



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Zharkova Victoria

INCENTIVNÍ PROGRAMY NA MEZINÁRODNÍCH
LETIŠTÍCH

Bakalářská práce

2016



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

**Fakulta dopravní
d ě k a n**

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K621..... Ústav letecké dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Victoria Zharkova

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – LED – Letecká doprava

Název tématu (česky): **Incentivní programy na mezinárodních letištích**

Název tématu (anglicky): Incentive Programs at International Airports

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Letiště - rozdělení letišť
- Popis incentivních programů
- Přístup k incentivním programům u vybraných letišť v EU a mimo EU
- Zhodnocení a doporučení pro letecké provozovatele

Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: KERNER, L., KULČÁK, L., SÝKORA, V.: Provozní aspekty letišť, Vydavatelství ČVUT, vydáno v Praze 2003
Ministerstvo dopravy ČR, Úřad pro civilní letectví, Letecký předpis L14: Letiště Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009
Internetové stránky provozovatelů letišť a obchodní letecké dopravy

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Vladimír Němec, Ph.D.**
Ing. Eva Endrizalová, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce: **25. října 2015**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **25. srpna 2016**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

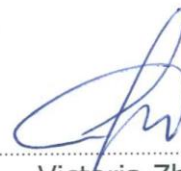


doc. Ing. Stanislav Szabo, PhD. MBA
vedoucí
Ústavu letecké dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.



Victoria Zharkova
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 25. října 2015

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady a informace k vypracování této práce. Chtěla bych tímto jmenovitě poděkovat doc. Ing. Vladimíru Němcovi, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce, za trpělivost a čas, který mi při psaní této práce věnoval. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr bakalářského studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 24. Srpna 2016



.....
podpis

Abstrakt

Bakalářská práce „Incentivní programy na mezinárodních letištích“ se v první části zabývá základním rozdělením letišť. Následně pak popisem incentivních programů a znázorněním jejich aplikaci na vybraných letištích v Evropské unii a mimo Evropskou unii.

Klíčová slova:

letiště, letecká společnost, incentivní program, počet cestujících, destinace, frekvence

Abstract

The first part of the bachelor thesis „ Incentive Programs at International Airports “ is focused on basic classification of airports. Subsequently, a description of incentive programs and by showing their application to selected airports in the EU and outside of the EU.

Keywords:

airport, airline, incentive program, the number of passengers, destination, frequency

OBSAH

Seznam použitých zkratk	7
Úvod	8
1 Letiště - rozdělení letišť	10
1.1 Infrastruktura letiště	10
1.1.1 Dráhový systém	10
1.1.2 Pozemní infrastruktura	10
1.1.3 Funkce letiště	11
1.2. Základní rozdělení letišť	11
1.2.1 Podle okruhu uživatelů	12
1.2.2 Podle vybavení, provozních podmínek a základního určení	13
1.2.3 Podle rozsahu poskytovaných služeb	13
1.2.4 Podle druhu provozu	14
1.2.5 Letiště s přiblížením podle přístrojů	15
1.2.6 Podle obchodního provozu dopravní letiště se dělí na:	15
1.2.7 Rozdělení dle kódového značení letišť	16
1.2.8 Podle uspořádání dráhového systému	16
1.2.9 Podle úlohy letiště	18
1.2.10 Podle rozdělení na typ dopravy	20
1.2.11 Rozdělení podle počtu cestujících	21
2 Popis incentivních programů	22
2.1 Druhy letištních poplatků	22
2.2 Možné cíle incentivních programů	23
2.3 Klasifikace incentivních programů	24
2.3.1 Přehled	24
2.3.2 Zvláštní incentivy	25
3 Přístup k incentivním programům u vybraných letišť v EU a mimo EU	30
3.1 Mezinárodní letiště Praha/Ruzyně	30
3.2 Mezinárodní letiště Boryspil	35
3.3 Letiště Pulkovo	37
3.4 Letiště Vídeň- Schwechat	39
3.5 Letiště Košice	42
4 Zhodnocení a doporučení pro letecké provozovatele	44
4.1 Teoretický rámec	44
4.2 Praktické problémy	46

Závěr.....	47
Seznam literatury	48
Seznam zdrojů	48

Seznam použitých zkratek

VPD	vzletová a přistávací dráha
Aj	a jiné
Apod.	a podobně
Atd.	a tak dále
Cest.	cestující
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
max.	maximálně
mil.	milión
min.	minimálně
MTOM	maximální vzletová hmotnost
např.	například
Obr.	obrázek
Popř.	popřípadě
Resp.	respektive
Tj.	to jest
VFR	Visual Flight Rules

Úvod

Letecké společnosti si mohou vybírat letiště, které chtějí obsluhovat, a letiště mají možnost aktivně spolupracovat a přitahovat k uzavření smlouvy dopravní společnosti, o které mají zájem. Počet hráčů na obou stranách trhu se výrazně zvýšil v důsledku nástupu nízkonákladových leteckých společností.

Tradičně letiště se profilovali jako poskytovatelé infrastruktury a nesnažili se aktivně stimulovat poptávku po jejich službách. Nicméně, v posledních desetiletích, spolu s růstem poptávky po letecké dopravě prakticky ve všech částech světa letiště pomalu uznávají potřebu motivovat letecké společnosti a cestující používat jejich infrastrukturu.

Mnoho letišť v Evropě nyní nabízí leteckým společnostem rozsáhlé systémy pobídek. Tyto systémy se liší, ale v podstatě se skládají ze slev na letištní poplatky, pokud letecké společnosti splňují určité podmínky provozu. Zatímco obvykle programy se vztahují na zahajování nových tras a služeb, čím dál tím častěji mají slevy letecké společnosti, které dodávají nárůst provozu celkově, a v poslední době incentivy byli zpřístupněny pro letecké společnosti, kterým se daří zachovat stávající úroveň provozu, nebo v některých případech dokonce i leteckým společnostem, kterým se podaří omezit snížení úrovně provozu.

Incentivy, které nabízí letecké společnosti v Evropské unii jsou v celku předmětem státní regulace, která omezuje jejich trvání. V rámci této struktury incentivní programy jsou schopny zvyšovat ziskovost letiště v dlouhodobém výhledu, v případě, že dopravci budou i nadále nabízet stejný počet služeb po skončení platnosti slev a benefit. Tento "lepící efekt" skutečně může existovat, protože incentivní programy umožňují leteckým dopravcům přicházet na nové trhy nebo zvyšovat působení na trhu s nižším finančním rizikem prostřednictvím zvýšení frekvence a použitím většího letadla. Poté, co tyto služby byly zavedeny do provozu, dopravce by měl být schopen pokračovat je poskytovat, a to i v případě, že doba poskytování motivačních programů vyprší.

Cílem bakalářské práce je seznámit se s incentivními programy a jejich použitím na různých letištích v Evropské unii a mimo EU.

V první kapitole této bakalářské práce je rozebráno rozdělení letišť, následující kapitola se věnuje obecnému popisu incentivních programů, jejich možným cílům a klasifikace.

1 Letiště - rozdělení letišť

Letiště je vymezená plocha určená pro vzlety, přistání, pojiždění letadel a je pozemní součástí dopravní cesty pro leteckou dopravu, kde letecká doprava navazuje na ostatní druhy doprav (silniční, železniční nebo vodní). Letiště může být zřízeno i na vodě, vyžaduje však letadla, uzpůsobená pohybu na vodě (hydroplány). Jinou alternativou letišť na vodě jsou letadlové lodě.

1.1 Infrastruktura letiště

1.1.1 Dráhový systém

Dráhový systém (provozní plochy letiště) každého letiště se skládá z vzletové a přistávací dráhy (RWY = runway), pojezdové dráhy (TWY = taxiway) s vyčkávacími plochami, a odbavovací plochy (Apron) se stojánkami letadel - s odpovídající infrastrukturou značení (vodorovné značení, návěstidla), osvětlením, naváděním apod. K dráhovému systému také patří obratiště letadel, parkovací plochy letadel, plochy pro odmrazování letadel, odloučená stání apod.

1.1.2 Pozemní infrastruktura

Součástí pozemní infrastruktury letiště jsou:

- terminály osobní dopravy (vnitrostátní, mezinárodní, VIP, nízkonákladové aj.),
- kargo terminály,
- hangáry,
- stavby řízení letového provozu (ATC) včetně řídicí věže (TWR = tower),
- stavby a zařízení meteorologické služby,
- stavby a zařízení palivového hospodářství (fuel farm),
- záchranné a požární stanice,

- hygienické stanice,
- garáže speciálních vozidel,
- technické zázemí letiště,
- zázemí služeb odbavení letadel (ground handling, catering),
- oplocení s vrátnicemi apod.

Technickou infrastrukturu letiště dotváří energetické sítě s náhradními zdroji, tepelné hospodářství, kanalizace s čističkami odpadních vod, zařízení telekomunikačních sítí, odpadové hospodářství aj.

1.1.3 Funkce letiště

Základem vnitřní organizace ploch letiště jsou jednotlivé jeho funkce. V oblasti leteckých činností je letiště určeno zejména k:

- odbavení letadel a jejich posádek,
- parkování, údržbě a opravám letadel,
- odbavení cestujících a nákladů a
- řízení letového provozu.

1.2. Základní rozdělení letišť

Letiště se dá rozdělit podle různých faktorů. Nejběžnější rozdělení letišť můžeme pozorovat v tabulce 1.

Tabulka 1 – Rozdělení letišť

Zdroj: [4]

Podle okruhu uživatelů	Veřejné letiště
	Neveřejné letiště
	Vojenské letiště
Podle vybavení, provozních podmínek a základního určení	Vnitrostátní letiště
	Mezinárodní letiště
Podle rozsahu poskytovaných služeb	Letiště s řízeným provozem
	Letiště s letištní letovou informační službou
	Neobsazená letiště
Podle druhu provozu	VFR – den
	VFR – noc
	IFR
	Plochy pro sportovní létající zařízení
Letiště s přiblížením podle přístrojů	I. Kategorie
	II. Kategorie
	III. Kategorie(A,B,C)
Podle obchodního provozu	Pasažérská/osobní
	Nákladní
	Smíšená
Z hlediska úlohy	Zdrojová/cílová letiště
	Uzlová letiště (vnitrostátního, kontinentálního nebo mezikontinentálního významu)
	Sběrná letiště
Rozdělení podle počtu cestujících	Skupina 1 (I)
	Skupina 2 (II)
	Skupina 3 (III)
	Skupina 4 (IV)

1.2.1 Podle okruhu uživatelů

- Veřejné letiště je civilní letiště, přijímající v mezích své technické a provozní způsobilosti všechna civilní letadla. Takové letiště může použít jakýkoliv provozovatel letadla, pokud povětrnostní a technické vybavení letiště (rozměry vzletové a

přistávací dráhy, světelné vybavení a poskytované služby) vyhovují použitému letadlu a druhu provozu.

- Neveřejné letiště je každé letiště, které není veřejné a na kterém má právo vykonat lety omezený okruh uživatelů. V praxi to znamená, že každý uživatel musí před použitím takového letiště získat souhlas od provozovatele letiště a informovat se o provozní použitelnosti letiště. Letiště nemusí mít stanovenou provozní dobu a žádná omezení provozu nemusí být okamžitě publikována prostřednictvím Letecké informační služby.
- Vojenské letiště – letiště pro potřeby ozbrojených sil České republiky a jiných oprávněných uživatelů pověřených Ministerstvem obrany.

