

PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA REGIONÁLNEHO LETECKÉHO DOPRAVCU- MESA AIRLINES

CASE STUDY OF REGIONAL AIR CARRIER -MESA AIRLINES

Anna Tomová jr.

Katedra leteckej dopravy
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26, Žilina
tomova.anna@gmail.com

Alena Novák Sedláčková

Katedra leteckej dopravy
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26, Žilina
sedlackova2@fpedas.uniza.sk

Abstract

Regional air carriers are a specific segment of commercial civil aviation. They mainly operated on shorter distance markets and markets with lower demand. They are characterized by different models of cooperation with traditional airlines and are characterized by a unique fleet with smaller capacity aircraft. This paper will be focused on the profile of the regional air carrier from the USA- Mesa Airlines, in terms of selected attributes of the business model, operational and economic development in relation to the reverse load factor as well on current US federal governments state aid to US air carriers during the coronary crisis in 2020

Keywords

regional air carrier, break-even load factor, state aid, COVID-19, operating profit.

1. Úvod

Postavenie regionálnych leteckých dopravcov na trhu komerčného civilného letectva je špecifické. Pre týchto dopravcov sú charakteristické rozličné modely spolupráce s tradičnými leteckými dopravcami a vyznačujú sa jedinečnou flotilou, v ktorej sa nachádzajú zväčša rôzne typy lietadiel prevažne však využívajú lietadlá s menšou kapacitou. Zameriavajú sa hlavne na vykonávanie letov na kratšie vzdialenosti a trhy s menším dopytom. Tento článok sa venuje charakteristike a profilu regionálneho leteckého dopravcu z USA Mesa Airlines, a to z hľadiska vybraných atribútov biznis modelu, prevádzkovo-ekonomického vývoja vo väzbe na zvrátový súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity ako aj na súčasnú situáciu na trhu leteckej dopravy počas „korona krízy“, kedy americká federálna vláda poskytuje štátnu pomoc leteckým dopravcom USA. Tento článok je zároveň súčasťou prác výskumu vykonávaného v rámci grantového projektu VEGA- Modely podnikania regionálnych letísk v kontexte dopravnej politiky štátu a Európskej únie a nadväzuje na doteraz uskutočnený výskum regionálnych leteckých dopravcov v rámci tohto projektu, napríklad Tomová a Materna (2018), Novák Sedláčková a Tomová Jr. (2018).

2. Charakteristika spoločnosti Mesa Airlines

V roku 1982 bola založená spoločnosť „Mesa Air Shuttle“ ako rodinný podnik, ktorého zakladateľmi bol manželský pár. Flotilu tvorilo jedno päťmiestne lietadlo Piper Saratoga, ktoré bolo používané na pravidelnú leteckú dopravu medzi Farningtonom a Albuquerque v štáte Nové Mexiko. V období rokov 1983 a 1992 sa flotila rozširovala, dopravca získal aj licenciu na prevádzkovanie tzv. „Essential Air Service“, čo je obdoba európskej schémy „Public Service Operation“. V roku

1987 začali byť akcie spoločnosti obchodovateľné na burze. V roku 1989 bola uzatvorená code-share dohoda so spoločnosťou Midwest Express. Akvizíciou so spoločnosťou Aspen Airways došlo k získaniu code-share dohody s United Express. V roku 1992 Mesa vstúpila do dlhodobého partnerstva s American West Airlines, čo po následnej konsolidácii v odvetví viedlo k partnerstvu so spoločnosťou American Airlines. Akvizície, horizontálne partnerstvá a zakladanie dcérskych spoločností, prípadne joint ventures bolo súčasťou rozvojovej stratégie Mesa Airlines v prvých desaťročiach jej existencie. V súčasnosti je stratégia rozvoja založená na code-share partnerstve s American Airlines a United Airlines. Vlastníkom Mesa Airlines je holding Mesa Air Group (Mesa-air, 2020).

Tabuľka 1: Významné míľniky v histórii Mesa Airlines/Mesa Air Group. Zdroj: (Mesa-air, 2020).

