

УДК 332.021:330.11.4:656.7.0
71.13(045)

І. П. Панасюк,
к. е. н., старший викладач кафедри фінансів, обліку і аудиту,
Національний авіаційний університет, м. Київ
А. М. Іванова,
студентка 4-го курсу, Національний авіаційний університет, м. Київ

ВПЛИВ ЕКОНОМІЧНИХ ФАКТОРІВ НА ТАРИФНУ ПОЛІТИКУ АВІАКОМПАНІЇ

I. Panasiuk,
к. е. н., senior lecturer of the Department of Finance, accounting and auditing,
National aviation University, Kyiv
A. Ivanova,
4th years student of National aviation university, Kiev

THE IMPACT OF ECONOMIC FACTORS ON THE AIRLINE TARIFF POLICY

У статті розглянуто різновиди тарифів авіакомпаній, особливості застосування їх для різних категорій пасажирів. Визначено основні відмінності, переваги та недоліки між традиційними та low cost перевізниками. Досліджено ціни на авіаквитки різних авіакомпаній світу та виявлено основні складові вартості авіаквитка такі, як ціна на паливо, вартість технічного обслуговування повітряного судна, навігація тощо. Вивчено економічну залежність між вартістю авіаквитка та такими показниками, як: індекс інфляції, курс валют, пасажирооборот та інші. Досліджено зміни ціни на паливо за останні п'ять років та вплив цього фактора на тарифи авіакомпаній. Зроблено висновок про доцільні напрями ефективної тарифної політики авіакомпанії та виявлено відмінності у підходах щодо формування тарифної політики різними компаніями світу.

In the article author considered difference between fares airlines and their application features for different categories passengers. It was considered main distinctions, benefits and weaknesses between traditional and low cost transporters. It was compared airline prices different airlines and found the main components airline value such as price of fuel, the value of aircraft maintenance, navigation etc. It was studied economical dependence between airline value and economic indexes such as: inflation rate, currency exchange rates, the passenger turnover and other. It was researched changes in prices of fuel the last five years and influence this factor on fares airlines. It was concluded about appropriate directions of effective tariff policy airlines and found difference in the approaches to the formation of tariff policy different companies of the world.

Ключові слова: тарифна політика авіакомпанії, традиційна авіакомпанія, low cost, тариф авіаквитка, такси, економічні фактори.

Key words: the airline tariff policy, the traditional airline, low cost, a fare ticket, the taxes, the economic factors.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Тарифна політика — це важлива частина комерційної діяльності авіакомпанії, яка безпосередньо впливає на місце даної компанії на ринку повітряних перевезень

і фінансові результати її діяльності. Тому формування тарифної політики, а зокрема встановлення ціни на авіаквиток займають вагомe місце. Через те, що на формування тарифної політики впливає ряд економічних

