

## **К вопросу о ценообразовании в авиаперевозках**

### **Практика антимонопольного регулирования. Контроль за соблюдением антимонопольного законодательства в сфере авиаперевозок**

ФАС России осуществляет контроль за соблюдением антимонопольного законодательства, в том числе, в части ценообразования в соответствии с полномочиями, установленными Федеральным законом «О защите конкуренции».

Анализ тарифной политики авиакомпаний осуществляется как ситуативно - в рамках дел о нарушении антимонопольного законодательства, рассматриваемых ФАС России и его территориальными управлениями, так и в рамках анализа более широкого спектра вопросов.

Всего за 2011 – первая половина 2013 года возбуждено более 30 дел в отношении авиаперевозчиков.

#### **Иркутское УФАС России**

02.08.2013г. принято решение о признании ОАО «Уральские авиалинии», ОАО «Авиакомпания Сибирь», ОАО «Авиакомпания ЮТэйр», ОАО «Авиакомпания Аэрофлот» нарушившими требования п. 1 ч. 1 ст. 11 Федерального закона «О защите конкуренции» в части заключения и участия указанных хозяйствующих субъектов в соглашении, которое привело к установлению и поддержанию цен (тарифов на авиаперелеты по маршруту Иркутск-Москва-Иркутск) в период времени с января по декабрь 2012г., январь 2013г .

#### **Пермское УФАС России**

17 сентября 2013 года Пермское УФАС России признало в действиях ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» нарушение Закона о защите конкуренции, выразившееся в согласованных действиях по установлению цен на авиаперевозку пассажиров и багажа прямыми регулярными маршрутами «Пермь-Москва», а также в установлении монопольно высокой цены.

Основанием для возбуждения дела послужили заявления граждан, которые обратили внимание на тот факт, что перелеты из Москвы в Пермь стоят дороже, чем полеты в другие равноудаленные города.

Установлено, что пассажирские тарифы компаний выше тарифов на перевозки по направлениям Москва-Уфа, или Москва-Краснодар при сопоставимом полетном времени.

УФАС выявил, что устанавливая величину пассажирского тарифа на направлении «Москва-Пермь» ориентировались, в первую очередь, на цену, установленную конкурентом, а не на собственные фактические затраты. В результате этого в 2012 году эти перевозчики пересматривали свои тарифы практически одновременно друг с другом.

Авиакомпаниям предписано устанавливать такие цены на билеты, которые не превышали бы стоимости перелета на сопоставимых маршрутах в условиях конкуренции.

### Ростовское УФАС России

В 2012 году "Аэрофлот", "Сибирь" и "ЮТэйр" признаны нарушившими часть 1 статью 10 Закона о защите конкуренции

По данным УФАС, авиакомпания ОАО «Аэрофлот», а также и ОАО «АК «Сибирь», ОАО «АК Ютэйр» экономически необоснованно сократили продажу билетов на пассажирские перелёты между городами Москва и Ростов-на-Дону по тарифам экономического класса самой дешёвой категории, несмотря на наличие спроса на указанные тарифы.

Решение подтверждено в 3 судебных инстанциях (штраф 7 млн. руб.)

### Тюменское УФАС России

2012 год по результатам рассмотрения дела признаны нарушившими часть 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции авиакомпании «ЯМАЛ» и «ЮТэйр». Нарушение выразилось в проведении согласованных действий по установлению цены на авиаперевозки по воздушной линии Тюмень – Сочи. Решение УФАС поддержано судом.

### **Анализ ценовой политики авиакомпаний**

В целях анализа динамики изменений тарифов проводятся выборочные мониторинги тарифов.

**В 2010 году** в рамках подготовки доклада о состоянии конкуренции на рынках услуг воздушного транспорта к заседанию Правительственной комиссии по транспорту и связи в декабре 2010 году по результатам проведенного анализа деятельности 90 авиакомпаний на 3100 маршрутах исследовались, в том числе особенности тарифной политики авиакомпаний с выделением маршрутов, на которых превышение базового тарифа (нормальный эконом) превысило 30%, и с последующим поручением территориальным управлениям осуществить проверки сложившейся ситуации на местах.