Rok	Popis
1990	akvizícia Aspen Airways
1991	akvizícia Air Midwest akvizícia West Air Commuter Airlines
1992	Partnerstvo s American West Airlines Air Transport World's Regional Airline of Year
1994	akvizícia Crown Airways
1998	zmena sídla z Farningtonu do Phoenixu
1999	akvizícia CCAir
2001	dohoda s Frontier o prevádzkovaní letov z Denveru pod značkou Frontier Jet Express
2003	založenie Freedom Airlines, code-share s Delta ako „Delta Connection Carrier“
2005	založenie go!Airlines Air Transport World's Regional Airline of Year
2007	založenie joint venture - Kungpeng Airlines spoločne s Shenzhen Airlines založenie go!Express – code-share s Mokulele Airlines
2008	predaj Kungpeng Airlines
2010	predaj vlastníctva Spirit Airlines

V uplynulých pätnástich rokoch Mesa Airlines patrila k najvýznamnejším regionálnym leteckým dopravcom v USA. V grafe 1 je zobrazený vývoj počtu cestujúcich prepravených Mesa Airlines v rokoch 2004 až 2019. Najvyšší počet prepravených cestujúcich v uvádzanom období dosiahla spoločnosť v roku 2018, kedy prepravila viac ako 14 miliónov cestujúcich. V tomto roku dosiahla aj najvyšší počet prepravených medzinárodných cestujúcich – takmer 1,5 milióna. Väčšinová časť prevádzky vyplýva z horizontálnej spolupráce s American Airlines a United Airlines.



Obrázok 1: Vývoj počtu cestujúcich prepravených Mesa Airlines v rokoch 2004 až 2019. Zdroj: Autori.

Ako regionálny letecký dopravca sa Mesa Airlines prioritne orientuje na prepravu domácich cestujúcich a základom jej biznis modelu je intenzívna horizontálna spolupráca s dvoma veľkými leteckými dopravcami American Airlines (pod značkou America Eagle) a United Airlines (pod značkou United Express). Lety Mesa Airlines podliehajú príslušným vernostným programom spolupracujúceho veľkého dopravcu. Produktová politika Mesa Airlines je naviazaná na produktovú politiku spolupracujúceho veľkého dopravcu. Napríklad v rámci spolupráce s United ponúka spoločnosť dve cestovné triedy na oboch typoch používaných lietadiel. Na letoch lietadlom Embraer je možné si rezervovať letenku v troch rezervačných triedach – First Class, Premium Class a Coach Seats; na letoch lietadlom Bombardier CRJ 700 sú ponúkané dve cestovné a rezervačné triedy. Sídlo spoločnosti Mesa Airlines je od roku 1998 Phoenix. Flotila spoločnosti začiatkom roku 2020 predstavuje 145 lietadiel. Flotila Mesa Airlines je rôznorodá s HHI (podľa typov lietadiel) rovným 0,379. HHI flotily podľa výrobcu lietadiel je vyšší, dosahuje hodnotu 0,51 a poukazuje na vyššiu mieru jednotnosti flotily z tohto hľadiska. Vo flotile sa nachádzajú lietadlá typické pre regionálnych leteckých dopravcov tak, ako je uvedené v tabuľke 2.

Tabuľka 2: Flotila Mesa Airlines. Zdroj: (Mesa-air, 2020).

Typ lietadla	Počet	Poznámka
Bombardier CRJ700	20	Prevádzkované pre UA.
Embraer E175	60	Prevádzkované pre UA.
Bombardier CRJ 900	64	Prevádzkované pre AA.
Bombardier CRJ 200	1	Prevádzkované pre AA.

Mesa Airlines pred koronakrízou prevádzkovala denne niekoľko sto letov, ako bázy American Airlines/ American Eagle využívala letiská Phoenix, Dallas-Ft.Worth, Luisville; United

Airlines/United Express bázy Washington Dulles a Houstone, a aj vlastné bázy Tuscon, El Paso a Houston Hobby.

3. Analýza rovnovážneho súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity

Pre prežitie leteckého dopravcu na trhu je kritický vývoj tzv. rovnovážneho súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity v porovnaní s vývojom súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity (Tomová et al., 2017).

Tabuľka3: Súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity a rovnovážny súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity Mesa Airlines 2004 – 2019. Zdroj: (bts.gov, 2020 a Autori).

