

# INTERNATIONAL EXPANSION OF GROUND HANDLING SERVICE PROVIDERS AT THE AIRPORTS

## MEDZINÁRODNÁ EXPANZIA POSKYTOVATEĽOV SLUŽIEB POZEMNEJ OBSLUHY NA LETISKÁCH

**Daniel Hluško**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
danielhlusko@gmail.com

**Anna Tomová**  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina  
anna.tomova@fpedas.uniza.sk

### Abstract

*The goal of this paper was to measure and assess the international expansion of independent ground handling providers. Based on the results of individual measurements, we can state that each of the five most important independent providers of groundhandling services selected by us has already undergone a significant international expansion, and thus currently prefers the service of foreign airports to domestic ones. Globalization and the liberalization of the entire aviation sector have largely contributed to this fact, mainly due to the unlocking of market entry and the creation of more favorable conditions on foreign markets. Among the secondary objectives we have included an analysis of the state of the ground handling sector together with an analysis of the European liberalization Directive 96/67 / EC and its impact on the European groundhandling market. The main findings were that for example prices for the provision of ground handling services fell more sharply, while the quality of services increased and the number of providers at airports generally increased, which helped to increase the market share of third-party ground handling providers. The motive for the elaboration of the paper was the outdatedness of previous studies aimed at assessing the international expansion of ground handling service providers. Another motive was the elaboration of a proposal for a measurement method with regard to the performance of providers in foreign markets. The paper presents individual calculations with current input data and classification of providers in terms of the shape of global expansion, taking into account the current ongoing global pandemic Covid-19.*

### Keywords

*ground handling services, ground handling, international expansion, globalization, liberalization, Directive 96/67/EC*

## 1. Úvod

K uspokojeniu potrieb leteckých spoločností, ako jedného z hlavných subjektov trhu leteckej dopravy, slúži niekoľko komplexných služieb, medzi ktoré patria aj služby pozemnej obsluhy. Pozemná obsluha lietadiel v zásade predstavuje poskytovanie komplexu služieb požadovaných od prevádzkovateľov lietadiel pred vzletom a po pristátí. Závislosť leteckých spoločností na službách pozemnej obsluhy je nevyvrátiteľná. Pojmy ako globalizácia, medzinárodná expanzia či liberalizácia nie je potrebné vysvetľovať. V dnešnej dobe sú tieto procesy známou súčasťou takmer všetkých svetových trhov a ekonomík. Trh so službami pozemnej obsluhy nie je výnimkou. Spolu s celým leteckým odvetvím dnes javí všetky známky globálneho, medzinárodne expandovaného a liberalizujúceho sa odvetvia. Rozdielny je len prístup alebo miera spomínaných procesov v danom regióne, krajine prípadne v samotnej spoločnosti. Prvky medzinárodnej expanzie poskytovateľov pozemnej obsluhy je možné spozorovať na letiskách po celom svete, no jej miera je otázná. Odpoveď na túto otázku poskytuje výskum.

Hlavnými informačnými základmi výskumu boli rôzne online dokumenty, webové stránky, knižné materiály, odborné štúdie, výskumné správy, výročné správy, články, ale aj databáza IATA IGHC. Nakoľko sa výskum vykonával v období jednej z najhorších svetových pandémieí Covid-19, jednotlivé dáta sú prispôbené tomuto faktu. Pri údajoch, kde pandémia nezohrala žiadnu

zásadnú úlohu boli použité aktuálne dáta, no pri tých, kde by hodnoty počas tejto pandémie ovplyvnili relevanciu výpočtov, boli použité dáta z obdobia pred vypuknutím celosvetovej pandémie, respektíve referenčného roku 2019.

## 2. Vlastnosti trhu so službami pozemnej obsluhy

Vo svete neexistuje pre pojem „služby pozemnej obsluhy“ žiadna štandardizovaná definícia. Vysvetlenie pojmu „služby pozemnej obsluhy“ je teda možné nájsť vo viacerých formuláciách. Podľa organizácie ICAO sú to všetky služby potrebné na prílet lietadla a následne jeho odlet. Organizácia IATA definuje tento pojem ako zásadnú časť finálneho produktu, ktorý letecké spoločnosti ponúkajú svojim cestujúcim. Vo všeobecnosti sa však najčastejšie tieto služby definujú ako služby, ponúkané užívateľom letiska, ktoré zahŕňajú všetky procesy týkajúce sa odbavenia lietadla v čase medzi príletom na letisko a odletom z letiska. [1]