**В ноябре-декабре 2011 года** проведен мониторинг тарифов по сопоставимым по расстоянию маршрутам (до 1000 км, до 2 тыс км, до 3 тыс.км, свыше 5 тыс км) на произвольно выбранные даты:

#### *Пример (расстояние 3000-4000 км)*

*Москва – Красноярск (7 авиакомпаний, от 5225 руб. до 19580 руб; среднее значение тарифа по маршруту – 12 402 руб.);*

*Калининград – Омск (4 авиакомпании от 6252 руб. до 35200 руб.; среднее – 20 726 руб.)*

*Кемерово – Анапа (1 перевозчик от 13058 руб. до 34399 руб.; среднее – 23 729 руб.)*

*Новосибирск – Ереван (3 авиакомпании от 8865 до 27100 руб.; среднее – 17 983 руб.)*

*Москва – Мадрид (3 авиакомпании от 7790 руб. до 39727 руб.; среднее – 23 759 руб.)*

*Лиссабон – Анкара (1 авиакомпания - €1033 (43 179 руб.)*

*Пекин – Дели (2 перевозчика от €430 до €665; среднее - €548 (22 904 руб).*

На приведенных направлениях тарифы (в одну сторону в эконом-классе на маршрутах при бронировании перевозки за тридцать дней), в целом находились в одном ценовом диапазоне, как у российских (на внутренних и международных направлениях), так и у зарубежных перевозчиков.

Самые высокие значения тарифов имеют место на маршрутах, на которых перевозки осуществляются одним/двумя перевозчиками, увеличение количества перевозчиков ведет к значительному снижению не только среднего значения тарифа, но и нижней и верхней границы диапазона применяемых на маршруте тарифов.

Несложный анализ показывает, что и сегодня на указанных воздушных линиях соотношение уровня предлагаемых цен в целом аналогично прежнему:

Расстояние 3200 км-3400 км , минимальные значения тарифов

| Маршрут                   | Авиакомпания                  | Цена на 5/09/13<br>Заказ за два дня | Цена на 23/10/13<br>Заказ за месяц |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|
| Москва –<br>Мадрид        | <i>Аэрофлот</i>               | 9214 р.                             | 9214 р.                            |
|                           | <i>IBERIA</i>                 | 9278 р.                             | 9278 р.                            |
| Москва -<br>Красноярск    | <i>Transaero</i>              | 6780 р.                             | 6817 р.                            |
|                           | <i>Аэрофлот</i>               | 7977 р.                             | 7977 р.                            |
|                           | <i>NordStar</i>               | 8040 р.                             | 8040 р.                            |
|                           | <i>S7</i>                     | 11322 р.                            | 8329 р.                            |
| Кемерово –<br>Анапа       | <i>S7 (1 пересадка)</i>       | 10945 р.                            | 10945 р.                           |
|                           | <i>Аэрофлот (1 пересадка)</i> | 11066 р.                            | 11382 р.                           |
| Новосибирск –<br>Ереван   | <i>S7</i>                     | 10191 р.                            | 10191 р.                           |
| Пекин – Дели (3700<br>км) | <i>Air China</i>              | 16537 р.                            | 15916 р.                           |
|                           | <i>China Eastern</i>          |                                     | 15646 р.                           |
| Стамбул -<br>Лиссабон     | <i>TAP PORTUGAL</i>           | 12615                               | 12615                              |
|                           | <i>Turkish Airlines</i>       | 12968                               | 11266                              |

### Пример 2

Аналогичный вывод был сделан в отношении маршрутов протяженностью до **1000 км**:

*Москва – Санкт-Петербург (7 авиакомпаний от 2100 руб. до 7113 руб, среднее – 4 606 руб.)*

