines / EuroLOT           | Viedeň                                                                                                                                                                                                   |
| Lufthansa / Augsburg Airways            | Mníchov                                                                                                                                                                                                  |
| Lufthansa Regional / Lufthansa CityLine | Frankfurt, Mníchov                                                                                                                                                                                       |
| Norwegian Air Shuttle                   | Bergen, Kodaň, Oslo-Gardermoen, Stavanger                                                                                                                                                                |
| Ryanair                                 | Alicante, Paríž-Beauvais, Bologna, Brussel, Cagliari, Dublin, Edinburgh, Eindhoven, Leeds/Bradford, Liverpool, Londýn-Stansted, Madrid, Milan-Orio al Serio, Oslo-Rygge, Rím-Ciampino, Stockholm-Skavsta |
|                                         | Nepravidelné: East Midlands, Malaga, Malta, Pisa, Reus, Trapani                                                                                                                                          |

## Letisko Ferenca Liszta Budapešť

Letisko s oficiálnym názvom Medzinárodné letisko Ferenca Liszta Budapešť (do roku 2011 ešte s názvom Medzinárodné letisko Budapešť Ferihegy) sa nachádza približne 16 km od Budapešti, hlavného mesta Maďarska, dostupné po diaľničnom obchvate mesta.

Letisko môže prijať veľké lietadlá ako, napr. Boeing 747, Antonov An-124 a Antonov An-225, ale najčastejšie sa na tomto letisku nachádzajú lietadlá typu Airbus a Boeing. Letisko má dve vzletové a pristávacie dráhy s dĺžkou 3 707 m a 3 010 m.

Jeho súčasťou ešte v roku 2011 sú dva terminály Terminál 1 a Terminál 2A a 2B. Vzhľadom na súčasné dianie a rozvojové aktivity však táto informácia ku koncu roka 2011 už nebude aktuálna. Budapešťianske letisko totiž podstúpilo jednu z najväčších investícií vôbec a to zväčšením letiska o tzv. Terminál Sky Court, ktorý vznikne medzi časťami Terminálu 2A a 2B, a rozšíri tak kapacitu Terminálu 2 na 15 mil. pasažierov ročne už v roku 2012.

| Letisko Budapešť   |                                                 |
|--------------------|-------------------------------------------------|
| Maximálna kapacita | Rozšírením Terminálu 2 - 15 mil. pasažierov/rok |
| Odletová dráha     | Dve: 3 707 m a 3 010 m                          |
| Terminál           | Dva: Terminál 1 a Terminál 2                    |

## Linky

Letisko je najväčšie z 5 medzinárodných letísk v Maďarsku. Ponúka medzinárodné spojenia väčšinou po Európe, ale aj do Afriky, Severnej Ameriky a tiež na Blízky východ. Terminálu 1 zvyčajne využívajú low-cost spoločnosti, medzi ktoré v súčasnosti patria: EasyJet, EasyJet Switzerland, Germanwings, Jet2.com, Norwegian Air Shuttle, Sky Work Airlines, Wizz Air, pričom spoločnosť Malév, ktorá taktiež prevádzkuje niektoré low-cost lety používa ako hlavný terminál 2A.

## Tabuľka 11 Letecké linky z letiska v Budapešti

| Spoločnosť                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Destinácie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Terminál 1 - EasyJet, EasyJet Switzerland, Germanwings, Jet2.com, Norwegian Air Shuttle, Sky Work Airlines, Wizz Air                                                                                                                                                                                        | Berlín - Schönefeld, Dortmund, Londýn-Gatwick, Londýn-Luton, Paríž-Orly, Ženeva, Cologne/Bonn, Stuttgart, Edinburgh, Manchester, Kodaň, Oslo-Gardermoen, Stockholm-Arlanda, Barcelona, Bergamo, Bari, Brusel, Eindhoven, Forlì, Gothenburg-City, Hahn, Madrid, Malmö, Nyköping, Pisa, Rím-Fiumicino, Stockholm-Skavsta, Târgu Mureș, Turku, Weeze |
| Terminál 2A - airBaltic, Air France, Air Malta, Alitalia, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Carpatair, Czech Airlines, Finnair, KLM, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Malév Hungarian Airlines, Swiss International Air Lines a ďalšie                                                                   | Zvyčajne európske destinácie vrátane: Amsterdam, Atény, Barcelona, Berlin-Tegel, Brusel, Kodaň, Frankfurt, Gothenburg-Landvetter, Hamburg, Helsinki, Madrid, Milan-Malpensa, Paris-Charles de Gaulle, Praha, Rome-Fiumicino, Stockholm-Arlanda, Stuttgart, Thessaloniki, Warsaw, Zürich                                                           |
| Terminál 2B - Swiss International Air, TAP Portugal, Aer Lingus, Aeroflot, Aerosvit Airlines, American Airlines, British Airways, Carpatair, Delta Air Lines, EgyptAir, El Al Hainan Airlines, Malév Hungarian Airlines, Moldavian Airlines, Qatar Airways, TAROM, Tiriatic Air, Turkish Airlines, a ďalšie | Európske aj svetové destinácie ako napr.: Moskva, Kyjev, New York-JFK, Chişinău, Káhira, Tel Aviv, Peking, Amman, Beirut, Belehrad, Bukurešť, Cluj-Napoca, Istanbul-Atatürk, Kiev-Boryspil, Larnaca, Odessa, Podgorica, Pristina, Sarajevo, Skopje, Sofia, Târgu Mureș, Tel Aviv, Tirana, Varna, Záhreb, Doha, Istanbul                           |

### Význam letiska v Budapešti

Letisko v Budapešti je najrušnejším a najväčším letiskom v okolí regiónu Košického kraja vo vzdialenosti do 450 km, s veľmi dostupným a rýchlym cestným spojením vrátane čiastočne diaľničného pripojenia v trvaní približne 2,5 až 3 hodiny. Veľkosťou aj počtom destinácií môže budapeštianskemu letisku pre pasažierov cestujúcich z alebo do Košického kraja konkurovať viedenské letisko vo Schwechate, ktorého ročný počet prepravených cestujúcich sa pohybuje na úrovni 18 až 19 mil. pasažierov. Jeho cestná vzdialenosť je však v porovnaní s letiskom v Budapešti výrazne väčšia.

**Tabuľka 12 Porovnanie počtu cestujúcich vybraných letísk**

| Letisko                  | 2006       | 2007       | 2008       | 2009       | 2010       |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Letisko Viedeň Schwechat | 16 900 000 | 18 800 000 | 19 700 000 | 18 100 000 | 19 691 206 |
| Letisko Praha-Ruzyně     | 11 581 511 | 12 436 254 | 12 630 557 | 11 643 366 | 11 556 858 |
| Letisko Varšava          | 8 101      | 9 268      | 9 460      | 8 320      | 8 712      |

|                                         | 827            | 476            | 606            | 927            | 384            |
|-----------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Letisko Budapešť                        | 8 266<br>677   | 8 597<br>137   | 8 443<br>053   | 8 095<br>367   | 8 190<br>089   |
| Letisko M. R. Štefánika<br>v Bratislave | 1 937<br>642   | 2 024<br>142   | 2 218<br>545   | 1 710<br>018   | 1 665<br>704   |
| Letisko Brno                            | 393 686        | 415 276        | 506 174        | 440 850        | 396 589        |
| Letisko Ostrava                         | 300 736        | 332 266        | 353 737        | 307 130        | 279 973        |
| <b>Letisko Košice</b>                   | <b>343 818</b> | <b>443 448</b> | <b>590 919</b> | <b>352 460</b> | <b>267 060</b> |

## 1.6 Postavenie Letiska Košice v širšom regionálnom kontexte

V dnešnom svete existuje mnoho príležitostí pre letiská ako si získať pasažierov, cargo, či nové letecké spoločnosti. Moderný letecký priemysel, ktorý bol v mnohých miestach transformovaný z regulovaného na liberalizovaný a na komerčne orientovaný, hrá veľmi dôležitú úlohu pri rozvoji letísk a situáciách, v ktorých sa nachádzajú.