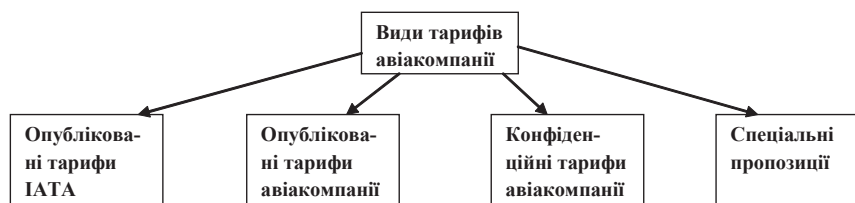


Рис. 1. Різновиди тарифів авіакомпаній

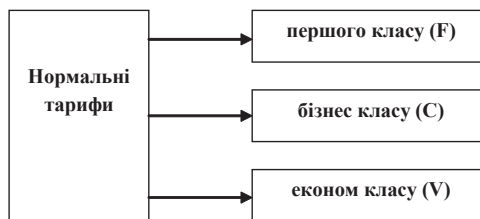


Рис. 2. Різновиди тарифу в залежності від класу обслуговування

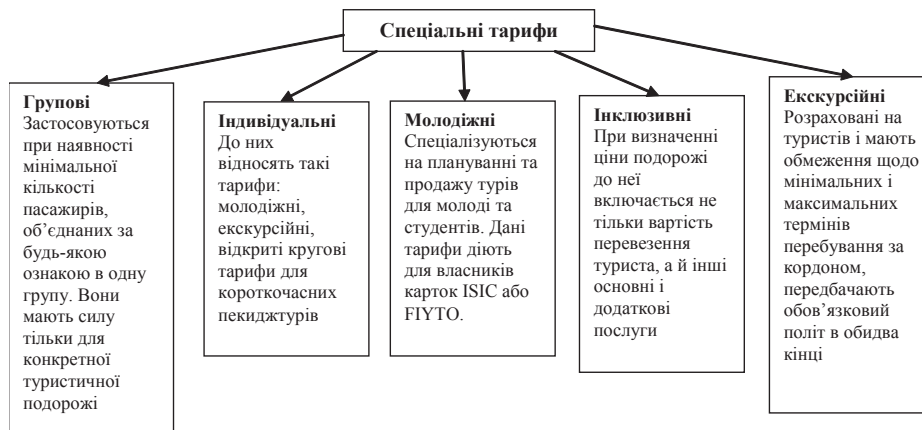


Рис. 3. Різновиди спеціальних тарифів

факторів та держава, розгляд даних аспектів займає важливе місце.

Аналіз останніх досліджень і публікацій показав, що вагомий внесок у розробку даної проблеми зробили наступні вітчизняні та зарубіжні економісти: Афанасьєв В.Г., Артамонов Б.В., Бугайко Д.О., Городецька Л.О., Гудз К.І., Жебка В.В., Загорулько В.М., Зайончик Л.Г., Кононова Л.М., Костроміна Е.В., Кулик В.А., Кулаєв Ю.Ф., Мірошніков А.В., Мова В.В., Полянська Н.Є., Щелкунов В.І., Юн Г.М., Яценко Л.А. та інші.

МЕТА СТАТТІ

Мета статті полягає у дослідженні впливу факторів соціально-економічного характеру на діяльність авіакомпанії крізь призму тарифної політики.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Тарифна політика авіакомпанії є основною складовою її загальної цінової і маркетингової стратегії. Тарифи компанії узгоджуються з тарифами, що встановлюються Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (ІАТА). Величина залежить від відстані між пунктами перельоту, наявності зупинок за маршрутом, видом перельоту (традиційним чи low cost), а також від того здійснюється переліт в один кінець або в обидва. У практиці повітряних перевезень існують окремі групи тарифів (рис. 1), які визначаються порядком їх розробки і умовами застосування.

Усі наведені види тарифів за умов застосування підрозділяються на нормальні (базові) і спеціальні. Нормальні тарифи — це повні найдорожчі тарифи. Вони змінюються залежно від сезону. Пасажир, що придбав

Таблиця 1. Різниця між традиційними рейсами та low cost

Традиційний перевізник	Напрями відмінності	Low cost компанія
Орієнтований на різні напрямки, континенти	Ринок, на якому здійснює перевезення	Більше орієнтований на внутрішній ринок або на польоти з невеликими відстанями
Зручність для пасажирів (час вильоту і посадки, дні тижня)	Розклад	Човникові рейси за вибраними напрямками
Аеропорти з розвинутою інфраструктурою (значна вартість оплати обслуговування ПС і комерційне завантаження)	Вибір аеропорту	З обмеженою інфраструктурою (дешево або безкоштовне обслуговування ПС)
Ціна відповідає сервісу	Тарифна політика	Низький рівень, що доступний більшості
Пропонується бронювання, ведеться лист очікування	Бронювання	Без резервування місць
Традиційна схема: порейсова, вільна, саморегістрація	Регістрація	По номеру (коду) перед вильотом, у результаті – список пасажирів
Харчування/напій у залежності від класу, додаткове обслуговування, друковані видання, фільми, музика, сувеніри	Сервіс на борту	Без харчування, напоїв, преси і фільмів. Економія на прибиранні салону, що займає вагому частину у вартості сервісного обслуговування
Диференціація по вартості і послугам в аеропорту (окремі зали, норми безкоштовного багажу, ручної поклажі)	Класи обслуговування	Єдиний клас обслуговування з високою густотою крісел
Транспортування нормативного багажу безкоштовно, можна об'явити вартість, перевезти домашніх улюбленців; багато затримок і втрат багажу	Багаж	Тільки ручна поклажа (обмеження у кг до мінімуму) або обмежений багаж; випадків втрати (затримки) незначний відсоток

Таблиця 2. Ціни на авіаквитки різних авіакомпаній світу сполучення Київ-Париж на 15.02.2016 р.