Rok	Prevádzkové výnosy na výnosovú osobomíľu v USD	Prevádzkové náklady na ponúkanú osobomíľu	Dosiahnutý súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity v %	Dosiahnutý rovnovážny súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity v %
2004	0,165	0,108	71,98	65,45
2005	0,177	0,108	69,48	61,02
2006	0,188	0,137	76,81	72,87
2007	0,181	0,144	77,51	79,60
2008	0,204	0,158	76,57	77,45
2009	0,173	0,130	76,75	75,14
2010	0,180	0,134	79,05	74,44
2011	0,185	0,146	80,45	78,92
2012	0,152	0,120	83,31	78,95
2013	0,107	0,080	82,70	74,77
2014	0,100	0,071	82,48	71,00
2015	0,083	0,058	82,06	69,88
2016	0,082	0,058	81,73	70,73
2017	0,086	0,059	80,69	68,60
2018	0,084	0,059	81,47	70,24
2019	0,099	0,067	81,30	67,68

Z údajov v tabuľke 3 je vidieť, že prevádzkové výnosy na jednu výnosovú osobomíľu sa v priebehu 15 rokov znižovali. Podobný vývoj sa dá pozorovať aj vo vývoji jednotkových prevádzkových nákladov prepočítaných na ponúkanú osobomíľu. To bez ohľadu na možné vplyvy exogénnych faktorov, ako je cena leteckého paliva, poukazuje na rastúcu konkurenciu leteckých dopravcov v USA v oblasti jednotkových nákladov s následným dopadom na cenu (resp. jednotkový výnos). Pri porovnaní dosiahnutého súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity a dosiahnutého rovnovážneho súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity Mesa Airlines len v roku 2008 zaznamenala vyšší rovnovážny súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity ako dosiahnutý súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity. Súčiniteľ využitia sedadlovej kapacity z dlhodobého hľadiska zaznamenal trend kontinuálneho nárastu a od roku 2011 boli hodnoty súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity väčšie ako 80 %, čo môže súvisieť so silnou horizontálnou spoluprácou. Z uvedených hodnôt v tabuľke 3 je možné odvodiť záver o dobrej

ekonomickej kondícii Mesa Airlines v okruhu prevádzkových činností.

4. Vplyv „korona krízy“ na Mesa Airlines

Koronakríza na začiatku roku 2020 ovplyvnila leteckých dopravcov po celom svete a úplne ochromila trh leteckej dopravy. Výnimkou nie je ani USA, kedy môžeme konštatovať, že letecká doprava v USA je veľmi zasiahnutá súčasným vzniknutým stavom. Podobne ako v iných krajinách aj v USA preto vznikli schémy štátnej podpory pre leteckých dopravcov. Legislatívne ich upravuje tzv. „CARES Act“. V tabuľke 4 sú uvedené príklady podpory veľkých dopravcov USA z prostriedkov federálneho ministerstva financií „US Treasury“, ktoré boli dohodnuté na základe „CARES Act“. Celková výška podpory bola stanovená tak, aby pokrývala cca 76 % nákladov na mzdy, platy a benefity zamestnancom (zamestnanci na plný a čiastočný úväzok, prechodní zamestnanci a agentúrni zamestnanci). Východisková hodnota pre výšku pomoci vychádzala z príslušných údajov dosiahnutých v druhom a treťom kvartáli v roku 2019. 70 % pomoci je grant, 30 % pôžička.

Tabuľka 4: Štátna pomoc veľkým leteckým dopravcom v USA vyvolaná koronakrízou. Zdroj: (Passenger Airlines and US Treasury Department Reach Agreement on CARES Act Payroll Support Program, 2020).

Dopravca	Celková čiastka podpory v mil. USD	Grant (z celkovej čiastky)	Pôžička (z celkovej čiastky)	Ostatné podmienky dohody
American Airlines spoločne s PSA, Envoy Air, Piedmont	5 800	4 100	1 700	Právo nákupu 13,7 milióna akcií materskej spoločnosti AA Group za cenu 12,51 USD za akciu.
Alaska Airlines	992	725	267	Právo nákupu 847 000 akcií bez hlasovacieho práva za 31,61 USD za akciu.
JetBlue Airways	935,8	685,1	250,7	Právo nákupu 2,6 milióna akcií za 9,5 USD.
SouthWest	3 200	2 300	1 500	Právo nákupu 2,6 milióna akcií za cenu 36,47 za akciu.
United Airlines	5 000	3 500	1 500	Právo nákupu 4,6 milióna akcií materskej spoločnosti UA Holding za 31,5 USD za akciu.
Delta Airlines	5 400	3 800	1 600	Právo nákupu 1 % spoločnosti za cenu 24,39 USD za akciu.

