



# INSIGHTS INTO THE LOGIC OF AIR FARES

SYNOPSIS



Данная публикация синопсиса подготовлена ACI EUROPE и направлена на обобщение и контекстуализацию ключевых выводов исследования ICF , под заголовком "Определение двигателей ценообразования воздушных тарифов", опубликованного в мае 2018 года.

Чтобы загрузить копию исследования, посетите: **[www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org)**



AVIAV

# ВВЕДЕНИЕ

В контексте оценки Директивы ЕС об аэропортовых сборах, которая в настоящее время проводится Европейской комиссией, торговая ассоциация авиакомпаний A4E (Airlines 4 Europe) выдвинула ряд чрезвычайных претензий.

Для того чтобы оправдать свой призыв к ужесточению регулирования деятельности аэропортов и необходимости снижения аэропортовых сборов, A4E утверждает, что более низкие аэропортовые сборы “позволят сэкономить европейским пассажирам сотни миллионов евро” как “снижение тарифов для авиакомпаний повлияло бы на потребителей, что привело бы к снижению авиатарифов и стимулирования европейских экономик”. A4E заходит так далеко, что утверждает, что более низкие аэропортовые сборы позволят создать 200 000 дополнительных рабочих мест в Европе!

Для людей с ограниченным опытом в вопросах авиации эти утверждения могут показаться интуитивно правильными. Они, безусловно, очень привлекательны как для потребителей, так и для политиков. Кто не хочет, чтобы тарифы на авиабилеты становились (ещё) дешевле, чтобы еще больше граждан по всей Европе могли летать, а предприятия и регионы могли воспользоваться всеми преимуществами воздушной связи?

Однако при всей простоте и привлекательности эти утверждения не выдерживают никакой критики. В отсутствие недавних исследований о том, как развивались логика и наука авиационных тарифов за последние два десятилетия, мы попросили ICF изучить - с уделением особого внимания на взаимосвязь между аэропортовыми сборами и стоимостью на авиабилеты.



AVIAV

Выводы ICF подтверждают то, что те, кто работает в авиационной отрасли и так прекрасно знают. Аэропортовые сборы составляют относительно небольшую и стабильную часть общих расходов авиакомпаний, связанных с использованием средств и услуг в аэропортах. Таким образом, аэропортовые сборы могут и оказывают влияние на планирование пропускной способности и развитие сети авиакомпаний, поскольку авиакомпании стремятся максимизировать свою прибыль, сосредоточив внимание на наиболее выгодных маршрутах.



# 1

## ПОСТОЯННЫЕ АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ ПО СРАВНЕНИЮ С ДИНАМИЧЕСКИМИ ТАРИФАМИ НА АВИБИЛЕТЫ

Отправной точкой анализа ICF является способ и временные рамки, в течение которых устанавливается стоимость авиабилетов, по сравнению с аэропортовыми сборами:

- Аэропортовые сборы устанавливаются заблаговременно, на предстоящий сезон (сезоны) ИАТА - и часто на несколько лет подряд. Как только они установлены, они постоянны и не меняются в течение рассматриваемого периода.



AVIAV

Аэропорты не устанавливают свои сборы по своему усмотрению, поскольку они должны соблюдать как правила ЕС, так и национальные правила. Это предполагает проведение систематических

консультаций с авиакомпаниями и соблюдение принципа соотнесенности расходов, который существенно ограничивает колебания аэропортовых сборов во времени. Во многих случаях, особенно в крупных аэропортах, регулятор фактически устанавливает цену.

- И наоборот, тарифы на авиабилеты основаны на динамических ценах авиакомпаний и постоянно меняются по часам, иногда даже по минутам, что может подтвердить любой человек, который когда-либо купил авиабилет в интернете.

Авиакомпании могут устанавливать тарифы по своему усмотрению. Они используют методы управления доходами с использованием алгоритмов ценообразования, направленных на оптимизацию доходов на каждом рейсе. Менеджерам по доходам поручено найти оптимальный баланс между доходностью (ценами) и объемами (коэффициентом загрузки). Они делают это на основе фактических, прошлых и прогнозируемых уровней спроса и цен конкурентов. Действительно, как показывает отчет ICF, менеджеры по доходам часто устанавливают и адаптируют тарифы на авиабилеты, даже не учитывая базовые затраты на предоставление услуги - не говоря уже об уровне аэропортовых сборов на маршрутах, с которыми они имеют дело!



