

# Vývoj osobní letecké dopravy v závislosti na ekonomických ukazatelích s dopadem na cestující

Petra Skolilová

<sup>1</sup> Fakulta dopravní ČVUT, Horská 5, Praha 2, 123 00; petra.skolilova@chello.cz

Grant: SGS12/082/OHK5/1T/16

Název grantu: Vývoj osobní letecké dopravy v závislosti na ekonomických i mimo ekonomických ukazatelích s dopadem na cestující

Oborové zaměření: Ekonomie

© GRANT Journal, MAGNANIMITAS Assn.

**Abstrakt** Článek se zabývá analýzou vlivu ekonomických ukazatelů na vývoj osobní letecké dopravy. Kromě zkoumání závislosti základních ekonomických ukazatelů jako je elasticita poptávky, příjmy a ztráty z osobní letecké dopravy, zkoumá dopad změn výše popsáných veličin na cestující z pohledu cenové hladiny.

**Klíčová slova** osobní letecká doprava, ropa, přímé a nepřímé náklady, RPK, HDP, poptávka

## 1. ÚVOD

Počet přepravených osob v letecké dopravě od roku 1975 neustále roste. Počet přepravených osob od roku 1975 se zvýšil téměř čtyřicetkrát. Dogma, které platilo až do roku 2009, kdy poprvé došlo k hlubokému propadu. Na první pohled jako by se světová ekonomika v uplynulých letech na vývoji letecké dopravy nijak neodrážela, až nyní s příchodem poslední hospodářské krize. Proč?

Jeden z hlavních důvodů růstu objemu osobní letecké dopravy je neustále probíhající liberalizace. Vliv uvolňování trhu pro vstup nových subjektů na růst letecké dopravy je nesporný. Liberalizace v posledních letech znamenala obrovský nárůst především pro lety jak mezi EU a USA, USA a Čínou, ale i v rámci kontinentální Evropy a tento trend byl zpomalen až v důsledku ekonomické krize, která začala v USA v roce 2009.

Poslední zveřejněná data Evropskou asociací leteckých dopravců hovoří opět o nárůstu 7,1 % v počtu přepravených osob za rok 2011 a zvýšení příjmů o 0,5 miliard EUR oproti roku 2010. Zároveň roste i kapacita nabízených letů s průměrnou obsazeností 77,3 %.

Jaký dopad mají všechny výše uvedené fakty na cestující, pozitivní či negativní? Argumentace leteckých dopravců, že ceny letenek klesají i přes permanentní růst nákladů, lze považovat za zavádějící. Cenová válka v důsledku nástupu low cost dopravců dramaticky snížila ceny letenek jen zdánlivě, konečný dopad na růst nákladů je ale stále více přenášen právě na koncového zákazníka.

Tento článek si klade za cíl identifikovat faktory ovlivňující výše zmiňované skutečnosti a jejich dopad na současný vývoj v osobní letecké dopravě.

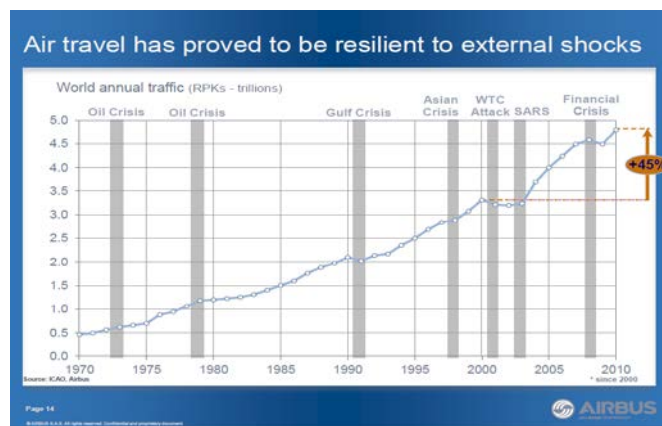
## 2. GLOBÁLNÍ UKAZATELE

Základním ukazatelem v dopravě je přepravní výkon, konkrétně pro leteckou dopravu se jedná o tzv. RPK, resp. Revenue Passenger Kilometres. RPK vyjadřuje poměr objemu příjmů z osobní letecké

dopravy a celkově proletěných kilometrů. Vypočítává se segmentově dle jednotlivých úseků.

