

המחירים הניידים של כרטיסי הטיסה

Posted on 6 במרץ 2019 by עמי אטינגר



בשיטה "הרגילה" ובשיטת הבייסיק משתנים מחירי כרטיסי הטיסה בהתאם לעונות השנה, חגים וביקושים גדולים

Categories: [תעופה](#), [ראשי](#)

Tag: [אל על](#), [לואו קוסט](#), [מחירי הטיסה](#), [שלושת המסלולים](#)

כמו בשיטת מחירי הכרטיסים "הרגילה", גם בשיטת שלושת המסלולים - Lite, Classic, Flex - קיימת תזזת מחירים כלפי מעלה, בהתאם לעונות השנה, חגים וביקושים גדולים ליעדים מסוימים. כך מתרחש בחברות הלגאסי באירופה ובארה"ב המפעילות את שיטת הבייסיק של המסלולים השונים ובוודאי בחברות הלואו-קוסט, שהמציאו את השיטה. כך קורה בימים אלה גם באל על. אם לא יפעלו כך - הדרך להפסדים פתוחה בפניהם. שיטת הבייסיק חדרה לחברות הלגאסי כדי למשוך לקוחות בעידן התחרות הגדולה, אבל בעיקר כדי לכסות את כל ההוצאות ולהרוויח.

המחירים זזים כלפי מעלה

מי שהזמין טיסות לאירופה בשיטת הבייסיק של אל על עם שלושה מסלולים - Lite, Classic, Flex - בתקופה שהחלו המכירות בשיטה זו, המחירים שהשיג היו נמוכים מהמחירים "הרגילים" שלפני השיטה החדשה. מי שהזמין בינואר השנה כרטיסים בשיטת המסלולים החדשה לבנגקוק שבתאילנד וליוהנסבורג בדרום אפריקה, גם הוא זכה בכרטיסים

במחירים נמוכים יותר מהשיטה "הרגילה". היום רמת המחירים בכל שלושת המסלולים זהה, כצפוי, כלפי מעלה והיא תלך ותעלה בתקופת הפסח ובוודאי שבעונת הקיץ, כשבמקביל תלך ותרד הקצאת מחירי ה-Lite הזולים.

באל על, בכל סוגי הכרטיסים בשיטת שלושת המסלולים לאירופה, כל המסלולים כוללים ארוחה קלה ושתייה והיתר לעלות למטוס עם תיקי יד, כשההבדלים ביניהם הם: מזוודה, בחירת מושב ודברים נוספים בהתאם למגבלות כל מסלול: כרטיס Lite לא ניתן לביטול והנוסעים מופנים לחוק הגנת הצרכן, רוכש כרטיס Classic יכול לשנות או לבטל טיסה בתוספת מחיר ומי שרוכש כרטיס Flex משלם דמי טיפול בלבד. בטיסות ארוכות-הטווח הארוחות גדולות יותר בכל המסלולים, שאר ההבדלים זהים.

גם כשפורסמה שיטת הבייסיק לאירופה של אל על, במסיבת עיתונאים בחודש מרץ 2018, הדגישה החברה, כי מחירי ההשוואות בין שלושת המסלולים מתאימים לאותה התקופה, רמזו לשינויים בהם בהמשך. הסיבה פשוטה - הביקושים ברבעוני השנה שונים מאוד. חלשים ברבעון הראשון (בתנאי שפסח לא מתקיים במרץ, אלא באפריל), בינוני ברבעון השני (בתנאי שפסח מתקיים באפריל ולא במרץ), חזק מאוד ברבעון השלישי, וחלש עד בינוני ברבעון הרביעי. לכן אל על פועלת כמו כל חברת תעופה בינלאומית - משנה את מחירי הבסיס בשיטה "הרגילה" וגם בשיטת הבייסיק של שלושת המסלולים.

