

**Martin Grančay**

## **ANALÝZA TRHU CIVILNEJ OSOBNEJ LETECKEJ DOPRAVY MEDZI SLOVENSKOU REPUBLIKOU A USA V PODMIENKACH LIBERALIZÁCIE LETECKEJ DOPRAVY A GLOBÁLNEJ KRÍZY**

***Abstract:** The paper analyses the forces of supply and demand on the bilateral air transportation market between Slovakia and the United States. It examines reasons why no airline offers direct flights between Slovakia and the United States and evaluates the possibility of introducing them. The paper comes to the conclusion that direct flights between the two countries would have only marginal economic effects, and the business case for their launch is thus nonexistent. The reasons include small market size, satisfactory current network of indirect flights, proximity of airports with direct service to the United States, and a high volatility of demand on the North Atlantic air transportation market. The paper also presents results of a survey executed among students of the University of Economics in September 2010.*

***Keywords:** air transportation, Slovakia, United States, Open skies*

**JEL:** L 93

### **1 Úvod**

Letecká doprava je spolu so sektorom informačných technológií najdôležitejším akcelerátorom globalizácie svetovej ekonomiky. S ročným počtom viac ako dve miliardy prepravených pasažierov významne prispieva ku kultúrnej výmene, k transferu know-how a k zrýchľujúcej sa dynamike vzájomných vzťahov medzi podnikmi na všetkých kontinentoch.

Pravidelná letecká doprava vznikla v Spojených štátoch amerických pred takmer 100 rokmi. USA – ako najväčšia ekonomika sveta – sú dnes regiónom sveta s najvyššou saturovanosťou leteckou dopravou, s vynikajúcim pokrytím domáceho trhu a ponukou priamych letov do stovky krajín. Slovenská republika však medzi štátmi s priamym leteckým spojením s USA chýba.

Cieľom predkladaného článku je analýza faktorov ponuky a dopytu na trhu leteckej dopravy medzi Slovenskom a USA. Autor skúma dôvody neexistencie priamych letov medzi USA a SR a analyzuje opodstatnenosť ich prípadného zavedenia. Keďže významnou zložkou dopytu po transatlantickej leteckej doprave sú študenti, autor v septembri 2010 administroval a vyhodnotil dotazníkový prieskum k skúmanej téme medzi študentmi Ekonomickej univerzity v Bratislave.

Článok predstavuje predbežné zverejnenie parciálnych výsledkov doktorandského dizertačného výskumu a je súčasťou autorovej dlhodobej orientácie na skúmanie ekonomických implikácií medzinárodnej civilnej leteckej dopravy. Článok bol vypracovaný v rámci interného grantu EUBA č. 2319208 *Migračná politika EÚ v podmienkach globálnej liberalizácie a deregulácie dopravy*.

## 2 Regulačný rámec severoatlantickej leteckej dopravy

Severoatlantická letecká doprava bola tradične riadená vysoko protekcionistickými bilaterálnymi leteckými dohodami. Tieto vymedzovali pravidlá určenia aerolínií<sup>1</sup>, upravovali kapacitu, frekvenciu, typy používaných lietadiel, zahŕňali zoznam povolených letísk a stanovovali kritériá cenotvorby. Najvýznamnejšiu z dohôd predstavovala tzv. dohoda Bermuda I, podpísaná USA a Veľkou Britániou v roku 1946. Tarify medzinárodných letov na základe nej určovala organizácia IATA, stanovili sa zoznamy vstupných letísk pre letecké služby medzi USA a Britániou, zaviedlo sa kontingenčné delenie prepravnej kapacity a ďalšie protekcionistické pravidlá. Významné obmedzenia platili najmä pre londýnske letisko Heathrow, na ktoré mali prístup iba dve americké letecké spoločnosti.

Po deregulácii vnútorného leteckého trhu USA v roku 1978 [10] začala vláda USA pod vedením prezidenta Cartera uplatňovať stratégiu liberalizácie aj v medzinárodnej sfére, pričom sa zamerala najmä na krajiny vtedajšieho Európskeho hospodárskeho spoločenstva. Prvými krajinami, ktoré podpísali nový typ bilaterálnej leteckej dohody, tzv. „otvorený trh“<sup>2</sup>, boli Holandsko, Belgicko, Nemecko a Luxembursko. Tieto dohody plne liberalizovali chartrovú dopravu, v pravidelnej leteckej doprave zrušili kapacitné a frekvenčné obmedzenia a zjednodušili proces schvaľovania leteckých taríf.

V roku 1992 – opäť po iniciatíve USA – vstúpila severoatlantická letecká doprava do svojej zlatej éry liberalizácie. Dohody typu „otvorené nebo“ zachádzali ďalej ako predchádzajúce dohody o „otvorenom trhu“ a zahŕňali úplné zrušenie obmedzení cenotvorby a pravidiel určenia aerolínií (tab. č. 1).

<sup>1</sup>Tzv. dezičnačné pravidlá. Od ich znenia závisí počet aerolínií, ktoré majú právo prevádzkovať lety na danej trase.

<sup>2</sup>Pre bližšiu charakteristiku dohôd pozri [2] a [3].