1.2.2 Podle vybavení, provozních podmínek a základního určení

- Vnitrostátní letiště, jimiž jsou letiště určená a vybavená k uskutečňování vnitrostátních letů, při nichž není překročena státní hranice České republiky, a letů, při nichž není překročena vnější hranice.
- Mezinárodní – celní letiště určená a vybavená k uskutečňování jak vnitrostátních a vnitřních letů, tak i letů, při nichž je překročena vnější hranice podle jiného právního předpisu.

1.2.3 Podle rozsahu poskytovaných služeb

- Letiště s řízeným provozem jsou letiště, která převážně slouží pro pravidelné a nepravidelné dopravní lety, ale využívají je i lety všeobecného letectví. Všem letadlům je poskytována služba řízení, informační služba a pohotovostní služba.

- Letiště s letištní letovou informační službou slouží pro ostatní provoz civilních letadel a pro nepravidelnou leteckou dopravu. Všem známým letadlům je poskytována pouze informační a pohotovostní služba o známém provozu.
- Neobsazená letiště – letiště, na kterých nejsou poskytovány žádné letové provozní služby. Patří sem i ostatní letiště mimo provozní dobu letových provozních služeb.

1.2.4 Podle druhu provozu

- Letiště s vizuálním přiblížením (VFR = Visual Flight Rules, tj. bez použití radionavigačních pomůcek) nechává zodpovědnost za přiblížení na pilotovi. Rozlišujeme na:
 - VFR – den. Na takovém letišti se mohou vykonávat pouze lety za stanovených minimálních meteorologických podmínek (minimální dohlednost 5 km, minimální výška základny oblačnosti 450 m nad úrovní letiště, let musí být vykonán mimo oblačnost za viditelnosti země) a pravidel pro lety „za viditelnosti“, od občanského svítání do občanského soumraku.
 - VFR – noc. Na letišti se může vykonávat provoz jako na letišti VFR – den, ale dráhový světelný systém letiště musí být vybaven i pro noční provoz. Doba provozu v noci někde bývá omezena místními pravidly s ohledem na hlukovou zátěž okolních sídel.
- Letiště s přiblížením podle přístrojů (IFR = Instrument Flight Rules) využívá radionavigačních prostředků. Na letišti s IFR je možné vykonávat lety „za viditelnosti“ – VFR den/noc a „podle přístrojů“ – IFR i za horších meteorologických podmínek než jsou u letišť VFR.
- Plochy pro sportovní létající zařízení. Letiště pro SLZ jsou neveřejná letiště VFR – den pro použití pouze ultralehkými letadly a létajícími zařízeními domácí nebo sériové výroby. Tato letiště nejsou pod dohledem Úřadu pro civilní letectví ČR a slouží pouze

pro sportovní a vlastní potřebu omezeného druhu uživatelů SLZ. Maximální hmotnost sportovního létajícího zařízení je stanovena na 450 kg.

1.2.5 Letiště s přiblížením podle přístrojů

Letiště s přiblížením podle přístrojů se dělí do třech kategorií:

- I. Kategorie (ILS a/nebo MLS, + vizuální prostředky pro provoz letadel): výška rozhodnutí: ne menší než 60 m, dohlednost (popř. dráhová dohlednost): ne menší než 800 (550) m,
- II. Kategorie (ILS a/nebo MLS, + vizuální prostředky pro provoz letadel): výška rozhodnutí: menší než 60 m ale ne menší 30 m, dráhová dohlednost: ne menší než 350m,
- III. Kategorie (ILS a/nebo MLS, působícím až do a podél celého povrchu RWY):
 - kategorie A: výška rozhodnutí: menší 30m nebo bez omezení výšky rozhodnutí, dráhová dohlednost: ne menší než 200m
 - kategorie B: výška rozhodnutí: menší než 15m nebo bez omezení výšky rozhodnutí, dohlednost (popř. dráhová dohlednost): menší než 200 ale ne menší 50m
 - kategorie C: pro provoz bez omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.

1.2.6 Podle obchodního provozu dopravní letiště se dělí na:

- pasažérská/osobní,
- nákladní (kargo letiště),
- smíšená (klasická dopravní letiště mají zpravidla smíšený provoz osobní a nákladní dopravy).

1.2.7 Rozdělení dle kódového značení letišť

V tomto rozdělení se obrátím na předpis L14, který stanoví kritéria zajištění celosvětové bezpečnosti, hospodárnosti a pravidelnosti mezinárodní letecké dopravy. K splnění tohoto účelu je zaveden kódový systém značení letišť. Účelem kódového značení je zavést jednoduchou metodu označení letišť, které by vyhovovalo letounům, pro jejichž provoz jsou určena. Kódové značení je složeno ze dvou prvků, které se vztahují k výkonovým charakteristikám a rozměrům letounu. Prvek 1 je číslo založené na jmenovité délce dráhy vzletu letounu a prvek 2 je písmeno odvozené z rozpětí křídla letounu a vnějšího rozchodu kol hlavního podvozku.

Tabulka 2 – Kódové značení letišť

Zdroj: [11]

Kódové číslo (1)	Kódový prvek 1		Kódový prvek 2	
	Jmenovitá délka dráhy vzletu letounu (2)	Kódové písmeno (3)	Rozpětí křidel (4)	Vnější rozchod kol hlavního podvozku ^a (5)
1	Méně než 800 m	A	Až do, ale ne včetně 15 m	Až do, ale ne včetně 4,5 m
2	Od 800 m až do, ale ne včetně 1 200 m	B	Od 15 m až do, ale ne včetně 24 m	Od 4,5 m až do, ale ne včetně 6 m
3	Od 1 200 m až do, ale ne včetně 1 800 m	C	Od 24 m až do, ale ne včetně 36 m	Od 6 m až do, ale ne včetně 9 m
4	1 800 m a více	D	Od 36 m až do, ale ne včetně 52 m	Od 9 m až do, ale ne včetně 14 m
		E	Od 52 m až do, ale ne včetně 65 m	Od 9 m až do, ale ne včetně 14 m
		F	Od 65 m až do, ale ne včetně 80 m	Od 14 m až do, ale ne včetně 16 m
		G	Od 80 m	Od 16 m

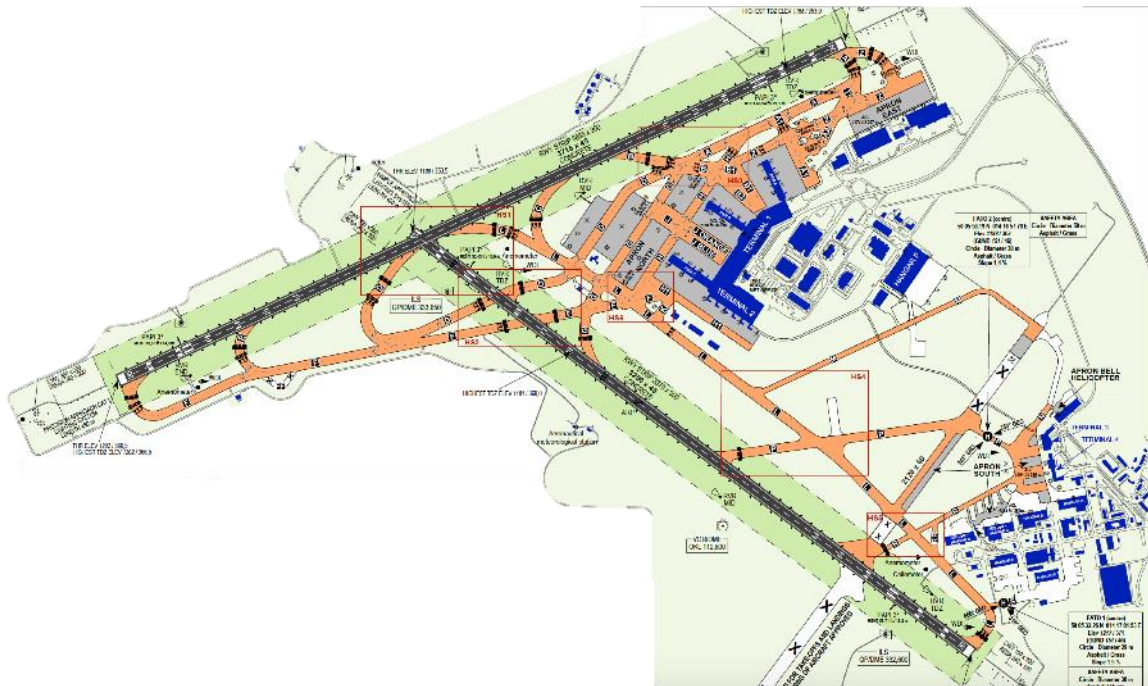
^a Vzdálenost mezi vnějšími okraji kol hlavního podvozku

1.2.8 Podle uspořádání dráhového systému

- s jednou přistávací dráhou (letišť Kbely v Praze),
- se dvěma křížícími se přistávacími dráhami (letišť Ruzyně v Praze),
- se dvěma přistávacími dráhami, uspořádanými do otevřeného V (letišť Ruzyně v Praze),

- se dvěma souběžnými přistávacími dráhami s koordinovaným provozem (letišťe Šeremetěvo v Moskvě),
- se dvěma souběžnými přistávacími dráhami s nezávislým provozem (letišťe Pulkovo v Petrohradě, v Berlíně apod.)¹,
- se třemi křížícími se dráhami (trojúhelníkové nebo vějířové uspořádání),
- se třemi / čtyřmi souběžnými dráhami (plánované rozšíření letišť Heathrow v Londýně, Šeremetěvo v Moskvě a Pulkovo v Petrohradě, letišťe v Paříži),
- se dvěma / třemi souběžnými dráhami a jednou příčnou dráhou (například letišťe ve Frankfurtu je letišťem se třemi souběžnými tratěmi a jednou příčnou),
- se čtyřmi křížícími se dráhami (čtvercové uspořádání),
- více dráhová.

Dříve, v době, kdy používali jenom lehká letadla, přistávací dráhy byly uspořádány tak, že se křížily. Dnes ale jsou preferované souběžné přistávací dráhy, které jsou uspořádány podle převažujícího směru větrů. Vzlet i přistání letadel je nasměrován proti směru větru.