Na službách pozemnej obsluhy je závislá celá rada iných ekonomických subjektov. Z tohto dôvodu je nutné, aby takéto komplex procesov prebiehal cieľavedome. Za základné ciele služieb pozemnej obsluhy sú považované:

- rýchlosť poskytovania služieb,
- efektívnosť poskytovania služieb,

- presnosť poskytovania služieb. [2]

### 2.1. Štruktúra poskytovania služieb pozemnej obsluhy

Trh so službami pozemnej obsluhy má v súčasnej dobe istú štruktúru. Táto štruktúra zahŕňa tri modely poskytovania služieb pozemnej obsluhy – *centralizovaný*, *self-handlingový* a *outsourcingový*. Hlavnou charakteristickou vlastnosťou *centralizovaného modelu* je jeho monopolný princíp poskytovania služieb pozemnej obsluhy. V praxi to znamená, že pozemnú obsluhu na letisku zabezpečuje výhradne jeden poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy. *Self-handlingový model* je založený na poskytovaní služieb pozemného servisu danou leteckou spoločnosťou. Iným vysvetlením môže byť aj vykonávanie procesov spojených s pozemnou obsluhou sám sebe, respektíve letecká spoločnosť samej sebe. Pri *outsourcingovom modeli* všetky procesy spojené s pozemnou obsluhou zabezpečuje treťostranový poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy. Tretiu stranu môže predstavovať letecká spoločnosť zaoberajúca sa službami pozemnej obsluhy, poskytujúca tieto služby iným subjektom alebo úplne nezávislý poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy. [3]

### 2.2. Liberalizácia európskeho trhu so službami pozemnej obsluhy

Postupnou liberalizáciou leteckého priemyslu sa v roku 1996 deregulácia dostala aj k odvetviu poskytovateľov pozemných služieb. Európska rada 15. októbra 1996 implementovala smernicu 96/67/EC o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách. Po implementácii spomínanej smernice trhy pozemnej obsluhy v EÚ zažili veľmi dynamickú fázu vývoja a rastu. V súlade s liberalizáciou trhu leteckej dopravy sa smernica 96/67/EC zameriavala hlavne na päť primárnych cieľov:

- eliminovať, respektíve úplne odstrániť monopolné, duopolné a oligopolné modely poskytovania služieb pozemnej obsluhy,
- vytvoriť konkurencieschopný trh s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy, na ktorom si letecký dopravca môže slobodne vyberať z viacerých poskytovateľov na základe vlastného uváženia,
- zvýšiť efektívnosť v poskytovaní služieb pozemnej obsluhy,
- znížiť priemerné náklady, či už poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy, ale aj leteckých dopravcov,
- zvýšiť úroveň kvality služieb. [3] [4]

Dopady implementácie smernice 96/67/EC sú analyzované v štúdiách SH&E a Airport Research. Hlavnými zisteniami bolo, že napríklad ceny za poskytovanie služieb pozemnej obsluhy výraznejšie klesli, pričom kvalita služieb vzrástla. Ďalším pozitívnym dopadom bolo zvýšenie počtu poskytovateľov na letiskách, s čím súviselo aj zvýšenie trhového podielu treťostranových poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy. Taktiež sa pomocou spomínanej smernice dosiahol jeden z hlavných cieľov, a to vytvorenie konkurenčného prostredia medzi jednotlivými poskytovateľmi spolu s férovým, relevantným a transparentným výberovým konaním.

## 3. Medzinárodná expanzia nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy

Do praktickej časti výskumu spadá analýza situácie v globálnom ponímaní expanzie nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy.

### 3.1. Výber nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy

Analýza sa vzťahuje na takzvaných „key players“, v preklade najvýznamnejších alebo kľúčových hráčov v odvetví nezávislého poskytovania služieb pozemnej obsluhy. Ako argumenty výberu významných spoločností boli použité vzorové štúdie a reporty, ktoré vo svojom obsahu vykonali výber takýchto spoločností. Finálny výber sa skladá z týchto poskytovateľov:

- Swissport,
- dnata,
- Menzies Aviation,
- Worldwide Flight Services,
- Aviapartner.