## Porovnanie dohôd „otvorený trh“ a dohôd „otvorené nebo“ na severoatlantickom trhu

	OTVORENÝ TRH (1978 – 1991)	OTVORENÉ NEBO (1992 – dnes)
<i>Prístup k trhu</i>	Neobmedzený počet aerolínií <i>Aerolínie USA</i> : možnosť lietať z ľubovoľného letiska v USA na vymedzené letiská v druhej krajine <i>Aerolínie EÚ</i> : prístup iba na limitovaný počet letísk v USA	Neobmedzený počet aerolínií Neobmedzený počet vstupných letísk
<i>Letecké slobody</i> <sup>3</sup>	Rozsiahle udelenie 5. leteckej slobody	Plné udelenie 5. leteckej slobody
<i>Kapacita</i>	Bez obmedzenia Zmena lietadla v zahraničí povolená v niektorých dohodách	Bez obmedzenia Zmena lietadla v zahraničí povolená
<i>Cenotvorba</i>	Dvojité nesúhlas <sup>4</sup> , resp. pravidlo krajiny pôvodu	Voľná cenotvorba
<i>Code-sharing</i>	Nezahrnutý v dohodách	Povolený

**Prameň:** vlastné spracovanie podľa BUTTON, K. – DREXLER, J.: The Implications on Economic Performance in Europe of Further Liberalization..., 2006, s. 50.

Líderstvo USA v oblasti liberalizácie leteckej dopravy nebolo samoúčelné. Popri základnej Carterovej filozofii dôvery vo voľnú ruku trhu za ním možno vidieť predovšetkým snahu o zlepšenie postavenia amerických aerolínií na severoatlantickom trhu. Pri Carterovom nástupe do funkcie dosahovali americké aerolínie iba 40 % podiel na transatlantickom trhu, pričom pri niektorých destináciách (Škandinávia, Holandsko) bol podiel nižší ako 20 % ([3], s. 52). Carterova vláda preto prostredníctvom liberalizačných bilaterálnych leteckých dohôd chcela podporiť veľké aerolínie, ktoré dovtedy pôsobili výlučne na americkom domácom trhu a vybudovali si dostatočne širokú bázu pasažierov, prinášajúcu úspory z rozsahu. Následkom liberalizácie na severoatlantický trh úspešne vstúpili Northwest Airlines, Delta Airlines, United Airlines a ďalší.

Významnou výnimkou spod liberalizačných iniciatív zostávala Veľká Británia. Silný lobbing British Airways spôsobil, že najväčšie svetové letisko podľa počtu medzinárodných pasažierov – Londýn – Heathrow – zostávalo pre väčšinu amerických aerolínií nedostupné. To viedlo k vytvoreniu oligopolu štyroch aerolínií na americko-londýnskom trhu, relatívne vysokým cenám leteniek a prispievalo k neefektívnemu alokovaniu zdrojov.

<sup>3</sup>Letecké slobody predstavujú základný ekonomicko-právny prvok organizácie civilnej leteckej dopravy. Od počtu udelených leteckých slobôd priamo závisí stupeň liberalizácie bilaterálnych leteckých trhov. Udelenie prvých dvoch slobôd znamená vzájomné povolenie preletu a technických medzipristátí. 3. a 4. sloboda umožňujú prepravu pasažierov, pošty a carga medzi danými štátmi. 5. až 8. sloboda sú kombinovanými slobodami a upravujú možnosť prevádzkovania letov medzi dvoma zahraničnými letiskami s medzipristátím alebo pokračovaním letu do tretej krajiny. Najvyšší stupeň liberalizácie predstavuje 9. letecká sloboda – kabotáž, ktorá umožňuje prevádzkovanie vnútroštátnych letov v zahraničí.

<sup>4</sup>Dvojité nesúhlas je právna prax, keď letová tarifa stanovená aerolíniami pre trasu medzi krajinami A a B môže byť odmietnutá iba konsenzom vlád štátov A a B.

Zmena statusu quo, ktorý na londýnskom letisku Heathrow platil od podpisu reštriktívnej dohody Bermuda II. už v roku 1977, nastala 30. 3. 2008, keď vstúpila do platnosti Dohoda o otvorenom nebi medzi EÚ a USA. [4] Tá spolu s Protokolom o leteckej doprave z roku 2010 [11] predstavuje základ súčasného regulačného rámca severoatlantickej leteckej dopravy. Leteckú dopravu medzi USA a EÚ vďaka uvedeným dvom dohodám možno považovať za jednu z najliberálnejších na svete. Najdôležitejšie pravidlá jej fungovania zahŕňajú: [6]

- Princíp komunitárneho dopravcu, ktorý zaručuje rovnaké práva všetkým aerolíniám s licenciou EÚ pri letoch do USA.
- Povolenie prevádzkovať severoatlantické spojenia medzi ľubovoľnými dvoma letiskami v EÚ a USA pre všetky aerolínie EÚ a USA.
- Právo piatej leteckej slobody, t. j. možnosť prevádzkovať severoatlantické lety medzi EÚ a USA s priamym pokračovaním do tretích krajín.
- Voľná cenotvorba.

Problémami, ktoré je stále nevyhnutné nastoľovať, sú obmedzenia v zahraničnom vlastníctve aerolínií<sup>5</sup> a neexistujúca kabotáž<sup>6</sup>. Až v prípade odstránenia týchto prekážok bude možné hovoriť o plne liberalizovanom severoatlantickom leteckom trhu.

V ďalších kapitolách článku sa zameriame na bilaterálny letecký trh medzi USA a Slovenskou republikou, jeho špecifiká, budeme analyzovať strany ponuky a dopyt na ňom a predstavíme výsledky dotazníkového prieskumu, ktorý sme urobili medzi študentmi Ekonomickej univerzity v Bratislave v septembri 2010.

### 3 Analýza strany ponuky na leteckom trhu medzi USA a SR

Regulačný rámec v leteckej doprave medzi USA a SR je totožný s rámcom platným medzi USA a EÚ. Vzhľadom na existenciu spoločného leteckého trhu EÚ je Slovenská republika ako plnoprávny člen EÚ signatárom Dohody o otvorenom nebi aj následného doplňujúceho Protokolu.