*Ростов – Ереван (2 авиакомпании, от 2335 руб до 12010 руб., среднее – 7 175 руб.)*

*Москва - Хельсинки (2 авиакомпании, от 17945 до 20665 руб., среднее -19 305 руб)*

*Варшава – Берлин (2 компании «Luftgansa» и «Lot (Polish Airlines)» - от 160 до 800 евро.*

Иной порядок цен предлагается низкотарифными перевозчиками:

Минимальные тарифы Ryanair на линиях Дублин – Лондон, Дублин – Париж, Брюссель – Марсель, составили от 15-20 евро (менее 1000 рублей).

На целом ряде международных маршрутов тарифы, предлагаемые сетевыми перевозчиками (Люфтганза, Эйр Франс, Финнэйр и др), являются достаточно высокими. «Сбивают» цену имно *лоукостеры*, использующие соответствующую транспортную инфраструктуру и предлагающие за умеренную плату минимальный сервис.

Мониторинги с анализом динамики изменений тарифов:

**Август – сентябрь 2012 года:**

Динамичное наблюдение за тарифами на выбранных маршрутах по мере приближения к установленным датам вылета (анализ динамики изменения тарифов по направлению в зависимости от времени бронирования и уровня конкуренции на маршруте (за день, за неделю, за месяц и т.д.)

Исследовались маршруты авиакомпаний

«Трансаэро» – направления из Москвы в Хабаровск, Владивосток, Петропавловск–Камчатский, Анадырь, Ханты-Мансийск (маршруты с ограниченной конкуренцией), Новосибирск, Томск (конкурентные линии),

«Якутия» - направления из Москвы в Нерюнгри, Магадан, Братск, а также ряда других перевозчиков («Аэрофлот», «Сибирь», «ЮТэйр»).

Мониторинг проводился в июле - августе, на пике спроса, с глубиной продаж в три месяца.

Наблюдения

а) подтвердили зависимость общего уровня и динамики изменений от сезонного фактора, а также уровня конкуренции на маршруте,

б) показали: принцип динамического ценообразования (задолго до отправления билеты продаются по более низким тарифам, что привлекает чувствительных к цене пассажиров, позволяет увеличить загрузку и валовый доход с рейса) не является универсальным. В целом ряде случаев можно наблюдать отказ перевозчиков от дифференциации тарифов по всей глубине продаж. Так, например, на линиях Москва – Кемерово, Москва – Братск (авиакомпания «Сибирь») перевозчиком применялся тариф на уровне соответственно 10 тыс. руб и 14 тыс. в одну сторону на всей глубине продаж с ценовыми всплесками в период высокого спроса (конец августа и отдельные дни в начале сентября).

Аналогичная картина получена в ходе мониторинга **в апреле – мае 2013 года** (направления Москва – Хабаровск, Южно-Сахалинск, Владивосток, Красноярск, Омск, Анапа, Магадан, Петропавловск-Камчатский, отдельным зарубежным направлениям Москва – Франкфурт, Москва – Нью-Йорк, Москва – Париж, Прага, Мюнхен).

Наблюдение осуществлялось за тарифами со смещаемыми датами вылета (фиксированная дата наблюдения, например бронирование 15 мая на глубину продаж).

Выводы

1) На протяжении более чем десяти лет отрасль находится в состоянии устойчивого восстановительного роста. Рост показателей объемов перевозок (+15,5% в 2012 году по отношению к 2011 году), прежде всего на внутренних магистральных и международных направлениях, увеличение пассажирооборота является подтверждением того, что услуги по перевозке воздушным транспортом востребованы при сложившемся в целом уровне цен.

При этом безусловной проблемой является состояние региональных и местных перевозок, стагнация которых является устойчивой тенденцией. Невысокий пассажиропоток, ограниченная конкуренция на маршруте, высокая себестоимость перевозок имеют своим результатом высокую стоимость услуги.