Pri súťaži medzi letiskami je z pohľadu krátkych letov v Európe dôležitá blízkosť letiska k danej destinácii. V prípade Košíc je jeho poloha ideálna. Zároveň aj krátka vzdialenosť medzi letiskovou halou a lietadlom, krátke meškania, rýchly spätný kolobeh linky, sú vitálnymi elementmi pre podporu nízko-nákladových spoločností. Pre časovo kratšie letecké spojenia, predovšetkým nízko-nákladových spoločností sú významným faktorom hlavne letiskové poplatky. Z pohľadu pasažierov však tí, ktorí nie sú obchodnými cestujúcimi, sú dnes ochotnejší vymeniť hlavné letiská za regionálne. V prípade Košíc a regiónu Slovenska je poloha letiska konkurencieschopná. Zo širšieho regionálneho hľadiska (Košice – Budapešť 264 km, Košice – Rzeszow 212 km), však v okruhu 300 km sú dostupné kapacitou, vybavením aj počtom pravidelných liniek silnejšie letiská.

V minulosti nezvyklo byť primárnou úlohou letísk identifikovať príležitosti pre expanziu, ale táto rola bola predovšetkým v rukách leteckých spoločností. Promovanie leteckých služieb na letisku nebolo taktiež považované za zodpovednosť letiska, ale leteckých spoločností a tour-operátorov, cestovných agentúr, ktorí predávali produkty cestovného ruchu a destináciu. Propagácia letiska zvykla byť celkom jednoduchá, relatívne pasívna, zameraná na časové plány, letáky, publikácie. V súčasnosti sa letiská stávajú proaktívnymi, realizujú sofistikované marketingové kampane, používajú rôzne techniky a nástroje marketingu na oslovenie pasažierov, oslovenie leteckých spoločností, tour-operátorov, a pod. V dnešnom konkurenčnom prostredí je to nevyhnutné.

Z marketingového hľadiska je dôležité rozdeliť dopyt po letiskách, ktorý existuje na dve oblasti. Prvým je dopyt leteckých spoločností, ktoré kupujú služby letiska priamo a druhou sú obyvatelia - cestujúci, ktorí využívajú letisko pre svoju dopravu.

**Tabuľka 13 Zákazníci letiska - hlavné trhové segmenty**

| Biznis sektor      | Pasažieri                             | Iné               |
|--------------------|---------------------------------------|-------------------|
| Letecká spoločnosť | Tradičné lety                         | Nájomcovia        |
| Touroperátor       | Nízko-nákladové lety                  | Návštevníci       |
| Cestovná agentúra  | Charterové lety                       | Zamestnanci       |
| Cargo              | Business lety                         | Miestni rezidenti |
|                    | Dovolenkujúci (krátkodobí, víkendoví) | Miestne firmy     |
|                    | Transfery                             |                   |

Z pohľadu marketingu produktu letiska smerom k pasažierom a leteckým spoločnostiam sú dôležité nasledovné poznatky.

Smerom k pasažierom - je rozhodnutie pre výber letiska založené primárne na dostupnosti leteckých služieb na letisku a blízkosti letiska k potenciálnemu zákazníkovi. Pre letisko je dôležitejšie, aby zameriavalo svoj marketing na letecké služby, ktoré ponúka a dostupnosť, resp. vhodnosť letiska, ako sa zameriavať na poskytovanie každého faktu o možnostiach a vybavení letiska.

Smerom k leteckým spoločnostiam - je dôležitejšie poskytovať informácie o štruktúre a povahe spádovej oblasti a potenciálnom dopyte po destinácii, ako detaily o infraštruktúre letiska, ktoré predávajú letisko. Žiaden balík financií vynaložený na vylepšenie prostredia a vybavenia letiska totiž nepresvedčí leteckú spoločnosť viac ako to, že je hlavne braný do úvahy - a existuje trh, pre ktorý sú tieto služby určené.

**Tabuľka 14 Faktory, ktoré ovplyvňujú výber letiska**

| <b>Pasažieri</b>                                      | <b>Letecké spoločnosti</b>             |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------|
| Destinácie letov                                      | Potenciálny dopyt a spádová oblasť     |
| Cena leteniek                                         | Dostupnosť pozícií pre prílety         |
| Dostupnosť letu a čas                                 | Konkurencia                            |
| Frekvencia letov                                      | Kompatibilita sietí                    |
| Imidž a dôveryhodnosť leteckej spoločnosti            | Letiskové poplatky a zľavy             |
| Náklady súvisiace s parkovaním a dostupnosťou letiska | Iné poplatky (nafta, služby letiska)   |
| Jednoduchosť presunu na letisko                       | Rozsah a kvalita poskytovaných služieb |
| Cena parkovania na letisku                            | Marketingová podpora                   |
| Obchody, reštaurácie a iné                            | Prostriedky na údržbu                  |

## 1.7 Silné a slabé stránky Letiska Košice

Silné a slabé stránky Letiska Košice z pohľadu ďalšieho rozvoja cestovného ruchu v regióne Košického kraja je možné definovať len vo vzťahu k možnostiam ovplyvniť tento rozvoj, ktoré letisko má.

Na základe zistených informácií možno považovať infraštruktúru ako aj dostupnosť letiska za veľmi dobré. Výrazne silnými stránkami košického letiska sú moderná infraštruktúra a bezpečnostná úroveň súvisiaca so vstupnou bránou do Schengenského priestoru. Práve súčasť tohto priestoru je ďalším vysokým pozitívom, ktoré možno pripočítať letisku v Košiciach. Spolu s dobrou dopravnou dostupnosťou bezprostredného regiónu diaľničným pripojením, či cestami pre motorové vozidlá tak Letisko Košice predstavuje atraktívnu vstupnú ako aj výstupnú bránu z Košického kraja, ako aj priľahlých regiónov: Prešovského kraja, či regiónu severného Maďarska (Borsod-Abaúj-Zemplén Župa).

V kontexte existujúcej konkurencie letísk v priľahlých regiónoch predstavuje Letisko Košice najväčšie a najlepšie vybavené letisko v okruhu 200 km. Najbližším výrazným konkurentom pre severné oblasti je poľské Letisko Rzeszow. Avšak na juhu vo vzdialenosti približne 260 km sa nachádza na pomery regiónu východnej Európy bezkonkurenčné Letisko Budapešť.