№ п.п.	Назва авіакомпанії	Час у польоті, год	Місто пересадки	Ціна тарифа, грн.	Сума збору (такси), грн.	Загальна сума авіаквитка, грн.
Прямі рейси						
1	MAU	3 год	-	5660,00	781,00	6441,00
2	Air France	3 год	-	7289,00	545,00	7834,00
Рейси з пересадкою						
3	British Airlines	9 год	Лондон	3253,00	1347,00	4600,00
4	Czech Airlines	8 год	Прага	2710,00	2751,00	5461,00
5	KLM	8 год	Амстердам	5920,00	887,00	6807,00
6	Turkish Airlines	9 год	Стамбул	4032,00	2891,00	6923,00
7	MAU	7 год	Амстердам	3395,00	2151,00	5546,00
8	LOT	6 год	Варшава	7312,00	2531,00	9843,00
9	Lufthansa	7 год	Мюнхен	10310,00	3558,00	13868,00
10	Austrian	8 год	Вена	10215,00	3634,00	13849,00
11	Lufthansa	7 год	Франкфурт	10310,00	3702,00	14012,00

квиток за нормальним тарифом, може змінити дату вильоту, повернути квиток назад у касу навіть після вильоту літака, зробити декілька зупинок за маршрутом, міняти маршрут і т.д. Квитки, куплені за базовими тарифами, підлягають обміну і поверненню практично без обмежень. Від базового тарифу для різних категорій пасажирів встановлюються знижки. Нормальні тарифи розрізняються в залежності від класу обслуговування (рис. 2).

Спеціальні тарифи — це всі тарифи, які опубліковані в офіційних довідниках перевізників і на екранах систем бронювання. Це найдешевші типи тарифів, проте їх дешевизна припускає досить велику кількість обмежень при застосуванні. Правильно, яке використовують при цьому перевізники, відображає таку закономірність — чим дешевше тариф, тим жорсткіше умови його застосування. Спеціальні тарифи можна поділити на 5 груп, які зображено на рисунку 3.

Варто зазначити, що дані спеціальні тарифи є значно дешевшими, ніж нормальні тарифи (першого, бізнес та економ класів). Це пов'язано з тим, що нормальні тарифи у більшості використовують традиційні перевізники, а спеціальні тарифи більш привабливі для low cost авіакомпаній. Більше того, low cost мають ряд переваг у порівнянні з традиційними перевізниками, а саме: низька ціна авіаквитка, велика кількість рейсів (за невеликий період часу), незначний відсоток втрати (затримки) багажу і т.д. Основні відмінності традиційних рейсів та low cost показано у таблиці 1.

На основі проведеного аналізу зроблено висновок, що між даними типами перевізників існують глобальні відмінності, в першу чергу виділяють рівень сервісу і вартість перевезення. Позитивна динаміка зростання попиту на low cost сприяє збільшенню пасажиропотоку даних перевізників за рік приблизно на 30%. Прикладом може слугувати приріст пасажиропотоку за 2014 рік компанії Ryanair (одного з найбільших low cost у Європі), який склав 28%, у той самий час такі традиційні

перевізники як British Airways, Air France, Lufthansa мали щорічне збільшення пасажиропотоку на декілька відсотків.

Для визначення основних складових тарифної політики традиційної авіакомпанії необхідно розглянути для початку, з чого складається вартість авіаквитка (табл. 2).

На основі даного дослідження можна зробити висновок, що дістатися з Києва до Парижа 15-го лютого 2016 року можна такими авіакомпаніями: MAU, Air France, British Airlines, Czech Airlines, KLM, Turkish Airlines, Lufthansa, Austrian і т.д. Будуючи маршрут з пересадкою, пасажир значно економить час польоту, тому переліт складе 3 години такими авіакомпаніями, як MAU та Air France. Крім економії часу польоту, беззаперечною перевагою прямих маршрутів є також економія на сумі збору (такси) аеропорту, у якому може відбуватися пересадка. Обираючи рейс з пересадкою, пасажир може самостійно визначитися з маршрутом польоту, а саме: обирати країну, територію якої буде відбуватися транзит, наприклад: Англія, Німеччина, Австрія, Польща, Чехія, Нідерланди, Туреччина чи інша країна. Час польоту при цьому значно відрізняється, діапазон складає від 7 до 9 годин льоту. Ціна польоту залежить від двох основних факторів: ціни тарифу (що встановлюється авіакомпанією) та збору (такси) певного аеропорту.