### 3.2. Koncept transnacionalizácie

Pre potreby posúdenia medzinárodnej expanzie vybraných poskytovateľov je ako prvý použitý index internacionalizácie. Jeho výpočet je vzhľadom na požadované dáta jednoduchý. Skladá sa z podielu počtu zahraničných dcérskych pobočiek danej spoločnosti a celkového počtu pobočiek spoločnosti. Výpočet je vykonaný pre dva typy prístupov ku kategorizácii služieb pozemnej obsluhy, kde prvým zdrojom je databáza IATA IGHC a druhým samotné webové stránky vybraných poskytovateľov. V prípade posledných troch poskytovateľov údaje z databázy IATA IGHC neboli dostupné.

Tabuľka 1: Výsledky výpočtu indexu internacionalizácie pre vybraných poskytovateľov pre obidva prístupy kategorizácie služieb. Zdroj: autor

	Index internacionalizácie (II)	
	IATA IGHC	Webstránky poskytovateľov
<b>Swissport</b>	98,89 %	98,99 %
<b>dnata</b>	96,2 %	97,44 %
<b>Menzies</b>	-	99,34 %
<b>WFS</b>	-	92,81 %
<b>Aviapartner</b>	-	89,19 %

Pri prvých štyroch poskytovateľoch je hodnota indexu internacionalizácie väčšia ako 90 %, čo znamená veľmi vysokú koncentráciu zahraničných obsluhovaných letísk. Najvyššiu mieru charakteru medzinárodnosti má spoločnosť Menzies Aviation, až 99,34 %. Táto skutočnosť je daná hlavne tým, že spoločnosť obsluhuje na domácej pôde len jedno letisko z celkového počtu 151 obsluhovaných letísk. Poskytovateľ Aviapartner má hodnotu indexu internacionalizácie mierne pod 90 %, presnejšie 89,19 %. Pri porovnaní so spoločnosťou Menzies Aviation, je spoločnosť Aviapartner o niečo viac zameraná na domáci trh so službami pozemnej obsluhy. Záverom však stále zostáva fakt, že výsledky sú len mierne

odlišné, a tým pádom je možné konštatovať, že miera charakteru medzinárodnosti vybraných poskytovateľov pozemnej obsluhy podľa výpočtov indexu internacionalizácie je na veľmi vysokej úrovni, a teda každý z piatich vybraných poskytovateľov je výrazne medzinárodne expandovaný

### 3.2.1. Komparácia výsledkov indexu internacionalizácie 2010 verzus 2021.

Pre potreby posunutia zistení v rámci aktuálnych hodnôt miery charakteru medzinárodnosti jednotlivých poskytovateľov sme sa rozhodli výsledky porovnať s výsledkami diplomovej práce, vypracovanej Mandákovou z roku 2010. Výsledné hodnoty teda taktiež prislúchajú k východiskovým údajom z roku 2010. V diplomovej práci sú východiskové dáta o počte obsluhujúcich letísk prebrané výhradne z databázy IATA IGHC. Porovnanie výsledkov je možné vidieť v tabuľke uvedenej nižšie, pričom v stĺpci pre rok 2021 je pri výsledku uvedený aj zdroj dát pre dosiahnutie daného výsledku. Keďže Mandáková pracovala výhradne s databázou IATA IGHC, poskytovateľov Swissport a dnata sme sa taktiež snažili porovnať v rámci výsledkov podľa kategorizácie IATA IGHC.

Tabuľka 2: Komparácia výsledkov indexu internacionalizácie s výsledkami v diplomovej práci vypracovanej Mandákovou. Zdroj: Autori podľa [5].

Poskytovateľ	rok 2010	rok 2021	Rozdiel
Swissport	98,8 %	98,89 % (IATA IGHC)	+ 0,09 %
dnata	-	96,2 % (IATA IGHC)	-
Menzies Aviation	91,4 %	99,34 % (Webstránky)	+ 7,94 %
WFS	25,6 %	92,81 % (Webstránky)	+ 67,21 %
Aviapartner	91,2 %	89,19 % (Webstránky)	- 2,01 %

Komparácia aktuálnej miery medzinárodnej expanzie, teda z roku 2021 a miery medzinárodnej expanzie v roku 2010 priniesla závery, že výraznejšie zmeny nastali len pri poskytovateľoch Menzies Aviation a WFS. Za 11 rokov tieto spoločnosti zaznamenali významnejší nárast svojich aktivít v zahraničí.

