

PRINCIPALII FACTORI DE INFLUENȚĂ A COSTURILOR DE OPERARE A ZBORURILOR EUROPENE LOW COST

PROF.DR. GABRIELA CECILIA STANCIULESCU

Academia de Studii Economice

Facultatea de Comerț

Bulevardul Dacia nr.41, Sector 1, București

Telefon/Fax: 0040 21 3191996

e-mail: gabriela_stanciulescu@yahoo.com

gabriela.stanciulescu@com.ase.ro

The airlines of the world carry over 900 million passengers a year. This represents a passenger load factor – the relationship between seats occupied and seats available – of 66 percent. That is, on average, passenger planes were two-thirds full. Europe accounts for 70 percent of the world charter traffic, and this is because of the well-developed package holiday business. The main objective of Low Cost flights is to increase passenger load factor up to almost 100 percent by reducing prices, multiplying the number of flights and destinations, etc. preserving meantime the passenger flight security.

The major effect of the Low Cost flights growth has initiated some back-up motivation. Mainly this had been identified by the leading competitors - usual operators with regular flights. From the list of major factors that influences the Low Cost operation expenses two categories are most important: one that is recognized and accepted by everybody and another unrecognized but silently accepted. Practically, someone who doesn't know how things work would consider that Low Cost flights has low prices because there is some decrease of quality and they are working with used airships. Nothing is more untrue. They orientated towards the airships of medium and large capacity that gave the best result from the ratio: number of seats/ operation costs. Air operators can carry out passengers and baggage regular flights after a programme established for maintaining destinations, dates and hours of taking off/ landing on the daily programme. In the world civil aviation there are two periods of time that are proper to the summer programme (28 March - 28 October) and the winter programme (29 October- 27 March). These flights are carried out in the same conditions regardless of the number of passengers or other events with the exception of the one's that are dangerous for the aeronautic security and safety. Practically, by paying the price of the ticket, the passenger is signing a contract with the air operator which means that each of them has now some obligations that has to fulfil. The umbrella of reasons that makes passengers use Low Cost flights is marked by the low prices and that means that the gender of people that uses this kind of transport is very diverse. Saying Low Cost one can expect that the majority of the clients should be : unemployed individuals, people with no money, children and pensioners, but the statistics show a very good distribution on age and sex.

Multiplicarea aproape exponentiala a numărului zborurilor Low Cost a trezit interesul specialistilor care au cautat și identificat factorii care au determinat aceste creșteri, în comparație cu cei care influențează operatorii uzuali de zboruri regulate²³. Factorii principali care influențează costurile de operare Low Cost pot fi împărțiți în două grupe: una recunoscută și conștientizată de toți și alta nerecunoscută, dar acceptată tacit.

A. Grupa factorilor care influențează decizia de apelare la zborurile Low Cost și sunt acceptați (recunoscuți) se referă la:

1. Utilizarea intensiva a aeronavelor similare cu cele utilizate de cursele regulate
2. Utilizarea intensiva a spațiului aeronavei prin sporirea numărului de locuri.
3. Utilizarea intensiva a capacității de transport și a orarului de zbor
4. Angajarea unui personal de zbor deja calificat în cadrul altor companii
5. Reducerea și policalificarea personalului auxiliar
6. Selectarea rutelor de operare.
7. Utilizarea aeroporturilor secundare.
8. Eliminarea operațiilor de tipărire/emitere a biletelor.
9. Eliminarea catering-ului de la bord.

1. Utilizarea intensiva a aeronavelor similare cu cele utilizate de cursele regulate

Practic, un neinițiat, ar considera că zborurile Low Cost se efectuează la costuri mici pentru că sunt de calitate inferioară și utilizează aeronave uzate. Nimic mai fals! Majoritatea operatorilor aerieni Low Cost au aeronave noi dintre cele mai performante. Orientarea a fost către aeronavele de medie sau mare capacitate care asigură cel mai bun raport număr locuri/costurile de operare.