# 2

## СПРОС И КОНКУРЕНЦИЯ УСТАНОВЛИВАЮТ СТОИМОСТЬ НА АВИАБИЛЕТЫ, А НЕ АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ

Соответственно, отчет ICF ясно показывает, что стоимость авиабилетов определяется:

- А) Колебанием базового спроса, который отражают Сезонность (например, более высокий спрос в праздничные сезоны), день недели (например, более высокий спрос по понедельникам/пятницам на деловые поездки) и даже время суток (например, более высокий спрос в раннее утро и вечером).

Ценовая политика авиакомпании в периоды высокого спроса значительна, и это связано с тем, что продаваемый продукт - место для поездки от пункта А до пункта В - является конечным (на каждом рейсе есть только так много мест) и трудно заменить (если вы хотите путешествовать в определенную дату между Брюсселем и Мадридом, ваши альтернативные варианты ограничены).



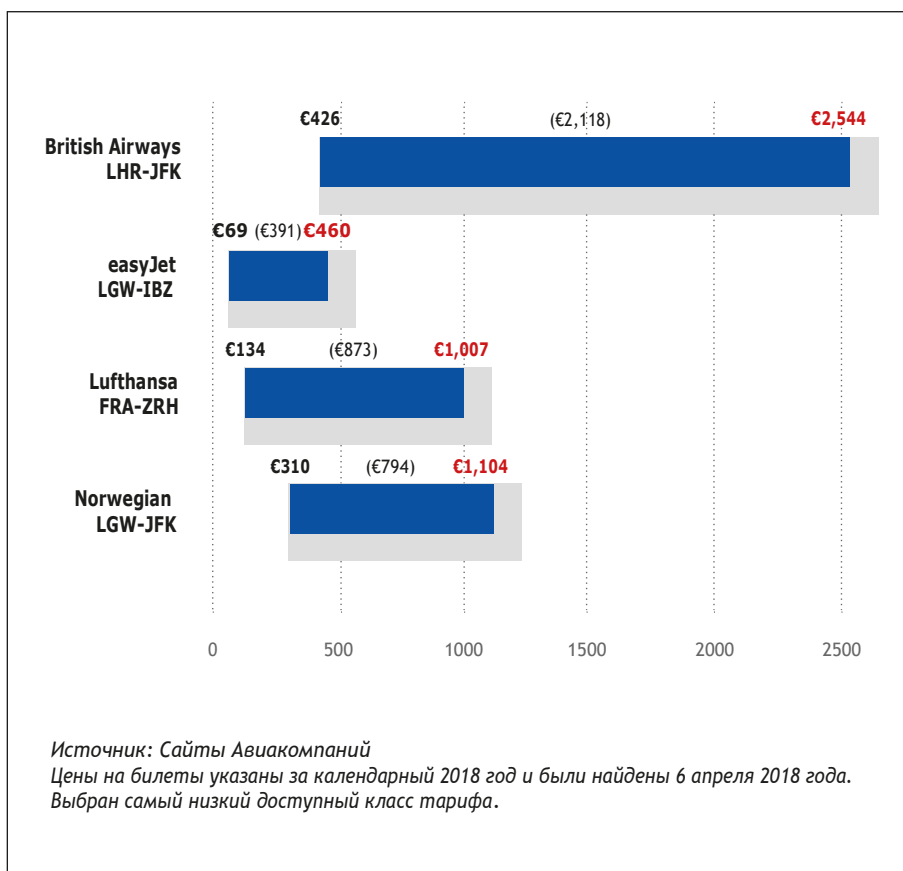
AVIAV

Именно поэтому изменения в тарифах на авиабилеты столь значительны - достигают до 700% стоимость за аналогичный продукт, как показано в приложении 1. Аэропортовые сборы никак не приближаются к влиянию на эти изменения, поскольку авиакомпании всегда будут увеличивать тарифы на авиабилеты, когда стабильно высокий спрос позволяет им это делать.