Možno konštatovať, že medzi Slovenskou republikou a USA v súčasnosti neexistuje a v minulosti ani neexistovalo pravidelné priame letecké spojenie. Za tri hlavné príčiny tohto stavu považujeme malý trh, blízkosť medzinárodných letísk európskeho významu s dobrým prepojením na globálnu leteckú sieť a neexistenciu národného slovenského leteckého dopravcu.

Rozsah slovensko-amerického leteckého trhu neumožňuje efektívne prevádzkovanie priamych interkontinentálnych letov. To by predpokladalo naplnenie 200-sedadlového lietadla aspoň 4-krát týždenne, čo je po zohľadnení veľkosti

<sup>5</sup>Americké zákony v súčasnosti neumožňujú zahraničným investorom vlastniť viac ako 25 % hlasovacích práv amerických aerolínií. Dôvodom je najmä nesúhlasný postoj Ministerstva obrany USA, ktoré považuje leteckú dopravu za kľúčovú súčasť bezpečnostnej stratégie krajiny.

<sup>6</sup>Americké aerolínie nemajú právo prevádzkovať vnútroštátne spojenia v EÚ, a naopak, aerolínie EÚ nemajú právo prevádzkovať vnútroštátne spojenia v USA.

dopytu a silnej konkurencie na transatlantických trhoch nereálne. V blízkosti Slovenska ponúkajú priame lety do USA letiská vo Viedni, Budapešti, Prahe a v Krakove, pričom všetky z nich sú napojené na európsku leteckú sieť a dokážu tak ponúknuť cestujúcim z USA aj nadväzujúce európske lety. Letisko vo Viedni obsluhuje 14 priamych letov do USA týždenne, Praha 11, Budapešť 4 a Krakov 4<sup>7</sup>. Je zrejmé, že lety zo slovenských letísk pri ich minimálnom stupni napojenia na európsku sieť by nemali v tejto konkurencii šancu uspieť.

Popri ponuke priamych letov zo susedných štátov existuje zo všetkých troch hlavných slovenských letísk možnosť cestovať do vybraných destinácií v USA s jedným prestupom (obr. č. 1). Bratislava je s jednou zmenou lietadla prepojená so štyrmi letiskami v USA (dve z nich sú v oblasti New Yorku), Košice s tromi a Žilina s dvoma. Tieto lety postačujú potrebám trhu a prevádzkovanie priamych leteckých spojení medzi USA a Slovenskom tak v súčasnosti nemá podnikateľské opodstatnenie.

Obr. č. 1

Možnosti letov medzi SR a USA s jedným prestupom



**Prameň:** vlastné spracovanie na základe údajov letísk z letnej sezóny 2010. Do mapy boli zahrnuté iba priame destinácie sieťových dopravcov bez medzipristátia.

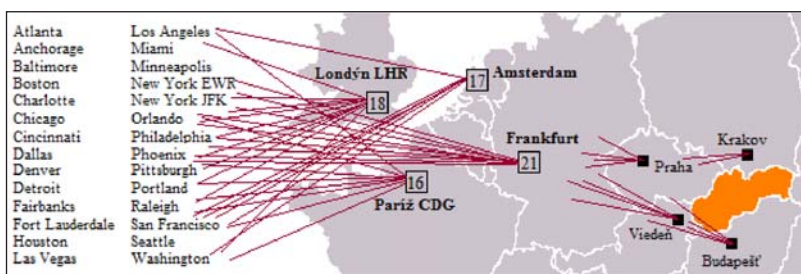
V tejto situácii jediným, kto by teoreticky mohol zaviesť priame lety z Bratislavy do USA, by bol národný letecký dopravca, aj to iba za silnej finančnej podpory vlády. Národní leteckí dopravcovia boli v minulosti v Európe a dnes stále sú v mnohých štátoch sveta záležitosťou prestíže. Takáto spoločnosť ale na Slovensku neexistuje od čias Slovenských aerolínií a založenie novej je v Európskej únii vylúčené. Navyše, český dopravca ČSA aj maďarský Malév v uplynulom roku zrušili svoje priame lety do USA a orientujú sa na ich poskytovanie prostredníctvom prestupu v aliančných uzloch – otvorenie priameho letu do USA zo Slovenska prevádzkovaného slovenským dopravcom by preto popieralo trhový trend.

<sup>7</sup>Všetky údaje sú založené na letových harmonogramoch pre letnú sezónu 2010 a pochádzajú z internetových stránok uvedených letísk – [www.viennaairport.com](http://www.viennaairport.com), [www.prg.aero](http://www.prg.aero), [www.bud.hu](http://www.bud.hu), [www.krakowairport.pl](http://www.krakowairport.pl).

Problémom, ktorý ohraničuje počet amerických destinácií dostupných s maximálne jedným prestupom zo Slovenska, je nulová prepojenosť slovenských letísk s hlavnými aliančnými letiskovými uzlami na európskom kontinente. V súčasnosti neexistujú žiadne pravidelné lety sieťových aerolínií zo Slovenska do Paríža, Londýna, Frankfurtu ani Amsterdamu. Naopak, Praha, Budapešť a Viedeň majú priame spojenie so všetkými z nich, a Krakov s Parížom a s Frankfurtom (obr. č. 2). Európskym letiskom s najväčším počtom priamo dostupných amerických destinácií je dopravný uzol Lufthansy Frankfurt, ktorý ako jediný poskytuje priame lety aj na Aljašku. Lufthansa prevádzkovala v minulosti priame lety medzi Bratislavou a svojim sekundárnym interkontinentálnym uzlom v Mníchove a uvažovala aj o zriadení linky do Frankfurtu. Po vyhodnotení trhovej situácie ale napokon v roku 2008 slovenský trh opustila. [5] Uzly aliancie Skyteam<sup>8</sup> v Paríži a v Amsterdame a aliancie Oneworld<sup>9</sup> v Londýne takisto nie sú zo slovenských letísk priamo dostupné. Uvedené štyri letiská pritom predstavujú až 56 % ponuky priamych severoatlantických letov z Európy<sup>10</sup>.