### 3.3. Geographical Spread Index (GSI)

Druhou metódou v rámci zámeru posúdenia medzinárodnej expanzie vybraných najvýznamnejších poskytovateľov pozemnej obsluhy je Geographical Spread Index (GSI). Tento index je štandardným nástrojom pre analýzu charakteru nadnárodných spoločností a v súčasnosti je využívaný hlavne v štúdiách Konferencie Spojených národov pre obchod a rozvoj (UNCTAD)

Pre potreby dosiahnutia výsledkov sme použili hneď dve variácie GSI - GSI<sub>1</sub> a GSI<sub>2</sub>. Súčasťou vzorca indexu GSI<sub>1</sub> je hodnota indexu internacionalizácie, teda podielu zahraničných obsluhovaných letísk a všetkých obsluhovaných letísk, a následne počet zahraničných krajín, v ktorých poskytovateľ pozemnej obsluhy prevádzkuje služby. Zatiaľ čo základom výpočtu GSI<sub>1</sub> sú len

jednotlivé krajiny, GSI<sub>2</sub> obsahuje vo svojom vzorci celé svetové regióny. Konkrétne sa jedná o pomer počtu obsluhovaných letísk v zahraničných regiónoch a počtu všetkých obsluhovaných letísk a následne obsahuje počet zahraničných regiónov, v ktorých poskytovateľ pozemnej obsluhy prevádzkuje služby.

Tabuľka 3: Výsledky výpočtu GSI<sub>1</sub> a GSI<sub>2</sub>. Zdroj: Autori.

Poskytovateľ	GSI <sub>1</sub>	GSI <sub>2</sub>
Swissport	5,4494	2,1873
dnata	5,7558	2,5301
Menzies Aviation	4,7800	2,4072
WFS	4,4148	1,8636
Aviapartner	2,1118	0

V rámci typológie Geographical Spread Indexu môžu byť jednotliví poskytovatelia posudzovaní z hľadiska charakteru medzinárodnej expanzie ako:

- kľúčový výrazne expandovaní poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy s vysokými hodnotami výsledkov GSI<sub>1</sub>,
- kľúčoví interregionálni medzinárodní poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy (platí pre výsledok GSI<sub>2</sub>),
- kľúčoví medzinárodní poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy s pôsobnosťou vo viac ako jednom svetovom regióne (platí pre výsledok GSI<sub>2</sub>),
- kľúčoví intraregionálni medzinárodní poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy s nulovými hodnotami GSI<sub>2</sub>, avšak s vysokými hodnotami GSI<sub>1</sub>,
- kľúčoví lokálni poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, poskytujúci služby pozemnej obsluhy na viacerých letiskách v rámci domovskej krajiny.

Najvyššie hodnoty v rámci výpočtov prvého indexu GSI<sub>1</sub> dosiahol poskytovateľ pozemnej obsluhy dnata. V tesnom závесе je poskytovateľ Swissport, nasleduje Menzies Aviation, WFS a nakoniec poskytovateľ Aviapartner. Medzi prvú kategóriu, z hľadiska posúdenia charakteru medzinárodnej expanzie, sa radia poskytovatelia dnata, Swissport a Menzies Aviation. Jedná sa teda o kľúčových hráčov v odvetví služieb pozemnej obsluhy, ktorí preukazujú výsledky výrazne medzinárodne expandovanej spoločnosti. Pri poskytovateľovi WFS sa prejavuje mierne nižšia miera medzinárodnej expanzie ako pri spomínaných troch poskytovateľoch, a to hlavne z dôvodu menšej hodnoty GSI<sub>2</sub>, ktorá stavia WFS do pozície kľúčového medzinárodného poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy s pôsobnosťou vo viac ako jednom svetovom regióne. Poskytovatelia dnata, Swissport a Menzies Aviation sa z hľadiska výsledkov GSI<sub>2</sub> zaraďujú do skupiny interregionálne zameraných poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy aj vzhľadom na fakt, že títo poskytovatelia vykonávajú svoje aktivity vo všetkých vybraných svetových regiónoch. Špecifický typ poskytovateľa je spoločnosť Aviapartner. S nulovou hodnotou výsledku GSI<sub>2</sub> a relatívne vysokou hodnotou GSI<sub>1</sub>, zaraďujeme tohto poskytovateľa do skupiny kľúčových intraregionálnych medzinárodných poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy. Nulová hodnota GSI<sub>2</sub>