Obrázek 1 – Generální plán letiště Ruzyně v Praze se dvěma křížícími se přistávacími dráhami, uspořádanými do otevřeného V

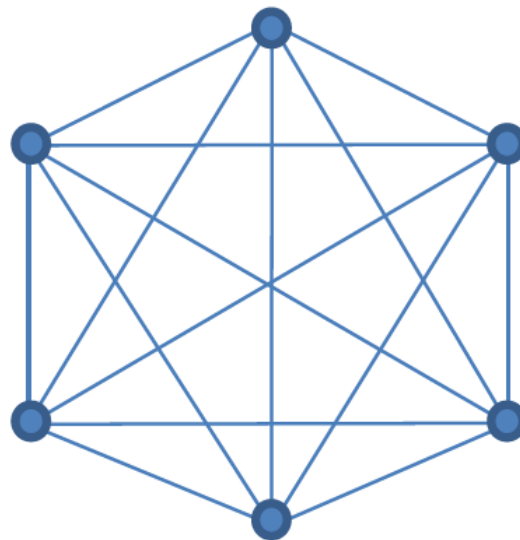
Zdroj: [11]

1.2.9 Podle úlohy letiště

V mezinárodní letecké dopravě z hlediska úlohy letiště je dělíme na:

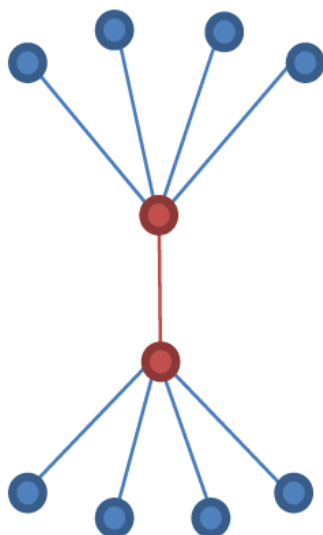
- zdrojová/cílová letiště (point-to-point airport) – letiště s přímým spojením do hlavních destinací, letiště nevyžaduje pro většinu letů napojení na uzlové letiště. Na obrázku 2 vidíme schématickou ilustraci tohoto typu organizace;
- uzlová letiště (hub airport) letiště, které sbírá a distribuuje proudy cestujících mezi sběrnými letišti. Pro uzlová letiště je klíčová úloha domácího uzlového přepravce (například Lufthansa ve Frankfurtu, British Airways nebo EasyJet v Londýně, Aeroflot v Šeremetěvu v Moskvě, ČSA v Praze). Schématická představa uzlového letiště je na obrázku 3. Uzlová letiště dále rozdělujeme na:

- uzlová letiště vnitrostátního významu (national hub) – letiště distribuující mezinárodní dopravu do místních letišť (například letiště Šeremetěvo v Rusku, Vídeň v Rakousku apod.;
- uzlová letiště kontinentálního tj. evropského, asijského atd. významu (international/european hub) jsou letiště distribuující mezinárodní dopravu v rámci kontinentu, například Praha, Varšava, Düsseldorf apod.;
- uzlová letiště mezikontinentálního významu (key hub airport) – letiště, která distribuují interkontinentální leteckou dopravu, viz například Frankfurt, Londýn, Amsterdam apod.
- sběrná letiště (letišť napojená na uzlová letiště) většina svých spojů míří do uzlových letišť, odkud jsou dále distribuována do cílových letišť, viz například letiště Brno, Ostrava).



Obrázek 2 – Point-to-point“ organizace letecké dopravy

Zdroj: [9]



Obrázek 3 – Uzlová organizace letecké
dopravy

Zdroj: [9]

1.2.10 Podle rozdělení na typ dopravy

Podle rozdělení na typ dopravy, kterou přijímá letiště:

- letiště klasické letecké dopravy obsluhují klasické letecké linky a nabízí plné spektrum služeb pro všechny kategorie cestujících (v Londýně letiště Heathrow);
- nízkonákladová letiště jsou letiště se zjednodušenými službami pro nízkonákladové cestující, která se specializují na odbavení nízkonákladových letů, aby poplatky byly přijatelné pro přepravce tohoto typu, (v Londýně Gatwick a Stansted);
- smíšená letiště odbavují lety obou typů přepravců a to buď bez rozlišování, nebo se specializací různých částí letiště pro jednotlivé druhy dopravců (do takových letišť patří Praha).

1.2.11 Rozdělení podle počtu cestujících

Všechny komerční letiště v rámci Evropy, se rozřazují Mezinárodní radou letišť (ACI) do čtyř skupin, v závislosti na tom, kolik cestujících se zachází ročně. Tyto čtyři skupiny:

- Skupina 1 (I): letiště s více než 25 miliony PAX ročně. V této skupině jsou například taková letiště jako London Heathrow (LHR) a Frankfurt (FRA),
- Skupina 2 (II): letiště mající PAX mezi 10 a 25 miliony ročně, včetně letišť jako jsou Londýn Stansted (STN) a Zürich (ZRH),
- Skupina 3 (III): do této skupiny patří letiště s PAX 5 až 10 miliony ročně, jako jsou Birmingham (BHX) a Lyon (LYS), a
- Skupina 4 (IV): letiště s méně než 5 miliony PAX ročně, včetně Bournemouth International (BOH) a Frankfurt-Hahn (HHN).

2 Popis incentivních programů

2.1 Druhy letištních poplatků

Základním cílem letištních poplatků je pokrytí nákladů na letišti za poskytování zařízení a služeb souvisejících s letectvím. V dnešní době existuje po celém světě široká škála systémů zpoplatnění s odlišnými kombinacemi typů a úrovní letištních poplatků. Nicméně většina letištních poplatků vykazují některé společné rysy:

- přistávací poplatky spojené s hmotností letadla,
- PAX poplatky na základě počtu cestujících,
- bezpečnostní poplatky na základě počtu cestujících nebo hmotností letadla, nebo kombinací obou faktorů,
- parkovací poplatky v závislosti na attributech letadla (hmotnost, rozměry) a délce pobytu,
- hlukové a ekologické příplatky (přistávací poplatky) jsou primárně založeny na typu letadla,
- jiné poplatky (například navigační poplatky, poplatky za pozemní odbavení).

Přistávací a PAX poplatky jsou dva nejdůležitější zdroje leteckého příjmu pro většinu letišť. Přistávací poplatky mohou být vybírány také jako vzletové poplatky nebo poplatky za přistání a vzlet. Protože každý vzlet vyžaduje předchozí přistání, rozdíl mezi těmito možnostmi je relevantní pouze jestli poplatky jsou závislé na době provozu (například poplatky ve špičkové době či noční příplatky). Podle ICAO, by měli být přistávací poplatky spojené s hmotností letadla (ICAO, 2009).

V mnoha případech letiště používají lineární tarify založené na maximální vzletové hmotnosti (MTOM), někdy v kombinaci s minimálním poplatkem pro malá letadla. V některých případech, přistávací poplatky jsou diferencovány podle druhu provozu (např. domácí vs. mezinárodní). Přistávací poplatky jsou nezávislé na faktoru zatížení, který představuje jednotlivý pevný poplatek pro letecké společnosti.

Poplatky za cestujících jsou běžně vybírány podle počtu odlétajících cestujících, a proto představují variabilní poplatek. V mnoha případech poplatek za cestujících je diferencován podle místa určení letu, protože náklady se liší z bezpečnostních důvodů. Navíc, zejména v Evropě, letiště kombinují standardní poplatek za cestujících s příplatky za bezpečnostní služby a poplatky za financování služeb pro osoby se sníženou pohyblivostí (PRM poplatky). Podobně to funguje s nákladními poplatky, které jsou založeny na hmotnosti přijíždějících nebo odjíždějících nákladu, obvykle s pevnou sazbou na tunu nákladu.

Parkovací poplatky jsou závislé na délce pobytu, a na některých letištích i na velikosti nebo hmotnosti zaparkovaného letadla. Slevy na parkování přes noc by mohly být použity jako marketingový nástroj a podněcováním pro letecké společnosti nechávat svá letadla.

2.2 Možné cíle incentivních programů

V závislosti na konkrétní hospodářské situaci na letišti a jeho obchodní strategii, motivační programy mohou mít různé cíle:

- V případě nevytížených letišť zavedení motivačního systému by mohlo být součástí strategie ztrátové minimalizace, jejichž cílem je zvýšení provozu a tržeb.
- Na letištích, které občas mají kapacitní omezení, motivační programy by se mohly zaměřit spíše na dopravní skladbu, než na objem provozu. Například, letiště by si možná přáli zvýšit podíl vysoce výnosných zákazníků, zejména business cestujících nebo cestujících na delší vzdálenosti.

- V případě soukromých letišť, ekonomické zdůvodnění aplikování pobídek také závisí na marketingu.
- Pro veřejná letiště může být také důležité zlepšit spojení s městem s cílem zvýšit ekonomickou atraktivitu okolního regionu. Například, v příručce k poplatkům na letišti v Hannoveru se uvádí, že cílem systému pobídek je "posílit ekonomiku regionu, zvýšit vytižení letištní infrastruktury a snížit náklady díky většímu počtu cestujících".
- Nakonec incentivy by mohly být použity na letištích, které mají zvláštní zájem o stabilnější a spolehlivější rozvoj dopravy, kteří dávají přednost vybudování nebo rozšíření základny leteckých společností.

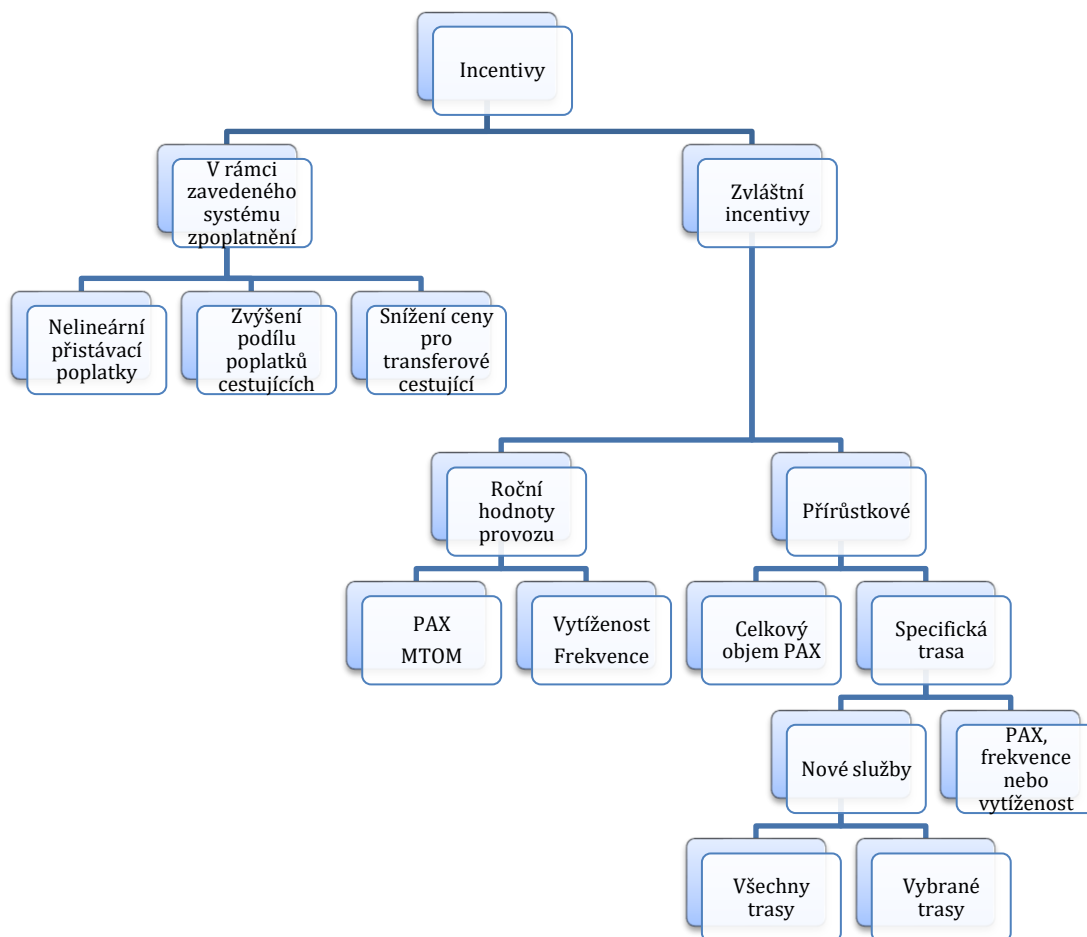
2.3 Klasifikace incentivních programů

2.3.1 Přehled

Možnosti motivačních programů jsou rozsáhlé, takže klasifikace je nezbytnou podmínkou pro ohodnocení těchto pobídek. Pobídky mimo systém poplatků zahrnují zejména marketingovou podporu ze strany letiště nebo slevy na ceny nájmu za stání letadel či na pohonné hmoty. Například letiště v Mnichově od druhé poloviny roku 1990 a do roku 2005 dotovalo palivo pro dálkovou dopravu, aby byl dán podnět leteckým společnostem pro provozování mezikontinentální služeb.