## ПРИЛОЖЕНИЕ 1: ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕН НА ПЕРЕЛЕТ НА ОСНОВНЫХ МАРШРУТАХ



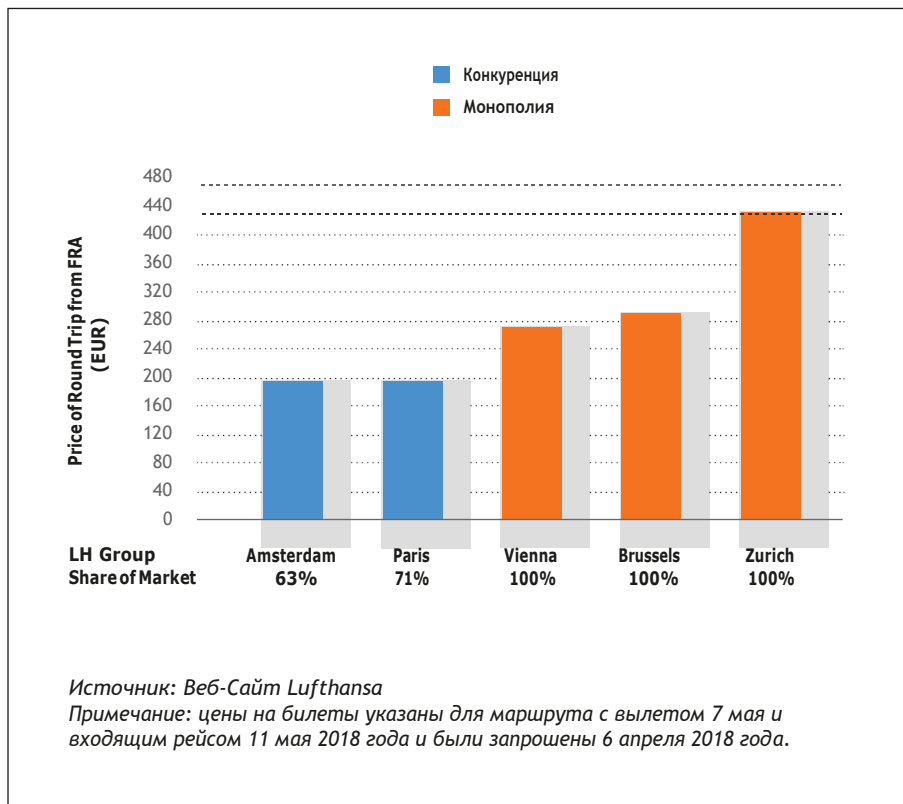
### В) Конкуренция авиакомпаний

Показательный поиск билетов, проведенный ICF, показывает, что тарифы на авиаперевозках монополии стабильно выше, чем на авиамаршрутах, где существует конкуренция между авиакомпаниями. Из таблицы на рис. 2 видно, что цена поездки в оба конца с Lufthansa из Франкфурта для монопольных маршрутов

более чем на 70% выше, чем для конкурентных маршрутов.



**ПРИЛОЖЕНИЕ 2: САМАЯ НИЗКАЯ ЦЕНА НА ОБРАТНЫЙ БИЛЕТ ИЗ ФРАНКУРТА 7-11 АПРЕЛЯ 2018 ГОДА**



В таких ситуациях авиакомпании всегда будут использовать свою ценообразовательную способность, когда конкуренция на авиамаршруте ограничена, независимо от уровня аэропортовых сборов. Помимо примеров, приведенных ICF, многие во Франции до сих пор помнят непомерные тарифы, взимаемые конкурентами Air France во время 14-дневной забастовки в 2014 году или совсем недавно, когда Федеральное антимонопольное ведомство в Германии

обеспокоилось ростом тарифов на авиабилеты на внутренних маршрутах после краха Air Berlin.



# 3

## ОТСУТВИЕ ЧЁТКОГО ПРЕДЕЛА АЭРОПОРТОВЫХ СБОРОВ

Когда дело доходит до ряда факторов, влияющих на то, превышают ли авиакомпании расходы, связанные с увеличением расходов на потребителей, посредством повышения тарифов на авиабилеты, ICF считает, что уровень конкуренции является ключевым фактором, а также сроки и значение увеличения стоимости. В тех случаях, когда такое увеличение стоимости является внезапным и/или значительным, существует гораздо более высокий потенциал для предела сборов.



В прошлом это касалось главным образом повышения стоимости топлива. Во время последнего нефтяного всплеска в 2010 году многие авиакомпании увеличили стоимость топлива за счет специальных топливных надбавок и/или более высоких тарифов. Однако стоит также помнить, что эти надбавки продолжали сохраняться, когда цены на топливо вернулись к уровням до всплеска. Это выявило заметную асимметрию в решениях о ценообразовании в ущерб потребителям - и еще раз иллюстрирует, как авиакомпании всегда будут стремиться использовать свою ценообразовательную способность

независимо от основных затрат на предоставление услуги на данном воздушном маршруте.