Achiziționarea unor aeronave similare cu cele care se folosesc pentru cursele regulate în completarea flotei proprii, asigură operatorului aerian Low Cost, o reducere a prețului (de obicei cumpara mai multe avioane) și costuri mult mai mici pentru întreținere și reparații pentru că folosește aceeași infrastructură tehnică și același personal calificat. Primele tipuri de avioane utilizate de operatori aerieni Low Cost au fost cele din seria de Boeing B737 ce acoperă cu ușurință un zbor pe un tronson de aproximativ 2000 km în maxim 2-3 ore, fără a necesita alimentarea cu combustibil pe aeroportul de destinație. Practic cu combustibilul încărcat de pe aeroportul de bază, de obicei la un preț preferențial se asigură zborul dus-întors.

Apariția noilor tipuri de aeronave europene Airbus A 319 și A 320 a determinat reinnoirea flotelor mai ales cele ale noilor operatori aerieni Low Cost care, au apreciat pe lângă elementele tehnice ale aeronavelor și suportul financiar al vânzătorilor care le-au acordat reduceri ale prețului de achiziție, plata în rate, livrarea în timp mai scurt²⁴.

²³ Douglas, G. and J. Miller (1974), *Economic Regulation of Domestic Air Transport: Theory and Policy*, Brooklyn Institution, Washington, D.C.

²⁴ *** Royal Commission on National Passenger Transportation in Canada (1994) *Directions*. Transport Canada: Ottawa

2. Utilizarea intensiva a spatiului aeronavei prin sporirea numărului de locuri.

Operatorii Low Cost, în momentul lansării comenzii de fabricare și echipare aeronavă, optează pentru reducerea distanțelor dintre fotolii și eliminarea echipamentelor suplimentare de catering, ceea ce conduce la obținerea unui număr mai mare de locuri. De exemplu, o aeronavă Boeing 737 utilizată în flota operatorului aerian ungar MALEV are 185 de locuri pe când aceeași aeronavă Boeing 737 seria 800 utilizată de operatorul irlandez Low Cost Ryanair are 232 locuri.

3. Utilizarea intensiva a capacitatii de transport si a orarului de zbor

Operatorii aerieni Low Cost caută să asigure în cadrul programului de operare zilnică un grad de utilizare a capacității ridicat și să utilizeze tot programul de operare a aeronavelor. Practic toți operatorii aerieni Low Cost au un număr mai mare grad de utilizare a unei aeronave pe ziua de operare. Acest aspect este posibil prin eliminarea timpilor morți, reducerea timpilor de proceduri aeroportuare și o mai bună programare a slot-urilor. Reducere timpului total alocat zborului se explică prin faptul că alimentarea aeronavei se face doar la plecarea de pe aeroportul de bază, eliminându-se timpii necesari cu această procedură pe aeroportul de destinație, prin reducerea timpului cu formalitățile de check-in/check-out pentru că îmbarcarea/debarcarea, se face fără controlul biletelor pentru că pur și simplu acestea nu există. Avioanele nefiind compartimentate pe clase și neavând bilete și boarding-uri, pasagerii se pot așeza unde vor. Practic, o aeronavă din sistemul Low Cost stă în medie la sol pe un aeroport aproximativ 30 de minute în comparație cu o medie de o oră și douăzeci de minute pentru un operator aerian de linie. Aceasta și datorită slot-urilor de operare pentru care operatorii Low Cost, prin utilizarea aeroporturilor regionale, nu au aceleași solicitări și restricții de alocare a lor ca și operatorii uzuali ce utilizează aeroporturile mari cu slot-urile foarte structurate datorită solicitărilor mai multe și a capacității tehnice de operare limitată.