Pobídky, které jsou uvedeny na pravé straně obrázku 4 jsou známy v oboru jako samostatné incentivní programy, u nichž jsou jasně definovaný cíl / cíle, který musí být splněn aby incentiva byla udělaná. Cíle existujících incentivních programů se mohou značně lišit od obecných kritérií, jako je zvýšení roční maximální vzletové hmotnosti (MTOM) do specifických kritérií růstu pro určité trasy. Vzhledem k širokému okruhu působnosti a kombinaci možností pobídkových programů, záleží na manažerských týmů v rámci jednotlivých letišť, aby vypracovali takové incentivní programy, které budou pomáhat provozovatelům leteckých společností plnit své cíle a také cíle letiště. V oblasti deprimovaných okrajů a intenzivní konkurence, existence těchto incentivních programů je stále důležitější pro letecké společnosti. Přibližně 3,5 až 5% celkových nákladů leteckých

společností jsou přímo závislé na letištních poplatcích, proto každý způsob, který pomáhá snížit tuto finanční zátěž je často nadšeně vítán.



Obrázek 4 – Přehled incentivních programů v rámci systému zpoplatnění na letišti

Zdroj: [5], upraveno autorem

2.3.2 Zvláštní incentivy

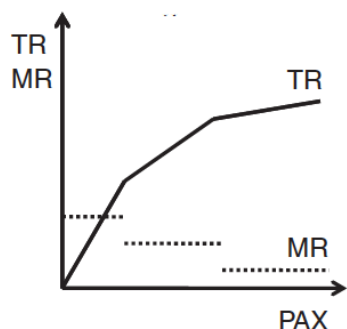
a) Incentivy na základě ročních hodnot provozu

Jednotlivé pobídky v rámci systému poplatků by mohly být spojené s ročními hodnotami provozu nebo rozvojem provozu v průběhu času (pobídky růstu). Několik letišť nabízí objemové slevy, které jsou obvykle založené na celkovém počtu cestujících, který

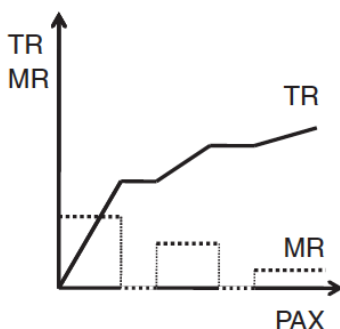
převáží letecké společnosti a / nebo na jejich celkové maximální vzletové hmotnosti ročně. Tuto strategii, která je také označovaná jako cenová diskriminace druhého stupně v oblasti mikroekonomické teorie, obvykle preferují největší letecké společnosti na letišti. Takové režimy se používají například v Düsseldorfu, na berlínských letištích (Tegel – TXL a Schönefeld – SXF) a na letišti Frankfurt-Hahn, což je typické letiště pro low-cost dopravce, Frankfurt-Hahn slouží primárně společnosti Ryanair.

Provedení objemové slevy obsahuje několik úskalí. Nejjasnější možností je snížit poplatek za každého dalšího cestujícího po překročení určitého prahu - inkrementální množstevní slevy (viz obr. 5.1). Tato varianta, která vede ke překroucené funkci příjmů a je použita například na letišti Frankfurt-Hahn na letecké dopravce s více než třemi miliony cestujících ročně. U menších leteckých společnostech, systém zpoplatnění na letišti Frankfurt-Hahn kombinuje snížení jednotného poplatku za cestujícího s minimálními částkami na celkové náklady, což vede k překroucené funkci příjmů s mezikroky (viz obr. 5.2). Nicméně, v tomto modelu mezní poplatek za dalších cestujících v příslušných fázích je nula. Například na letišti Frankfurt-Hahn, letecká společnost s 50.000 cestujícími ročně platí stejný celkový poplatek jako letecká společnost s 60.000 cestujícími.

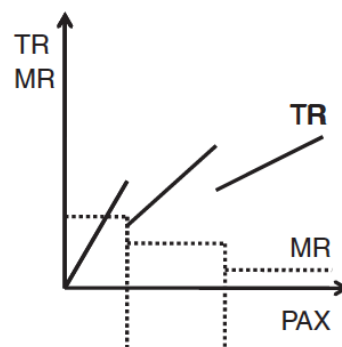
Nejvíce zjednodušená možnost pro objemové slevy je snížit celkový poplatek o určité procento, pokud definovaná prahová hodnota cestujících je překročena – veškeré další množství bude se slevou (viz obr. 5.3). Tuto variantu lze nalézt například v příručce o poplatcích na letišti v Düsseldorfu a na letištích Berlína, tato varianta vede k nespojitosti v celkové funkci tržeb a tudíž k negativním marginálním poplatkům u příslušných prahových hodnot. Velikost maximálního objemu slevy se pohybuje v rozmezí od 5,5% (Düsseldorf pro letecké společnosti s více než 6 miliony cestujících) do 40% (Berlín - Schönefeld pro letecké společnosti s více než 2 miliony cestujících). Na obou letištích podíl letecké společnosti na trhu v počtu cestujících by musel činit přibližně jednu třetinu, aby společnosti se ucházely o maximální objemové slevy.



Obr. 5.1 – Varianta (a)
Snížené poplatky
dalších cestujících



Obr. 5.2 – Varianta (b)
Snížené poplatky výše
uvedeného prahu PAX s
min. výši celkového poplatku



Obr. 5.3 – Varianta (c)
Slevy po překročení
prahové hodnoty PAX

Obrázek 5 – Variace pro objemové slevy z letištních poplatků

Zdroj: [5]

Pro letiště které mají kapacitní omezení ve svém vzdušném prostoru, jednou z možností, jak zvýšit příjmy je zvýšení průměrného počtu cestujících za pohybu. Kromě nelineárního tarifu na přistávací poplatek, by mohly být realizovány specifické pobídky pro vysoké násobky zatížení. V Německu letiště s omezenou kapacitou jako Frankfurt (FRA), Dusseldorf (DUS) a Stuttgart (STR), ale také i Hannover (HAJ) a na letiště Kolín nad Rýnem (CGN), která nemají omezení kapacit ve vzdušném prostoru letiště, zavedly slevy na poplatky za cestujících pro letecké společnosti s vysokými faktory zatížení.

Většina letišť poskytuje slevy jestli vytižení překročuje 80 procent od maximální kapacity. Frankfurtské letiště bylo jedním z prvních letišť, které začalo provádění takových poplatků, a to i s rozlišením mezi třemi různými úrovněmi faktoru zatížení (83%, 90% a 97%). Na letišti v Düsseldorfu, sleva je poskytována letecké společnosti, pokud vytiženost je vyšší než průměrný faktor zatížení v DUS. Srovnatelně s zavedením obecné množstevní slevy, sleva na faktor zatížení by měla být poskytnuta při vysokém zatížení pro další cestující nad prahem load faktoru. Sleva na celkovou sumu poplatků PAX, která je aplikována například na letišti ve Stuttgartu, vede k nespojitosti v celkové funkci příjmů. Ve většině případech sleva je nastavena jako jednotná hodnota na každého cestujícího překračujícího určitý prah. Vzhledem k tomu, že poplatek za cestujícího se liší podle místa určení

cestujících, velikost slevy závisí na dopravním spojení. Pokud budeme brát v úvahu pouze cestujících uvnitř Evropy s odkazem na standardní poplatky pro cestujících míra snížení ceny činí v CGN přibližně 15%, 38% v DUS, 61% ve FRA a 100% v HAJ.

b) Přírůstek incentív

Velké množství pobídek pro růst provozu se aplikuje na letištích po celém světě. Nejméně komplikovaná možnost pro letecké společnosti je specifická sleva buď na základě roční míry růstu nebo dodatečného počtu cestujících, pohybů, nebo MTOM. Příklady takových slevových programů růstu lze nalézt na letištích Berlína. Na düsseldorfském letišti odměny za dalšího cestujícího na mezikontinentálních trasách se udělují s pevně stanovenou částkou na každého cestujícího. Další letiště nabízejí slevy, pokud počet cestujících na trhu překračuje určitou hranici. Na letišti Hamburg, dále se rozlišuje v závislosti na vztahu mezi absolutní mírou růstu na trhu a specifickou rychlostí růstu letecké společnosti, která upřednostňuje absolutní tržní nárůst proti posunu v podílu na trhu. Další vlastností lze pozorovat na düsseldorfském letišti, kde je odměněn rostoucí faktor zatížení.

Nejběžnějším incentivním schématem je sleva na nové trasy. Existuje celé množství variant, které se liší mimo jiné v počtu týdenních frekvencí nutných pro přiznání slevy, základně na slevu, slevovém tarifu a délce trvání slevy. Kromě toho některá letiště poskytují vyšší slevy pro dálkovou dopravu (např. Hamburg). Tabulka 3 obsahuje přehled o vybraných slevových programech pro nové služby, s odkazem na trh pouze pro cestující a také obsahuje některé informace o vybraných evropských letištích za účelem ukázat širokou škálu těchto motivačních programů.

Tabulka 3 – Příklady letištních incentivních programů pro nové služby

Zdroj: [5]

Airport	Type of service	Minimum no. of frequencies	Base for discount	Discount in flight period (in percent)						Remarks
				1	2	3	4	5	6	
<i>Examples from large German airports</i>										
Berlin (TXL and SXF)	All services	2 flights/week	Landing, and PAX charge	80	60	40	20	10	-	
Hamburg	Inter-continental	2 flights/week	Movement, and positioning charge	100	100	75	75	50	50	
	Intra-continental	2 flights/week	Movement, and positioning charge	75	75	50	50	-	-	
Hanover	All services	-	Landing, PAX, and parking charge	60	60	40	40	20	-	Also rebate on central infrastructure charges
<i>Examples from selected European airports</i>										
Amsterdam	Long haul	1 flight/week	PAX service charge	100	100	50	50	-	-	New dest. for airline
	Short and medium haul	3 flights/week	PAX service charge	100	100	50	50	-	-	New dest. for airport
Dublin	Long haul (>2,500 nautical miles)	2 frq./week	PAX service, parking, airbridge, movement charge	100	100	90	90	75	75	50% (25%) discount in 4th (5th) year
	Short haul	2 days/week (Non-EU) or 3 days/week (EU)	PAX service, parking, airbridge, movement charge	100	100	75	75	50	50	
Helsinki	Scheduled flight / inbound charter	2 flights/week or 5 charter ops.	Landing, and PAX fees	90	90	70	70	50	50	Discount for PAX fee only one year (70%)
Vienna	All passenger services	-	Landing fee (var. and fixed part)	80	80	60	60	40	40	New dest. for airport
	Eastern Europe and long haul	-	Landing fee (var. and fixed part)	60	60	40	40	-	-	New dest. for airline or frequency growth

3 Přístup k incentivním programům u vybraných letišť v EU a mimo EU

V této kapitole se podíváme, jaké incentivní programy se aplikují na různých letištích v Evropské unii a mimo Evropskou unii.