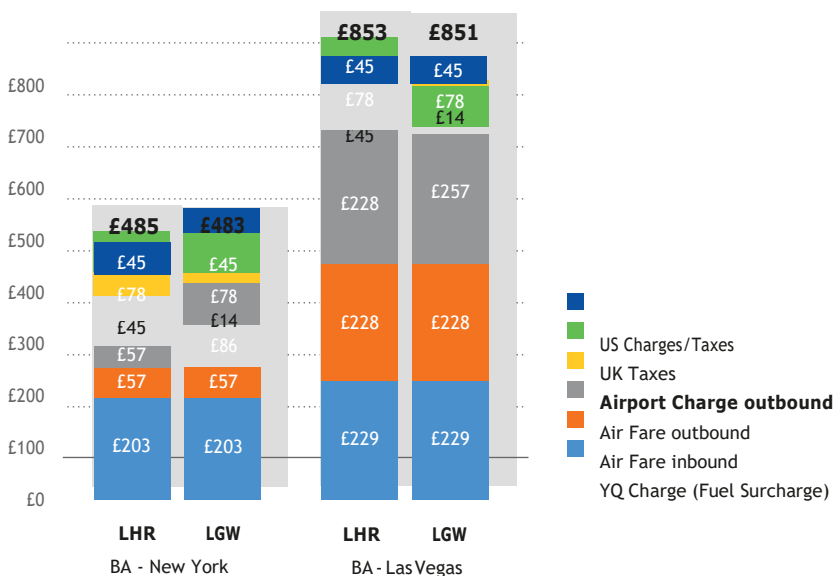
Изменения аэропортовых сборов никогда не бывают внезапными (как уже упоминалось, они решаются заранее и остаются неизменными в течение значительного периода времени) и редко значительными (как доля от общих эксплуатационных расходов авиакомпании, они варьируются от 3% до 12% для перевозчиков с полным спектром услуг и бюджетных перевозчиков). Именно поэтому, как описывает ICF, изменения в аэропортовых сборах - будь то увеличение или уменьшение - существенно не влияют на цены и остаются незамеченными потребителями.

ICF предоставляет несколько тематических исследований, которые дополнительно иллюстрируют, насколько более важна конкуренция и динамика рынка для цен на билеты, чем аэропортовые сборы. Например, несмотря на то, что Лондон-Гатвик имеет более низкие аэропортовые сборы, чем Лондон-Хитроу, British Airways взимает более высокую плату за проезд в Нью-Йорк из Лондона Гатвик, чем из Лондона - Хитроу-в результате чего создаётся почти такая же общая стоимость билета.

