

ФАС России разъясняет тарифообразование в авиаперевозках

30 сентября 2013, 12:13

Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) проводит работу [по формированию базы данных по тарифным планам авиакомпаний](#), осуществляющих пассажирские перевозки по внутренним и международным авиалиниям.

Вся информация структурируется по:

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

Перевозчик вправе установить между двумя пунктами несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы и условиям применения тарифа. Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяет перевозчик с учетом необходимости загрузки воздушного судна и обеспечения рентабельности рейса.

Нижний базовый уровень применяемых тарифов определяется, как правило, себестоимостью перевозки, зависящей от протяженности маршрута, расходов по организации и осуществлению рейса, включая стоимость авиатоплива, аэропортового обслуживания и т.д. Следует помнить также и о том, что внутренние авиаперевозки облагаются НДС.

В условиях рыночного ценообразования на значения верхнего ценового уровня влияет потребительский спрос и конкурентоспособное предложение. На конкурентных маршрутах не только ниже уровень тарифов, но и меньше размах ценовых колебаний, определяемых спросом, сезонным и иным (спросом в период отпусков, праздничные дни, на удобные рейсы, спросом, формирующимся под влиянием отдельных событий и обстоятельств).

В значительной степени ценовое предложение зависит от глубины продаж. При раннем бронировании выше вероятность приобретения билета по более низкому тарифу. В силу целого ряда причин в отечественной гражданской авиации не развиты низкотарифные перевозки, которым принадлежит значительная (до 30%) доля европейского рынка авиаперевозок. Именно ценовая политика низкотарифных авиакомпаний (лоу-костеров) предполагает сравнительно недорогие перелеты, возможные благодаря оптимизации маршрутной сети, использованию второстепенных аэропортов, эксплуатации одного типа воздушного судна, минимизации сервиса на борту и др. Задача по развитию данного вида перевозок является комплексной и требует реализации системных мер по обновлению правовой базы, модернизации аэропортовой инфраструктуры, формированию парка воздушных судов и т.д. В настоящее время такие меры разрабатываются в формате Дорожных карт, утвержденных Правительством Российской Федерации.

Оценивая конкуренцию как значимый фактор снижения стоимости услуг, следует указать на последовательный рост числа конкурентных направлений. Доля пассажиров, перевезенных на конкурентных направлениях и обслуживаемых тремя и более перевозчиками, увеличилась с 71,2% в 2007 году до 85% в 2011 году.

На наиболее сложных региональных и местных направлениях (как правило, это маршруты

с ограниченной конкуренцией) обеспечивается субсидирование перевозок, общий объем которого составляет в текущем году более 3 млрд рублей. Программами поддержки воспользуются 300 тысяч жителей Дальневосточного, Сибирского, Приволжского округов. Наиболее успешно программа субсидирования перевозок реализуется в Приволжском округе.

В целях восстановления и модернизации аэропортовой инфраструктуры, в том числе региональной, снижению стоимости обслуживания реализуется комплекс мер, предусматривающих отмену избыточных требований и ограничений при сертификации аэропортов (аэродромов), реализацию принципа разумной достаточности, что является необходимым условием развития низкобюджетных перевозок, способных придать необходимый импульс восстановлению региональной и местной сети перевозок.

В число мер, направленных на развитие конкуренции в сферах аэропортовой деятельности, входит разработка дополнительных требований по либерализации рынков услуг в аэропортах. Впервые такие требования были установлены в 2009 году утвержденными Правительством Российской Федерации Правилами обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах. Эти правила создали условия для работы в аэропортах альтернативных операторов по целому ряду услуг. Отсутствие дискриминации, равные условия доступа на товарные рынки, формирование механизмов защиты прав участников рынков – принципы, реализация которых необходима для формирования современной рыночной среды. В настоящее время разработаны и направлены в Правительство Российской Федерации дополнительные требования по обеспечению конкуренции в аэропортах.

Результатом принимаемых мер является устойчивый рост объемов перевозок последних лет: за четыре года количество перевезенных пассажиров увеличилось на 60% (74 млн в 2012 году против 45,1 млн в 2009 году).