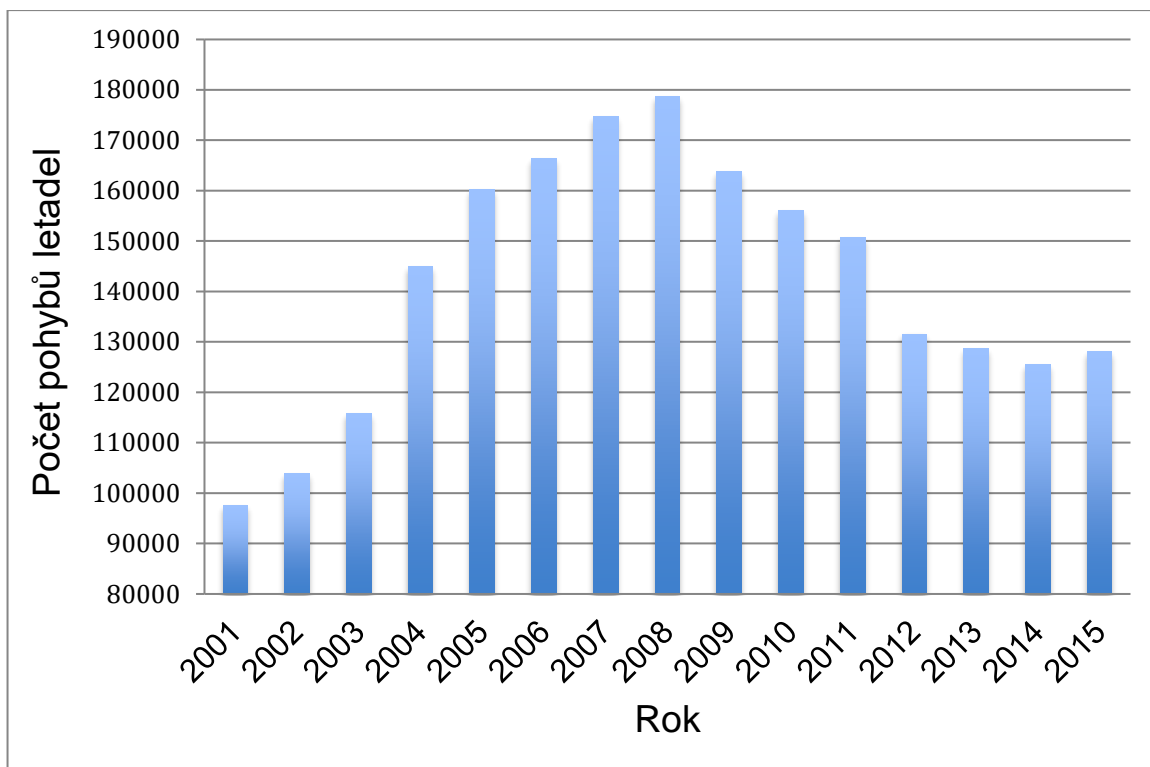
Bez ohledu na jejich účel, incentivní programy obsahují různé pozice podle směru, ve kterém by se chtělo rozvíjet letiště. Letiště nabízejí zvětšení stimulu, pokud letecká společnost zvětší objemy dopravy cestujících, letovou frekvenci nebo počet míst pro cestující v letadle, rozšíří svoji letovou síť nebo pokud zavede služby na nových trasách. Co se týče typů leteckých služeb, schémata se můžou vztahovat na osobní, nákladní nebo oba typy dopravy. Programy stimulace letišť v EU jsou obvykle zaměřeny na růst cestujících, než na růst nákladní dopravy. To může znamenat, že většině letišť, buď nemají strategický zájem o tento typ dopravy, nebo vědí, že jejich umístění nebo infrastruktura nejsou vhodné pro tuto službu.

3.1 Mezinárodní letiště Praha/Ruzyně

Mezinárodní letiště Praha/Ruzyně je největší letiště v České republice. Vybavení letiště vyhovuje pro lety za viditelnosti (VFR) i podle přístrojů (IFR) a umožňuje nepřetržitý provoz ve dne i v noci.

Dráhový systém činí tři vzletové a přistávací drahy (VPD), z nichž jedna (04/22 délka 2120 m) je trvale uzavřena pro vzlety a přistání, ale používá se jako pojezdová dráha a pro parkování velkých letadel (např. Antonov An-225). Hlavní VPD je 06/24 (délka 3715 m), která je v obou směrech vybavená systémem ILS, druhou VPD je 12/30 (délka 3250 m), tato VPD ve směru 30 je také vybavená systémem ILS.

Na obrázku 6 můžeme se podívat na počet pohybů letadel na letišti v Praze.

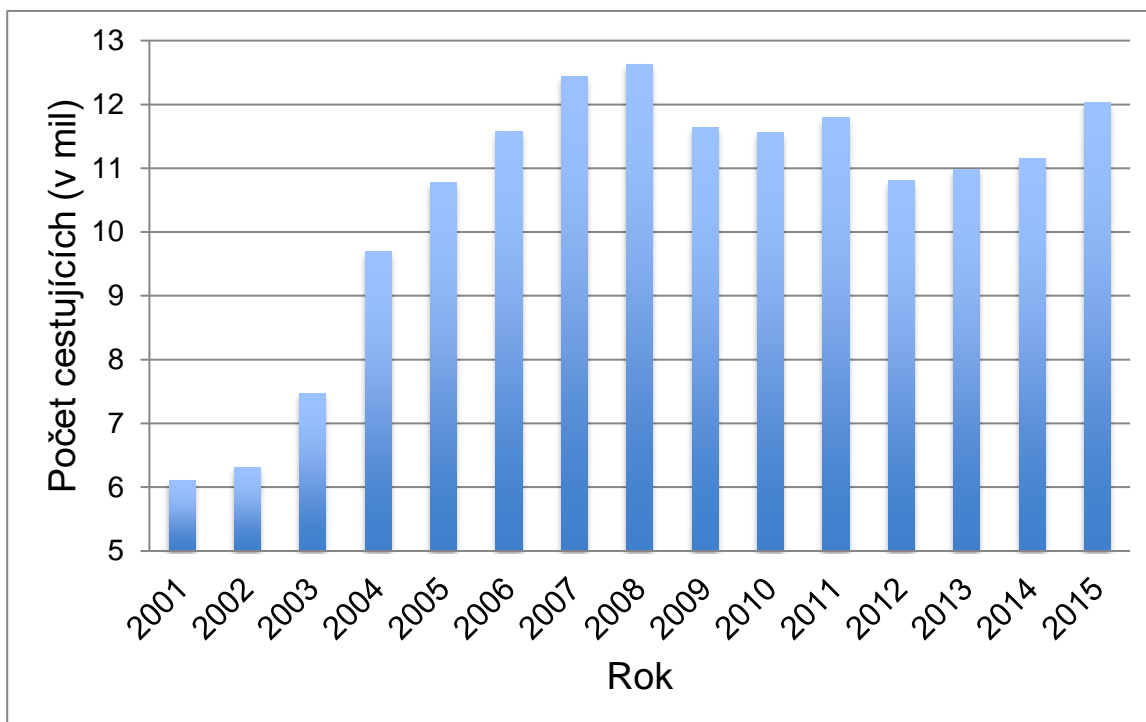


Obrázek 6 – Počet pohybů letadel

Zdroj: [12], upraveno autorem

Letiště má čtyři terminály pro odbavení cestujících. Terminál T1, který slouží pro lety mimo Schengenský prostor a terminál T2, kde se odbavují lety do Schengenského prostoru. A také terminál T3, který obsluhuje soukromé a charterové lety a terminál T4 Military sloužící VIP letům a státním návštěvám a slouží hlavně pro VIP lety, leteckou taxislužbu a lety všeobecného letectví.

Největší počet cestujících, který byl stanoven na pražském letišti Ruzyně v roce 2008 a rovná se 12 630 557 cestujících. Pak počet odbavených cestujících pomalu klesal až do roku 2012, ve kterém bylo zaregistrováno 10 807 890 cestujících, ale k roku 2015 zájem o hlavní české letiště vzrostl a počet cestujících se znovu přiblížil k maximální hodnotě a sestavil 12 030 928 člověk. Na obrázku 7 vidíme počet odbavených cestujících během posledních 15 let.



Obrázek 7 – Počet odbavených cestujících

Zdroj: [12], upraveno autorem

Pražské letiště má velmi rozsáhlý incentivní program. Největší z pěti letišť, které rozebereme v této kapitole. V tabulce 4 je přehled slev na zavedení nových PAX a cargo destinací a provádění mimosezonních destinací, na nárůst frekvencí, navýšení kapacity změnou typu letadla, pak na transferové cestující a provádění letů v sedlové časy. Dále v tabulce 6 se uvádějí slevy na nahrazení existujícího provozu.

Tabulka 4 – Incentivní programy na letišti v Praze

Zdroj: [1], upraveno autorem

	Období platnosti [rok]	Sleva z přistávacích poplatků [%]	Sleva z poplatku za využití letiště cest. [%]
Nové destinace			
Krátké a střední tratě	1	100	20
	2	75	15
	3	50	10
	4	25	5
Dálkové tratě	1	100	25
	2	100	20
	3	100	15
	4	75	10
	5	50	5
Nárůst frekvencí	1	75	N/A
	2	50	N/A
Mimosezonní destinace	1	75	25
	2	50	20
Navýšení kapacity změnou typu letadla	1	100 % z rozdílu	
	2	100 % z rozdílu	
Nová cargo destinace	1	50	N/A
	2	25	N/A
Sedlový čas ¹	Provozní sezona	50	N/A
Transferová sazba	-	N/A	50

Dále v tabulce 5 se uvádějí slevy na nahrazení existujícího provozu. Této slevy jsou určeny leteckým dopravcům, které nově alokují své kapacity na trati, na které došlo ke stanovenému poklesu celkových sedačkových kapacit v celém rozsahu platnosti provozní sezony v porovnání s provozní sezonou v minulém roce. Jsou tři varianty:

¹ 07:30 až 09:30 a 12:35 až 14:35 místního času

- Nahrazení při minimálně 30% snížení nabídky celkových sedačkových kapacit stávajících dopravců v rozsahu celé sezony se srovnatelnou sezonou minulého roku na dané trati;
- Nahrazení při 100% snížení nabídky celkových sedačkových kapacit stávajícího dopravce na trati, která je současně provozována jiným leteckým dopravcem v probíhající letové sezoně;
- Nahrazení při 100% snížení nabídky celkových sedačkových kapacit stávajících dopravců na trati, která by v případě snížení nebyla nadále obsluhována.