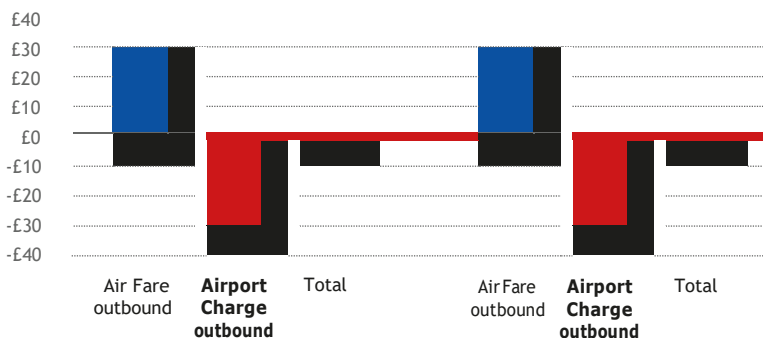


### ПРИЛОЖЕНИЕ 3: СРАВНЕНИЕ ЦЕН BRITISH AIRWAYS

#### Цена туда и обратно из Лондона



#### Разница между LGW-LHR



Источник: ita





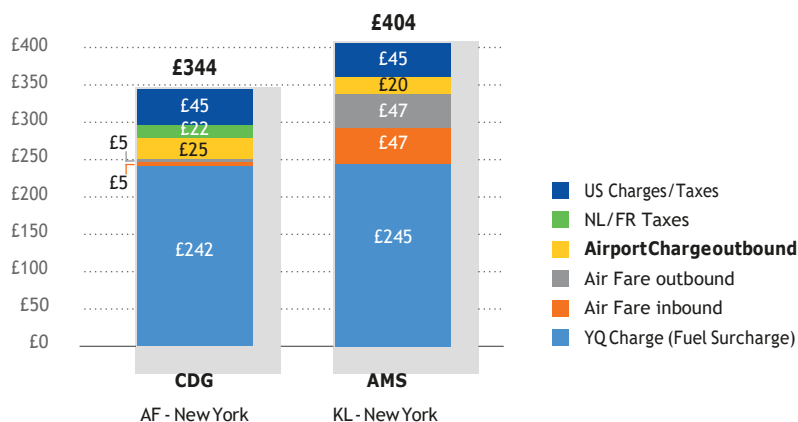
Не пропускать более низкие расходы аэропорта на почти идентичный продукт не является уникальным для British Airways - это обычная практика в отрасли авиаперевозок. Примеры ниже показывают, что:



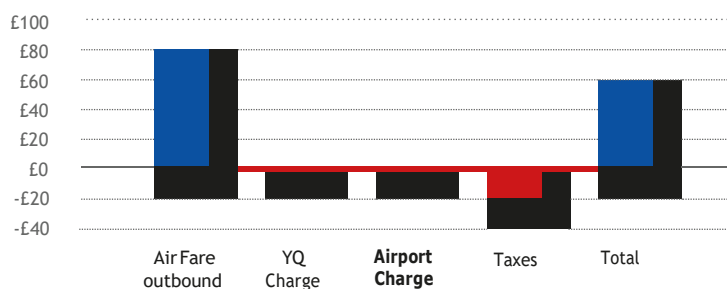
- Air France-KLM не пропускает более низкие аэропортовые сборы в Амстердаме-Схипхолье по сравнению с Париж - Шарль-де-Голль за свои услуги в Нью-Йорке и Мадриде.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ 4: AIR FRANCE- KLM СРАВНЕНИЕ ЦЕН

Цена туда и обратно из Парижа / Амстердама



Разница AMS-CDG



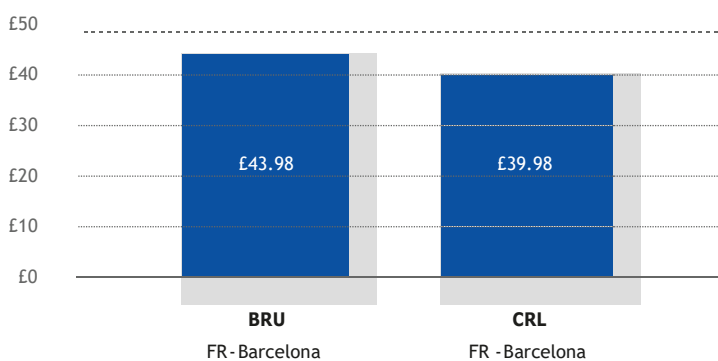
Источник: таблица ita

- Ryanair не проходит через более низкие аэропортовые сборы в аэропорту Брюссель-Шарлеруа по сравнению с аэропортом Брюссель-Завентем за свои услуги в Барселоне.

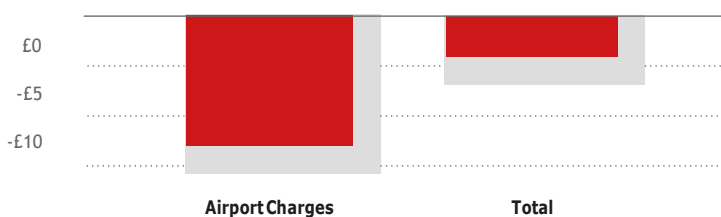


#### ПРИЛОЖЕНИЕ 5: СРАВНЕНИЕ ЦЕН RYANAIR

Цена туда и обратно из Брюссель Завентем / Шарлеруа



Разница между CRL-BRU



Источник: Веб-Сайт Ryanair. Тарифы, запрашиваемые 20 апреля 2018 года для поездки с 19 апреля по 26 июня 2018 года

# 4

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В целом данные и тематические исследования, представленные ICF, подтверждают, что уровни и различия в тарифах на авиабилеты в целом не связаны с аэропортовыми сборами. В частности, имеются достаточные доказательства того, что более низкие аэропортовые сборы не приводят к снижению тарифов на авиабилеты. Утверждая обратное в поддержку своего призыва к ужесточению регулирования аэропортов и снижению аэропортовых сборов, А4Е вводит в заблуждение, как потребителей, так и политиков.