Пример: Москва – Новосибирск (6 компаний) при стоимости 8-9 тыс. рублей (при бронировании в мае 2013 года на всю глубину продаж)

Сопоставимый по расстоянию маршрут Новосибирск – Мирный (2 перевозчика) предлагаемая в тот же период стоимость – 14-17 тыс.руб. – независимо от времени бронирования

Высокая стоимость перевозок на региональных и местных маршрутах в значительной степени **низким пассажиропотоком, высокой себестоимостью и неразвитой конкуренцией.**

2) ФАС России осуществляет контроль за соблюдением антимонопольного законодательства в сфере авиаперевозок, в том числе по вопросам ценовой политики авиакомпаний.

У авиакомпаний имеется большой набор тарифных планов, при этом наличие нескольких тарифов существенно различающихся по значению в пределах одного класса, не связанных с оказанием услуг на борту, а обусловленных только условиями применения тарифов, представляют определенную сложность как для потребителей, так и регуляторов.

На сложность проведения анализа тарифных вопросов в сфере авиаперевозок указывала Счетная палата Российской Федерации

(при проверке финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Аэрофлот –РА» за 2010-2011 и 9 месяцев 2012 года СП указала на то, что количество опубликованных тарифов компании Аэрофлот составляло:

По состоянию на 31.12.2010 – 329965

На 31.11.2011 – 393188 тарифов,

На 30.09.2012 – 811318 тарифов).

2) Анализ тарифных предложений на отдельных международных маршрутах, перевозки по которым осуществляются, в том числе, и зарубежными авиакомпаниями, показывают возможность различных ценовых инверсий. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что определенно низкие доступные цены предлагают низкотарифные перевозчики, бизнес-модель которых предполагает использование соответствующей транспортной инфраструктуры (второстепенные аэропорты) и минимальный сервис (*при этом следует обратить*

*внимание на часто используемую лоу-костерами возможность кратного повышения цены накануне вылета).*

Вместе с тем, ценовое поведение крупных сетевых перевозчиков (Эйр Франс, Люфтганза, Иберия и проч.) весьма вариабельно и зависит от направления, конкурентного окружения, имиджевых и иных факторов.

4) Себестоимость перевозки определяет нижний базовый уровень тарифов. На значения верхнего ценового уровня влияет спрос (пассажиропоток) и конкурентоспособное предложение. На конкурентных маршрутах не только ниже уровень тарифов, но и меньше размах ценовых колебаний, определяемых спросом, как сезонным, так и иным (спрос в праздничные дни, удобные рейсы, отдельные события и обстоятельства). Данное обстоятельство отражается и на стоимости билета перед вылетом, которая может как существенно превосходить цену, доступную при раннем бронировании, так и не отличаться от нее.

Примеры:

Цена на линии **Москва – Новосибирск** (6 перевозчиков) минимум на 20% устойчиво превышает цену на сопоставимых (по расстоянию) маршрутах **Москва – Кемерово** и **Москва – Новокузнецк** (2-3 перевозчика)

На том же новосибирском направлении даже накануне вылета на пиках спроса увеличение цены не столь значительно, как на неконкурентных направлениях

Примером ценовой конкуренции являются тарифы Аэрофлота и Трансаэро на линии **Москва – Париж**. В июле 2012 года на линию в качестве второго назначенного перевозчика вышло Трансаэро с ценовым предложением почти втрое более низким, чем у Аэрофлота и Эйр Франс.

Аналогичную картину можно наблюдать на линии **Москва – Лондон** (выход лоукостера Easyjet).

(Сегодня до Парижа и Лондона можно долететь за 8-10 тыс.рублей)

К вопросу о том, что до Нью-Йорка лететь дешевле.

При бронировании в мае улететь в августе в Нью-Йорк можно было за 23-25 тысяч рублей, в Магадан – не менее чем за 40 тыс.