Здебільшого ціна на рейси з пересадкою відрізняється у більшу сторону, ніж на прямі рейси, наприклад рейси таких авіакомпаній, як KLM, LOT, Lufthansa, Austrian, хоча і значно поступаються прямим рейсам по часу польоту, але є значно більшими у ціні. Рейси з пересадкою таких авіакомпаній, як British Airlines, Czech Airlines, Turkish Airlines є виправдано меншими у ціні, ніж прямі рейси, бо мають більший час польоту. Така відмінність напряму залежить від ціни тарифу самої авіакомпанії (за виключення такси аеропорту, що приблизно однаково у різних авіакомпаніях), дане співвідношення так-

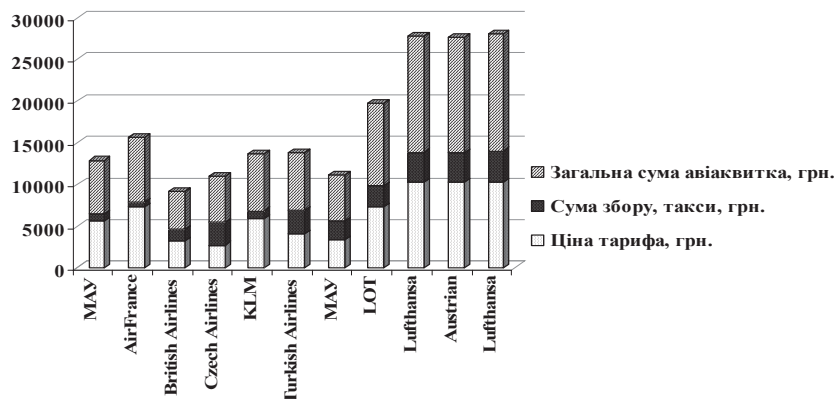


Рис. 4. Розподіл ціни авіаквитка між ціною тарифу та сумою такси

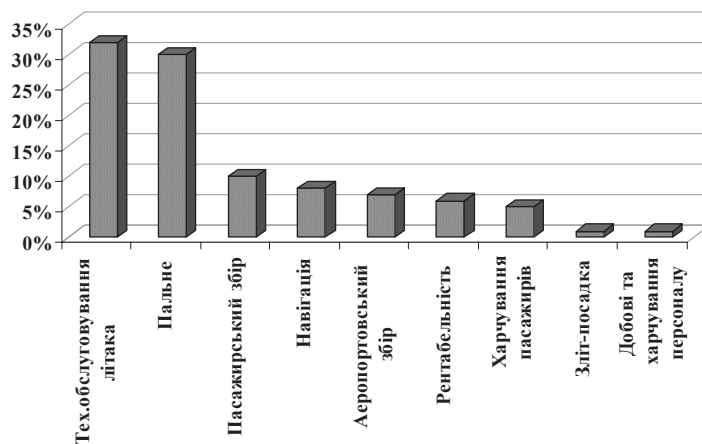


Рис. 5. Складові вартості авіаційного тарифу

си і тарифу можна зобразити у вигляді такого рисунка 4.

Дана схема графічно показує, яку частину від загальної суми авіаквитка складають ціна тарифу та сума збору (такси). Проаналізувавши, можна зробити висновок, що у жодному з випадків ціна тарифу не складає більше ніж 50% від загальної суми авіаквитка. Це зумовлено тим, що дана ставка такси повинна бути схвалена уповноваженим органом з питань цивільної авіації та погоджена з Конференцією IATA з координації тарифної політики.

Тариф авіакомпанії необхідно розглядати як суму основних його складових частини, які подано на рисунку 5.

Дане дослідження показує, що домінуючий вплив вартості авіатарифу складає паливо, а саме 28%, таким чином, ціна на нього є занадто важливою як для перевізників, так і для пасажирів.