4. Angajarea unui personal de zbor deja calificat in cadrul altor companii

În general, operatorii Low Cost atrag în structura de acționariatului și în cel de conducere persoane care au ocupat poziții importante în companii aeriene de linie. Aceștia, pe lângă faptul că aduc cu ei numeroase informații, au și relații privilegiate cu personalul navigant, format din piloți, stewardese și mecanici de bord. Printr-o salarizare mai atractivă și acordarea unor facilități, operatorii aerieni Low Cost reușesc să atragă personal navigant calificat, care provine din rândul celui folosit de companiile aeriene de linie. Realitatea este că, personalul navigant calificat, cu precădere piloții, presupune pe lângă costuri mari de școlarizare și un timp relativ îndelungat de practica de zbor. Prin atragerea personalului calificat din alte companii, pentru aceleași tipuri de aeronave ca cele din dotarea flotei operatorului Low Cost se câștigă sume importante care în cele din urmă se regăsesc în costul transportului aerian. Alegerea aeronavelor de operare cu un personal navigant de maxim 5 persoane (2 piloți și 3 stewardese) reduce de asemenea costurile cu salariile, cu toate că acesta are salarii mai mari decât personalul similar al aeronavelor de linie.

5. Reducerea și policalificarea personalului auxiliar

Personalul auxiliar necesar unui operator aerian Low Cost, comparativ cu cel al unui operator de linie, în aceleași condiții generale de navigație, mișcări aeronave și pasageri transportați, este cu circa 70% mai redus. Prin utilizarea internetului, ca mod de rezervare și plată cu card de credit on-line a călătoriei, operatorul aerian Low Cost elimină din start

personalul din agenții și-l reduce pe cel din zona aeroportuară. Mai mult, personalul auxiliar strict necesar deservirii aeronavei este policalificat, executând mai multe operațiuni de la check-in și până la curățenia în avioane.

Practic, succesul obținut în ciuda reducerii personalului și totuși cu asigurarea serviciilor este asigurată prin salarii mai mari și co-interesarea în realizarea profitului, angajații constientizând faptul că turistul/calatorul este cel ce le plătește salariul²⁵.

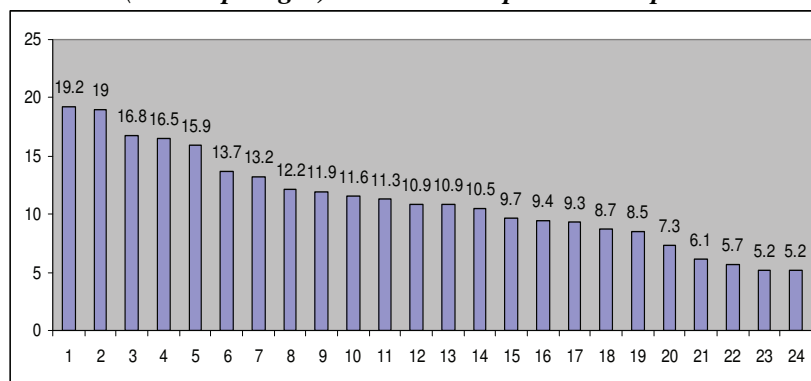
6. Selectarea rutelor de operare.

Operatorii aerieni Low Cost efectuează înainte de stabilirea rutelor de zbor studii de amplasament pentru identificarea locațiilor alternative de decolare/aterizare secundare pentru a evita destinațiile prea aglomerate. De obicei, operatorii aerieni Low Cost efectuează zboruri de tip punct cu punct (decolare/aterizare fără puncte de tranzit sau conexiuni). Practic acest mod de operare este convenabil pentru acei pasageri care au aceeași destinație ca și operatorul Low Cost; ei provin dintr-un areal mai larg (catchment area²⁶) și ajung la punctul de îmbarcare/debarcare cu alte mijloace de transport. Acest inconvenient este totuși acceptat de pasageri datorită costului mult mai mic al transportului aerian și a unei mai mari rapidități de mișcare ce le reduce pasagerilor timpurile de sosire și așteptare față de aeroporturile aglomerate. Rutele cele mai frecvente, pentru zborurile Low Cost, sunt pe o distanță de până la 2000km și o durată de zbor de două ore și jumătate, ceea ce le asigură o eficiență maximă și un grad mai mare de acoperire a destinațiilor. Un operator aerian Low Cost prin alegerea cu grijă a rutelor de zbor în condițiile specificate anterior reușește cu același avion să realizeze, într-un ecart de timp de 24 de ore, mai multe zboruri decât un operator de linie. Astfel, un operator aerian Low Cost acoperă în 24 de ore în medie 4 destinații dus/întors față de numai 2,8 destinații ale unui operator aerian uzual.

