

PROBLEMATIKA NÁKLADOV CARGO LETECKÝCH DOPRAVCOV

PROBLEMS OF COSTS CARGO AIRLINES COMPANIES

Frank John Osvald

Air Transport Department, University of Zilina
osvald7@stud.uniza.sk

Matúš Materna

Air Transport Department, University of Zilina
matus.materna@fpedas.uniza.sk

Abstract – The aim of this paper is to identify the costs of air carriers and their judgement. In introduction, the thesis focuses on the history and emergence of air freight. It is an important element for answering the question of why and what role freight transport has on the market. Furthermore, the work divides, categorizes and thus gives a basic approach to costs. To solve our problem and determine the results, it was necessary to report the cost indicators theoretically. They can then determine the amount of cost. They are costs problems in all airlines. Therefore, every company must have to regulate its costs as much as possible and try to reduce them to avoid unwanted losses. The last chapter deals with a detailed analysis of selected air carriers and compares their expenses. Costs vary with regard to the type and position of the carrier in the air transport market.

Key words – air carrier, cargo, issues.

I. ÚVOD

Preprava nákladu bola veľmi malou časťou celkovej leteckej dopravy (to platilo v USA aj na celom svete). Celkovo v 50 rokoch bolo prepravných 800 000 ton nákladu. V tom čase sa európske ekonomiky (aj ekonomiky na celom svete) zotavovali z vojny. Nemecko a Japonsko boli vtedy ovplyvnené porážkou vo vojne. Spojené štáty si užívali éru bezkonkurenčnej ekonomickej dominancie.

POSUN V PRED

K posunu na trhu došlo po príchode prúdových a širokotrupých letúnov. Tento technologický vývoj umožnil pokrok, ktorý vyústil do zlepšenia produktivity (lietadlá odniesli viac a boli schopnejšie lietať rýchlejšie ako predtým). V roku 1968 Boeing uviedol na trh štvormotorový letún 747. Bolo to prvé širokotrupé lietadlo v tomto odvetví. Boeing 747 bol prvý letún, ktorý bol schopný prepravovať plné palety v nákladnom priestore, čo spôsobilo revolúciu v leteckom priemysle. [2]

Ďalšia revolučná zmena nastala asi o päť rokov neskôr. Išlo skôr o začiatok podnikania ako zavedenie nového typu lietadla. Fred Smith založil spoločnosť Federal Express, ktorá začala svoju činnosť v apríli 1973. Presvedčil množstvo investorov, že kombinácia osobnej a nákladnej dopravy, ktorá bola dovtedy obchodným modelom leteckých spoločností, je neefektívna. V roku 1989 spoločnosť Federal Express získala spoločnosť Tiger International, Inc., materskú spoločnosť spoločnosti Flying Tiger Line. Obe spoločnosti sa zlúčili v auguste 1989. Spoločnosť Federal Express sa stala najväčšou leteckou spoločnosťou na svete. V roku 1994 spoločnosť oficiálne zmenila názov svojej prevádzkovej divízie na FedEx, spoločnosť je známa dodnes.

OUTSOURCING A OFF-SHORING

Ďalším silným trendom bolo premiestnenie časti výroby alebo výrobný proces do iných firiem alebo krajín. Prvý z nich sa označuje ako „outsourcing“ a firmy, ktoré na to majú zmluvu, môžu byť v tesnej blízkosti hlavnej výrobnéj linky. Toto bol pôvodný japonský model pre proces JIT, ktorý prijali USA a ďalšie spoločnosti. Presun výroby do iných krajín (off-shoring) má však ďalšiu výhodu. To hlavne v možnosti oveľa nižších nákladov na pracovnú silu. Ide o kompromis medzi nižšími mzdami, ktoré ponúkajú mnohé rozvojové alebo rozvíjajúce sa krajiny a produktivitou práce, ktorá môže byť oveľa nižšia, ako v domovskej krajine. V Číne mzdy rástli pomerne rýchlo, ale rovnako aj produktivita. Avšak presúvanie výroby do iných krajín s nižšími mzdovými nákladmi znamená, že spočiatku je produktivita veľmi nízka. Pomalšia rýchlosť a nižšia kvalita by teda mohli kompenzovať veľkú časť výhod mzdovej sadzby. Je potrebné zohľadniť aj náklady na dopravu a potrebu zvýšenia zásob