Obr. č. 2

Možnosti letov do USA z hlavných letísk v okolí SR s prestupom v najvýznamnejších európskych huboch



**Prameň:** vlastné spracovanie na základe údajov letísk z letnej sezóny 2010. Číslo pri aliančných hubových letiskách znamená počet priamo obsluhovaných destinácií v USA. Do mapy boli zahrnuté iba priame lety sieťových dopravcov bez medzipristátia.

Pri našom výskume strany ponuky sme porovnali ponuku sedadiel pre priame lety do USA z piatich vybraných stredoeurópskych letísk (Budapešť, Krakov, Praha, Varšava, Viedeň) s ponukou z ôsmich najväčších aliančných uzlov v Európe (Amsterdam, Frankfurt, Londýn-Gatwick, Londýn-Heathrow, Madrid, Mníchov, Paríž-CDG, Rím) medzi rokmi 2000 a 2009 (obr. č. 3). Z grafu je zrejma vysoká volatilita ponuky letov zo strednej Európy. Z toho možno usudzovať, že v období expanzie sektora leteckej dopravy aerolínie otvárajú nové priame linky medzi USA a strednou Európou, zatiaľ čo v časoch kríz preferujú spájanie kontinentov

<sup>8</sup>Patria sem napr. aerolínie Air France, KLM, Delta Air Lines a Northwest.

<sup>9</sup>Patria sem napr. aerolínie British Airways, American Airlines, Qantas a Iberia.

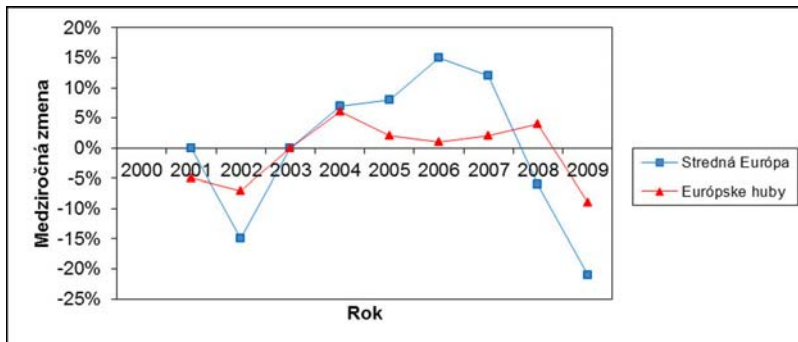
<sup>10</sup>Vlastný výpočet podľa údajov US DOT Bureau of Transportation Statistics ([www.transtats.bts.gov](http://www.transtats.bts.gov)).



prostredníctvom svojich aliančných uzlov. Uvedené konštatovanie je spojené s klasickým dlhodobým problémom leteckej dopravy – s rýchlym zvyšovaním ponuky v obdobiach hospodárskeho rozmachu a následným previsom ponuky v časoch kríz.

Obr. č. 3

Vývoj počtu ponúkaných sedadiel medzi USA a vybranými letiskami v Európe (2000 – 2009)



**Prameň:** US DOT Bureau of Transportation Statistics, T-100 International segment (all carriers).

Pri analýze ponuky služieb leteckej dopravy medzi SR a USA možno urobiť nasledujúce závery:

- malý trh, chýbajúci národný letecký dopravca a blízkosť veľkých letísk európskeho významu neposkytujú priestor na otvorenie priamych liniek medzi USA a SR;
- zo všetkých troch hlavných letísk SR sa ponúkajú lety do východnej časti USA s jedným prestupom;
- problémom väčšej prepojenosti SR a USA je nulový počet letov sieťových aerolínií zo slovenských letísk do európskych aliančných uzlov;
- z každého z letísk európskeho významu v blízkosti SR (Viedeň, Budapešť, Praha, Krakov) existuje možnosť cestovať do aspoň 20 destinácií v USA s maximálne jedným prestupom;
- ponuka priamych letov medzi strednou Európou a USA je vysoko volatilná a závislá od hospodárskeho cyklu. Počet ponúkaných sedadiel v časoch hospodárskeho rastu stúpa rýchlejšie ako z hlavných európskych uzlov, zatiaľ čo v obdobiach kríz klesá rýchlejšie ako z hlavných európskych uzlov.

#### 4 Analýza strany dopytu na leteckom trhu medzi USA a SR

Dopyt po leteckej doprave medzi SR a USA možno v zjednodušenej podobe chápať ako súčet ročného počtu návštevníkov vo vzájomnom cestovnom ruchu medzi oboma krajinami. Podľa údajov Ministerstva pre vnútornú bezpečnosť USA

navštívilo v roku 2009 Spojené štáty americké 36 341 občanov SR. [15] Slovensko navštívilo v rovnakom období 20 815 občanov USA (tab. č. 2)<sup>11</sup>.