7. Utilizarea aeroporturilor secundare

Orientarea către aeroporturile secundare asigură operatorilor Low Cost pe lângă disponibilități de slot-uri la orele care le convin, taxe și tarife mult mai mici, cu mult sub valorile minime ce le pot obține după negocieri de la marile aeroporturi.

Grafic nr.1 Evoluția tarifului pentru traficul aerian Low Cost în anul 2001 (EURO/pasager) în câteva aeroporturi europene



1. Londra 2. Blackpool 3. Norwich 4. Exeter 5. Boumemouth

²⁵ Morrison, S. (1979), Optimal Pricing and Investment Policies for Airport Landing Areas

²⁶ catchment area = zonă de deservire a aeroportului

6. East Midlands	7. Cardiff	8. Humberside	9. Southampton	10. Newcastle
11. Bristol	12. Leeds Bradford	13. Birmingham	14. Belfast	15. Manchester
16. Teesside	17. Aberdeen	18. Glasgow	19. Edinburg	20. Heathrow
21. Stansted	22. Gatwick	23. Liverpool	24. Luton	

Operatorii Low Cost aleg aeroporturile cu trafic redus amplasate de lângă aglomeratiile urbane și în vecinătatea marilor aeroporturi atât de aglomerate. Aceste aeroporturi de vecinătate pentru că nu se bucură de interesul marilor operatori sunt dispuse să atragă operatorii aerieni Low Cost în principal pentru creșterea activității și a veniturilor. Aeroporturile mici, în general aparțin comunităților locale, care sprijină operatorul aerian Low Cost întrucât activitatea acestora în aeroport aduce beneficii întregii comunități prin: înființarea de unități de alimentație publică, de stații de alimentare combustibili, transportatori auto, hoteluri, rent-a-car, parcuri, etc. De obicei marile aeroporturi se află la o distanță de 15-20 km de cel mai apropiat oraș pe care-l deservește, ceea ce presupune că pasagerii trebuie să utilizeze un mijloc de locomotie pentru a ajunge în oraș.

În marile aeroporturi timpul de procesare al pasagerilor și bagajelor la sosire este mai mare ca cel în aeroporturile secundare. Acest lucru, coroborat cu durata acoperirii distanței cu alte mijloace de locomotie, echivalează practic parcurgerea distanțelor dintre aeroporturile regionale utilizate de operatorii aerieni Low Cost către zonele urbane aflate de obicei la 50-60 km.

8. Eliminarea operațiunilor de tipărire/emitere a biletelor.

Odată cu utilizarea internetului și a plăților on-line cu cartea de credit pentru transportul aerian, operatorul Low Cost nu mai eliberează biletul de călătorie tipărit, ci îi comunică pasagerului un cod format din 3-5 cifre. Eliminarea acestor operații reduce costurile cu tipărirea biletelor, cu echipamentele speciale și programele sofisticate. De altfel sistemele greoaie de rezervări și ticketing, Amadeus, Worldspan, Sabre folosit de operatorii aerieni de linie, pe lângă costurile mari de utilizare și tipărire bilete nu au randamentul sistemului folosit de operatorii aerieni Low Cost. Aceasta se explică prin faptul că odată făcută rezervarea biletului prin unul din programele menționate se blochează în sistem locul din avion la data solicitată, plata urmând a se face doar cu un anumit număr de zile înainte de zborul stabilit de compania aeriană transportatoare. Renunțarea la acea dată la bilet nu implică nici o penalitate pentru pasager, dar presupune faptul că operatorul aerian a refuzat alți clienți anterior care doreau să utilizeze zborul dar nu au găsit loc. Pe când la operatorul aerian Low Cost odată cu rezervarea, pasagerul face practic și plata. Ca un element de noutate operatorii Low Cost acceptă ca pentru cei care nu au cărți de credit și nu pot să facă plata on-line să efectueze plata prin transfer bancar în maxim 3 zile. După trei zile de la data rezervării, dacă banii nu sunt în contul operatorului aerian Low Cost, rezervarea se anulează de la sine. Acest mod simplist de vânzare stabilit de operatorul aerian Low Cost elimină barierele dintre agențiile de turism și ticketing acreditate IATA față de celelalte tipuri de agenții²⁷. Agențiile de turism care doresc să vândă bilete pe cursele operatorului aerian Low Cost trebuie să aibă acordul operatorului care-i va include în pagina web. Câștigul agenției respective se realizează din numărul mare de vânzări a transportatorului aerian Low Cost afișat de către aceștia pe internet, la care adaugă de regulă 5 Euro pentru cheltuielile lor. La o asemenea agenție, valoarea transportului este mai mare cu 5 Euro. Aceasta pentru că operatorii aerieni Low Cost nu cedează comision agențiilor vânzătoare