Pro podporu tvrzení o objemu růstu OLD uvádím v první řadě graf znázorňující celosvětový objem přepravených cestujících v osobokilometrech (RPK's) v závislosti na světových událostech. Výkyvy v množství přepravených osob nejsou až tak markantní, přesto lze identifikovat několik propadů: v roce 1975 (první ropný šok), v roce 1982 (počátek krizového období politiky málo dostupných peněz), v roce 1991 (americká hospodářská recese), v roce 2001 (9/11), epidemie SARS v roce 2003.

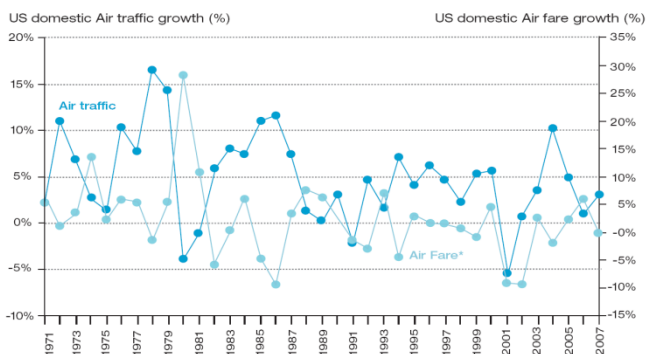
Kromě potvrzení růstu můžeme z grafu ještě vyčíst skutečnost, že trh OLD byl poměrně odolný vůči vnějším ekonomickým vlivům.



Obrázek 1: Odolnost letecké dopravy vůči světovým ekonomickým šokům [zdroj: Airbus]

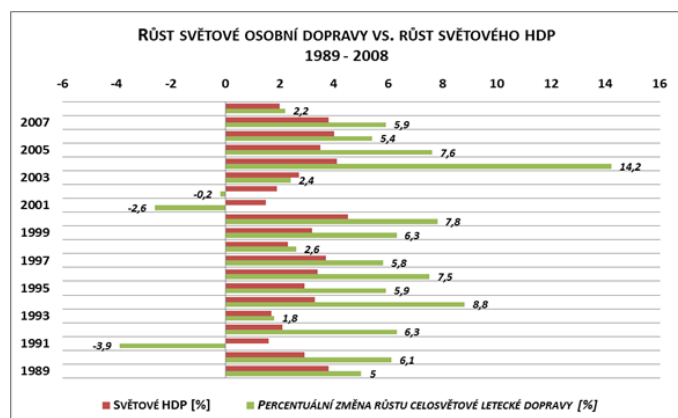
Další podpůrný argument je graf zobrazující analýzu citlivosti trhu americké vnitrostátní letecké dopravy v průběhu let 1971 – 2007, kterou lze považovat za srovnatelnou s vývojem na evropském trhu v letech 1990 – 2009. Jedná se o vyjádření závislosti růstu přepravy na výši tarifu. Jasně patrná závislost: růst ceny, pokles objemu přepravy a naopak, pokračuje až do roku 2001, kdy ani výrazné snížení cen nepřineslo očekávaný nárůst objemu přepravy. K přesné interpretaci této skutečnosti se dostaneme v dalších kapitolách.

## Air traffic demand is also correlated to air fares



Obrázek 2: Analýza závislosti růstu objemu přepravy a tarifů na americkém domácím trhu [zdroj: IATA]

Z širšího úhlu pohledu můžeme zkoumat i závislost OLD na HDP, která je uvedena v následujícím grafu, kde výrazné výkyvy v růstu letecké dopravy nejsou zcela totožné s celosvětovou hospodářskou situací. Zatímco změny HDP se projevují v řádech desetin procent s maximálním posunem o 1 – 2 %, výkyvy v letecké dopravě jsou daleko intenzivnější.



Obrázek 3: Růst světového HDP vs. růst osobní letecké dopravy [zdroj: ICAO, IATA, ECB]

Při podrobné analýze je patrné, že dramatická změna v hodnotách růstu OLD není vždy provázána i stejně dramatickou změnou v HDP. Znamená to tedy, že musí existovat další významný prvek, který OLD utváří a tím je bezpečnost. Na toto téma jsem uvedla již několik dalších článků, ale v tomto bych se ráda zaměřila čistě na otázku ekonomických ukazatelů.