לא על אין ברירה אלא להעלות את מחירי שלושת המסלולים, בהתאם לעונות השנה, חגים וביקושים גדולים ליעדים מסויימים, אחרת הפסדיה יגדלו. מה גם שגם על פי שיטת המחירים "הרגילה" היא מציגה הפסדים רציפים, בעיקר בגלל שהיא פועלת מעבר לכושר הייצור שלה ומשנה בכך את העלות השולית.



כשאל על הציגה את השוואות המחירים בין שלושת המסלולים, ציינה שהם מתאימים לאותה התקופה. צילום עוזי בכר **עלות שולית (Marginal Cost)**

העלות השולית היא תוספת הוצאה הדרושה לשם ייצורו של מוצר נוסף ובתעופה מדובר במספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (**Revenue Passenger Kilometer - RPK**) מהסוג שמיוצר כבר בחברת התעופה. כלומר, היא העלות הנוספת בייצור יחידת מוצר נוספת. היא נקראת עלות שולית משום שהיא מודדת את עלות הייצור בשוליים בלבד, של ייצור יחידת מוצר אחת נוספת - בהתעלם מהעלויות שייצור כל היחידות הקודמות היה כרוך בהם. העלות השולית משתנה, בדרך כלל, עם השינוי בהיקף הפעילות. כשההיקף גדל - העלות השולית בתחילה קטנה, בגלל ניצול יתרונות לגודל, ומהיקף מסוים היא גדלה, בגלל חסרונות להיקף הגודל והשפעת חוק התפוקה השולית הפוחתת. הביטוי לעלות שולית פוחתת בתעופה מתקבל כאשר מושב-ק"מ זמין: מספר הנוסעים בתשלום כפול המרחק המוטס (**Revenue Passenger Kilometer - RPK**) הוא מוגבל ובכל זאת מוסיפים יעדים נוספים.

כלכלה תעופתית

עמוד השדרה בחישובי תעופה הם ערכי RPK-ASK. חברת תעופה חייבת לנסות להתאים את ההיצע שלה (ASK) עם ביקושי השוק (RPK), בתנאי שאין לה מחסור במושבים, שיגרום לעליית מחירי הטיסה שלה. לכן עליה ביכולת התפעולית שלה היא חיובית בתנאי שהיא נתמכת על ידי עלייה נאותה בביקוש לנסיעה. RPK מעניק לגורמי הניהול הבכירים בחברת תעופה RPKs אינדיקציה ברורה של הפעילות מול הביקושים בשוק נתון. כדי לשפר את ה-RPK, חברת התעופה צריכה להגדיל את ה-ASK באמצעות הוספת מושבים, כלומר להגדיל את היצע הקיבולת. דרך נוספת לעשות זאת, מבלי להוסיף קיבולת, היא לשפר את היעילות על ידי ניצול היכולת הקיימת. בכל מקרה לא לחרוג ולפעול מעבר לכושר הייצור.

כניסת אל על לשיטת הבייסיק של שלושת המסלולים היא אחת הדרכים לנצל את היכולת הקיימת, ולנסות להרוויח בדרך אחרת. זו הסיבה שמחירים בשיטה הזאת עולים בהתאם לתנאים המשתנים, בדיוק כמו בשיטת המחירים "הרגילה".

תיקון עיוות בגביית התוספות

בינתיים הכניסה אל על לאחרונה שינוי בשיטת גביית התוספות הקבועות למזוודה והושבה וכתבה כי: "מדיניות ההושבה, הכבודה והשירות בטיסה עלולות להשתנות במקרה שהמטוס המתוכנן לטיסתך יוחלף ו/או בטיסות המתופעלות ע"י חברות תעופה אחרות". כלומר, המחירים עבור הכבודה וההושבה ישתנו בהתאם לשינויים בשיטת הבייסיק ובשיטה "הרגילה". שינוי זה יתקן את העיוות שנוצר בגבייה הקבועה, כאשר רוכשי המחירים הנמוכים ב-Lite התוספת עבור המזוודה וההושבה יכולה הייתה להגיע לרמות גבוהות מאוד מערך הכרטיס עצמו, בעוד שהתוספת עבור מחיר המחירים הגבוהים הייתה נמוכה.