²⁷ Quinet, Emile (1990) The Social Cost of Land Transport OECD Environment. Monograph No. 32 April 1990

așa cum cedează operatorii aerieni un procent de până la 8% din valoarea biletului vândut prin agențiile acreditate IATA. Pe lângă costurile reprezentate de tipărirea biletelor operatorii aerieni Low Cost mai reduc și costurile pentru publicațiile din avioane. Broșurile sau revistele tipărite ale operatorilor de linie nu se găsesc în buzunarele scaunelor din avioane operatorului aerian Low Cost. Uneori se pot găsi eventual broșuri tipărite de terți care au acordul nu dezinteresat al operatorilor aerieni Low Cost de a-și face reclamă pentru produsele și serviciile lor.

9. Eliminarea catering-ului de la bord

Costul de transport cu un operator aerian Low Cost este redus cu până la 14% față de biletul operatorului aerian uzual prin eliminarea catering-ului de la bord. Practic la bordul aeronavelor Low Cost nu se servesc mâncăruri sau băuturi obișnuite la bordul operatorilor aerieni de linie, ceea ce reduce în medie costul biletului cu 12 Euro.

Deasemenea, lipsa catering-ului de la bord scade și timpul necesar de staționare prin eliminarea procedurilor de încărcare/descărcare în aeronavă a băuturilor și produselor alimentare.

B. Grupa factorilor care influențează decizia de apelare la zborurile Low Cost, și care nu sunt declarați dar acceptați tacit se referă la momentul și modalitatea de plată și la susținerea de către autoritățile publice.

1. Momentul și modalitatea de plată.

Plata on-line sau în termen de trei zile de la rezervare prin transfer bancar se face în mod uzual cu 45-60 zile anterior plecării pentru a putea beneficia de un cost de transport cât mai mic. Aceasta modalitate de plată presupune ca operatorul aerian Low Cost are la dispoziție în avans sume de bani reprezentând contravaloarea transportului aerian pe care urmează să-l efectueze. Practic în acest interval de timp de la data plății și până la data efectuării serviciului este să se obțin dobânzi bancare de către operatorul aerian Low Cost sau pur și simplu acesta poate face plăți către terți utilizând acești bani.

2. Susținerea de către autoritățile publice

Un caz de notorietate în această direcție este cel al operatorului aerian Low Cost Ryanair care a beneficiat de facilități tarifare din partea Aeroportului Charleroi din Belgia²⁸. Pentru a avea la dispoziție 4 aeronave ale operatorului aerian Low Cost Ryanair, care să execute fiecare câte 3 zboruri pe zi, Aeroportul Charleroi a acordat companiei aeriene tarife preferențiale și taxe mai reduse comparativ cu cele acordate altor operatori aerieni. Astfel, prin acordul guvernului local s-au acordat diminuări de 50% a taxelor uzuale de folosire a Aeroportului Charleroi față de publicațiile standard și s-au acordat garanții pentru 15 ani în vederea compensării riscurilor de operare a Ryanair. Acolo, Aeroportul Charleroi a acordat pentru promovare ca bază a Ryanair 250.000 Euro pentru costuri hotel, 1.920.000 Euro pentru rute noi, 768.000 Euro pentru pregătirea piloților cât și spații gratuite pentru birouri, hangar, întreținere alături de tarifele de ground handling de numai 1 Euro față de 13 Euro în mod uzual pentru alți operatori. Aparte este crearea unei asocieri în promovarea activităților din care 4 Euro/pasager pentru fiecare pasager îmbarcat timp de 15 ani revenea Ryanair-ului, care nu contribuia cu nici o sumă. Aceste reduceri contravin principiilor de bază ale aviației civile de nediscriminare și tratare preferențială cât și principiilor Uniunii Europene.