### 3. EKONOMICKÉ FAKTORY

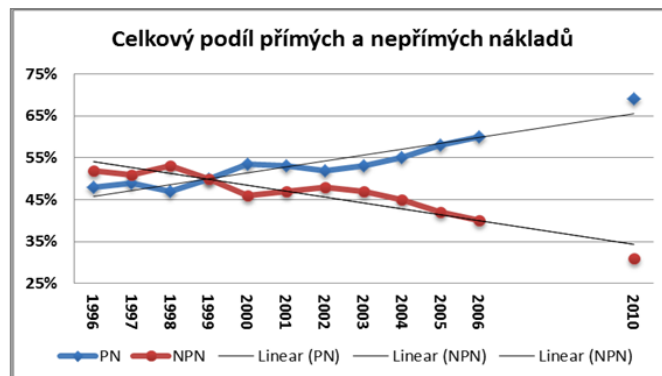
#### 3.1 Detailní analýza nákladů

Z předchozích grafů a rozborů se nabízí otázka, proč se ceny za OLD mění skokově a v poměrně krátkém časovém horizontu. Odpověď na tuto otázku můžeme částečně najít v detailním rozboru nákladů.

Přímé a nepřímé náklady tvoří základ pro tvorbu cen. Pro detailnější analýzu jsem si vybrala evropský trh. Jedná se tedy o data zahrnující 32 evropských dopravců působících na trhu v daných letech.

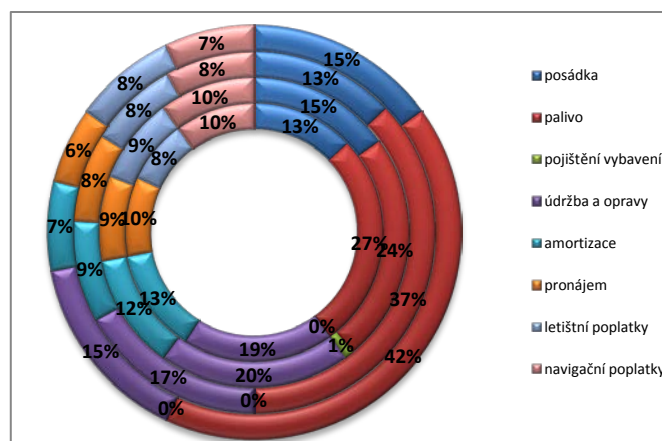
V průběhu posledních let se výrazně změnil podíl přímých a nepřímých nákladů na celkové skladbě nákladů za leteckou dopravu.

Zatímco do roku 1999 byly obě položky téměř v 50procentním poměru, v roce 2001 je již 53 % PN vs. 47 % NPN a v roce 2006 dokonce 62 % PN vs. 38 % NPN. Do roku 2010 se tento poměr už jen drobně prohloubil na hodnoty 69 % PN vs. 31 % NPN.



Obrázek 4: Vyjádření podílů PN a NPN s trendovým ukazatelem v letecké dopravě [zdroj: AEA]

#### 3.1.1 ROZLOŽENÍ PŘÍMÝCH NÁKLADŮ – SROVNÁNÍ LET 2000 – 2003 - 2006 – 2010



Obrázek 5: Rozložení přímých nákladů [zdroj: AEA]

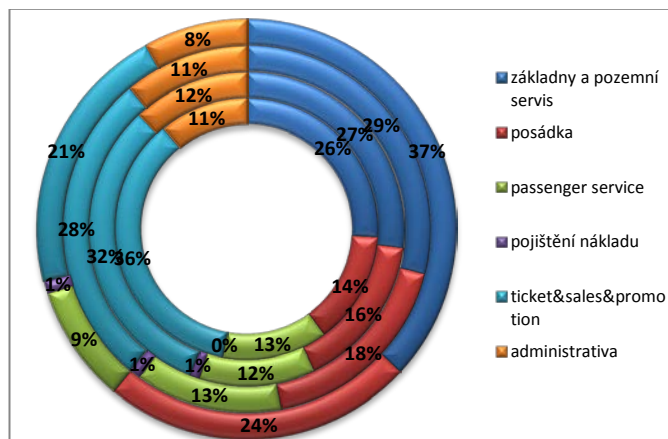
Z uvedených dat vyplývá značný nárůst v rozložení přímých nákladů u položky palivo, kdy od roku 2000 se jeho poměr téměř zdvojnásobil. Nabízí se tedy otázka, zda se adekvátně zvýšily i tarify za leteckou dopravu. Odpověď je samozřejmě negativní, vznikl sice dále blíže zmiňovaný palivový příplatek, kterým se dopravci snaží přenést většinu takto nově vzniklých nákladů na cestující, ale celková úroveň tarifů se rozhodně nezdvajnosobila. Je tedy jasné, že úspora musí pocházet i z jiného zdroje.