Tab. č. 2

**Ročný počet návštevníkov vo vzájomnom cestovnom ruchu medzi SR a USA**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Slováci v USA	24188	25873	24281	24365	25220	27403	28049	28702	36341
Američania v SR	28183	25382	25383	28665	32593	29569	31977	28739	20815
Spolu	52371	51255	49664	53030	57813	56972	60026	57441	57156

Návštevnosť Slovenska americkými občanmi je v súlade so všeobecnými trendmi v návštevnosti krajiny. Predchádzajúci mierny rast počtu turistov bol v rokoch 2008 a 2009 zvrátený globálnou hospodárskou krízou. Americkí občania v dôsledku krízy znížili počet ciest do zahraničia o 4 %, pričom počet ich ciest do Európy klesol o 14 %<sup>12</sup> a návštevnosť Slovenska o 35 %. Z ekonomického hľadiska to potvrdzuje postavenie medzinárodného (a najmä medzikontinentálneho) cestovného ruchu ako luxusného statku.

Návštevnosť USA slovenskými občanmi bola viac ako krízou ovplyvnená americkou vízovou politikou. Dovtedajší mierne rastúci trend v počte slovenských občanov cestujúcich do USA bol akcelerovaný 17. novembra 2008 zrušením vízovej povinnosti. Kým priemerný ročný rast počtu návštev slovenských občanov v USA v období 2001 – 2008 predstavoval 2,5 %, v roku 2009 vzrástol počet návštev o 26,6 %.

Celkový vzájomný pohyb občanov medzi Slovenskou republikou a USA sa medzi rokmi 2001 a 2009 zvýšil o 9 %. Pre vyvodenie záverov treba na tento rast nazerať separátne z hľadiska každého štátu a porovnať ho s vývojom ekonomiky v danom období. Kým reálny hrubý domáci produkt USA v parite kúpnej sily [13] vzrástol v období 2001 – 2009 o 6,2 %, návštevnosť SR občanmi USA poklesla o 26 %. Tento negatívny vývoj je podľa nášho názoru zapríčinený predovšetkým slabou, nesystematickou propagáciou SR v USA a – ako sme už spomenuli – hospodárskou krízou. Naopak, návštevnosť USA občanmi SR vzrástla v období 2001 – 2009 viac ako HDP SR: 50,2 % v porovnaní so 45,6 % rastom reálneho HDP v parite kúpnej sily. Viac ako štyri pätiny rastu návštevnosti pritom možno pripísať zrušeniu vízovej povinnosti a s tým súvisiacim boomom návštev v roku 2009.

Hlavnými motívmi dopytu občanov USA po letoch do Slovenskej republiky sú výlety za oddychom, poznávanie a obchodné cesty. Motívy dopytu občanov Slovenskej republiky po letoch do USA sú rôznorodejšie a možno ich rozdeliť do nasledujúcich kategórií:

<sup>11</sup>Udaný je počet návštevníkov s americkým občianstvom, ktorí v sledovanom období strávili aspoň jednu noc v hotelových zariadeniach na Slovensku. Komplexné štatistiky jednodňovej návštevnosti neexistujú. (Slovenská agentúra pre cestovný ruch: Štruktúra zahraničných návštevníkov v ubytovacích zariadeniach na Slovensku, 2010.)

<sup>12</sup>Porovnanie rokov 2007 a 2009. [9]



- súkromné výlety na návštevu rodiny a známych, turistika, nákupy a spoznávanie krajiny,
- lety študentov zúčastňujúcich sa na programoch na báze J-1 víz (Work and travel),
- služobné cesty,
- štúdium na stredných a vysokých školách,
- iné motívy cestovania.

Dlhodobo najvýznamnejšími dvoma skupinami motívov občanov SR cestujúcich do USA sú oddych/spoznávanie krajiny a účasť na letných pracovných programoch – víza B-1/B-2 (dnes vo väčšine prípadov nahradené elektronickým formulárom ESTA) a víza J-1 (zrušením vízovej povinnosti neovplyvnené). Špecifikom leteckého trhu Slovensko – USA je predovšetkým sezónny dopyt po letoch do USA zo strany vysokoškolských študentov zúčastňujúcich sa na programe Work and travel (tab. č. 3).

Tab. č. 3

Ročný počet udelených J-1 víz pre slovenských študentov (2001 – 2009)<sup>a</sup>

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Počet študentov	6244	8962	8122	6891	5811	6207	5091	2994	1979
Medziročná zmena	-	43,5%	-9,4%	-15,2%	-15,7%	6,8%	-18,0%	-41,2%	-33,9%
Podiel na celkovej návštevnosti občanov SR v USA	25,8%	34,6%	33,5%	28,3%	23,0%	22,7%	18,2%	10,4%	5,4%
Priemerný devízový kurz USD/SKK	48,38	45,31	36,77	32,29	31,09	29,71	24,74	21,42	21,64 <sup>b</sup>

<sup>a</sup> J-1 víza zahŕňajú popri účastníkoch programu Work and travel aj pobyty slovenských študentov na stredných školách v USA, ich podiel na celkovom počte J-1 víz ale nie je významný.

<sup>b</sup> Prepočítané konverzným kurzom 1 EUR = 30,1260 SKK.

**Pramene:** OANDA, SACR, US Department of State, US Department of Homeland Security.

Program Work and travel dosiahol pre slovenských účastníkov svoj vrchol v roku 2002, keď sa na ňom zúčastnilo takmer 9 000 študentov, čo predstavovalo 35 % všetkých návštev slovenských občanov v USA. Odvtedy jeho význam klesá: v roku 2009 ho absolvovalo už menej ako 2 000 študentov s podielom 5 % na návštevách občanov SR v USA.