При этом следует иметь в виду, что основной объем перевозок на магаданском направлении приходится на летние 2-3 месяца. В то же время перелеты на американский континент не зависят в такой же мере от сезонного фактора.

Стоимость билета, предлагаемая сегодня на данные направления (за два дня до вылета) составляет 11200 руб.– до Магадана и 15700 руб. до Нью-Йорка).

Еще одно сравнение:

Предлагаемая цена перелета на линии Москва – Астрахань (1270 км ) с вылетом 1 октября за неделю до вылета составляет 5447 руб, на сопоставимом по расстоянию маршруте Москва – Варшава - 8300 рублей.

При бронировании на ту же дату перелета по линии Москва – Екатеринбург (1500 км) предлагаемая минимальная цена билета составила 4410 рублей, на маршруте Москва – Вена (1700 км) - 5500 рублей.

Как видно, на внутренних конкурентных маршрутах с достаточно высоким пассажиропотоком цена билета не превышает цены, предлагаемой на сравнимых по расстоянию международных воздушных линиях.

(информация по данным Aviasales.ru).

**Пассажиропоток (взаимообусловлен с уровнем конкуренции: чем выше пассажиропоток, тем больше авиакомпаний на линии)**

Анализ тарифов авиакомпаний «Аэрофлот» и «Трансаэро» на маршрутах, связывающих Москву с Хабаровском, Владивостоком, Южно-Сахалинском, Петропавловском-Камчатском и Магаданом (расстояние между столицей и указанными городами составляет порядка 6 тыс. км, на каждом из маршрутов прямые рейсы осуществляют по два перевозчика), показывает устойчивые различия в уровнях тарифов.

Наиболее низкие тарифы по всей глубине продаж отмечаются на линии *Москва – Владивосток* (от 7 тыс. в низкий сезон до 26 тыс. в августе). Наиболее высокие тарифы – на линии *Москва – Магадан* (от 11-13 тыс. до 40-44 тыс. и выше в отдельные дни августа и сентября).

При этом объем пассажиропотока составляет на маршрутах (2012 год)

**Москва – Владивосток** – около 800 тыс. пасс.

**Москва – Магадан** – менее 200 тыс.пасс.

**Москва – Петропавловск-Камчатский и Москва – Южно-Сахалинск** более 300 тыс.пасс.

Соотношение в уровнях тарифов на указанных маршрутах практически не зависит от времени бронирования тарифа.

### **Формирование базы данных**

Необходимость осуществления данной работы обусловлено следующим.

1) Множественность тарифных планов у авиакомпаний

2) Бронирование и продажа перевозок осуществляются с применением IT-систем управления доходами (RMS), которая является ключевым инструментом применяемой в авиaperевозках системы динамического ценообразования.

Необходимым инструментом анализа тарифной политики авиакомпаний является метод сравнения тарифов на сопоставимых рынках. Однако, принимая во внимание вышеуказанные особенности, а также учитывая то, что только внутренняя маршрутная сеть российских перевозчиков насчитывает свыше 3000

направлений, «ручной» мониторинг тарифов даже по отдельно выбранным направлениям представляет собой особую сложность.

Необходимо иметь структурированные данные о тарифах, позволяющие выявлять динамику их изменений на сопоставимых маршрутах для последующего применения этих данных в целях контроля за соответствием действий участников рынка перевозок антимонопольному законодательству.

Задача – составление базы данных (ценовой мониторинг) по тарифным планам авиакомпаний, осуществляющих пассажирские перевозки по внутренним и международным авиалиниям.

Мониторинг проводится по установленным маршрутам с выделением конкурентных и неконкурентных направлений.

*В результате исследований должен быть осуществлен*

А) сбор информации о тарифах на сопоставимых по расстоянию маршрутах с последующей консолидацией данных;

Б) сравнительный анализ тарифов с расчетом индексов сравнения и динамики показателей.