В Україні ціна авіаційного палива, значно вище, ніж в інших країнах та в Євросоюзі (рис. 6). Згідно з даними міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA, в кінці 2013 р. ціна на реактивне паливо на світових ринках перебувала в районі \$120 за барель (близько 6200 грн. за тонну). Аеропорт польського міста Жешув згоден заправляти літаки за ціною \$1065 за тонну (близько 8600 грн.). У той же час український постачальник, компанія "Укртатнафта", пропонує авіаційне паливо за умови відвантаження залізничним транспортом по 11 660 грн. за тонну. Причиною такої відмінності цін є те, що у Євросоюзі палива для цивільної авіації звільнено від акцизу, а паливо для міжнародних рейсів звільнено від ПДВ. Крім додаткового податкового навантаження, на ціну палива в Україні суттєво впливає монополізація ринку. За даними "Вісника держзakupівель", в останні роки одним з найбільших постачаль-

ників авіаційного палива для державних структур є ТОВ "Перша Паливна Компанія, стратегічним партнером фірми є російський "Лукойл". Ця "Перша паливна" у грудні отримала контракт Донецького аеропорту на постачання палива у 2014 році на суму 580 млн грн. по 14 500 тис. грн./т. Це більш ніж у півтора рази дорожче від ціни на реактивне паливо у Польщі.

На основі проведеного дослідження можна зробити висновок, що вартість авіаційного палива на вітчизняному ринку, починаючи з 2010 по 2015 роки, невпинно зростала. Порівнюючи з ціною на авіаційне паливо у Польщі, вартість в Україні майже у два рази вища. Значною частиною у ціні авіаквитка також є обслуговування самого повітряного транспорту та пасажирів на борту. До обслуговування судна можна включити витрати на: обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання і т.д. До обслуговування пасажирів можна включити: харчування на борту; дорожні набори з предметами індивідуальної гігієни; презентування на борту платного асортименту продуктів з каталогу sky shop; свіжі прес-видання і т.д. До вартості авіаквитка також входить пасажирський збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі до початку реєстрації та витрати пов'язані з використанням та утриманням терміналів й інших засобів обслуговування.

На авіатариф у першу чергу впливає ціна на паливо, що у свою чергу є економічною категорією або економічним показником (табл. 3).

З даного дослідження можна зазначити, що з грудня 2012 року по грудень 2015 року ціна на паливо, індекс інфляції та середньозважений курс дола-

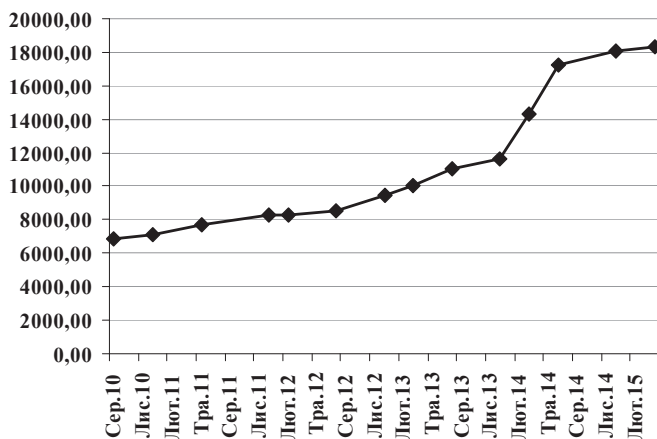


Рис. 6. Динаміка ціни на паливо в Україні з 2010 по 2015 роки, грн.

Таблиця 3. Залежність тарифу на авіаквиток від певних економічних чинників

	Ціна на паливо, грн.	Індекс інфляції, %	Пасажиरोоборот, млрд. пас/км	Середньозважений курс \$ на міжбанківському вал. ринку України	Тариф на авіаквиток, грн.
грудень 2012 р.	9456,00	100,2	10,85	7,99	2244,00
березень 2013 р.	10004,00	100,0	11,32	7,99	2247,00
липень 2013 р.	11020,00	100,3	11,76	7,99	2250,00
грудень 2013 р.	11660,00	100,5	12,56	7,99	2290,00
березень 2014 р.	14283,00	102,2	12,34	9,06	2898,00
червень 2014 р.	17280,00	104,6	11,86	11,75	3312,00
грудень 2014 р.	18050,00	108,0	11,58	15,78	4498,00
квітень 2015 р.	18305,00	114,0	11,24	21,78	6889,00
грудень 2015 р.	22193,00	122,0	11,02	24,55	6889,00

Джерело: Державіаслужба, Мінфін України (<http://index.minfin.com.ua/>).