Za najvýznamnejší dôvod poklesu dopytu slovenských študentov po programe Work and travel (a teda aj dôvod poklesu ich dopytu po transatlantickej leteckej doprave) považujeme vývoj kurzu amerického dolára, ktorý voči slovenskej korune v období 2001 – 2009 oslabil o 55 %. [8] Regresná analýza potvrdzuje, že vývoj devízového kurzu USD/SKK vysvetľuje zmeny v počte študentov cestujúcich do USA prostredníctvom J-1 víz na 96 %<sup>13</sup>.

<sup>13</sup>Vstupné údaje na regresnú analýzu predstavovali ročný počet držiteľov J-1 víz zo SR (y) a priemerný devízový kurz USD/SKK za predchádzajúci rok (x). Výsledný model je v tvare  $y = -2488,69 + 244,58 \cdot x$ . Korelačný koeficient = 0,963; koeficient determinácie = 0,927; korigovaný koeficient determinácie = 0,915.

Model ako celok, aj jednotlivé jeho parametre sú štatisticky významné na hladine významnosti 0,05.

Môžeme zhrnúť, že dopyt po leteckej doprave medzi SR a USA má nasledujúce hlavné charakteristiky:

- ročný počet vzájomných návštev dosahuje takmer 60 000 osôb;
- návštevnosť SR občanmi USA od roku 2008 silno zasiahla hospodárska kríza;
- návštevnosť USA občanmi SR v roku 2009 prudko vzrástla v dôsledku zrušenia vízovej povinnosti;
- hlavnými motívmi ciest občanov SR do USA sú oddych/spoznávanie krajiny a program Work and travel. Štruktúra motívov sa ale z dôvodu zrušenia víz a oslabujúceho amerického dolára mení vo výrazný prospech oddychu/spoznávania, resp. súkromných návštev;
- zavedenie poplatku za elektronický systém ESTA môže znížiť dopyt občanov SR po cestách do USA.

## 5 Dotazníkový prieskum o cestách študentov EUBA do USA

K téme cestovania slovenských vysokoškolských študentov do USA sme pre účely tohto článku v septembri 2010 uskutočnili internetový dotazníkový prieskum medzi študentmi a čerstvými absolventmi Ekonomickej univerzity v Bratislave na nereprezentatívnej vzorke 215 respondentov. Cieľom výskumu bolo zistiť spotrebiteľské správanie sa študentov, ktorí v minulosti navštívili USA, ako významnej zložky (predovšetkým sezónneho) dopytu po leteckej doprave medzi Slovenskom a USA. Dotazník bol vykonaný v súlade so všetkými zásadami administrácie dotazníkového prieskumu. Pôvodná verzia dotazníka bola otestovaná v rozhovoroch so siedmimi respondentmi a otázky boli následne na základe prijatej spätnej väzby pozmenené na zabezpečenie vyššieho stupňa pochopiteľnosti.

Dotazník pozostával z ôsmich uzavretých, resp. poloopených otázok, z ktorých päť bolo faktografických a tri sa zameriavali na zisťovanie spotrebiteľského správania sa. Pri kľúčovej otázke dotazníka skúmajúcej vplyv vymenovaných faktorov na nákupné správanie sa sme použili Likertovu škálu. Dve otázky mali vzťah k tej istej téme, ale respondentom boli ponúknuté iné možnosti odpovedí, čo sme využili na zisťovanie reliability získaných údajov.

Za najdôležitejšie výsledky výskumu považujeme nasledujúce zistenia:

- Najčastejším dôvodom ciest študentov EUBA do USA boli účasť na programe Work and travel (47 %), oddych a turistika (18 %), štúdium (16 %) a návšteva rodiny a známych (14 %).
- Najčastejšie používanými odletovými letiskami sú Viedeň (47 %), Budapešť (18 %) a Bratislava (15 %), pričom absolútna väčšina itinerárov (71 %) zahŕňa jeden prestup na európskom letisku.
- Iba jeden z piatich študentov využil služby priameho letu do USA.
- Najväčší podiel priamych letov do USA spomedzi všetkých využívaných odletových letísk mali Praha (41 % zo všetkých itinerárov so začiatkom

- v Prahe) a Budapešť (34 % zo všetkých itinerárov so začiatkom v Budapešti).
- Najčastejšími prestupnými letiskami pri letoch študentov EUBA do USA sú Londýn (19 %), Paríž (12 %), Praha (11 %) a Frankfurt (11 %).
  - 55 % respondentov kupuje letenky do USA prostredníctvom agentúr alebo cestovných kancelárií, z nich 73 % online a 23 % osobne; 40 % respondentov kupuje letenky priamo na webovej stránke leteckého dopravcu.
  - Študenti sú v priemere ochotní priplatiť za možnosť priameho letu do USA 44 eur v porovnaní s cenou nepriameho itinerára; 16 % študentov nie je ochotných priplatiť vôbec a 5 % je ochotných priplatiť aj viac ako 100 eur.

Otázkou s najvyšším významom pre skúmanie spotrebiteľského správania sa bolo zisťovanie dôležitosti, ktorú prikladajú študenti jednotlivým faktorom pri kúpe letenky do USA. Špecificky sme sa pýtali na význam „ceny“, „možnosti priameho letu“, „časového harmonogramu letu/letov“, „leteckej spoločnosti“, „vernostného programu“ a „podmienok storna a zmeny letenky“ pri kúpe letenky. Možné odpovede boli zadané Likertovou škálou v tvare „veľmi dôležité“, „dôležité“, „priemerné“, „málo dôležité“ a „bezvýznamné“ (tab. č. 4 a obr. č. 4).