II. PRÍSTUPY KU KATEGORIZÁCI NÁKLADOV LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

Každá najbližšie spomenutá klasifikácia má veľký význam v manažmente nákladov leteckého dopravcu. Prevádzkové náklady delíme na:

- Nákladové druhy
- Funkčný význam

- Stupeň kontrolovateľnosti
- Náklady podľa výkonu leteckého dopravcu

FIXNÉ NÁKLADY

Ako fixné náklady sa označujú také náklady, ktoré sa nemenia v rámci určitej výrobnnej kapacity alebo vplyvom zmeny objemu výroby. Sú teda nezávislé na konkrétnom objeme produkcie a podnik ich musí uhradiť bez ohľadu na to, aká vysoká je táto produkcia, prípadne bez ohľadu na to, či vôbec prebieha.

VARIABILNÉ NÁKLADY

Definícia hovorí, že ide o náklady, ktoré sa menia so zmenou objemu produkcie tovarov alebo poskytovania služieb, teda sú na objeme práce priamo závislé, pričom stupeň premenlivosti môže byť rôzny.

ICAO

Prevádzkové náklady leteckých spoločností sa zaznamenávajú podrobne v ročných správach organizácie ICAO. Letecké spoločnosti poskytujú údaje svojim vládnym orgánom a posielajú ich ICAO. To často znamená určité oneskorenie pri uverejnení. Výhodou údajov ICAO je, že konzistentným spôsobom vykazujú náklady. Niektoré letecké spoločnosti však v záznamoch chýbajú. Dokonca chýbajú aj kompletne údaje z niektorých rokov ktoré sa hlásia. Správy bývajú importované do tabuliek Excelu. Tieto údaje sa najprv analyzujú a následne sa uvedú príklady jednotlivých leteckých spoločností a integrátorov, ktorí uskutočňujú nákladnú prepravu. Databáza ICAO bola zverejnená v roku 2006 ako „Finančná štatistika leteckých dopravcov“ (Air Carrier Financial Statistics).

IATA

Medzinárodné združenie leteckých dopravcov taktiež veľmi podrobne zverejňuje náklady jednotlivých spoločností. Prístup k jednotlivým informáciám má o niečo iný. Podľa metodiky združenia IATA sa prevádzkové náklady určujú na základe:

- Všetky prevádzkové náklady lietadla sú rozložené medzi cestujúcich a cargo priamoúmerne
- Náklady za pozemnú obsluhu a marketing sú podľa možnosti priamo identifikované dopravcami pri ich vkladaní údajov
- Administratíva a iné náklady sú úmerne rozložené medzi cestujúcich a náklad k súčtu všetkých ostatných nákladov

III. ŠPECIFICKÉ NÁKLADOVÉ UKAZOVATELE

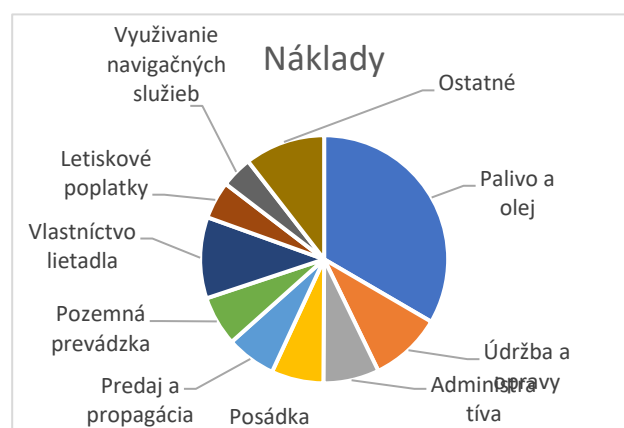
Pre efektívny manažment je potrebné sledovať nákladové ukazovatele. K tým najzakladanejším patrí sledovanie nákladov na jeden tonokilometer. Podľa a toho vieme určiť niekoľko ďalších faktorov ktoré ovplyvňujú chod spoločnosti, ako je napríklad určenie ceny alebo zefektívnenie chodu leteckej nákladnej spoločnosti. Jadro každej firmy

tvoria zamestnanci. Hlavnú úlohu pri získavaní informácií o priamych nákladoch hrajú zamestnanci na plný úväzok. Vo všeobecnosti zamestnanci tvoria veľmi veľkú časť nákladov, avšak u leteckých dopravcov tomu býva inak. Tu dieru do rozpočtu roba prevádzkové náklady spojené s lietadlom. Či už ide o viacero nepriamych nákladov ako sú užívateľské poplatky alebo tie najväčšie priame položky lízing lietadla a palivo. Ďalšie základné nákladové indikátory od ktorých sa práca bude odrážať sú:

- Výdavky na jeden FTK
- Výdavky na jedného zamestnanca
- Výdavky na prístávacie poplatky na jednu tonu MTOW lietadla
- Výdavky na údržbu na jednu blokovú hodinu
- Výdavky na letecké palivo na jeden spotrebovaný galón (alebo iná spotreba leteckého paliva)
- Výdavky na palivo na jednu blokovú hodinu
- Výdavky na palivo na FTK
- Výdavky na podporu predaja
- Výdavky na traťové poplatky na jeden preletený kilometer
- Výdavky na lízing lietadiel na FTK
- Výdavky na všeobecnú administratívu v percentách z celkových prevádzkových nákladov

NÁKLADY NA PALIVO

Náklady na palivo predstavujú až okolo 33% prevádzkových nákladov. Mnoho spoločností má programy na zabezpečenie nákladov na palivo. Kupujú takzvané „futures kontrakty“ na zníženie svojich nákladov za stanovené časové obdobie a premieňajú ich na fixné náklady. Ak ceny paliva stúpajú, dá sa na to dobre reagovať. Ak ceny pohonných hmôt klesnú, nastáva problém, pretože trhovú cenu pohonných hmôt je nižšia ako cena, ktorú platia. Jedno z najhorších období pre letecké spoločnosti je, keď sa ceny ropy prudko menia. Letecké spoločnosti sa môžu pripraviť na pomaly rastúce ceny zvyšovaním cien leteniek alebo zemnou počtu letov, ale náhle pohyby spôsobujú leteckým spoločnostiam stratu peňazí.



Graf 1: Štruktúra nákladov leteckej spoločnosti
[www.iata.org]

IV. MANAŽMENT VYBRANÝCH PREVÁDZKOVÝCH NÁKLADOV CARGO LETECKÝCH SPOLOČNOSTÍ

Riadenie nákladov zahŕňa všetky činnosti vo firme, ktoré smerujú k zlepšovaniu efektívnosti a výkonnosti firemných procesov. Jedná sa nielen o redukciu nákladov ale o celkovú efektívnosť firmy.

NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

Nákladová efektívnosť je miera celkových nákladov na poskytovanie služby, vzhľadom na jednotku poskytnutého výstupu. Celkové náklady možno rozdeliť na prevádzkové a kapitálové náklady. Rovnako ako pri pohľade na celkovú nákladovú efektívnosť je tiež zaujímavé sa pozrieť na nákladovú efektívnosť a zložku výroby vo vzťahu k zložke prevádzkových nákladov celkových nákladov. Dôvody sú tieto:

- Prevádzkové náklady v priemere predstavujú približne 80% celkových traťových nákladov v štátoch EUROCONTROL a nie sú ovplyvnené možnými rozdielnymi účtovnými postupmi pri odpisoch, zaobchádzaní s daňami a návratnosti vloženého kapitálu, ktoré sa môžu byť medzi PLNS alebo štátmi.
- Kapitálové výdavky sú spojené s investičným cyklom a majú slabý vzťah so súčasnou úrovňou výroby alebo súčasnou úrovňou kapacity. V priebehu času možno očakávať významné výkyvy.
- Po uskutočnení investície, existuje malý priestor na zmenu kapitálových výdavkov. Zatiaľ čo výdavky na prevádzkové náklady sú flexibilnejšie a mohli by sa na ne relatívne rýchlo pôsobiť. Napríklad zavedením programu znižovania nákladov.

Pri posudzovaní nákladovej efektívnosti vo vzťahu k prevádzkovým nákladom je potrebná opatnosť, pretože nákladové štruktúry PLNS sa do istej miery líšia v závislosti od toho, ako financujú svoje zariadenia (budovy, vybavenie atď.). Ak PLNS vlastní svoje zariadenia, finančné náklady sa vyberú ako odpisy a kapitálové náklady, ktoré sú kapitálové výdavky. Ak si však PLNS prenajme časť svojich zariadení, náklady na financovanie sa zvýšia v splátkach nájomného a môžu sa považovať za prevádzkové náklady.