je spôsobená hlavne tým, že Aviapartner je spoločnosť pôsobiaca výhradne v európskom prostredí, teda v jedinom vybranom svetovom regióne, čo prispieva ku skutočnosti, že táto spoločnosť je z hľadiska posúdenia charakteru globálnej expanzie intraregionálna. Nižšie hodnoty GSI<sub>1</sub> pri poskytovateľoch WFS a Aviapartner napovedajú, že tieto spoločnosti z malej časti figurujú ako kľúčoví lokálni poskytovatelia služieb pozemnej obsluhy, keďže ako jediní z vybraných poskytovateľov vykonávajú svoje aktivity na viacerých letiskách v rámci domovskej krajiny. Na základe výsledku výpočtov Geographical Spread Indexov, za najväčšieho medzinárodného kľúčového poskytovateľa s najvyššou mierou charakteru medzinárodnej expanzie považujeme spoločnosť dnata.

### 3.3.1. Komparácia výsledkov Global Spread Indexu 2014 verzus 2021.

V tejto podkapitole je uvedená komparácia výsledkov hodnôt Global Spread Indexu v roku 2021 a 2014. Nami vypočítané aktuálne hodnoty GSI<sub>1</sub> a GSI<sub>2</sub> sú tabuľke uvedenej na nasledujúcej strane porovnané s hodnotami výsledkov GSI<sub>1</sub> a GSI<sub>2</sub>, prislúchajúcim k zdrojovým údajom z roku 2014, uvedených v štúdiu vypracovanej Kirchnerovou a Tomovou.

Tabuľka 4: Komparácia výsledkov Global Spread Indexu s výsledkami v štúdiu vypracovanej Kirchnerovou a Tomovou. Zdroj: Autori podľa [6].

Poskytovateľ	Rozdiel	
	GSI <sub>1</sub> (2014 vs 2021)	GSI <sub>2</sub> (2014 vs 2021)
Swissport	- 5,72 %	+ 16,88 %
dnata	+ 66,43 %	+ 33,88 %
Menzies Aviation	- 3,01 %	+ 23,02 %
WFS	-	-
Aviapartner	-	-

Pri komparácii aktuálnych výsledkov GSI z roku 2014 a GSI v roku 2021 najväčšie zmeny hodnôt zaznamenal poskytovateľ dnata. Nárast hodnoty GSI<sub>1</sub> pri o približne 66,5 % a GSI<sub>2</sub> o približne 33 % je dôkazom, že spoločnosť za medzi porovnávanými rokmi 2014 a 2021 výrazne expandovala svoje aktivity na množstvo zahraničných letísk a niekoľkých ďalších svetových regiónov. Za obdobie 7 rokov sa spoločnosť transformovala z mierne expandovaného až lokálneho hráča na kľúčového a výrazne expandovaného poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy. Poskytovateľov WFS a Aviapartner nebolo možné posúdiť z dôvodu nedostupnosti údajov, respektíve nezahrnutie daných poskytovateľov v štúdiu vypracovanej Kirchnerovou a Tomovou.

### 3.4. Nový koncept metódy zmerania medzinárodnej expanzie

Tretím indexom bol nami navrhnutý koncept novej metódy merania medzinárodnej expanzie, ktorý nesie názov Index globálnej výkonnosti IGV, respektíve alternatívny index globálnej výkonnosti IGV<sub>alt</sub>. Nová metóda merania je navrhovaná s ohľadom na výkonnosť poskytovateľa na

zahraničných letiskách a veľkostnú kategóriu letísk, pričom jej výhodou sú nízke nároky na vstupné východiskové dáta a jednoduchosť výpočtu. Názorný výpočet tohto indexu sme aplikovali na poskytovateľa Aviapartner, a to z dôvodu nižšieho počtu poskytovaných služieb a následne aj nižšieho počtu obsluhovaných letísk. Pri IGV sa jedná o podiel hodnoty výkonnosti na zahraničných obsluhovaných letiskách a hodnoty výkonnosti na všetkých obsluhovaných letiskách. Hodnota výkonnosti sa vzťahuje na počet poskytovaných služieb na jednotlivých letiskách. IGV<sub>alt</sub> vo výpočte zahŕňa veľkostnú kategorizáciu letísk - podiel počtu veľkých zahraničných letísk a podiel počtu všetkých veľkých letísk.