Tab. č. 4

## Význam vybraných faktorov pri kúpe letenky

Počet odpovedí v percentách							Podiel respondentov, ktorí označili daný faktor nižším významom ako cenu					
Význam	CEN	HAR	PRI	STO	LET	VER	CEN	HAR	PRI	STO	LET	VER
5	81,4	14,0	13,0	7,9	3,7	1,4	-	90%	90%	90%	98%	99%
4	15,8	37,7	37,7	25,6	24,6	7,0	-	41%	41%	74%	53%	91%
3	1,4	36,3	30,2	33,0	39,1	20,5	-	33%	33%	0%	0%	0%
2	0,0	9,3	12,1	22,3	23,3	23,2	-	0%	0%	0%	0%	0%
1	0,5	2,3	6,5	11,2	9,3	47,9	-	-	-	-	-	-
n/a	0,9	0,4	0,5	0,0	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-
<b>Spolu</b>	<b>4,79</b>	<b>3,52</b>	<b>3,39</b>	<b>2,97</b>	<b>2,90</b>	<b>1,91</b>	-	<b>81%</b>	<b>81%</b>	<b>86%</b>	<b>89%</b>	<b>97%</b>

**Legenda:** 5 – veľmi dôležité, 4 – dôležité, 3 – priemerné, 2 – málo dôležité, 1 – bezvýznamné. CEN – cena, HAR – časový harmonogram letu/letov, PRI – možnosť priameho letu, STO – podmienky storna a zmeny letenky, LET – letecká spoločnosť, VER – vernostný program.



**Legenda:** 5 – veľmi dôležité, 4 – dôležité, 3 – priemerné, 2 – málo dôležité, 1 – bezvýznamné.

V súlade s predpokladmi študenti za najdôležitejší faktor označili cenu letenky, keď iba 2 % respondentov jej význam označili hodnotením horším ako „dôležité“. (Pre všetkých z týchto respondentov je pritom bez výnimky najdôležitejším faktorom letecká spoločnosť.) Odpoveď „veľmi dôležité“ označilo až 81 % opytovaných. Z toho možno jednoznačne vyvodiť, že spotrebiteľské správanie sa študentov je zamerané na minimalizáciu finančných nákladov cestovania.

Druhým najdôležitejším kritériom pri výbere letenky je časový harmonogram letu/letov. 51 % respondentov ho považuje za „dôležité“ alebo „veľmi dôležité“. V porovnaní s cenou až 81 % študentov priradilo časovému harmonogramu nižší stupeň dôležitosti.

Možnosť priameho letu sme vyhodnotili ako tretí najvýznamnejší faktor pri kúpe letenky do USA (51 % „dôležité“ alebo „veľmi dôležité“). Keďže inou otázkou položenou v dotazníku bolo „Koľko ste ochotní priplatiť za možnosť priameho letu do USA v porovnaní s cenou nepriameho letu?“, tento súvis otázok sme využili na otestovanie spoľahlivosti (reliability) odpovedí (tab. č. 5).

Tab. č. 5

Testovanie spoľahlivosti dotazníka

Aký význam má pre Vás možnosť priameho letu pri kúpe letenky?	Koľko ste ochotní priplatiť za možnosť priameho letu do USA v porovnaní s cenou nepriameho letu? (priemer odpovedí)
Veľmi dôležité	80,36 EUR
Dôležité	45,99 EUR
Priemerné	37,69 EUR
Málo dôležité	29,81 EUR
Bezvýznamné	16,07 EUR

Respondenti, ktorí v otázke o význame priameho letu označili možnosť „veľmi dôležité“, sú v priemere za možnosť priameho letu ochotní priplatiť vyššiu sumu ako respondenti, ktorí označili „dôležité“. Tento logický súvis medzi dvoma otázkami možno jednoznačne sledovať aj pri nižších hodnotách na Likertovej škále – ochota platiť prirážku za priamy let klesá s poklesom indikovaného stupňa dôležitosti priameho letu. Môžeme preto konštatovať, že spoľahlivosť dotazníka sa potvrdila.

Význam podmienok storna/zmeny letenky a význam leteckej spoločnosti pri kúpe letenky považuje za dôležitý alebo veľmi dôležitý 33 %, resp. 28 % respondentov. Jednoznačne najmenší význam prikladajú študenti vernostným programom aerolínií, keď iba 8 % ho považuje za dôležitý alebo veľmi dôležitý a 48 % za bezvýznamný. Až 97 % respondentov prikladá vernostnému programu nižší význam ako cene.

Z administrovaného dotazníka vyvodzujeme nasledujúce závery pre trh leteckej dopravy medzi SR a USA:

- Spotrebiteľské správanie sa študentov je zamerané na nákup služieb leteckej dopravy ako základnej prepravnej komodity. Význam značky (t. j. aerolínie poskytujúcej danú prepravnú službu) je nízky.
- Najefektívnejším prostriedkom konkurenčného boja medzi aerolíniami v trhovom segmente študentov je cenová konkurencia.
- Význam vernostných programov je pre študentov minimálny. Vhodnou stratégiou pre zvýšenie podielu aerolínií na trhu sa javí zrušenie možnosti získavania míľ vo vernostných programoch výmenou za nižšiu cenu letenky.
- Priame lety sú medzi študentmi žiadané, avšak vo väčšine prípadov až ako sekundárny faktor podriadený cene. Priemerná prirážka, ktorú sú ochotní akceptovať za možnosť priameho letu, predstavuje 44 eur.

## 6 Záver a diskusia

V leteckej doprave medzi Slovenskou republikou a USA nikdy neexistovali pravidelné priame lety. Vzhľadom na malý trh, postačujúcu ponuku letov s jedným prestupom a blízkosť veľkých letísk európskeho významu s dobrým napojením na severoatlantickú leteckú sieť, je táto skutočnosť podľa nášho názoru pochopiteľná.