| Silné stránky                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Slabé stránky                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Nová a moderná letisková infraštruktúra vhodná pre široké spektrum lietadiel a postačujúca pre pasažierov</li> <li>Pozitívne hospodárske výsledky a schopnosť generovať príjmy na vlastné financovania rozvoja</li> <li>Dostatočné voľné kapacity v počte pasažierov ročne</li> <li>Dobrá lokalita vzhľadom k centru mesta, okoliu mesta Košice aj celého regiónu</li> <li>Dobrá dostupnosť pre bezprostredné okolie (diaľničné pripojenie, obchvat okolo Košíc, cesta pre motorové vozidlá)</li> <li>Existujúce spojenia verejnej hromadnej dopravy z mesta Košice na letisko</li> <li>Veľká, spádová oblasť a perspektívny región pre rozvoj</li> <li>Blízkosť a dobrá dostupnosť okolitých regiónov (Prešovský kraj, Severné Maďarsko, Ukrajina)</li> <li>Vstupná brána do Schengenského európskeho priestoru spájajúca</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Relatívne vysoké poplatky v porovnaní s konkurenčným a blízkym Letiskom Poprad-Tatry, ako aj letiskom v Rzeszowe.</li> <li>Nižšia ekonomická sila potenciálnych pasažierov z regiónu v porovnaní s letiskom v Budapešti</li> <li>Zlá cestná dostupnosť zo vzdialenejších častí regiónu Košického aj Prešovského kraja</li> <li>Obmedzené finančné prostriedky pre vyššiu úroveň marketingových aktivít</li> <li>Neukončená plánovaná realizácia Cargo pre nákladnú dopravu,</li> <li>Slabá komunikácia s kľúčovými hráčmi v regióne.</li> <li>Malý počet priamych pravidelných liniek do významných európskych destinácií, ktoré by zviditeľnili región</li> </ul> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| náročné bezpečnostné požiadavky                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Príležitosti</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | <b>Ohrozenia</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Záujem o rozvoj letiska aj na úrovni miestnej samosprávy</li> <li>• Rozvíjajúci sa ázijský trh so záujmom o nové destinácie</li> <li>• Pomalé a postupné oživovanie svetových ekonomík a zvyšovanie záujmu o leteckú prepravu</li> <li>• Rastúci záujem o nepravidelnú leteckú dopravu najmä v rámci pasívneho cestovného ruchu</li> <li>• Zvyšujúci sa záujem investorov o založenie a rozvoj podnikov v regióne</li> <li>• Zlepšenie viditeľnosti regiónu a najmä mesta Košice na mape sveta vďaka kultúrno-spoločenským a športovým udalostiam (MSLH 2011, EHMK 2013)</li> <li>• Rozvíjajúca sa spolupráca s mestom Košice a organizáciami Košice - turizmus a Košice 2013, n.o..</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vysoká konkurencia letísk a dopravných spoločností najmä v oblasti nízkonákladovej prepravy</li> <li>• Veľká opatrnosť leteckých spoločností pri otváraní nových destinácií a pravidelných liniek</li> <li>• Rozširovanie kapacít Letiska Viedeň a Letiska v Budapešti</li> <li>• Rozvoj Letiska v Rzeszowe</li> <li>• Nižšie letiskové poplatky na Letisku Poprad-Tatry</li> <li>• Pomerne vysoký podiel nepravidelnej (charterovej) leteckej dopravy na celkovom počte výkonov a vyššia závislosť na sezónnych výkyvoch</li> <li>• Závislosť existujúcich pravidelných liniek letiska od malého počtu kľúčových veľkých podnikov v regióne</li> </ul> |



## 2. Stratégie

### 2.1 Rozvojové zábery manažmentu Letiska Košice

V kontexte rozvojových zámerov Letiska Košice si manažment plne uvedomuje výrazný hospodársky a sociálny význam pre región, ktorý v dnešnej dobe letiská majú. Tento význam presahuje priamu úlohu letiska v tradičnom chápaní, ktorým je zabezpečenie dopravnej dostupnosti regiónu leteckou dopravou. Letisko Košice v tomto chápaní tvorí dôležitú infraštruktúru na podporu regionálneho ekonomického a sociálneho rastu v spádovej oblasti.

V súvislosti so zväčšovaním sa EU a narastajúcimi vzdialenosťami letecká doprava zastáva čoraz dôležitejšiu úlohu pri integrácii Európy. Paralelne s tým sa rozširuje konkrétny sociálny a ekonomický význam nášho letiska.

Ekonomický vplyv letiska Košice na hospodárstvo je:

- priamy - zamestnanosťou a príjmami, ktoré úplne alebo z veľkej časti súvisia s prevádzkou letiska,
- nepriamy - zamestnanosťou a príjmami vytvorenými v ekonomike regiónu v reťazcoch dodávateľov tovarov a služieb,
- vyvolaný - zamestnanosťou a príjmami vytvorenými v ekonomike regiónu, ktoré tvoria výdavky a príjmy od priamych a nepriamych zamestnávateľov,
- katalytický - zamestnanosťou a príjmami vytvorenými v ekonomike regiónu pri zlepšovaní produktivity podnikov a pri získavaní ekonomických príležitostí ako napr. prichádzajúce investície a aktívny zahraničný cestovný ruch.

Prístup na trhy a medzinárodné dopravné spojenia sú považované za absolútne nevyhnutné pre zahraničné firmy, ktoré sa rozhodujú pre novú lokalitu svojho pôsobenia.

Letisko Košice od roku 2006 podstúpilo pre rozvoj okrem iných aj tieto aktivity:

- obstaranie stojánkov pre lietadlá,
- nákup vybavenie pre požiaru ochranu a plnenie leteckých pohonných látok (LPL),
- obstaranie vybavenie pre handlingové služby,
- obstaranie nových technológií súvisiacich s bezpečnou prevádzkou lietadiel,
- nákup bezpečnostných zariadení pre kontrolu cestujúcich a batožín.

Medzi plánované investičné aktivity v budúcnosti patrí postavenie nových skladov pre letecké pohonné látky.

Spomínané investície znamenajú vylepšenia služieb, ktoré letisko poskytuje cestujúcim, leteckým spoločnostiam a ostatným zákazníkom letiska.

V rámci rozvojových zámerov má vedenie letiska vo svojich hlavných úlohách aj získavanie nových leteckých spoločností a rozširovanie počtu letov z košického letiska. Od krachu leteckej spoločnosti SkyEurope Airlines a následnej celosvetovej ekonomickej krízy, je získavanie nových dopravcov jednou z najťažších úloh. Mnohé letecké spoločnosti sú veľmi opatrné pri otváraní nových destinácií napriek tomu, že letisko ponúka incentívne dohody, ktoré sú priamo publikované na webstránke letiska ([www.airportkosice.sk](http://www.airportkosice.sk)).

Incentívne dohody, ktoré Letisko Košice ponúka, umožňujú každej európskej leteckej spoločnosti:

- získať zľavu 25% z letiskových a pristávacích poplatkov pri rozšírení existujúcej frekvencie,
- získať zľavu 50% z letiskových a pristávacích poplatkov pri otvorení novej destinácie.

Uvedenú schému letisko aplikovalo prvý krát na jar v roku 2009, keď tu na základe predmetného motivačného programu otvorila svoju linku Košice – Bratislava spoločnosť Danube Wings, ktorú prevádzkuje dodnes.

Podľa manažmentu Letiska Košice by rozvoju leteckej dopravy a cestovného ruchu - a to nielen v našom regióne, ale aj v rámci celého Slovenska - veľmi pomohol motivačný program, s ktorým sa možno stretnúť na letisku na Malte. Do skupiny letísk, ktoré vlastní letisko Viedeň, patrí aj letisko Malta. To je veľmi úspešné vďaka podpore miestnej vlády, ktorá dotuje letisko v závislosti od počtu dovezených cestujúcich. Tento program v konečnom dôsledku znamená samozrejme rozvoj cestovného ruchu.

## **2.2 Rozvojové zábery kľúčových hráčov regiónu Východného Slovenska**

### **Zábery a očakávania Košického samosprávneho kraja**

Košický samosprávny kraj (KSK), ako jeden z kľúčových hráčov regiónu Východného Slovenska svoje rozvojové zábery vo vzťahu k Letisku Košice definuje v strategických rozvojových dokumentoch.

V rámci rozvoja košického Letiska v kontexte potrieb cestovného ruchu KSK síce nedefinuje konkrétne aktivity smerujúce k jeho priamej podpore. Ale aj vzhľadom na význam, aký letisko má pre rozvoj celého regiónu, KSK uvádza konkrétne zábery smerujúce k podpore dopravnej dostupnosti a zlepšeniu s Letiskom súvisiacej infraštruktúry. Košický samosprávny kraj taktiež dlhodobo podporuje spoluprácu pri vzájomnej propagácii a poskytovaní informácií medzi KSK, župou Borsód-Abaúj-Zemplén (BAZ) a Letiskom Košice.

Na základe Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Košického samosprávneho kraja v programovacom období 2007 – 2013 je jedným z prvoradých špecifických cieľov – č. 1 Zmiernenie disparít na regionálnej úrovni v oblasti dopravy, a to aj prostredníctvom vytvorenia Košického integrovaného dopravného systému verejnej osobnej dopravy založenom na jednotnom riešení a integrácii infraštruktúry (železničnej, prímestskej a mestskej), dopravnej a prepravnej technológie, ekonomiky a informatiky, systému koordinácie a riadenia regionálnej dopravy, čím sa zmení v súčasnosti nepriaznivý stav v tejto oblasti a zlepší mobilitu ľudí, ušetrí prevádzkové náklady a zabezpečí ekologickejšiu dopravu, posilní rozvoj regiónu a spoluprácu so susednými regiónmi.