Tabulka 5 – Slevy na nahrazení existujícího provozu

Zdroj: [1], upraveno autorem

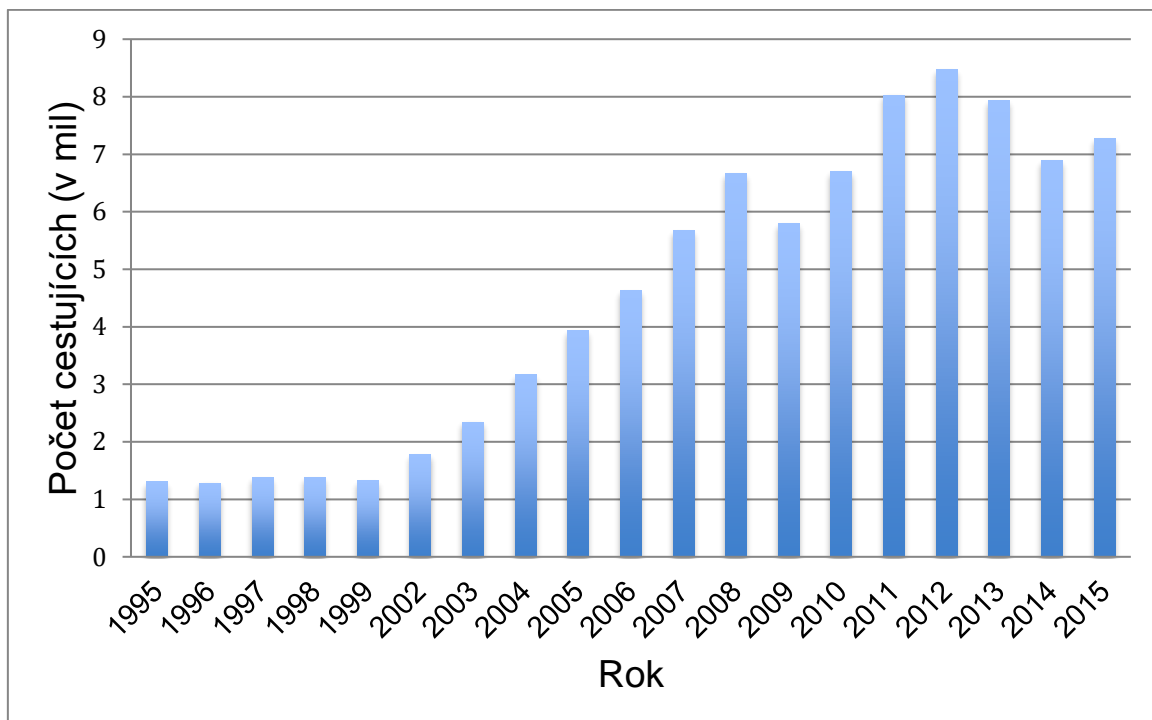
Nahrazení existujícího provozu	Období platnosti [rok]	Sleva z přistávacích poplatků [%]	Sleva z poplatku za využití letiště cest. [%]
Při minimálně 30% snížení nabídky	1	75	N/A
	2	50	N/A
Při 100% snížení nabídky, je současně provozována jiným dopravcem	1	75	10
	2	50	5
Při 100% snížení nabídky na trati, která by v případě snížení nebyla nadále obsluhována	1	75	15
	2	50	10

3.2 Mezinárodní letiště Boryspil

Mezinárodní letiště Boryspil je největší vnitrostátní a mezinárodní letiště na Ukrajině. Nachází se 18,5 km východně od centra Kyjeva, ve městě Boryspil. Letiště je vybaveno pro všechny druhy letadel.

Na letišti funguje jeden hlavní terminál, do kterého po rekonstrukci byli přesunuty všechny lety spojené s přepravou cestujících. Terminál D přijímá mezinárodní a vnitrostátní lety a také VIP lety. Na obrázku 8 je znázorněn počet odbavených cestujících na ukrajinském letišti od roku 1995.

Na oficiální stránce letiště Boryspil mají zajímavou nabídku – návštěvníci webu můžou pozorovat terminál v reálném čase.



Obrázek 8 – Počet odbavených cestujících

Zdroj: [13], upraveno autorem

V tabulce 6 jsou uvedeny incentivní programy na letišti Boryspil. Na rozdíl od motivačního programu, který platí na letišti Ruzyně v ČR, do incentiv na letišti v Kyjevě nejsou zařazeny slevy z poplatku za využití letiště cestujícími a je menší celkové období platnosti slevy.

Tabulka 6 – Incentivní program na letišti Boryspil

Zdroj: [3], upraveno autorem

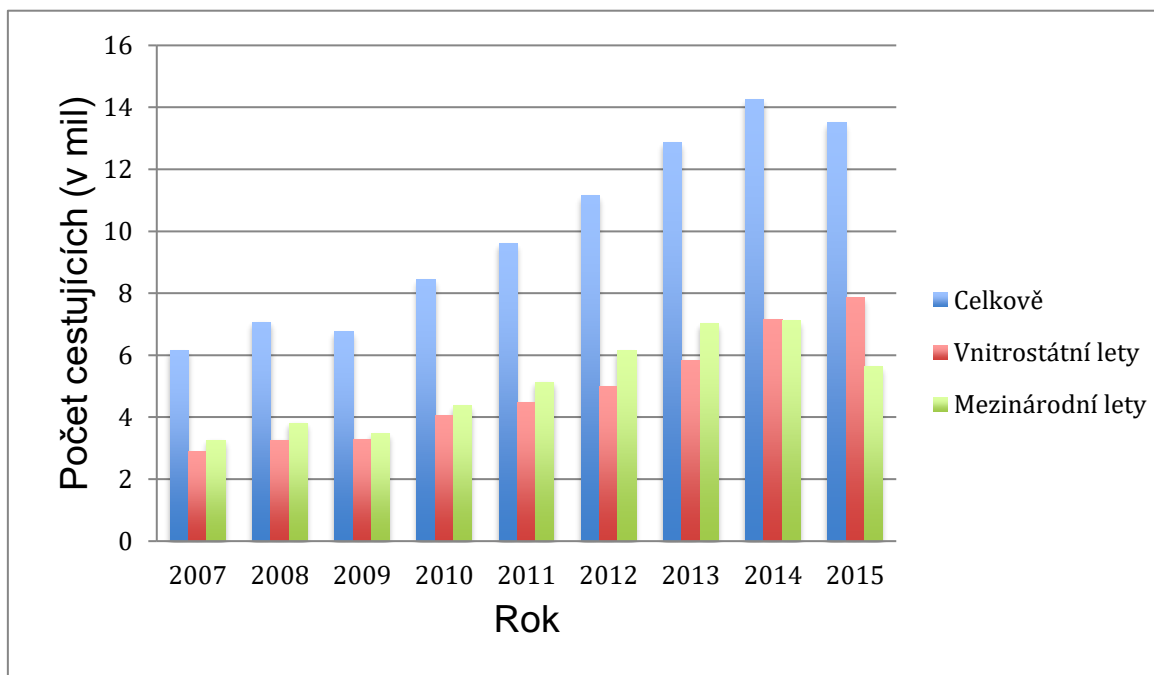
Typ slevy	Období platnosti	Sleva z přistávacích poplatků
Zavedení nové destinace na letadle s MTOW < 100 tun	1 rok	90 %
	3 rok	80 %
Zavedení nové linky, která nebyla provozována během posledních dvou let	1 rok	90 %
Zavedení mezinárodních pravidelných nebo charterových letů novou společností	1 rok	90 %
Nárůst frekvencí	1 rok	90 %
Uvedení do provozu letadel, které dříve nebyly použita a mají velkou MTOW	1 rok	90 %
Provedení dopravcem alespoň 7 pravidelných mezinárodních letů týdně	Dokud dopravce provádí alespoň 7 pravidelných mezinárodních letů týdně	90 %

3.3 Letiště Pulkovo

Letiště Pulkovo je mezinárodní letiště v Petrohradě (Rusko).

Pulkovo má dva terminály: Pulkovo – 1 je určen pro vnitrostátní lety a Pulkovo – 2, který přijímá mezinárodní lety. Letiště slouží jako uzlové letiště ruské letecké společnosti Rossija.

Na obrázku 9 je zřejmé, že od roku 2007 na letišti nepřetržitě roste počet odbavených cestujících na vnitrostátních linkách. Nejoblíbenější směry pro cestující v roce 2015 byli Moskva (3 742 144 člověk) a Simferopol (578 200 člověk). Podíl mezinárodních a vnitrostátních přeprav na celkovém počtu odbavených cestujících je zhruba stejný. Nejpopulárnějším směrem na mezinárodních linkách stala Antalya (460 392 cestujících).



Obrázek 9 – počet odbavených cestujících

Zdroj: [7], upraveno autorem

V tabulce 7 můžeme pozorovat motivační programy, tykající se zavedení nových destinací.

Tabulka 7 – Incentivní programy v Pulkovo

Zdroj: [1], upraveno autorem

Typ slevy	Období platnosti [rok]		Sleva z přistávacích poplatků [%]	Sleva z poplatku za využití letiště cestujícím [%]
Zavedení nové destinace				
Dálkové tratě	Zima	1	60	60
		2	40	40
		3	20	20
	Léto	1	45	45
		2	25	25
Dálkové tratě	Zima	1	50	50
		2	30	30
		3	10	10
	Léto	1	35	35
		2	15	15
Znovu zavedení destinace				
Dálkové tratě	1		25	25
	2		20	20
Jiné tratě	1		15	15
	2		10	10

Dál v tabulkách 8, 9,10 můžeme jsou předložený slevy pro nové letecké společnosti, slevy na zvýšení frekvence letů oproti předchozí sezoně během stejného období a sleva pro transferové cestující.