Výraznější rozdíl je patrný u položek údržba a opravy, amortizace a pronájem. Pokud bychom se zaměřili pouze na jednotlivé položky a nikoliv na jejich souvislost, mohli bychom se mylně domnívat, že pokles u položky údržba a opravy je důsledek celkové modernizace leteckého parku. Pokud ale zahrneme do analýzy všechny tři výše uvedené položky, musíme dojít k jasnému závěru, že od roku 2010 dochází k redukcí letové flotily. Jasným důkazem je ČSA, která zrušila svou dálkovou flotilu a dále pokračuje na cílový stav, tedy snížení o 30 %.

Za zmínku ještě stojí moment, kdy se v roce 2003 objevila nová položka – pojistné, jako reakce na teroristické útoky 9/11.

Další výraznější úspory je třeba hledat u nepřímých nákladů.

### 3.1.2 ROZLOŽENÍ NEPŘÍMÝCH NÁKLADŮ – SROVNÁNÍ LET 2000 – 2003 - 2006 – 2010



Obrázek 6: Rozložení nepřímých nákladů [zdroj: AEA]

U nepřímých nákladů se změna rozložení výrazně projevila zvýšením u položek pozemní servis a posádka, zatímco snižováním u položek ticket&sales&promotion, administrativa a již dříve zmiňovaný passenger service.

Už samotný fakt, že nepřímá nákladová složka se od roku 2000 snížila téměř o 20 % je jasným důkazem proměny moderní osobní letecké dopravy. Vše zaměřit na přepravní výkon a obsazenost letů. Snižování nákladů na služby cestujícím je jistě cesta k úsporám, ale z pohledu kvality přepravy ne zcela správná. Kvalita letecké přepravy by měla i nadále zachovat určitou výši komfortu a přidání služeb. Zatímco na železnici v důsledku zvyšování konkurenčního prostředí vidíme tendence o zvyšování komfortu cestujících, u letecké dopravy je tomu právě naopak.

Pozitivní proměnu můžeme spatřovat ve faktu, že nadměrné náklady na prodej a propagaci se snižují. Znamená to zánik papírových forem cestovních dokladů a konečné sjednocení ve virtuální podobě. Zároveň už není potřeba po velkých expoziturách, které jsou postupně redukovány a nahrazovány funkčním počítačovým prostředím. V žádném případě by ale neměla být opomíjena potřeba lidského faktoru, který je v tomto oboru zcela nezbytný. Zvláště v této oblasti letecké dopravy jsou zkušenosti nenahraditelnými devizami pro funkční chod nově vznikající organizace. Restrukturalizace v době, kdy většina transakcí probíhá přes internet, by měla především znamenat sanaci reprezentativních gigantických kanceláří na exponovaných místech v centru města se zástupem zaměstnanců a zároveň vytvoření pružnější struktury s vysokou schopností reagovat na změny trhu.

### 3.1.3 CELKOVÉ NÁKLADY NA OSOBNÍ LETECKOU DOPRAVU

Zatímco v počátku desetiletí náklady klesají, srovnání let 2002 a 2003:

PN -1,9 %      NPN -7,0 %      CN -4,4 %.

Od roku 2005 pak neustále rostou, srovnání v letech 2005 a 2006:

PN +9,8 %      NPN +2,6 %      CN +6,8 %.

Tento trend pokračuje i v roce 2010, kdy celkové náklady vzrostly o téměř 11 %.