Zámerom v rámci aktivity 1.3.1.2. je realizovať Košickú osobnú regionálnu integrovanú dopravu (KORID) a to prostredníctvom čiastkových projektov, medzi ktoré patrí aj napojenie priemyselného parku Pereš a Letiska Košice na električkovú rýchlodráhu spojenú s centrom mesta ako aj železničnou stanicou.

Uvedený záber predstavuje podstatné zlepšenie dostupnosti košického Letiska verejnou dopravou v regióne, ktorá tiež nadväzuje na medzinárodné koridory – vrátane železničného spojenia s Maďarskom, Ukrajinou aj Poľskom.

Očakávania Košického samosprávneho kraja vo vzťahu Letiska Košice a potrieb cestovného ruchu spočívajú predovšetkým vo zvyšovaní kvality poskytovaných služieb a s tým spojeným rozvíjaním letiskovej infraštruktúry.

### **Zábery a očakávania mesta Košice**

Zábery a očakávania mesta Košice, ako ďalšieho významného kľúčového hráča v oblasti cestovného ruchu v regióne vychádzajú z dlhodobej stratégie mesta rozvíjať dopravnú dostupnosť, ale v súčasnosti už aj z aktuálnej témy blížiaceho sa projektu Košice – Európske hlavné mesto kultúry (EHMK) 2013 a potenciálnych pozitívnych dopadov v oblasti turizmu a ekonomiky regiónu, ktoré projekt pre región môže znamenať. Titul Európske hlavné mesto kultúry znamená pre Košice strategickú marketingovú značku,

ktorá v zahraničí rezonuje, na ktorej mesto má záujem stavať a Európania vedia čo od nej môžu očakávať.

Mesto Košice vníma letisko v Košiciach ako dôležitého kľúčového hráča pre rozvoj ekonomiky regiónu, rozvoj obchodných príležitostí ako aj aktívneho cestovného ruchu. Súvisí s tým aj skutočnosť, že Letisko Košice je dnes súčasťou organizácie destinačného manažmentu na mestskej úrovni s názvom Košice - Turizmus v rámci profesnej komory doprava. Túto iniciovalo ešte v roku 2010 mesto Košice v spolupráci s organizáciou Košice 2013. Organizácia Košice – Turizmus predstavuje tzv. lokálny „tourist board“, autoritu v rozvoji turizmu spoločne s rozvojovým projektom Košice EHMK 2013. Organizovaný je na báze partnerstva mesta Košice so súkromným sektorom. V súčasnosti má 36 členov naprieč sektormi a združuje kľúčových hráčov mesta Košice v cestovnom ruchu - ubytovacie zariadenia, reštaurácie, inomingové cestovné agentúry, atraktivity a podujatia, dopravu a organizáciu Košice 2013. Existencia takéhoto partnerstva predstavuje dôležité východisko efektívnej komunikácie smerom k mestu, potenciálnym aerolinkám a k národnej úrovni (Slovenskej agentúre pre cestovných ruch, Ministerstvu dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR).

Konkrétne výstupy spolupráce od jej vzniku v lete 2010 sú v začiatkoch, pričom medzi prvý z nich patrí umiestnenie propagačnej brožúry – sprievodcu mestom Košice (City guide) na Letisku, ako aj umiestnenie propagačných tabúl značky „visitkosice.eu“ počas Majstrovstiev sveta v hokeji 2011. Letisko Košice v rámci spolupráce taktiež umožňuje umiestnenie propagačných materiálov spoločnej značky destinácie v priestoroch letiska na nekomerčnej báze (nie pre individuálnych členov klastra) čo je dôležitým prvkom budovania jednotného uvítacieho konceptu spoločnej značky Košice 2013, ktorý je v súčasnosti vo fáze prípravy.

Medzi ďalšie benefity uvedenej spolupráce možno zaradiť relatívne zlepšenie komunikácie letiska s ostatnými členmi tourist board, a teda aj kľúčovými hráčmi v regióne, ako aj účasť letiska na veľtrhoch cestovného ruchu v Londýne, Berlíne, Prahe, kde sa prezentovalo pod spoločnou značkou destinácie - Košice 2013.

Letiská ako ekonomický magnet regiónov môžu hrať dôležitú úlohu pri rozhodovaní firiem pre umiestnenie svojho podnikania, tour-operátorov pri promovaní Košíc ako turistickej destinácie a pre aerolinky pri otvárani nových destinácií.

Umiestnenie letiska je výhodné ako aj jeho atraktivita z pohľadu globálneho trhového prostredia a globálnych firiem sídliačich v regióne. Širší ekonomický dopad na región úzko súvisí nielen s infraštruktúrou letiska, ale aj schopnosťou pritiahnuť nové letecké spojenia a ďalšie služby. V širšom pohľade na ekonomické dopady a benefity, za úspechom letiska stoja práve letecké spoločnosti, ktoré sa rozhodujú o otvorení, resp. neotvorení nových liniek.

Letisko z pohľadu mesta má preto dôležitú úlohu aj v podnecovaní návštevníkov, ktorí sem prídu za obchodom, na víkendový pobyt alebo na dovolenku. Tak, ako ukazujú mnohé iné destinácie, celkový potenciál destinácie sa rozvinul až po tom, čo vzniklo priame letecké spojenie za prijateľné ceny. Zvýšenie počtu návštevníkov, ako ukazujú mnohé štúdie a strategické dokumenty, má jednoznačne pozitívne efekty na príjem a zamestnanosť mesta a regiónu. Z pohľadu turistických trhov, ktoré sú závislé na priamom leteckom spojení, sú Košice vnímané predovšetkým skrz poznávacie dovolenky, predĺžené víkendy (tzv. „city break“ turizmus), a konferenčný turizmus.

Zo štatistického porovnania počtu prenocovaní zahraničnými návštevníkmi v predošlých EHMK vyplýva, že priemerný nárast v počte prenocovaní návštevníkov sa pohyboval na úrovni okolo 12 %. Tieto údaje sa menili v závislosti od sezóny resp. podujatí

organizovaných v priebehu roka. Tento priemer v náraste počte prenocovaní bol rôzny, ako napr. + 6% v Luxemburgu 2007, + 18,6 % v oblasti RUHR 2010, +22,9 % v Grazi 2003, či +56,3% vo Weimare 1999. Najvyšší nárast v počte prenocovaní bol zaznamenaný v menších mestách s menšou turistickou základňou. Veľké mestá a rozvinuté destinácie zaznamenali najmenší nárast. Celkový počet návštevníkov (jednodňových aj dlhodobých), sa v mestách EHMK pohyboval ročne v nasledujúcich číslach: Graz 2003 (2.755.000), Helsinki 2000 (5.400.000), Rotterdam 2001 (2.250.000), Lille 2004 (9.000.000), Liverpool 2008 (15.000.000).

V prípade mesta Košice (priemerná obsadenosť 25 až 35%) preto možno očakávať ešte vyšší priemerný nárast. Tento rast v počte návštevníkov minulých miest EHMK úzko súvisí aj s leteckým spojením každej z destinácií. V prípade neexistencie nízko-nákladových leteckých liniek je predpoklad, že potenciál tohto roka zostane nevyužitý a počet zahraničných návštevníkov vzrastie o podpriemernú úroveň ostatných európskych miest.

Súčasná situácia na letisku v Košiciach vďaka sieti pravidelných liniek do Prahy, Bratislavy a Viedne, teda do troch miest umožňujúcich prestupy do ďalších častí sveta, vytvára nepochybne veľmi podstatné letecké spojenia mesta s významnými metropolami Európy aj celého sveta. Uvedené spojenia na strane druhej zaostávajú v dvoch podstatných parametroch – cenovej dostupnosti a rýchlosti dopravy. Prestupné spojenia z a do Košíc totiž potenciálnym turistom nielen predražujú cestu, ale tiež skracujú dĺžku pobytu a tým znižujú motiváciu turistov cestovať do cieľovej destinácie.