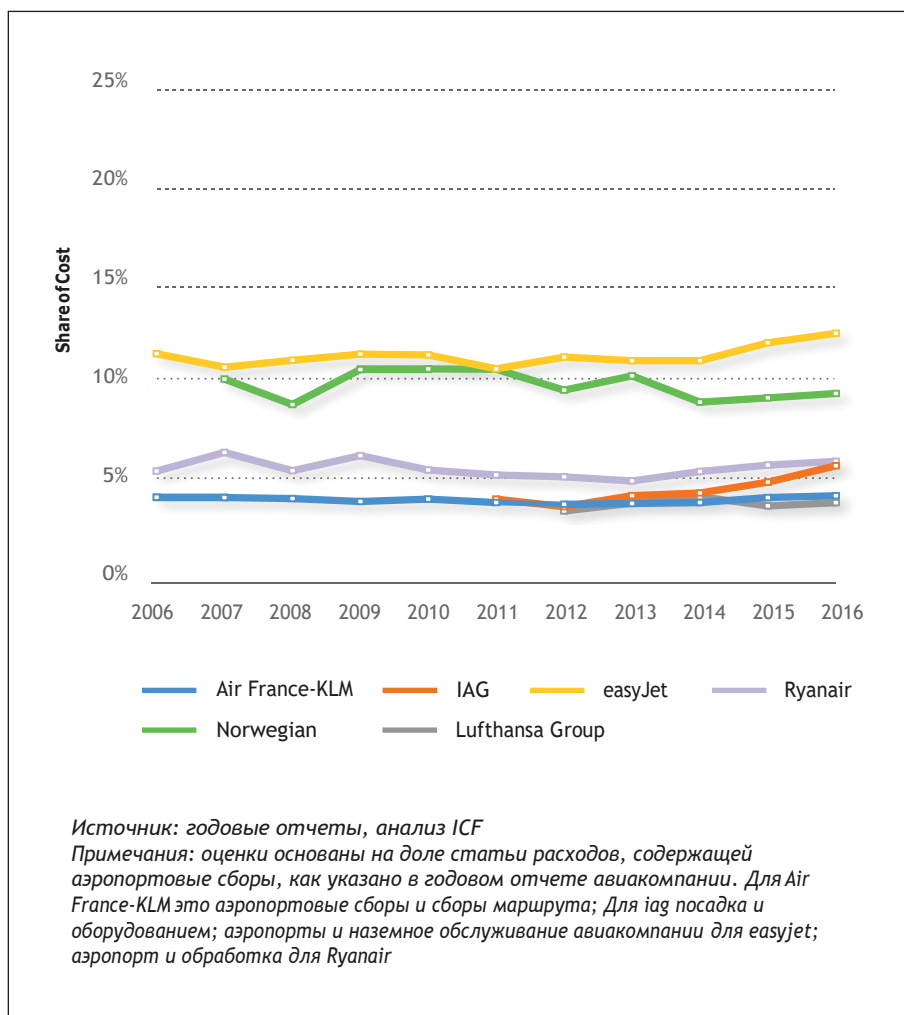
Это обнажает тот факт, что кампания А4Е по аэропортовым сборам заключается исключительно в повышении прибыли авиакомпаний. Это само по себе неудивительно, но есть настойчивая попытка скрыть это как о потребительских выгодах, а не о прибыльности авиакомпаний.

Действительно, хотя аэропортовые сборы не влияют на авиакомпании, когда они устанавливают тарифы, они влияют на их поведение в среднесрочной и долгосрочной перспективе - когда дело доходит до того, где они размещают свои мощности и как они планируют и развивают свою маршрутную сеть. Как показано на следующей странице, аэропортовые сборы являются относительно небольшим и стабильным элементом общей базы расходов авиакомпаний. Однако, будучи конкурентоспособным бизнесом, авиакомпании, постоянно контролируют свои расходы и всегда хотят снизить аэропортовые сборы для достижения более высокой маржи и повышения своей прибыльности.