Tabulka 8 – Slevy na zvýšení frekvence

Zdroj: [1], upraveno autorem

Zvýšení frekvence letů oproti předchozí sezoně během stejného období	Sleva z přistávacích poplatků [%]
< 50 [%]	5
50 - 99 [%]	10
100 [%]	15

Tabulka 9 – Slevy pro nové společnosti

Zdroj: [1], upraveno autorem

	První komerční let	1. rok
Sleva pro nové letecké společnosti	99%	15%

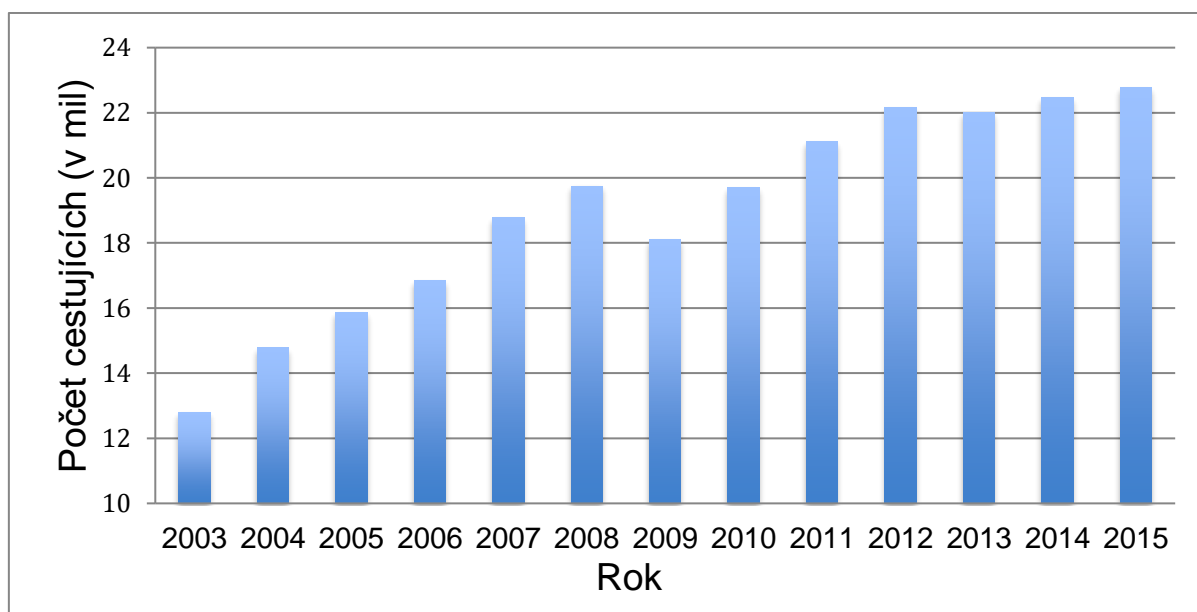
Tabulka 10 – Slevy pro transferové cestující

Zdroj: [1], upraveno autorem

	Sleva z poplatku za využití letiště cestujícím [%]
Transferová sazba	70

3.4 Letiště Vídeň- Schwechat

Letiště Vídeň se nachází v 18 km od centra Vídně. Je to nejvytíženější a největší letiště na území Rakouska. Na obrázku 2 vidíme rok za rokem rostoucí počet odbavených cestujících.



Obrázek 10 – Počet odbavených cestujících na letišti Vídeň

Zdroj: [7], upraveno autorem

Na mezinárodním letišti Vídeň fungují čtyři terminály: hlavní terminály 1, 2 a 3 a dodatečný terminál 1A. Terminál 1 slouží společnostmi Niki a Air Berlin a také dalším leteckým společnostmi, které patří do aliance SkyTeam a Oneworld. Terminál 1A obsluhuje low-cost společnosti. Terminál 2 je uzavřen z důvodu rekonstrukce nejméně do konce roku 2017. Nejnovější Terminál 3 používá národní letecká společnost Austrian Airlines, která má sídlo na letišti Vídeň- Schwechat, ale také i Star Alliance a jejich partnery. Kromě toho tento terminál přijímá lety Emirates a El Al.

Vídeň je jedním z některých evropských letišť, které poskytuje incentivní programy nejen pro osobní dopravu, ale také i pro nákladní. Incentivy na vídeňském letišti můžeme pozorovat v tabulkách 11, 12.

Tabulka 11 – incentivní program na letišti ve Vídni

Zdroj: [14], upraveno autorem

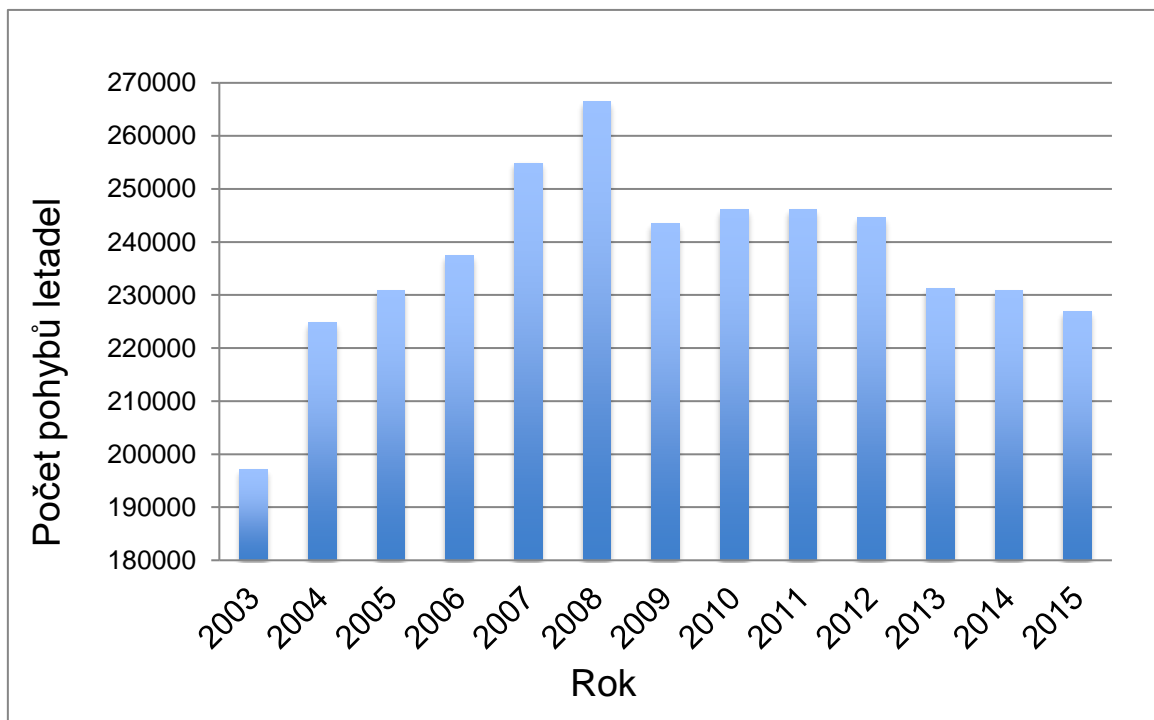
Typ slevy	Období platnosti [rok]	Sleva z přistávacích poplatků [%]	
		Všechny mezikontinentální lety	Všechny lety v Evropě
Zavedení nové destinace	1	100	80
	2	80	60
	3	60	40
	4	40	N/A
Zvětšení frekvence		Všechny lety ve východní Evropě a mezikontinentální lety	Dálkové tratě
	1	60	80
	2	40	60
	3	N/A	40

Tabulka 12 – Slevy na dodatečný nárůst frekvence

Zdroj: [14], upraveno autorem

	Počet pohybů týdně	Sleva z přistávacích poplatků [%]	
		Všechny mezikontinentální lety	PAX lety ve východní Evropě
Dodatečný nárůst frekvencí	3	20	N/A
	5	30	N/A
	7	40	20
	10	45	20
	14	50	30
	21	50	40
	28	50	50

Na obrázku 11 je zobrazena změna pohybů letadel na rakouském letišti během posledních 13 let.



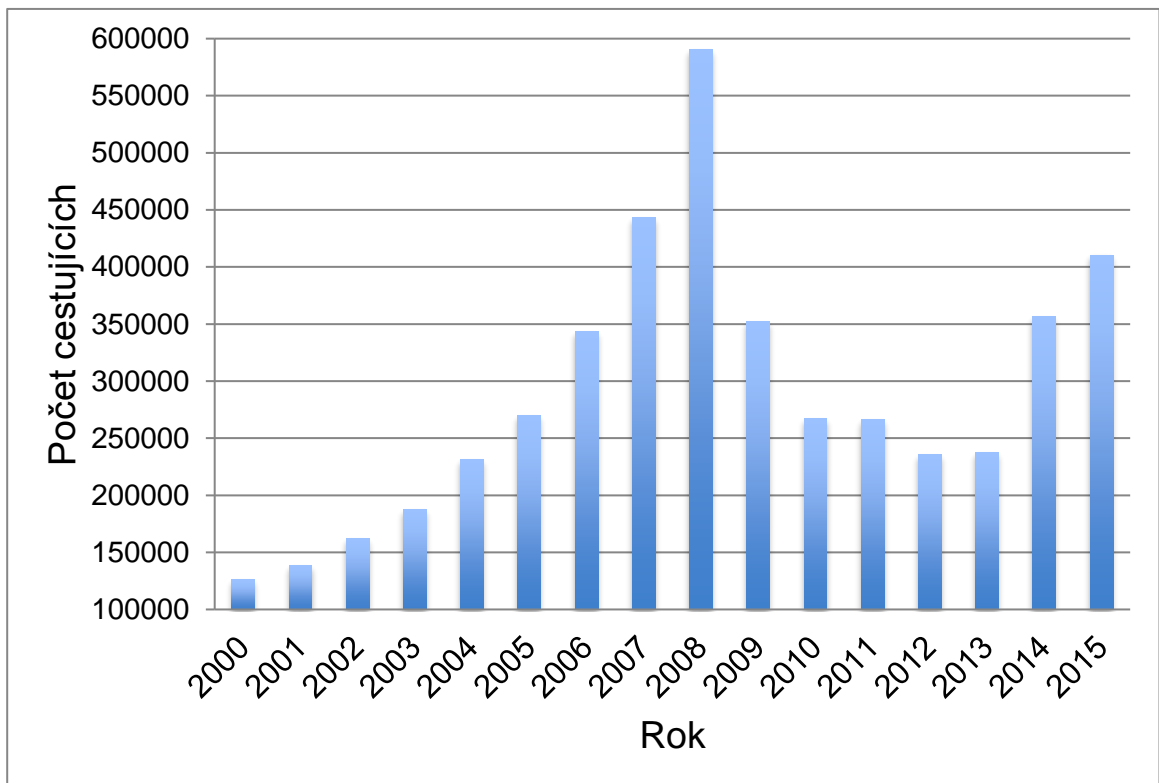
Obrázek 11 – Počet pohybů letadel na rakouském letišti

Zdroj: [15], upraveno autorem

3.5 Letiště Košice

Košice je mezinárodní letiště, které se nachází ve Slovensku. Je druhé největší letiště na území státu. Největší letadla, která můžou na letišti přistát, jsou Boeing 767 a Airbus A310.

Letiště je schopno obsluhovat 700 tisíc osob ročně, resp. tisíc osob za hodinu. V roce 2008 na letišti byl odbaven maximální počet cestujících, který se rovná 590 919 člověk a pak počet pomalu začal klesat. Náhledně se můžeme podívat na počty odbavených cestujících na obrázku 12.



Obrázek 12 – Počet cestujících na letišti Košice

Zdroj: [16], upraveno autorem

V tabulce 13 jsou uvedeny různé typy slev, které jsou součástí motivačního programu na letišti v Košicích.

Tabulka 13 – incentivní programy na letišti v Košicích.

Zdroj: [8], upraveno autorem

Typ slevy	Období platnosti [rok]	Sleva z přistávacích poplatků [%]	Sleva z poplatku za využití letiště cestujícím [%]
Zavedení nové destinace	1	90	30
	2	75	20
	3	60	10
Zvětšení frekvence do již existujících tras	1	75	20
	2	60	10
Strategické trasy ²	1	90	70
	2	75	65
	3	60	60
Zvětšení frekvence na strategických trasách	1	75	65
	2	60	60
Vnitrostátní linky ³	1	90	50
	2	75	40
	3	60	30
Parkovací incentivy	* ⁴	90	N/A

² Cílem tohoto motivačního schématu je podporovat růst na strategických trzích, které byly identifikovány podle mezinárodního letiště Košice. (Spojené království, Irsko, Nizozemí, Španělsko, Francie, Itálie)

³ Cílem tohoto motivačního systému je najít udržitelné řešení pro provoz domácí trati Košice - Bratislava

⁴ Celková doba parkování letadel na KSC má přesáhnout alespoň 240 hodin za kalendářní měsíc a dopravce musí zahájit ranní provoz z mezinárodního letiště Košice. Pobídka se skládá ze slevy na poplatek za parkování, který účtuje Letiště Košice dle aktuálního celního předpisu.