MANAŽMENT PALIVOVÝCH NÁKLADOV

Je to najstrategickejší prvok, vie veľmi meniť veľkosť nákladov. Aj keď spoločnosť nevie ovplyvniť ceny ropy ktoré sa stále menia, vie ho aspoň strategicky a efektívne mňať. Základne prístupy zaobchádzania s leteckým palivom sú:

- Snaha efektívne využiť letecké palivo
- Prenos ceny paliva na zákazníkov
- Využívanie miest na tankovanie kde je letecké palivo najlacnejšie
- Tankovanie iba potrebného množstva paliva atď.
- Palivový hedging

Posledný spomínaný príklad je strategicky najvýznamnejší. Ako bolo už viackrát spomenuté ceny ropy sa prudko menia a spoločnosť by nevedela vždy dobre reagovať na tieto zmeny, preto sa používa stratégia tzv. hedging. Ide o aplikovanie metódy riadenia založená na znížení rizika pri veľkých výkyvoch na trhu. Inak povedané je to metóda ktorá slúži ako zabezpečenie pred menovým rizikom.

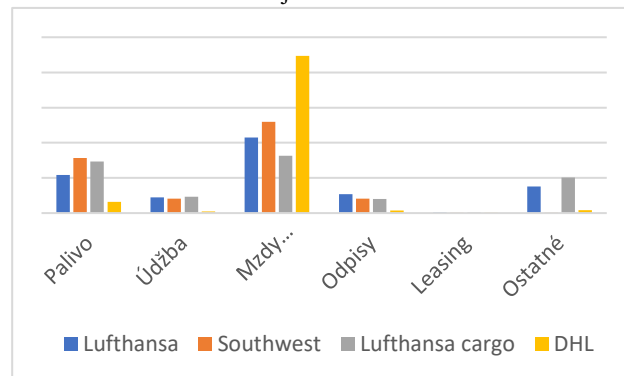
V. POROVNANIE ŠTRUKTÚRY NÁKLADOV VYBRANÝCH LETAČNÝCH DOPRAVCOV A DAĽŠÍCH LETAČNÝCH SPOLOČNOSTÍ (LCC A FSNC)

Podľa predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa spoločnosti Lufthansa, Crstrena Spohra, bol rok 2018 jeden z najlepších pre spoločnosť. Dosiahli druhý najlepší výsledok v histórii spoločnosti a tento úspech pripisuje hlavne tímu, tela celej pracovnej sile pozostávajúcej z 135 000 ľudí.

Southwest vo svojej správe za rok 2018 uvádza že to bol pre nich ďalší silný a stabilný rok. Podľa výkazu zisku a ďalších predmetov s ktorými sa porovnávajú s ostatnými nízko-nákladovými spoločnosťami ostali na prvom mieste. Skoro o svoju pozíciu prišla preto v prvej polovici roku 2018 vykazovali oveľa menší zisk ako predpokladali na dané obdobie.

Kapacita spoločnosti Lufthansa Cargo sa v roku 2018 zvýšila o 5%. Kapacita trupu lietadiel rástla rýchlejšie ako kapacita nákladnej dopravy. Predaj vzrástol o 1% v dôsledku vyšších kapacít prepravcov. Vyššie kapacity lietadla sa nemohli v plnej miere predat, pretože sa sústredili na trasy, ktoré sú pre nákladnú dopravu menej relevantné. Faktor zaťaženia nákladom sa preto celkovo znížil o 3,2 percentuálneho bodu na 65,9% (predchádzajúci rok: 69,1%). Spoločnosť Lufthansa Cargo však v porovnaní s predchádzajúcim rokom dokázala opäť výrazne zvýšiť výnosy.

Veľa spoločností v dnešnej dobe snažia svoje náklady redukovať. DHL ide v posledných rokoch inak. Snažia sa investovať do rozvoja spoločnosti pre optimalizáciu globálnej infraštruktúry. Spoločnosť svoje vyčlenené investície sa snažia investovať hlavne do lietadiel a vybudovať novú medzikontinentálnu flotilu. Ďalším dôležitým prvkom je rozvoj zamestnancov a zvýšením počtu pracovnej sily a školením existujúcich zamestnancov.



