

A túlélés kulcsa: költségek a nullán

Mostantól a személyzet nem ihat a gépen sem kávé, sem teát, sem vizet. Hozza magával bátran mindenki a fedélzetre saját élelmiszerét és italát, a süttőt azonban tilos használni, mert az növelné a társaság takarítási költségeit. Sok egyéb mellett e korlátozásokkal szembesülhettek a Ryanair légiutas-kísérői 2004-ben, amikor egy rövid időre úgy tűnt, hogy a cég nyereségbővülése alatta marad a várakozásoknak. Hiába volt az ír társaság költség-szintje már ekkor is mintegy 30 százalékkal alacsonyabb riválisaiénál, Michael O'Leary úgy vélte, hogy a kiadások mérsékléséből sohasem elég. Ennek jegyében megszűnt az üzemi menzán adott ebéd támogatása, de a pilótáknak kiadott papír mennyiségét is annyira lecsökkentették, hogy az esti gépeken már nem nagyon volt mire írni a kötelező feljegyzéseket. A repülőgép-kapitányok minden légitársaságnál a legnagyobb becsben tartott, illetve legjobban fizetett munkatársaknak számítanak, O'Leary azonban őket sem kímélte. Elrendelte például, hogy féléves orvosi alkalmasságijukat munkaidőn kívül és saját pénzből csináltassák meg, s egyenruhájukért is fizetniük kellett.

Ezek persze csak kiragadott példák arra, mi mindenen tud spórolni egy cég, ha van rá lehetősége. (Pilotáhiány esetén például nem tudták volna mindezt meglépni.) Az viszont arany szabály, hogy egy fapados esetben a siker egyik legfontosabb, ha nem a legeslegfontosabb tényezője az alacsony költségszint fenntartása. Nyilvánvaló, hogy egy elhúzódo árharcot az tud könnyebben túlélni, akinek kisebbek a költségei, ha pedig nincs árharc, az csinál nagyobb nyereséget, aki jobban kordában tartja a kiadásait. Talán nem véletlen, hogy a fapados légitársaság leginkább használt angol elnevezése az, hogy low-cost carrier (LCC), vagyis a hangsúly nem a jegyáron, hanem a költségen van. Ez az ugyanis, ami leginkább megkülönbözteti őket a hagyományos szállítóktól – alacsony árat azok is tudnak kínálni, ha nagyon akarnak, az alacsony költségszint kopírozása azonban számukra általában igen nagy kihívást jelent.

A légi közlekedés eddigi történetének sokatmondó adata, hogy 100 új belépőből 97 tönkrement néhány éven belül. Külön a low-cost szektorról még nincs értelme statisztikát készíteni, mivel az elmúlt években Európában ennél sokkal jobb volt az arány, ugyanakkor a legtöbb szakértő egyetért abban, hogy az előttünk álló években tömeges csődök, illetve összeolvadások várhatók. S noha az összes cég megpróbál valamit másképp csinálni, mint a többiek, a költségkontrollt mindenki a legfontosabb kérdések egyikének tartja. Az már más kérdés, hogy ha össze akarjuk szedni a fapados modellt azon alapjait, melyek elengedhetetlenek az alacsony költségszinthez, azt tapasztaljuk, hogy szinte nincs olyan arany szabály, amit ne rúgott volna már fel valaki. Amit tehát mindenki tud: a siker képlete annyi, hogy a lehető legkisebb költséggel kell előállítani egy széket a gépen, majd arra utast kell ültetni. Nem véletlen, hogy a szektor egyik legfontosabb mutatójának a cost per ASK (available seat kilometre) számít, mely egy székre vetítve mutatja meg, hogy mennyiből sikerült azt kihozni. Bevétele oldalról egyrészt