4 Zhodnocení a doporučení pro letecké provozovatele

4.1 Teoretický rámec

Všeobecně slevy na pravidelné letištní poplatky by mohly být klasifikovány jako součást strategie cenového rozlišení. Jak bylo zmiňováno výše, letiště nemůžou se chovat jako maximalizující zisk společnosti v případě, že jsou buď ve vlastnictví státu nebo podléhají nějakým druhům cenové regulace. Proto následující diskuse bere zřetel nejen na účinky různých motivačních programů na zisku, ale i na jiné možné výsledky, jako je počet cestujících a možnost připojení letiště.

Slevy na nové služby by mohly být zejména odůvodněny velkými počátečními náklady letecké společnosti při otevření nové trasy (například marketing) a očekávání relativně nízkých faktorů zatížení v prvním období po zahájení nové trasy. Snížením poplatků, letiště snižuje riziko této společnosti při zavedení nové linky. V důsledku toho, pobídky pro zvýšení frekvence letů na linkách již provozovaných leteckou společností jsou obvykle menší než při otevření nových tras. Kromě toho, slevy na nové nebo dodatkové služby jsou odstupňovány zpátky v čase. Nicméně, pokud letiště nabízí celkové objemové slevy, marginální poplatky za dalších cestujících nebo služby se sníží, a to bez ohledu na druh provozu a bez časových omezení.

V krátkodobé časové perspektivě a za zjednodušujícího předpokladu, že letecké služby lze přesunout mezi letišti bez nákladů, snížení poplatků na jednom letišti za další operace by mohly ztraktivnit toto letiště a vyvolat na něm nárůst provozu, a současně snížit růst na jiných letištích. Vzhledem k tomu, že marginální náklady způsobené dodatečnými cestujícími a pohyby pro letišti jsou poměrně malé, zavedení motivačního systému obvykle zvyšuje zisky (nebo snižuje ztráty) v krátkodobém horizontu. Kromě toho, letiště by mohla shromažďovat doplňkové příjmy neleteckých služeb a oblast by mohla profitovat z

dodatečných ekonomických činností (například přilákat odchozích cestujících z jiných oblastí nebo zvýšit příjezdový cestovní ruch).

V středně- a dlouhodobém výhledu, je třeba vzít v úvahu další faktory:

- Potom, co slevy na nové služby byly sníženy nebo zrušeny, mohlo by být výhodné pro letecké společnosti ukončit provozovat tuto linku a zprovoznit jinou trasu, případně i s využitím nové slevy. To může být důležité zejména pro volné low-cost dopravce.
- Pokud několik nebo dokonce všechna letiště používají podobnou incentivní schéma, konkurenční výhoda tohoto programu klesá, což je typické pro konkurenční trh. Nicméně, pokud pobídky růstu a množstevní slevy snižují průměrné letištní poplatky, tohle by mohlo být pozitivním vlivem na celkovou poptávku po letecké dopravě, a vzhledem k malému podílu letištních poplatků na celkových nákladech letecké linky, tento účinek pravděpodobně je v praxi poměrně malý.
- A nakonec, pokud letecké společnosti se potýkají s utopenými náklady při zavádění nových služeb nebo přemisťováním služeb do nějakého jiného letiště potkávají se s náklady spojené se změnou. Letecké společnosti při založení nových tras mají myslet nejen na možné slevy v prvním období provozu, ale také na očekávaný středně a dlouhodobý rozvoji letištních poplatků. To může být důležité zejména pro letecké společnosti provozující hub-and-spoke systém. U těchto aerolinií, stálé objemové slevy by mohly být atraktivnější než dočasné počáteční slevy.

Jiné typy motivačních programů vykazují specifické účinky. Slevy pro letecké společnosti s vysokým faktorem zatížení by mohly na jednu stranu přivolat letecké společnosti přizpůsobit svůj systém řízení příjmů a prodat dodatečná místa za nízké tarify, což vede ke zvýšení počtu PAX. Nicméně, v závislosti na charakteru funkce celkových nákladů na různé druhy letadel by mohlo být výhodné pro letecké společnosti použít větší letadlo na rostoucích trzích.

4.2 Praktické problémy

Jak bylo prokázáno příslušný návrh slevy na letištní poplatky není snadný úkol. Navíc, pokud letiště nabízí paralelní použití několika pobídek, je třeba se vyhnout nesrovnalosti v rámci motivačního programu, stejně jako nadbytečnému dvojitému přínosu pro letecké společnosti. Většina letišť má podrobná pravidla ohledně toho, že některé části incentivních schémat lze vzájemně kombinovat.

Velkým problémem každého cenového modelu diferenciací je vyhnout se "kanibalismu", to znamená, že letiště má zabránit tomu, aby letecké společnosti využívali motivační programy jen "strategický", což by mohly vést ke snížení poplatků bez jakékoli změny provozu ze strany dopravce. V důsledku toho byly stanoveny složité předpisy pro schválení nových slev na služby, této předpisy se zabývají především časovým rozpětím mezi ukončením služby na dané trase a znovuotevřením stejné služby jako "nové". Další předpisy brání udělení slev společnostem, které dosáhly dobrých výsledků pomocí fúze a pohlcení, pak se zabývají ukončením poskytování slev po předčasném zrušení prováděné služby, a řídí zacházení non-stop služeb, které nahrazují multistop servis. Kromě toho, aby se zabránilo neočekávaným přínosům pro letecké společnosti, které by mohly být způsobené všeobecným zvýšením poptávky, mnoho letišť vyžadují, aby letecké společnosti nejdříve podali žádát o účast v incentivních programech. Všechny tyto předpisy jsou nezbytné pro zabránění strategickému chování.

Závěr

Mnoho letišť v Evropě nyní nabízejí leteckým společnostem rozsáhlé systémy pobídek. Tyto systémy se liší, ale v podstatě se skládají ze slev na letištní poplatky, pokud letecké společnosti splňují určité podmínky provozu.

Incentivy, které nabízejí letecké společnosti v EU jsou v celku předmětem státní regulace, která omezuje jejich trvání a brání strategickému chování.

Jak bylo prokázáno v bodě 2.3, letiště mohou mít různé cíle při zavádění stimulů do jejich systémů zpoplatnění. Navíc, konstrukce incentív se značně liší mezi sebou, a mnoho letišť používají více než jeden typ motivace současně. Kromě toho některá letiště v posledních letech změnila svá incentivní schéma. Tím pádem nejen datová omezení, ale i tyto faktory ztěžují analyzování celkového úspěchu incentivních programů na empirickém základě.

Pokud několik nebo dokonce všechna letiště používají podobné incentivní schémata, konkurenční výhoda tohoto programu klesá, což je typické pro konkurenční trh. Nicméně, pokud pobídky růstu a množstevní slevy snižují průměrné letištní poplatky, tohle by mohlo být pozitivním vlivem na celkovou poptávku po letecké dopravě, a vzhledem k malému podílu letištních poplatků na celkových nákladech letecké linky, tento účinek pravděpodobně je v praxi poměrně malý.

V této bakalářské práci jsem klasifikovala letiště, uvedla incentivní programy, které používají letiště v EU a mimo EU, a využila svých jazykových schopností a rozšířila jsem přehled incentivních programů do oblasti mimo EU. V průběhu hledání letišť, které nabízejí incentivní programy pro letecké dopravce, bylo zjištěno, že letiště, která jsou vytížená, nenabízejí motivační schémata.

Seznam literatury

[1] KERNER, L., KULČÁK, L., SÝKORA, V.: Provozní aspekty letišť, Vydavatelství ČVUT, vydáno v Praze 2003

[2] Ministerstvo dopravy ČR, Úřad pro civilní letectví, Letecký předpis L14: Letiště Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2009

Seznam zdrojů

[1] Программа мотивации [online] © 2011–2016 Воздушные Ворота Северной Столицы [cit. 15.08.2016]. Dostupné z: <http://www.pulkovoairport.ru/partners/airlines/motivation/>

[2] Charges and Incentives [online] © Prague airport [cit. 3.08.2016]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/charges-and-incentives/charges-and-incentives-from-march-27th-2016/>

[3] Правила применения специальных цен за наземное обслуживание и базирование воздушных в ГП МА «Борисполь» [online] © 2016 Международный аэропорт «Борисполь» [cit. 3.08.2016] Dostupné z: <http://kbp.aero/ru/airport-services/rates/specprices-rules-copy/>

[4] Analýza stavu dopravy [online] © 2009 Liberecký kraj [cit. 29.07.2016]. Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/analyzaLK09/41.html>

[5] Incentive schemes on airport charges [online] © 2016 Elsevier B.V. or its licensors or contributors. [cit. 12.08.2016]. Dostupné z: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539511000137>

[6] Zákon o civilním letectví [online] © AION CS 2010-2016 [cit. 29.07.2016]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49>

[7] Показатели аэропорта [online] © 2011–2016 Воздушные Ворота Северной Столицы [cit. 15.08.2016]. Dostupné z: <http://www.pulkovoairport.ru/about/performance/>

[8] Incentive Programme [online] © 2012 Letisko Košice [cit. 3.08.2016]. Dostupné z: <http://www.airportkosice.sk/en/b2b/aviation-business/incentive/>

[9] Letadla [online] © 2015 Olbron Expo s.r.o, [cit. 10.08.2016]. Dostupné z: <http://www.olbron.cz/>

[10] Úřad pro civilní letectví. Letecká informační služba. L-14 Letiště. [Online] © 2016 Letecká informační služba, Řízení letového provozu ČR, s.p. [cit.: 17.8.2016]. Dostupné z: <http://lis.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

[11] Letecká informační služba. [Online] © 2016 Letecká informační služba, Řízení letového provozu ČR, s.p. [cit.: 17.8.2016]. Dostupné z: http://lis.rlp.cz/ais_data/www_main_control/frm_cz_aip.htm

[12] Prague Airport Traffic Reports [Online] © Prague airport [cit.: 21.8.2016]. Dostupné z: <http://www.prg.aero/en/business-section/aviation-business/statistics-and-reports/prague-airport-traffic-reports/>

[13] Борисполь (аэропорт) [Online] Wikipedie [cit.: 21.8.2016]. Dostupné z: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8C_\(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8C_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82))

[14] Incentive programmes of vienna airport [Online] © Vienna airport [cit.: 22.8.2016]. Dostupné z: https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Businesspartner/IncentiveFolder_VIE_en.pdf

[15] Flughafen Wien-Schwechat [Online] Wikipedie [cit.: 21.8.2016]. Dostupné z: https://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien-Schwechat

[16] Košice International Airport [Online] Wikipedie [cit.: 21.8.2016]. Dostupné z: https://en.wikipedia.org/wiki/Ko%C5%A1ice_International_Airport