Túto nepriaznivú situáciu môžu zlepšiť nové priame letecké spojenia do doteraz nevyužívaných destinácií a zvýšiť tak atraktivnosť mesta Košice na mape Európy aj sveta. Za jednu z najlepších možností otvorenia nových leteckých liniek sa vo všeobecnosti považujú pravidelné spojenia prevádzkované nízkonákladovými leteckými spoločnosťami, ktoré majú vysoký potenciál pritiahnúť do miest a ich regiónov väčší počet pasažierov orientovaných na cesty za účelom oddychu.

Ďalší zo zámerov mesta Košice je totožný so zámermi Košického samosprávneho kraja. Okrem vyššie uvedených priorít medzi ďalšie patrí rozvoj vysokokvalitnej mestskej dopravy. Tá by mala obsahovať zvyšovanie atraktivnosti a zvyšovanie kultúry cestovania, pričom Integrované dopravné systémy (KIDS – Košický integrovaný dopravný systém, KORID - Košická osobná regionálna integrovaná doprava) pomôžu prepojiť električkovú dopravu so železničnou, rozšíriť elektrifikáciu MHD a prepojiť ju s košickým letiskom.

## **Zámery a očakávania Prešovského samosprávneho kraja**

Z pohľadu rozvojových dokumentov Prešovského samosprávneho kraja (PSK) je košické letisko v súčasnosti považované za konkurenta Letiska Poprad-Tatry. Medzi prioritné témy Stratégie Prešovského kraja (Programu hospodárskeho a sociálneho rozvoja Prešovského samosprávneho kraja na obdobie 2008-2015) patrí aj Špecifický cieľ 3: Do roku 2015 zvýšiť úroveň využitia prepravnej kapacity letiska Poprad pri medziročnom náraste prepravných výkonov na úrovni nad 10%.

Napriek nedostatkom a slabým stránkam popradského letiska v porovnaní s letiskom v Košiciach, Prešovský samosprávny kraj vychádzajúc zo stanovených priorít považuje letisko Poprad-Tatry za významnú bránu do regiónu Prešovského kraja – ako z pohľadu podnikateľskej sféry, rovnako tak z pohľadu cestovného ruchu. Letisku Košice síce patrí v stratégii rozvoja podnikania v PSK dôležité miesto, avšak rozvoj leteckej dopravy v

kraji je naviazaný na letisko Poprad – Tatry. Predurčujú ho k tomu jeho silné stránky ako: vhodná geografická poloha - blízkosť Vysokých a Nízkych Tatier, blízkosť prírodných, historických a rekreačných zariadení, malý počet dní s hmlou/resp. vhodné poveternostné podmienky pre leteckú dopravu, možnosť nadregionálneho využitia – oblastí Spiša, Liptova a čiastočne aj z poľskej strany Tatier, budúce priame napojenie na diaľničnú sieť z Bratislavy do Košíc, vysoká kvalita poskytovaných služieb, štatút medzinárodného letiska, dostatočná kapacita pohybových plôch pre všetky druhy letov, vybavenie rádionavigačnými a svetelnými prostriedkami na I. kategóriu ICAO.

### **Zámery a očakávania severo-maďarskej župy Borsod-Abaúj-Zemplén**

Nadregionálny význam Letiska Košice je možné badať aj v oblasti župy Borsod-Abaúj-Zemplén, nachádzajúcej sa na severe Maďarska, ktorej administratívnym centrom je mesto Miškolc. Región s približne 740 tis. obyvateľmi možno zaradiť do spádovej oblasti najmenej 3 letísk:

- Letisko Budapešť , kde vzdialenosť mesta Miškolc od letiska predstavuje približne 180 km
- Letisko Debrecén, kde vzdialenosť mesta Miškolc od letiska predstavuje 113 km
- Letisko Košice, kde vzdialenosť mesta Miškolc od letiska predstavuje 84 km.

Napriek ľahkej dostupnosti veľkého budapeštianskeho letiska po diaľnici sú Letisko Košice a Letisko Debrecén okrajovo spomínané v niektorých štúdiách z regiónu župy Borsod-Abaúj-Zemplén, ktoré sa zaoberajú témami cestovného ruchu a rozvoja turizmu. Ide predovšetkým o severné oblasti regiónu s menšou vzdialenosťou od Letiska Košice.

### **Zámery a očakávania regiónu západnej Ukrajiny, Zakarpatskej oblasti**

Letisko Košice vzhľadom na jeho veľmi blízku polohu (100 km) a vysokú úroveň infraštruktúry predstavuje relevantnú bránu pre pasažierov z oblasti západnej Ukrajiny, najmä oblasti Zakarpatsko. Tejto jeho roli napomáha tiež existencia pravidelných liniek do destinácií, ktoré sú podstatnými ako prestupové miesta do ďalších častí sveta aj Európy – Viedeň, Bratislava a Praha.

Uvedenú rolu košického letiska však výrazne obmedzuje logistika dostupnosti, predovšetkým pre cestujúcich z Ukrajiny. Jednak ide o bariéru v podobe cezhraničného styku medzi Slovenskom a Ukrajinou, ktorá nie je členským štátom Európskej únie. V nemenej podstatnom prípade je bariérou logistická otázka, ktorú komplikuje nízko kvalitné cestné spojenie z mnohých častí západnej Ukrajiny – najmä koridoru smerujúceho na Slovensko.

Na strane ukrajinského Transkarpatského regiónu a regiónu Ľvov v súčasnej dobe nie sú identifikované žiadne rozvojové stratégie, ktoré by brali do úvahy košické letisko. Strategické zámery týkajúce sa rozvoja cestovného ruchu obsahujú zmienky o dôležitosti letisko vybudovať. Vzhľadom na neadekvátne logistické trasy z Užhorodu do Košíc nie sú vyvíjané ani aktivity propagujúce košické letisko v Ukrajine. Za jednu z možností je považovaný napríklad rozvoj železničných koridorov smerujúcich z Užhorodu do Košíc, resp. Prešova, ktorý by mohol výrazne napomôcť odstráneniu spomínaných logistických bariér.



### 3. Návrhy a odporúčania

Očakávania kľúčových aktérov v rozvoji cestovného ruchu – mesta Košice a Košického samosprávneho kraja a prevádzkovateľa košického letiska nájdú spoločného menovateľa predovšetkým v oblasti rozvoja infraštruktúry a zvyšovania dopravnej dostupnosti košického letiska.

Od doby privatizácie prešlo Letisko Košice postupnými rozvojovými aktivitami, ktoré krok za krokom aj dnes rozvíjajú technickú infraštruktúru letiska a zvyšujú komfort pasažierov. Vždy nové rozvojové investície v rôznych nákladoch a rozsahu patria medzi pravidelné plánované aktivity prevádzkovateľa letiska. Zámery letiska sú v oblasti rozvoja infraštruktúry v súlade s očakávaniami kľúčových aktérov, ktorí vo svojich rozvojových dokumentoch podporujú zvýšenie atraktívnosti a dostupnosti košického letiska – zámerom vybudovať integrovanú verejnú a regionálnu dopravu vrátane spojenia s letiskom.