	PN	NPN	CELKEM
rok 2002	29 159 484	27 230 996	56 390 480
rok 2003	28 604 279	25 323 149	53 927 428
rok 2005	33 013 672	23 406 709	56 420 381
rok 2006	36 255 009	24 005 595	60 260 604
rok 2010	48 990 530	22 144 260	71 134 791

Obrázek 7: Vyčíslení přímých a nepřímých nákladů evropských dopravců [zdroj: AEA]

### 3.2 FAKTOR CENY ROPY

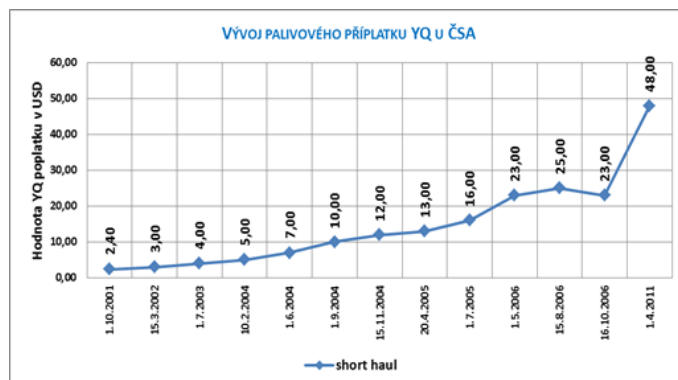
V průběhu posledních desetiletí vstoupilo na evropský trh s osobní leteckou dopravou mnoho nových dopravců. Zatímco v roce 1990 jich na evropském trhu působilo asi 180, na konci roku 2000 už je to přes 210 společností (jedná se o letecké společnosti s letovými body, nikoliv se základnou v Evropě), a to i přesto, že neustále dochází k výraznému navyšování cen ropy.

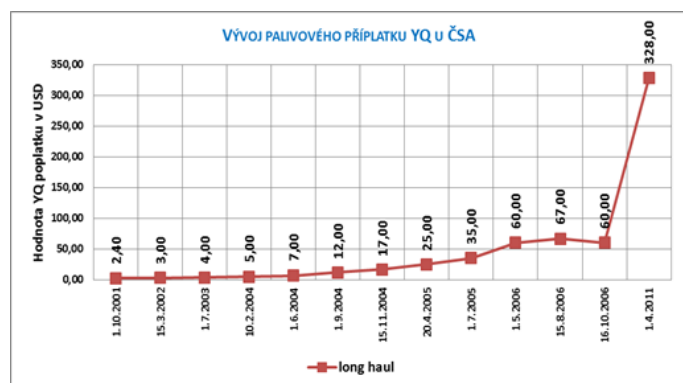


Obrázek 8: Vývoj cen ropy [zdroj: www.kurzy.cz]

Přímým důsledkem neustálých a téměř nepředvídatelných výkyvů v cenách paliva bylo nejdříve zavedení a následně zvyšování palivového příplatku YQ. To v konečném důsledku vedlo ke zvyšování konečné ceny letenky. Zisky aerolinek se začaly z počátku schovávat za nový palivový příplatek, ale v současné době se jeho hodnota již plně shoduje s aktuální cenou paliva.

Od roku 2006 jsem prováděla analýzu tohoto nově nastupujícího trendu. Výsledkem byl fakt, že YQ poplatek se během let 2001-2011 zvýšil dvacetpětkrát.





Obrázek 9: Vývoj palivového příplatku YQ u letecké společnosti ČSA

V roce 1998 jste za letištní poplatky na cestě Praha-New York zaplatili cca 1800,-CZK, resp. v roce 2010, na stejné trase platíte 5708,- CZK. Ještě výraznější je tento posun u cest na Dálný Východ. Zde byly letištní poplatky před rokem 2000 ve výši cca 2400,- CZK, nyní je například u letu do Pekingu poplatek ve výši 8404,- CZK.