Mesa Airways Group dostane na základe federálneho zákona CARES Act čiastku 93 miliónov USD, ktorá je určená na podporu miezd, platov a zamestnaneckých benefitov. Pretože je čiastka menšia ako 100 miliónov USD, „US Treasury“ nebude

požadovať, aby s federálnou vládou vstúpili do dohody o pôžičke, resp. vlastníctve, ako tomu je v prípade veľkých leteckých dopravcov. Miernejšie podmienky pre štátnu pomoc pre regionálnych dopravcov žiadala asociácia regionálnych aerolínií v USA „Regional Airline Association“. Mesa zároveň musí dodržať aj ďalšie podmienky podpory. Nesmie požadovať od zamestnancov neplatené voľno a nesmie znížiť výplatu miezd a benefitov do 30.9.2020. Tiež musí spoločnosť obmedziť platy a odmeny vedúcich pracovníkov do roku 2022 a do septembra 2026 zastaviť výplatu dividend a spätnú kúpu akcií (Mesa accepts \$93 million in payroll grants, 2020).

Uvedenú štátnu pomoc federálnej vlády leteckým dopravcom v USA môžeme hodnotiť ako pomerne rýchlu, diferencovanú podľa veľkosti dopravcu s trhovými prvkami (kombinácia grantu a pôžičky za stanovených úrokových podmienok). Štátna pomoc vznikla na základe dohody štátu a dopravcov. Štátna pomoc je podmienená, to znamená, že dopravca musí dodržať viaceré pravidlá pomoci, ktoré zabezpečujú dodržanie účelu pomoci a limitujú prípadné iné použitie pomoci. V prípade veľkých dopravcov odvíjajú sa od výšky poskytnutej pomoci získala federálna vláda „oproti pomoci“ aj právo nákupu časti akcií dopravcov za dohodnutú sumu. Oceniť je možné tiež stanovenie časového harmonogramu podmienok, ktoré musí dopravca dodržať aj v období prvých rokov po predpokladanom odznievaní krízy.

5. Záver

Táto analýza ukázala Mesa Airlines ako typického regionálneho dopravcu, ktorého biznis model regionálneho dopravcu nie je spochybniteľný v žiadnom atribúte. Analýza tiež poukázala na to, že aj letecký dopravca s dobrou ekonomickou kondíciou v prevádzkovej oblasti hospodárenia (čo dokázal vývoj súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity a rovnovážneho súčiniteľa využitia sedadlovej kapacity), nie je odolný voči dopytovému a ponukovému šoku vyvolaného súčasťou koronakrízou. Taktiež sme dospeli k názoru, že aj tzv. „štandardné trhové ekonomiky“ v čase veľkých kríz musia pristupovať k vytvoreniu schém štátnej pomoci leteckým dopravcom, pretože letecká doprava je senzitivná a cyklické ekonomické odvetvie. Štátnu pomoc leteckým dopravcom v USA hodnotíme pozitívne, pretože ide o rýchlu pomoc dosiahnutú na základe dohody, pomoc diferencovanú podľa veľkosti dopravcov a podmienenú splnením účelu, kedy je to však hlavne pomoc s prítomnosťou trhových prvkov.

Pod'akovanie

Tento článok je jedným z výstupov projektu **VEGA 1/0624/18** „Modely podnikania regionálnych letísk v kontexte dopravnej politiky štátu a Európskej únie“.

Referencie

Mesa accepts \$93 million in payroll grants, 2020. Dostupné na internete: <https://www.flightglobal.com/airlines/mesa-accepts-93-million-in-payroll>

Mesa-air, 2020a. Dostupné na internete: <http://www.mesa-air.com/content.aspx?pageID=16425>

Mesa-air, 2020b. Dostupné na internete: <http://www.mesa-air.com/content.aspx?pageID=16464>

Novák Sedláčková, A., Tomová Jr., A. 2018. Regional carriers in the United Kingdom: Market entries, market exits, fleets and airports. In: New Trends in Civil Aviation 2018. ISBN 978-0-8153-7602-6. s. 305-311

Passenger Airlines and US Treasury Department Reach Agreement on CARES Act Payroll Support Program (2020) In: The National Law Review. Dostupné na internete:<https://www.natlawreview.com/article/passenger-airlines-and-us-treasury-department-reach-agreement-cares-act-payroll>

Tomová, A. et al. 2017. Ekonomika leteckých spoločností: pravidelná osobná doprava. Žilina. Žilinská univerzita v Žiline EDIS-vydavateľské centrum ŽU. ISBN 978-80-554-1359-4

Tomová, A., Materna, M. 2018. Miscellaneous „modi vivendi“ of regional and network airlines: The tracks for future research. In: INAIR 2018: Aviation on the Growth Path. Transportation Research Procedia, Vol. 35. ISSN 2352-1465. s. 305-314

www.bts.gov