V prvom rade sme sa zamerali na prvý so spomínaných indexov a to index IGV. Finálna formula pre výpočet IGV má nasledujúcu podobu:

$$IGV = \frac{\text{Hodnota výkonnosti na zahraničných letiskách (V}_{zah})}{\text{Celková hodnota výkonnosti (V}_{celk})} * 100 (\%)$$

pričom:

$$V_{zah} ; V_{dom} = \sum n_1 ; n_2 ; \dots ; n_n$$

$$V_{celk} = V_{dom} + V_{zah}$$

pričom:

Násobok ( $n_x$ ) = Počet poskytovaných služieb \* Počet obsluhovaných letísk

Pre účely klasifikácie meraného poskytovateľa pozemnej obsluhy (v našom prípade Aviapartner) sme určili 5 základných kategórií indexu globálnej výkonnosti poskytovateľa. Týchto 5 kategórií je:

- **0-24,99 %** - výkon poskytovateľa je zameraný primárne na domáce letiská,
- **25-49,99 %** - výkon poskytovateľa je zameraný domáce a zahraničné letiská, pričom na domáce je zameraný vo väčšej miere,
- **50 %** - výkon poskytovateľa je zameraný rovnako na domáce a zahraničné letiská,
- **50,01-74,99 %** - výkon poskytovateľa je zameraný domáce a zahraničné letiská, pričom na zahraničné je zameraný vo väčšej miere,
- **75-100 %** - výkon poskytovateľa je zameraný primárne na zahraničné letiská.

Finálne hodnoty jednotlivých premenných a indexu globálnej výkonnosti poskytovateľa pozemnej obsluhy Aviapartner je možné vidieť v tabuľke 5.

Tabuľka 5: Výsledok výpočtu indexu globálnej výkonnosti. Zdroj: Autori.

Hodnota výkonnosti na zahraničných obsluhovaných letiskách (V <sub>zah</sub> )	Hodnota výkonnosti na všetkých obsluhovaných letiskách (V <sub>celk</sub> )	Index globálnej výkonnosti (IGV)
83	97	85,57 %

V druhom rade sme vypracovali alternatívu k indexu globálnej výkonnosti  $IGV_{alt}$ , keďže o výkonnosti poskytovateľa môže hovoriť aj veľkosť jednotlivých obsluhovaných letísk. Túto alternatívu sme nasmerovali k ešte menším požiadavkám na východiskové dáta, pretože dáta o počte a type poskytovaných služieb na jednotlivých letiskách obsluhovaných daným poskytovateľom nemusia byť vždy k dispozícii. Finálny vzorec pre výpočet  $IGV_{alt}$  má nasledovnú podobu:

$$IGV_{alt} = \frac{\text{Počet veľkých zahraničných letísk } (\sum_{\text{vef.zahr}})}{\text{Počet všetkých veľkých letísk } (\sum_{\text{celk.vef.}})} * 100 (\%)$$

V prípade dosiahnutia výsledkov alternatívnej metódy merania globálnej výkonnosti sme štyri oficiálne veľkostné kategórie letísk podľa počtu prepravených pasažierov zlúčili do dvoch, pričom konečná podoba vyzerá nasledovne:

- **malé letiská** (< 5 miliónov odbavených pasažierov za rok),
- **veľké letiská** (> 5 miliónov odbavených pasažierov za rok).

Tabuľka 6: Výsledok výpočtu alternatívneho indexu globálnej výkonnosti. Zdroj: Autori.

Počet veľkých zahraničných letísk ( $\sum_{\text{vef.zahr}}$ )	Počet všetkých veľkých letísk ( $\sum_{\text{celk.vef.}}$ )	Alternatívny index globálnej výkonnosti ( $IGV_{alt}$ )
21	22	95,45 %

Výsledky obidvoch indexov ( $IGV$  a  $IGV_{alt}$ ) napovedajú k tomu, že poskytovateľ Aviapartner vzhľadom na počet poskytovaných služieb a veľkostnú kategóriu letísk na zahraničných trhoch javí známky poskytovateľa, ktorý je zameraný primárne na zahraničné letiská, a teda má charakter medzinárodne expandovaného poskytovateľa služieb pozemnej obsluhy. Hodnota výsledku  $IGV_{alt}$  je známkou toho, že Aviapartner poskytuje svoje služby na 95,45 % veľkých letísk práve v zahraničí. Sústredenie výkonu na veľkých letiskách v zahraničí opäť znamená charakter výrazne expandovaného poskytovateľa. Ďalším zaujímavým spôsobom výpočtu by mohla byť komplexnejšia metodika kombinácie indexov  $IGV$  a  $IGV_{alt}$ .