²⁸ *** Air International Magazine 2005

Comisia Europeană avea să se implice în analizarea cazului și stabilirea aspectelor încălcate ale R 2408/92/CEE. Generic, prin Decizia IP/04/157 s-a considerat ca și corectă, sub formă de ajutor de stat, activitatea de promovare, toate celelalte capitole fiind considerate ilegale. Totuși nici până astăzi nu s-au stabilit măsurile de aplicare metodologică față de care sigur Ryanair va avea de obiectat. Statul român deși nu face parte încă din Uniunea Europeană a perfectat Legea nr. 491/2004 pentru ajutorul de stat ca formă de aplicare a recomandării R 2408/92/CEE.

Ajutorul din partea aeroporturilor și a administrațiilor publice locale se practică în continuare sub diferite forme către operatori Low Cost întrucât activitatea acestora are efecte benefice pentru întreaga zonă deservită și ei încearcă să-i atragă în operare. O formă utilizată care de altfel a și fost cuprinsă într-o cutumă a Uniunii Europene se referă la formele de marketing și publicitate. Practic pe pagina web creată de operatorul aerian Low Cost, atât aeroportul cât administrațiile publice locale și alți agenți economici sunt prezentați și promovați. Aspect fapt pentru care aceștia plătesc sume între 40.000 Euro-120.000 Euro cu toate că majoritatea dintre ei au propriile pagini web.

Se pare ca principala motivatie de apelare la zborurile Low Cost (asa cum este si denumirea) este costul foarte redus al biletului de avion. Pe cale de consecinta, s-ar putea deduce ca majoritatea calatorilor o constituie persoane fara posibilitati materiale deosebite (someri 29%, pensionari 28%, pensionari 28%, scolari 9%)²⁹. Profilul socio-profesional al pasagerului Low Cost a fost neatractiv la inceput pentru operatorii aeroportuari, comparativ cu sumele incasate din unele servicii cum ar fi inchirieri de spatii comerciale, concesionari, parcarri cu plata, etc. Cercetarile recente au identificat alte segmente de calatori Low Cost: calatorii care zboara de placere 80% (cu mult peste ponderea detinuta de oamenii de afaceri), calatori cu studii superioare, persoane sub varsta de 45 de ani, persoane care petrec 5-7 nopti in localitatea de destinatie.

In concluzie, chiar daca initial au fost privite cu neincredere, companiile aeriene care efectueaza zboruri de tip Low Cost au ocupat un loc important pe piata europeana in principal datorita modului de organizare si a structurii flotei de aeronave. De altfel, reducerea costurilor de operare, garantarea sigurantei zborului, accesul mai multor categorii sociale, sunt argumente in favoarea dezvoltarii transporturilor turistice si a turismului in general.

BIBLIOGRAFIE

1. Douglas, G. and J. Miller (1974), Economic Regulation of Domestic Air Transport: Theory and Policy, Brooklyn Institution, Washington, D.C.
2. *** Royal Commission on National Passenger Transportation in Canada (1994) Directions. Transport Canada: Ottawa
3. Morrison, S. (1979), Optimal Pricing and Investment Policies for Airport Landing Areas
4. Quinet, Emile (1990) The Social Cost of Land Transport OECD Environment. Monograph No. 32 April 1990
5. *** Air International Magazine 2005
6. *** Low Fare Airlines, ARC 2004

²⁹ Low Fare Airlines, ARC 2004