Pro standardní aerolinky je roustoucí cena leteckého paliva zcela zásadní a v posledních měsících můžeme vidět jasné důsledky. V první řadě je to urputný boj naší národní letecké společnosti ČSA o přežití, pád maďarského národního dopravce Malév, který svůj boj už prohrál, a v neposlední řadě skutečnost, že americká letecká společnost Delta Air Lines neobnoví na letní sezónu provoz na lince Atlanta – Praha, která byla celoročně provozována od května 2007. Právě společnost Delta Airlines, ale v těchto dnech finalizuje zajímavou akvizici a vysokým cenám leteckého paliva se rozhodla prostřednictvím své dceřiné společnosti Monroe Energy čelit. Koupí rafinérie ropy nedaleko Philadelphie na východním pobřeží Spojených států. Po úpravě rafinérie na zvýšení produkce leteckého petroleje na úkor ostatních derivátů by měla tato investice Deltě pomoci snížit náklady na palivo o 300 milionů dolarů ročně (její loňské náklady na palivo byly ve výši 12miliard USD) a pokrýt asi 80procent její spotřeby paliva ve Spojených státech v dalších letech.

#### 4. ZÁVĚREČNÉ SHRNUÍ

V současné době není možné ještě učinit konečné závěry týkající se současné probíhající krize, ale z dostupných informací o vývoji z předešlých let a z krátkodobých ukazatelů můžeme prohlásit, že se jedná o nejhorší krizi v dějinách osobní letecké dopravy. Současná hospodářská recese s sebou nese hlavně výrazný pokles HDP a ukazuje se, že v roce 2009 byl propad nejhorší za poslední desetiletí. Přesto odhady a prognózy budoucího vývoje hovoří opět o jejím růstu. Po poslední krizi přišel ostrý nárůst během jednoho roku o téměř 14 %.

Zbývá zodpovědět otázku z úvodu: Proč?

Proč současná krize znamenala pro mnoho dopravců pád a mnoho dalších balancuje na jeho hraně? Proč se letecká doprava výrazněji otřásla až při současné hospodářské krizi? Odpověď je velmi jednoduchá. Protože se stala masovějším druhem dopravy. Současně s příchodem nízkonákladových dopravců a extrémně nízkých tarifů se stala OLD dostupnější širší veřejnosti a v letech 2005 – 2009 znamenala změna skladby poptávky po letecké dopravě obrovský přínos. Zároveň však, poprvé v dlouhodobé historii, učinila tato změna leteckou dopravu výrazně závislejší na výkyvech hospodářské situace.

Jak jsem prezentovala v předchozích kapitolách, osobní letecká doprava je velmi osobitý trh s naprosto unikátními zákonitostmi. V první řadě je to fakt, že letecká doprava je daleko více rezistentní vůči vnějším ekonomickým šokům, než vůči závažným zásahům do bezpečnosti. Změny v politicko-hospodářském uspořádání světa mají pak dopad na leteckou dopravu v podobě rizik nebo i příležitostí (demokratizace Číny).

Přes obtíže současného trhu lze předpokládat, že průměrný ekonomický růst pro příštích 20 let se vrátí ke standardním hodnotám. Návrat k růstovým hodnotám světové ekonomiky a pokračující liberalizace na trhu osobní letecké dopravy by měl spolu s konkurenčním prostředím leteckých společností generovat očekávaný meziroční nárůst osobní letecké dopravy o 4,9 %, který predikovala mezinárodní organizace IATA už v roce 2008. Otázkou zůstává, zda tento nárůst bude z větší části tvořen asijským trhem na úkor dalších dramatických poklesů v Evropě, či se i evropský trh dočká konečně klidnějšího období.

Pro cestující však současná krize přináší spíše negativní dopady. Jak jsem prokázala v textu, zatížení v důsledku zvyšování cen paliva je ve většinové míře přenášeno na konečného spotřebitele a další snižování nákladů má za následek snižování rozsahu poskytovaných služeb. Otázkou zůstává, zda se tento negativní trend v následujících letech zastaví. Prozatím lze spíše očekávat na evropském trhu další konsolidaci standardních dopravců a posun market share procent ve prospěch významnějších nízkonákladových společností.

#### Zdroje

1. The International Air Transport Association: <http://www.iata.org>
2. Association of European Airlines: <http://www.aea.be/>
3. The Boeing company: <http://www.boeing.com/>
4. Czech Airlines: [http://www.csa.cz/en/portal/homepage/cz\\_homepage.htm](http://www.csa.cz/en/portal/homepage/cz_homepage.htm)
5. The International Civil Aviation Organization: [www.icao.com](http://www.icao.com)
6. Evropská centrální banka: <http://www.ecb.int/ecb/html/index.cs.html>