ра на міжбанківському валютному ринку України збільшилася відповідно на 57%, 18% та 67%. За цей самий період пасажирооборот збільшився на 1,5% (за умови відносно стабільного та пропорційного зростання всіх наведених показників, пасажирооборот повинен зростати приблизно на 3% за рік). Беручи до уваги те, що за той самий період тариф на авіаквиток збільшився на 67%, можна зробити висновок, що усі вищеперераховані значення є взаємозалежними між собою. Отже, такі економічні показники прямо пропорційно впливають на тариф авіаквитка.

ВИСНОВОК З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

Ціна на авіаквиток будь-якої авіакомпанії складається з двох основних показників: тарифу авіакомпанії та такси. На тариф авіакомпанії значною мірою впливає ряд економічних показників держави таких, як ціна на паливо, індекс інфляції, курс валюти та інші. При збільшенні даних економічних показників вартість авіаквитка збільшується пропорційно. Це у свою чергу негативно впливає на обсяг пасажирообороту, який відповідно зменшується.

Спираючись на дане дослідження можна зробити висновок, що для економічно вигідної діяльності авіакомпанії тарифна політика повинна бути адаптованою до змін ринкового середовища. У зв'язку з тим, що ціна на авіаквиток значною мірою залежить від ціни на паливо, то економічно доцільно для авіакомпанії співпрацювати з контрагентами, які пропонують найдешевшу ціну. Не менш важливо для авіакомпанії сформувати таку тарифну політику, яка б була конкурентоспроможною. Прикладом може слугувати, авіакомпанія British Airlines, вартість квитків якої у 1,5 рази нижче, ніж у Turkish Airlines і у 3,3 рази нижче, ніж у Austrian, беручи до уваги однаковий час у польоті. Важливим фактором є також високий рівень сервісного обслуговування.

Література:

1. Повітряний кодекс України від 04.05.93 р. № 3168 — XII.
2. Положення про Державну авіаційну службу України від 8 жовтня 2014 р. № 520.
3. Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте. — 2-е изд., дополн. и перераб. — К.: НАУ, 2006. — 396 с.

4. Кулаев Ю.Ф., Щелкунов В.И. Экономика гражданской авиации Украины. — 2-е изд., дополн. и перераб. — К.: "Феникс", 2010 — 736 с.

5. Висоцька І.І. Стан та перспективи розвитку пасажирських авіаційних перевезень на внутрішніх лініях України. — Дніпропетровськ: ДНУ, 2004. — 569—575 с.

6. Щелкунов В.И. Основные составляющие жизнедеятельности авиакомпаний Украины в условиях перехода на рыночные экономические отношения // Проблемы информатизации та управління: Зб. наук. пр.: Вип. 7. — К.: НАУ, 2003. — 21—25 с.

7. Бугайко Д.О., Рибалко О.А. Тенденції розвитку ринку авіаційних перевезень України // Економіка, підприємництво та менеджмент. — Журнал наукових праць: Випуск 9. — К.: НАУ, 2007. — 80—85 с.

8. Висоцька І.І. Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. праць. — Дніпропетровськ: ДНУ, 2010. — 234—245 с.

References:

1. The Verkhovna Rada of Ukraine (2016), Air code of Ukraine, available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (Accessed 22 March 2016)
2. Cabinet of Ministers of Ukraine (2016), "Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On approval of the State Aviation Service of Ukraine", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-п> (Accessed 21 March 2016)
3. Polyanskaya, N.E. (2006), Organization of the commercial operation of air transport, 2nd ed, NAU, Kyiv, Ukraine.
4. Kulaev, Y.F. and Schelkunov, V.I. (2010), Economics of Civil Aviation of Ukraine, Phoenix, Kyiv, Ukraine.
5. Visotska, I.I. (2004), Status and prospects of development of passenger air transportation on domestic routes Ukraine, DNU, Dnipropetrovsk, Ukraine.
6. Schelkunov, V.I. (2003), The main components of the Ukrainian airlines ability to live in the conditions of transition to market economic relations, NAU, Kyiv, Ukraine.
7. Buhayko, D.O. and Rybalko, A.L. (2007), Trends in the market of air transportation Ukraine, NAU, Kyiv, Ukraine.
8. Visotska, I.I. (2010), Economy: problems of theory and practice, DNU, Dnipropetrovsk, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 22.03.2016 р.