Информация структурируется по:

- маршрутам (внутренние и международные перевозки в прямом сообщении);
- направлению (туда, туда/обратно);
- глубине продаж (тариф за день до вылета, за неделю, месяц, 6 месяцев);
- классу обслуживания (эконом, бизнес).

### **Меры поддержки**

Оценивая конкуренцию как важнейший фактор, влияющий на ценовую политику участников рынков в сфере воздушного транспорта, ФАС России принимаются меры, направленные на развитие конкуренции на рынках авиаперевозок, обеспечение доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах, предотвращение необоснованного роста цен на авиатопливо.

Ранее в целях снижения административных барьеров постановлением Правительства Российской Федерации от 23.06.2007 № 397 по инициативе ФАС России было отменено квотирование объемов перевозок и лицензирование отдельных маршрутов, что дало возможность перевозчикам самостоятельно формировать собственную маршрутную сеть. Тем самым были созданы возможности для развития конкуренции между перевозчиками.

На преодоление барьеров технологического, экономического характера, связанных с дискриминационным поведением участников рынков услуг в аэропортах, направлены разработанные ФАС России Правила обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах. Правила вступили в силу 22 октября 2009 года, в них впервые были закреплены требования по



обеспечению условий конкуренции в сфере аэропортовой деятельности. В настоящее время в Правила вносятся дополнительные требования по развитию конкуренции (требования по наличию альтернативных операторов в аэропортах-миллионниках, обеспечение доступа не только к услугам, но и объектам инфраструктуры, возможность введения платы за доступ к объектам инфраструктуры, необходимость анализа состояния конкурентной среды при регулировании тарифов и др).

Для стабилизации ситуации на внутреннем рынке нефтепродуктов, в том числе, авиакеросина, реализуется комплекс мер, направленных как на коррекцию поведения нефтяных компаний, так и на изменение фискальной политики, систему биржевых торгов, а также принятие ряда нормативных актов. Так, в целях формирования правовых рамок справедливого рыночного ценообразования и развития конкуренции на топливном рынке предлагается предусмотреть комплексное использование трех базовых индексов рыночных цен, а именно, сопоставимых цен зарубежных рынков, биржевых котировок и внебиржевых цен на нефть и основные нефтепродукты, в том числе авиатопливо. Подобный ценовой арбитраж, по мнению ФАС России, позволит ориентировать цены на нефтепродукты на рыночный уровень и не допускать их необоснованного роста.

В целом высокая стоимость авиаперевозок обусловлена наличием проблем, решение которых требует реализации системных мер, направленных на стимулирование воздушных перевозок, развитие аэропортовой инфраструктуры, формирование сегмента низкотарифных перевозок.

Поручения по данным вопросам определены Правительством Российской Федерации, в том числе и с учетом предложений ФАС России.

Правительством Российской Федерации утверждены:

*Комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиаперевозок на внутренних линиях* (31 января 2013 года),

*Дорожная карта по развитию региональных перевозок* (21 ноября 2012 года),

*Программа развития конкуренции и совершенствование антимонопольной политики (раздел «рынок авиаперевозок»* (распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 ).

Данные поручения предусматривают, в том числе реализацию мероприятий по **модернизации и развитию аэропортовой (аэродромной) сети, удешевлению аэропортового обслуживания** (инвентаризация объектов аэропортовой инфраструктуры, изменение требований по сертификации аэропортов, снижение необоснованных расходов по статье «безопасность», совершенствование арендной платы);

**совершенствованию системы тарифного регулирования субъектов естественных монополий в аэропортах**

(стимулирующее регулирование, регуляторные контракты, долгосрочность, увязка тарифных решений с качеством услуг);

**развитию конкуренции в сфере наземного обслуживания в аэропортах;**

**развитию биржевой торговли нефтепродуктами;**

**исключению из тарифа норм бесплатного провоза багажа;**

**введению практики применения «невозвратных» билетов (ФАС России – на определенных условиях)**

**обеспечению благоприятного таможенного режима на отдельные виды авиационной техники.**