V súčasnosti možno konštatovať, že letisková infraštruktúra, aj vzhľadom na dostatočne voľné maximálne kapacity, je hodnotená na viac ako dobrej úrovni.

| Očakávania a zámery Letiska Košice                                             | Očakávania a zámery kľúčových aktérov                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zaistenie tvorby zisku                                                         |                                                                                                                                                      |
| Rozvoj a obnova infraštruktúry letiska                                         | Podpora rozvoja infraštruktúry súvisiacej napr. s dopravnou dostupnosťou Letiska Košice                                                              |
| Zvyšovanie kvality poskytovaných služieb                                       | Zvyšovanie spokojnosti pasažierov Letiska s poskytovanými službami                                                                                   |
| Získavanie nových leteckých dopravcov a otváranie nových destinácií            | Zvýšenie počtu priamych nízko-nákladových spojení s európskymi metropolami                                                                           |
| Záujem o spoluprácu s miestnou a regionálnou samosprávou                       | Podpora spolupráce kľúčových aktérov v regióne Košického kraja ako aj príslušných regiónov                                                           |
| Motivačný program dotácií letisku v závislosti od počtu dovezených cestujúcich |                                                                                                                                                      |
|                                                                                | Vytvorenie konkurencieschopných podmienok na strane letiska pre získanie nízko-nákladových dopravných spoločností, resp. otvorenia nových destinácií |

Rovnako tak z pohľadu potrieb cestovného ruchu sa relevantní aktéri regiónu zhodujú v dôležitosti otvorenia leteckých liniek do nových destinácií. Tie by na jednej strane spoločnosti Letisko Košice zabezpečili zvýšenie rentability, vyšší obrat a potenciál pre ďalší rozvoj infraštruktúry. Na strane druhej by potenciálnym turistom priblížili Košice a ich región ľahko dostupným leteckým pripojením.



V tejto oblasti majú pre cestovný ruch veľký význam predovšetkým nízkonákladové letecké spoločnosti, ktoré majú potenciál pritiahnúť kritickú masu turistov, v prípade dostatočne atraktívnej lokality a najmä rýchlej a cenovo dostupnej formy prepravy. Nízkonákladové spoločnosti mali významný podiel na zvýšení prísunu turistov v období rokov 2002 až 2007 v meste Bratislava. Vtedajším príchodom dnes už skrachovanej leteckej spoločnosti SkyEurope Airlines sa mesto Bratislava zvýraznilo na mape Európy. Následne vďaka jeho väčšej atraktívnosti a dostupnej cene oň prejavilo záujem množstvo turistov, čo sa prejavilo napríklad zvýšením počtu prenocovaní v Bratislavskom kraji z 1,2 mil. na 1,7 mil. za rok.

### **Význam nových leteckých liniek**

Skúsenosti európskych regiónov hovoria o rôznych formách zvyšovania ich dostupnosti prostredníctvom leteckej prepravy. V rámci rôznych motivačných schém z európskych skúseností možno vybrať niekoľko príkladov rozvoja leteckej dopravy a dopravných spojení, ktoré viedli k nárastu príletového turizmu. V minulosti patrili medzi najčastejšie formy práve priame finančné podpory nízko-nákladových spoločností. Tie zaznamenali na jednej strane výrazne zvýšený záujem cestujúcich o predmetné destinácie. Ale aj negatívny efekt na destináciu a úbytok turistov na strane druhej v prípade zrušenia priamej finančnej podpory zo strany štátu, regionálnej vlády, či samosprávy.

**Gerona, (Španielsko).** Mesto, rozvojové agentúry, obchodná komora a hotelové združenie provincie podpísali dohodu na obdobie 2 rokov s leteckou spoločnosťou Ryanair na oplátku za spojenie mesta s 19-timi európskymi destináciami vrátane Londýna, Liverpoolu, Glasgowa, letiska East Midlands a Bournemouth. Vkladom 6,2 mil. euro poskytnutých leteckej spoločnosti tak získali intenzívne propagačné aktivity regiónu cez Ryanair a nové letecké spojenia. V prípade podpornej schémy vtedajší miestni kľúčoví hráči uznali dôležitý význam nízko-nákladových spoločností v rozvoji destinácie. Zmenou regionálnej vlády a zastavením finančnej podpory zo strany regionálnej samosprávy spoločnosti Ryanair začiatkom roku 2011 zrušila 18 liniek.

**Granada (Španielsko).** Na marketingovú kampaň destinácie a publicitu regiónu bola spoločnosti Ryanair poskytnutá suma 300 tis. euro v roku 2005, s navýšením na 700 tis. euro roku 2006 a 1 mil. euro v roku 2007. Na druhej strane sa spoločnosť Ryanair zaviazala na minimálny prílet návštevníkov v počte 90 tis., 240 tis. a 370 tis. počas obdobia uvedených troch rokov.

**Brussel, South Charleroi (Belgicko).** Letisko je vlastnené Valónskym regiónom (väčšinový vlastník - regionálna autorita). Nachádza sa 46 km od Bruselu. Medzi rokmi 1990 a 1996 bola úroveň počtu pasažierov okolo 50 tis. Keď spoločnosť Ryanair otvorila linku v roku 1997 do Dublinu, tak ročný počet návštevníkov sa dostal z 86 tis. v roku 1997 na 178 tis. v roku 2000. Letisko malo však stále charakter regionálneho letiska. Najväčšia zmena však prišla až v roku 2001, keď sa spoločnosť Ryanair rozhodla vytvoriť základňu s 10-timi novými linkami a 19-timi letmi každý deň.

Letisko ponúklo Ryanair veľmi zaujímavý incentívny balík. Verilo, že prítomnosť nízko-nákladového prepravcu dokáže zlepšiť ich mimo letiskové príjmy, imidž, pritiahnúť iné spoločnosti. Rozšírilo prevádzku Duty Free obchodu, reštaurácií, čo tiež znamenalo zvýšenie ich príjmov.

Ryanair platil veľmi nízke pristávacie letiskové poplatky, ktoré začínali na 1 EUR na pasažiera. S tým, že bolo tiež naplánované zvýšenie poplatkov na 1,13 EUR v roku 2006 a 1,30 EUR v roku 2010. Predpokladaný počet pasažierov bol 1 mil. ročne. Na druhej

strane, letisko dokonca prispelo na náklady spoločnosti, čo malo za následok vytvorenie zisku pre leteckého prepravcu. Výdavky, ktoré boli kryté letiskom súviseli s marketingovou podporou (2 mil. euro - teda 2 euro na pasažiera), hotelové výdavky, výdavky na prijímanie nových ľudí, výdavky na kancelárie, prenájom hangára. Všetko za zvýhodnených podmienok. Výsledkom bolo, že rozdiel medzi vkladom spoločnosti Ryanair (2 mil. euro) a sumárom podpory letiska (5,4 mil. euro) znamenal čistý benefit leteckej spoločnosti približne 3,4 mil. euro.

Za takýchto podmienok sa Ryanair zaviazal letisku, že bude mať základňu stálych lietadiel v počte 2 až 4 ks a že bude prevádzkovať minimálne 3 lety pre každé lietadlo počas obdobia 15 rokov. V prípade, že by to letecký prepravca porušil, musel by naspäť vyplatiť benefity, ktoré mu letisko zľavou na službách a ich finančným vstupom poskytlo. Napriek pozitívnemu dopadu priamej podpory na druhej strane stoja názory, ktoré oponujú priamej pomoci aerolinkám pri otváraní nových destinácií a privážaní turistov. Tieto motivačné schémy totiž kazia konkurenčné prostredie a v dnešnej dobe patria medzi aktivity sledované Európskou komisiou v rámci direktív obmedzujúcich priamu finančnú štátnu pomoc.

Medzi ďalšie možnosti zvýšenia záujmu leteckých prepravcov o novú destináciu patria zľavy z poplatkov a podpora marketingových aktivít.

## Letiskové motivačné schémy

Veľmi dôležitú úlohu vo zvýšení atraktívnosti letiska a to prostredníctvom destinácie, s ktorou sa spája, zohrávajú aj motivačné programy, ktoré letisko ponúka leteckým spoločnostiam. Spektrum používaných nástrojov býva naprieč Európou rôzne. Mechanizmus používa aj Letisko Košice.

Návrh znížiť alebo upustiť od letiskových poplatkov sa oplatil v mnohých destináciách. Sú tam však potrebné aj podpory tretích strán. Takáto motivácia je obzvlášť dôležitá pre nové destinácie a nové linky, ktoré v danej destinácii nepôsobili. Sú atraktívne a kritické hlavne pre nízko-nákladové letecké spoločnosti. Uskutočňujú sa najmä prostredníctvom rôznych foriem zliav.