#### 4. Záver

V roku 1996 sa v Európe dovtedy „zamknutý“ trh so službami pozemnej obsluhy vo veľkej miere liberalizoval a dereguloval, čo prinieslo uvoľňovanie trhu služieb pozemnej obsluhy, výrazný nárast konkurencie a svetového obchodu. Tieto prínosy boli zabezpečené pomocou liberalizačnej smernice 96/67/EC. V obsahu sme podrobne roznalyzovali stupne implementácie tejto smernice, jej legislatívny rámec, organizačné modely uplatňované po implementácii, ale aj dopady smernice na trh s poskytovateľmi služieb pozemnej obsluhy. Hlavnými zisteniami bolo, že napríklad ceny za poskytovanie služieb pozemnej obsluhy výraznejšie klesli, pričom kvalita služieb vzrástla. Ďalším pozitívnym dopadom bolo zvýšenie počtu poskytovateľov na letiskách, s čím súviselo aj zvýšenie trhového podielu treťostranových poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy. Taktiež sa pomocou spomínanej smernice dosiahol jeden z hlavných cieľov, a to vytvorenie konkurenčného prostredia medzi jednotlivými poskytovateľmi spolu s férovým, relevantným a transparentným výberovým konaním.

V praktickej časti výskumu sme sa zamerali na dosiahnutie primárnych cieľov práce – zmerať a posúdiť mieru medzinárodnej expanzie vybraných nezávislých poskytovateľov pozemnej obsluhy a následne vypracovať koncept metódy merania miery medzinárodnej expanzie. V prvom rade sme na základe predošlých štúdií a článkov vykonali výber piatich najvýznamnejších nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy – Swissport, dnata, Menzies Aviation, World Flight Services a Aviapartner. Následne sme využili dva základné indexy a jeden nami navrhnutý koncept metódy merania miery a charakteru medzinárodnej expanzie poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy. Na základe výsledkov jednotlivých meraní môžeme konštatovať, že každý z piatich najvýznamnejších nezávislých poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy už prešiel výraznou medzinárodnou expanziou, a teda aktuálne preferuje obsluhu zahraničných letísk pred domácimi. Z nášho pohľadu k tomuto faktu vo veľkej miere prispela globalizácia a liberalizácia celého odvetvia leteckej dopravy, s čím súvisí hlavne odomknutie vstupu na trh a vytvorenie vhodnejších podmienok na zahraničných trhoch.

#### PodĎakovanie

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

#### 5. Referencie

- [1] CASSIA PAULUS, N. 2011. *Ground Handling Regulation in India* [online]. výskumná správa. Melbourne: RMIT University, 2011.
- [2] STRAKOVÁ, E. – FERENC, J. 2011. *Prostriedky pre pozemnú obsluhu lietadiel*, I. vydanie. Košice, Letecká fakulta Technickej univerzity v Košiciach, 2011. 140 s. ISBN: 978-80-553-0706-0.
- [3] TOMOVÁ, A. – KIRSCHNEROVA, I. – HAVEL, K. 2016. *Ekonomika letísk*. Žilina, Žilinská univerzita v Žiline EDIS, 2016. ISBN: 978-80-554-1257-3.
- [4] Study on the Impact of Directive 96/67/EC on Ground Handling Services 1996-2007 – Airport Research Center [online]. Dostupné na: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mode\\_s/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mode_s/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf)
- [5] MANDÁKOVÁ, S. 2010. *Transnacionalizácia trhu služieb pozemnej obsluhy letísk*: diplomová práca. Žilina: UNIZA, 2010. 24-27s.
- [6] A. Tomová a I. Kirschnerova, The Players in Airport Ground Handling: a New Typology Reflecting the International Expansion, *Ekonomické Problemy Usług*, roč. 119, jan. 2015 [online]. Dostupné na: [https://www.researchgate.net/publication/309000836\\_The\\_Players\\_in\\_Airport\\_Ground\\_Handling\\_a\\_New\\_Typology\\_Reflecting\\_the\\_International\\_Expansion](https://www.researchgate.net/publication/309000836_The_Players_in_Airport_Ground_Handling_a_New_Typology_Reflecting_the_International_Expansion) (citované 2021-02-04)