AVIAV

ПРИЛОЖЕНИЕ 6: ПРИМЕРНАЯ ДОЛЯ АЭРОПОРТОВЫХ РАСХОДОВ (РЕГУЛИРУЕМЫЕ СБОРЫ + БЕЗОПАСНОСТЬ + ПЛАТА ЗА ОБЩЕЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ) АВИАКОМПАНИИ



AVIAV

**Не перепутайте, это-маржа и рентабельность – вот что лежит в основе призыва А4Е к пересмотру Директивы ЕС об аэропортовых сборах. Не более низкие тарифы на авиаперевозки и потребительский интерес.**

Поэтому директивным органам необходимо тщательно рассмотреть все последствия требований А4Е в отношении аэропортовых сборов. Как уже было продемонстрировано АСІ EUROPE, такие требования в конечном итоге ограничат способность аэропортов инвестировать в пропускную способность и качество для удовлетворения будущего спроса. Это, несомненно, ограничит конкуренцию авиакомпаний в ущерб потребителям и экономике - поставив под угрозу собственную авиационную стратегию ЕС.





## Больше чем кажется на первый взгляд – необходима прозрачность ценообразования на билеты

Исследование ICF доказывает, что интересы авиакомпаний не должны совпадать с интересами потребителей.

Об этом также свидетельствует тот факт, что авиакомпании сообщают о своих уровнях аэропортовых сборов на билеты, которые при этом очень часто не отражают скидки и льготы, которые они получают с аэропортов для этих сборов.

Это означает, что авиакомпании заставляют пассажиров платить аэропортовые сборы в размере, фактически превышающем сумму, которую они платят аэропорту за пользование его объектами и услугами, при этом чистая разница фактически составляет нераскрытую и непрозрачную надбавку к тарифу.

Более 85% аэропортов Европы в настоящее время предлагают скидки и льготы авиакомпаниям в рамках нормальных коммерческих отношений между поставщиком и клиентом - так что отсутствие прозрачности билетов означает еще раз, что более низкие аэропортовые сборы не снижают финансовую нагрузку с клиентов авиакомпаний. В то время как некоторые из этих скидок и льгот предоставляются авиакомпаниям постфактум (например, на основе достижения целевых показателей объема), другие предоставляются заранее - и должны быть правильно учтены и отражены в цене билета. Несколько аэропортов попытались увязать свои скидки и льготы с уровнем тарифов на авиабилеты (т. е. просят авиакомпании снизить тарифы на авиабилеты в рамках переговоров по этим скидкам и льготам), однако авиакомпании явно не желают этого делать.



Наконец, давайте не будем забывать о пассажирах, которые отменяют свои забронированные места или не появляются в аэропорту, чтобы

успеть на свой рейс ("не явился") - они имеют право получить возмещение по аэропортовым сборам, независимо от того, возвращается ли авиабилет, который они купили, или нет. Тем не менее, для невозвратных авиабилетов авиакомпании часто взимают административный сбор за возмещение аэропортовых сборов, что, учитывая низкий уровень этих сборов, действует как препятствие для пассажиров, требующих вернуть свои деньги.

Все это свидетельствует о том, что для обеспечения эффективной прозрачности цен на билеты для потребителей авиатранспортной отрасли еще предстоит пройти определенный путь.

В 2018 году ICF было поручено исследовать компоненты воздушных тарифов, чтобы получить представление о непрозрачном характере авиабилетов и различных сборов, которые обычно указываются в вашем авиабилете. В своем исследовании ICF также исследовала, оказывают ли уровни аэропортовых сборов прямое влияние на тарифы авиакомпаний, взимающих плату с пассажиров - и наоборот, действительно ли какие-либо снижения аэропортовых сборов влияют на пассажиров. Результаты их исследований теперь доступны в исследовании, озаглавленном "Определение двигателей ценообразования воздушных тарифов".

ACI EUROPE-Европейское подразделение Международного Совета аэропортов (ACI), единственная в мире профессиональная ассоциация операторов аэропортов. ACI EUROPE представляет около 500 аэропортов в 45 европейских странах. Наши участники обеспечивают более 90% коммерческих авиаперевозок в Европе: 2 миллиарда пассажиров, 20 миллионов тонн грузов и 23,7 миллионов воздушных судов было зарегистрировано в 2016 году. Эти аэропорты способствуют занятости 12,3 миллионов человек, генерируя 675 миллиардов евро каждый год (4,1% ВВП в Европе). Базируясь в Брюсселе, мы возглавляем и обслуживаем европейскую индустрию аэропортов и поддерживаем прочные связи с другими регионами ACI по всему миру.



AVIAV

КАЖДЫЙ РЕЙС НАЧИНАЕТСЯ С АЭРОПОРТА.