Graf 2: Porovnanie nákladov leteckých dopravcov. [Autor podľa výročných správ]

VI. ZÁVER

Podľa postavenia na trhu letecké spoločnosti uplatňujú svoju ekonomickú stratégiu. Nízko-nákladový dopravcovia sa snažia svoje náklady regulovať čo najviac aby svojim zákazníkom priniesli čo najnižšie ceny. Tradičný dopravcovia uprednostňujú komfort zákazníkov a svoje náklady neregulujú tak výrazne, čo sa odráža aj na cenách s ktorými prichádzajú na trh.

Nákladný dopravcovia neustále bojujú s výdavkami. Aj keď na trhu letecká doprava ponúka najrýchlejší spôsob prepravy, ide stále o veľmi nákladnú a drahú záležitosť. Každé odvetvie môže prosperovať iba vtedy, ak produktivita bude naďalej rásť a náklady sa znížia a budú lepšie kontrolované. Zvyšovať produktivitu a snažiť ďalej znižovať náklady, to je pre väčšinu manažérov hlavná priorita. Niektoré z výhod zo zvýšenej produktivity by mali smerovať k znižovaniu sadzieb a zlepšovaniu služieb, aby sa v budúcnosti zabezpečilo konkurencieschopné odvetvie.

REFERENCIE

- [1] Tomová, A. - Novak Sedláčková, A. - Červinka, M. 2017. *Ekonomika leteckých spoločností*. Žilina, 2017. ISBN 97-880-5541-3594
- [2] Morrel, P. 2011. *Moving boxes by air*. Farnham. 2011. ISBN 978-1-4094-0252-7
- [3] Lufthansa. 2019. *Annual report 2018*. [online]. Dostupné na internete: <<https://www.lufthansagroup.com/en/themes/annual-report-2018.html>> [cit. 2020-05-04]
- [4] Southwest airlines co. 2019. *2018 ANNUAL REPORT TO SHAREHOLDERS* [online]. Dostupné na internete: <http://investors.southwest.com/~media/Files/S/Southwest-IR/LUV_2018_Annual%20Report.pdf> [cit. 2020-05-04]
- [5] Lufthansa cargo. 2019. *Annual report 2018*. [online]. Dostupné na internete:
- [6] <https://lufthansa-cargo.com/documents/20184/512670/09_Extract-AnnualReport-LH-Group-2018-LCAG_e.pdf/566d4f90-9114-8932-2487-16435bb54c1f?t=1562309403000> [cit. 2020-05-04]
- [7] DHL. 2019. *2018 Annual report*. [online]. Dostupné na internete: <https://annualreport2018.dpdhl.com/downloadsext/en/documents/DPDHL_2018_Annual_Report.pdf> [cit. 2020-05-04]
- [8] TOMOVÁ, A. a kol. 2016. *Ekonomika letísk*. Žilina: Žilinská univerzita v Žiline EDIS-vydavateľské centrum ŽU. 2016. 219 strán. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [9] TOMOVÁ, A., NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A., ČERVINKA M., HAVEL K. 2017, *Ekonomika leteckých spoločností*, 1. vyd. Žilina: EDIS, 2017. 274 s. ISBN 978-80-554-1359-4.
- [10] TOMOVÁ, A., HAVEL, K. 2015. *Ekonomika poskytovateľov leteckých navigačných služieb*. vyd. - V Žiline : Žilinská univerzita, 2015. - 154 s. ISBN 978-80-554-1153-8.

- [11] NOVÁK, A., NOVÁK SEDLÁČKOVÁ, A. 2010. *Medzinárodnoprávna úprava civilného letectva*. Žilinská univerzita, 2010. - 125 s. ISBN 978-80-554-0300-7.
- [12] TOMOVÁ, A. 2016. Are commercial revenues important to today's European air navigation service providers? *Journal of Air Transport Management* 54, pages 80-87
- [13] TOMOVÁ, A. 2017. Two businesses of air navigation service providers: The case study of NATS. *Transportation Research Procedia* 28, pages 99-105.
- [14] BADÁNIK, B., STEFANIK, M. & MATAS, M. 2011. Using fast-time simulations for designing and operating airport terminals as nodes of intermodal transport. *Komunikácie* 13(3), pages 83-90

Frank John Osvald – narodený dňa 19.09.1997 v Chicago. Absolvoval v 2017 Piaristické gymnázium Jozefa Braneckého v Trenčíne. Následne nastúpil na Žilinskú univerzitu v Žiline, a študuje program Letecká doprava