**Tabuľka 15 Formy zliav letiskových poplatkov**

| Zľava                                                                            | Cieľ                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Zľava pristávacieho poplatku na nové lety (Košice ako nová destinácia)           | Podporuje nové linky                                                                   |
| Zľava pristávacieho poplatku na všetky ďalšie lety, alebo väčšie lietadlo        | Podporuje nové počty pre opakované alebo dodatočné kapacity                            |
| Zľava pristávacieho poplatku pre non-stop servis namiesto jednorazového          | Podporuje nové priame linky                                                            |
| Zľava pristávacieho poplatku pre „pozicionovanie“ letov                          | Podporuje letecké spoločnosti mať lietadlo na letisku ako základni                     |
| Zľava na poplatkoch za pasažierov                                                | Podporuje nové linky a väčšiu kapacitu priletov a tým pasažierov                       |
| Zľavy na poplatkoch za pasažierov a pristávací poplatok mimo špičky / denné lety | Podporujú sa nové linky, väčšie kapacity a znižuje sa dopad na prostredie (nočný hluk) |
| Zľavy na parkovanie lietadiel                                                    | Podporujú sa nové linky, väčšie                                                        |

|  |                                |
|--|--------------------------------|
|  | kapacity a vytvára sa základňa |
|--|--------------------------------|

Jednou z najpopulárnejších metód je zníženie alebo upustenie od pristávacích poplatkov počas prvých rokov. Tým letecká spoločnosť platí len za pasažierov, ktorých by do Košíc priniesla. Keďže v prvých rokoch je dopyt prvotne nižší, spoločnosť platí menej. To znamená, že letisko zdieľa riziko spoločne s leteckou spoločnosťou počas obdobia kedy sa linka do destinácie rozbieha. Navrhované sú aj zľavy za poplatky na pasažierov, či parkovanie.

Okrem vyššie uvedených zliav zvyknú letiská ponúkať aj finančnú pomoc leteckým spoločnostiam (hlavne nízko-nákladovým) na marketingové kampane destinácie. Tieto náklady zvyknú byť taktiež zdieľané s regionálnymi rozvojovými agentúrami, lokálnymi organizáciami, tourist-boardmi a pod.

#### Tabuľka 16 Príklad letísk a ich motivačné schémy

| Letisko                                            | Schéma                                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Berlin, Schonefeld (Nemecko)                       | Zľava na počet pasažierov<br>> 50 000 (5%); > 100 000 (10%); > 250 000 (15%);<br>> 500 000 (20%); 1 000 000 (30%); 2 000 000 (40%)                                      |
| Ženeva (Švajčiarsko)                               | Zľava pristávacích poplatkov pri novej linke<br>Prvý rok: 100%; Druhý rok: 50%                                                                                          |
| Glasgow, Edinburgh, Aberdeen (Škótsko)             | Zľava na letiskové poplatky pre nové linky:<br>1.rok - medzinárodné (50%), domáce (30%)                                                                                 |
| Chiang Mai, Chiang Rai, Hat Yai a Phuket (Thajsko) | Zľava z pristávacích poplatkov na novú medzinárodnú linku:<br>Viac ako 1 let týždenne (95%); Jeden let týždenne (75%)                                                   |
| Letisko Košice (SR)                                | Zľava 25% z letiskových a pristávacích poplatkov pri rozšírení existujúcej frekvencie<br>Zľava 50% z letiskových a pristávacích poplatkov pri otvorení novej destinácie |

Vzhľadom na existujúce motivačné schémy a rozvojové zámery Letiska Košice ako vstupnej brány do regiónu je preto vhodné:

- Spracovať podrobnú analýzu významu motivačných schém z pohľadu európskych spoločností ako argument za alebo proti podpore týchto schém motivácie leteckých spoločností,
- Mimo existujúcich motivačných schém pre otvorenie nových liniek, hľadať nové schémy na zvýšenie počtu prepravcov, alebo liniek.

### Marketingová podpora

Výhodou marketingovej podpory letísk, kde sa letecká spoločnosť zaviazala k propagácii destinácie, napríklad odkazom na web stránku, reklamou v ich magazíne a ďalších je, že uvedené schémy podpory nie sú zahrnuté v nariadeniach Európskej únie pre štátnu pomoc leteckým spoločnostiam pre regionálne letiská.

Cieľom týchto aktivít je zvýšenie povedomia medzi leteckými spoločnosťami. Marketing smerom k leteckým spoločnostiam je vhodné zamerať napríklad na:

- produkovanie všeobecných informácií do podnikateľských, ekonomických žurnálov, magazínov, či magazínov o životnom štýle a cestovaní v Európe,
- účasť na výstavách cestovného ruchu, „workshopoch“, „roadshow“,
- rozvíjanie pravidelného kontaktu z kľúčovými spoločnosťami,
- návrh odkazu – správy, akou sa letisko profiluje vo vzťahu k Európe, či svetu („Brána do východného Slovenska a Karpát“, „Košice - letisko európskeho hlavného mesta kultúry 2013“, „Letisko Košice – zažite úspech kreatívneho európskeho hlavného mesta kultúry“, „Košice – brána do hlavného mesta Európy roku 2013“, a pod.)
- zaujímavým návrhom pre marketing letiska je účasť na konferenciách o nových linkách (tzv. „Route conferences“). Konajú sa pravidelne od roku 1995. Je to veľká príležitosť pre letiská a marketingových manažérov diskutovať a predstaviť nové linky, destinácie, letiská.

V súčasnosti sa mnohé letiská taktiež sústredia na identifikovanie nových liniek a príležitostí, ktoré sú prezentované leteckým spoločnostiam spolu s dôležitým informáciami.

Medzi takéto aktivity je vhodné zaradiť:

- analýzu spádovej oblasti Letiska Košice,
- analýzu trhu a potenciálneho dopytu po destinácii,
- vývoj počtu pasažierov,
- pripraviť spoločnú prezentáciu letiska, mesta a regiónu.

Zaujímavým príkladom toho, čo hľadajú nízko-nákladové letecké spoločnosti je príklad spoločnosti EasyJet, ktorý zvykne indikovať na svojej webstránke kritériá, ktoré používajú na selekciu letiska. Patria medzi ne otázky ako: Je letisko v mieste, kde je veľká populácia na území do 1 hodiny, alebo je tiež v destinácii, ktorá je atraktívna? Podporuje letisko okamžité prílety a odlety lietadiel? Môže letisko poskytnúť služby aj do iných destinácií EasyJet? Má letisko vo svojej stratégii podporu nízkonákladových spoločností? Ak letisko odpovedalo „áno“ na všetky z týchto otázok, tak bolo prizvané, aby poslalo detailné informácie o charakteristikách dopytu v danom mieste a informácie o letisku.

V minulosti bola táto úloha považovaná len za úlohu leteckých spoločností. Prezentácia leteckým spoločnostiam ako súčasť marketingu Letiska Košice však musí byť efektívne cielená. Dôraz musí byť kladený na potenciálny dopyt na letisko (zahŕňajúc zhodnotenie akýchkoľvek nových stimulovaných pohybov pasažierov na trhu a dopady na existujúce linky) a úroveň potrebných služieb v zmysle frekvencie a kapacity, a prezentáciou kvality infraštruktúry až na druhom mieste. Špecifický dôraz na architektonickú jedinečnosť, či najlepšiu kvalitu vybavenia môže dokonca vyvolať aj negatívny dopad, keďže zo strany leteckých spoločností to môže byť považované za zvýšený náklad, ktorý sa snaží letisko otvorene získať (ziskom) naspäť prostredníctvom ich liniek.