Prevádzkovanie pravidelných priamych leteckých liniek medzi SR a USA nemá teda v súčasnosti podnikateľské opodstatnenie. V budúcnosti ale existuje možnosť ich zriadenia z Bratislavy, a to pri splnení aspoň jednej z nasledujúcich podmienok.

- V Rakúsku sa dnes živo diskutuje o zriadení environmentálnej odletovej dane podľa príkladu Nemecka. Letecké spoločnosti by po prijatí zákona boli povinné za každého pasažiera na interkontinentálnom lete odvieť štátu až 35 eur. Ak by uvedené opatrenie nadobudlo účinnosť, letisko M. R. Štefánika v Bratislave by získalo významnú konkurenčnú výhodu voči viedenskému letisku Schwechat. Americké aerolínie v tom prípade budú zvažovať presunutie svojich letov do Bratislavy.
- Zrušenie americkej vízovej povinnosti pre slovenských občanov spôsobilo vo svojom prvom roku platnosti boom návštev Slovákov v USA. Ak sa tento trend zachová a pridá sa k nemu aj kvalitná marketingová kampaň podporujúca cestovný ruch na Slovensku, veľkosť slovensko-amerického bilaterálneho leteckého trhu sa v strednodobom horizonte zdvojnásobí. To umožní prevádzkovať pravidelnú linku z Bratislavy do New Yorku alebo Chicaga. Faktorom tu je aj nástup nových lietadiel Boeing 787 a Airbus 350-XWB, ktoré sú svojou úspornosťou orientované špeciálne na prevádzku interkontinentálnych liniek na trhoch s obmedzenou veľkosťou.
- Bratislavské letisko, za predpokladu správnej cenovej politiky, má potenciál stať sa domovským letiskom nízkonákladových dopravcov na dlhé vzdialenosti. Dnes sa väčšina nízkonákladových dopravcov orientuje na vnútrokontinentálne linky. Výnimkou sú niektoré aerolínie z Ázie, ktoré úspešne prevádzkujú aj interkontinentálne spojenia (napr. AirAsia X). Je len otázkou času, keď sa nízkonákladový model etabluje aj na severoatlantickom trhu; napríklad prezident spoločnosti Ryanair Michael O'Leary považuje za reálny rok 2014. Expanzia nízkonákladových aerolínií na lety na dlhé vzdialenosti predstavuje významnú možnosť pre sekundárne letiská v oblasti zvýšenej hustoty obyvateľstva – podmienka, ktorú bratislavské letisko spĺňa.

Z uvedených podmienok sa nám všetky javia ako reálne. Či sa z nich ale niektorá naozaj stane skutočnosťou, závisí od vývoja globálnej a regionálnej ekonomiky, cien ropy, hrozby medzinárodného terorizmu, pokračovania liberalizácie leteckej dopravy a štrukturálneho smerovania leteckého sektora.



**Literatúra**

- [1] Bureau of Transportation Statistics: *Data Library: Aviation*. [Online databáza.] BTS, 2010. Dostupné na internete: <<http://www.transtats.bts.gov>>.
- [2] DOGANIS, R.: *Flying off Course*. 3. vyd. Abingdon: Routledge, 2007. 349 s. ISBN 978-0-415-21324-0.
- [3] DOGANIS, R.: *The Airline Business*. 2. vyd. Abingdon: Routledge, 2006. 307 s. ISBN 978-0-415-34615-3.
- [4] *Dohoda o leteckej doprave*. Úradný vestník Európskej únie, L 134, 2007.
- [5] eTREND: Lufthansa ruší linku Bratislava-Mníchov. [Online.] In: eTREND, 12.12.2008. [Citované 8.10.2010.] Dostupné na internete: <<http://relax.etrend.sk/relax-cestovanie/lufthansa-rusi-linku-bratislava-mnichov.html>>.
- [6] HASAN, M.: Transatlantic Open Aviation Area: A Template for a Globalised Civil Aviation Industry? In: *Airlines Magazine*, 2008, ed. 40, 6 s.
- [7] ICAO: *Convention on International Civil Aviation*. 9. vyd. Montreal : ICAO, 2006. ISBN 92-9194-754-7.
- [8] OANDA: *Historical Exchange Rates*. [Online databáza.] OANDA, 2010. Dostupné na internete: <<http://www.oanda.com/currency/historical-rates>>.
- [9] Office of Travel and Tourism Industries: *2009 United States Resident Travel Abroad*. Washington: OTTI, 2010.
- [10] POOLE R. – BUTLER, V. : *Airline Deregulation: The Unfinished Revolution*. Los Angeles: Reason Public Policy Institute, 1998. 30 s. ISSN 1085-9068.
- [11] *Protokol, ktorým sa mení a dopĺňa dohoda o leteckej doprave medzi Spojenými štátmi americkými a Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi, podpísaná 25. a 30. apríla 2007*. Úradný vestník Európskej únie, L 223, 2010.
- [12] Slovenská agentúra pre cestovný ruch: *Štruktúra zahraničných návštevníkov v ubytovacích zariadeniach na Slovensku*. Bratislava : SACR, 2010.
- [13] Svetová banka: *World Development Indicators*. [Online databáza.] Svetová banka, 2010. Dostupné na internete: <<http://data.worldbank.org/data-catalog>>.
- [14] US Department of State: *Nonimmigrant Visa Statistics*. Washington: US DoS, 2010.
- [15] US Department of Homeland Security: *2009 Yearbook of Immigration Statistics, 2010*.