## **Spolupráca a komunikácia na regionálnej aj národnej úrovni**

Okrem samotného letiska a jeho obchodnej politiky, môžu napríklad pri uvedených aktivitách dôležitú úlohu zohrávať aj kľúčoví hráči v regióne akými sú napríklad mesto Košice, Slovenská obchodná a priemyselná komora, Úrad Košického samosprávneho kraja, stredné a veľké podniky v regióne, blízky priemyselný park Kechnec, organizácia

združujúca týchto hráčov Košice – Turizmus a ďalší. Ako ukazujú skúsenosti z Európy, spolupráca kľúčových hráčov v regióne predstavuje dôležitú súčasť rozvoja leteckej dostupnosti destinácie – regiónu. Pre rozvoj spolupráce je preto vhodné:

- Zvýšiť intenzitu aj kvalitu komunikácie medzi kľúčovými aktérmi (už realizovaný krok formou angažovania sa mesta Košice, ako prvého mesta vôbec, a košického letiska v Slovač „tourist board“ s hlavným dôvodom uľahčenia komunikácie medzi partnermi).
- Nájsť a definovať vzájomne prospešné riešenia v oblasti zvýšenia dostupnosti regiónu prostredníctvom Letiska Košice, zvýšením atraktívnosti destinácie, jej efektívnym marketingom a intenzívnejším zapojením letiska do týchto aktivít.
- Nájsť a definovať možnosti podpory otvárania pravidelných liniek do nových destinácií s dôrazom na nefinančnú podporu súkromného investora.
- Vypracovať analýzu ekonomického a sociálneho dopadu podpory regionálnych letísk z verejných prostriedkov za účelom zvýšenia dostupnosti regiónu ako turistickej destinácie.
- Analyzovať možnosti rozšírenia spádovej oblasti zlepšením dopravného spojenia s regiónom západnej Ukrajiny a jeho potenciálu (napríklad zlepšením železničného spojenia).

## English Summary

Košice International Airport in Slovakia has a very important role. It is the second largest airport in Slovakia as for its size, maximum capacity, the real number of passengers, number of regular flights and the quality of services provided.

Definitely the most important position of Košice International Airport is in providing air traffic services for the Košice region. This region is the second largest in Slovakia in population next to the neighboring Prešov region. The regional capitals Košice and Prešov are less than 40 km apart; however, this distance is further significantly reduced by direct highway connection. Both regions create a catchment area covering a total of 1.5 mil inhabitants.

Over the past five years since its privatization in 2006, the airport has experienced some turbulent periods, particularly in regards of developments in the number of passengers each year, which had the greatest impact on the operation of the airport. The number of passengers in this period soared to its highest level of 590 000 passengers in 2008. Due to the global economic crisis the air traffic performance decreased substantially, down to 267 000 passengers in 2010. This significant drop was caused by the bankruptcy of a low-cost airline company SkyEurope, the air transport volume of which represented 70% of all passengers carried by the airport. Today, the main importance of Košice Airport is, in the first place, facilitating access for the employees of existing and new foreign companies in the Košice region. These companies form an essential part of regular airline passengers flying to three destinations: Bratislava, Prague and Vienna, while these target cities represent "junctions" for passengers traveling to further destinations, especially other European cities.

Other nearby airports in Poprad (120 km) and Sliač (258 km) are behind Košice Airport in terms of infrastructure and, more significantly, in the number of passengers carried. Out of these two airports only the Poprad-Tatry Airport operates a regular flight to Prague (Czech Republic). Košice International Airport in this regard represents a suitable gateway to other destinations in Eastern Slovakia. However, in the frame of the whole area of Slovak Republic, the first place in all relevant parameters belongs to Bratislava Airport. With its maximum capacity of terminals (3.5 mil passengers), 1.6 mil real passenger traffic (2010) and more than 20 regular flights the Bratislava Airport represents a gateway to Slovakia.

In connection with the growth of the European Union and increasing distances, air transport plays an increasingly important role in the integration of Europe and closing the distance. While airports in the past has been primarily a matter for nation states, in the present European Union and open borders, air accessibility of tourist destinations is brought closer by regional airports beyond the borders of nation states.

Within a radius of 100 km from Košice Airport it is possible to account roughly 1.1 mil inhabitants. When counting both regions of Eastern Slovakia (Košice and Prešov) we get a number of around 1.5 mil inhabitants, but within a radius of 200 km, including border regions of Hungary and Ukraine, it is more than 2 mil people. In the context of the existing competition between airports in this area, Košice Airport is the largest and best equipped airport. From a broader regional perspective within a radius of 300 km (Košice-Budapest 264 km, Košice-Rzeszow 212 km) there are, however, stronger airports available in terms of capacity, equipment and the number of regular flights: Ferenc Liszt



Airport in Budapest , Hungary(8.1 mil passengers) as well as Rzeszow Airport in Poland (454 000 passengers).

The shift in understanding the importance of airports from national to regional also changed the direct role of airports in the traditional sense, which was to provide air transport accessibility for the region. Regional airports today are part of the basic infrastructure to promote regional, economic and social growth through inflow of passengers – especially tourists, who are a key attribute of development. Within the competition of airports in terms of short distance flights in Europe, the proximity of the airport to the given destination is of great importance. In the case of Košice Airport its location is ideal. Short distance between concourse and aircraft, short delays and fast return flights are also vital elements to support low-cost companies which represent a significant source of inbound tourism for European destinations.

The expectations of key stakeholders in the development of tourism in the area – City of Košice, Region of Košice and Košice Airport Operator – reflect current trends on the importance and relevance of regional airports. These key actors support infrastructure development plans and the increase of the attractiveness and accessibility of Košice airport. Likewise, from the perspective of the needs of tourism, relevant stakeholders agree on the importance of opening new flights to new destinations. Those, on one hand, would ensure increased profitability, higher turnover and potential for further development of Košice Airport's infrastructure. On the other hand, these new flights would bring the City of Košice and its region closer to potential tourists by easily accessible and fast air routes. Low cost airlines are of particularly great importance for tourism in this area. They have the potential to attract a so-called “critical-mass” of tourists in case of sufficiently attractive location and especially the potential for fast and affordable forms of transportation.

The experiences of European regions talk about various forms of increasing their accessibility by air transport. Among the incentive schemes of the European experience there are several types: direct financial support for low-cost companies, incentive schemes, especially those using discounts from airport charges, airport marketing support to raise awareness among airlines and intense cooperation and communication of key players at regional and national level.

In the past, it was unusual for airports to identify opportunities for expansion as their primary role. This was primarily in the hands of the airlines themselves. Promotion of air services was also considered not to be the responsibility of airports but those of the airlines, tour operators and travel agencies who were selling tourism products and destination. Promoting the airport used to be quite simple, relatively passive, focused on timetables, leaflets, publications. Nowadays many European regional airports are becoming proactive. They implement sophisticated marketing campaigns using various marketing techniques and tools to reach passengers, to reach airlines and tour operators. In this way airports create an environment of intensely competing regional airports for passengers - tourists who are an important source of regional development in areas classified as tourist destinations.

Košice Airport, in close competition of European regional airports, holds an important position and has the potential for development in terms of existing infrastructure, but also in terms of attractiveness of the region for tourism. In comparison with other European airports, it lags in active marketing approach to acquire new aircraft carriers and opening new air routes. Within the development opportunities available to Košice

airport, which now key players in the Košice region have, it is appropriate to focus their pro-active approach in several ways, e.g.:

- Looking for new schemes of increasing the number of carriers, or lines, outside the existing incentive schemes,
- Broader support for marketing activities by all key stakeholders (participation in exhibitions, advertising in business, economic journals, magazines, etc.)
- Identifying new routes and opportunities that are presented to airlines together with important information (analysis of the catchment area, market analysis and potential demand for the destination, the development of the number of passengers) and the preparation of a common presentation of the airport,
- Definition of mutually beneficial solutions in terms of increasing region's accessibility by means of the Košice Airport, increasing the attractiveness of destination, supporting its more effective marketing and more intense involvement of the airport in these activities,
- Find subsidy possibilities for opening regular flights to new destinations with an emphasis on non-financial support to the private investor,
- And last, but not least, analyzing the possibility of extending the catchment area of Košice Airport by improving transport links.