

# AFRAA's approach on taxes, fees, and charges for better skies in Africa

## L'approche de l'AFRAA sur les taxes, frais et redevances en vue de meilleurs cioux africains



**A**viation in Africa is a fast-growing industry that holds great promise for the continent's economic prosperity. Air transport in Africa currently supports 6.2 million jobs and \$55.8 billion of GDP and is expected to grow at a rate of 4.6% annually for the next 20 years. This growth in traffic is increasingly being matched by route expansion of African airlines.

However, African airlines still struggle with many challenges, key among which are high taxes and charges. These challenges negatively impact the ability of African airlines to grow their footprint and offer competitive fares to passengers to grow their traffic.

As a result of expensive fuel prices, prohibitive airport fees, excessive air navigation charges, African airlines' available seat-kilometre costs are much higher than the industry average. African air carriers operate their flights with seat-load-factors much lower than the industry average and while they have been focusing on increasing their market shares. To that end, their charged-fares yield lower revenue per passenger-kilometre against those of carriers in other regions on comparable distance city-pairs. Consequently, African airlines' bottom lines continue to be negative since 2009.

The applicable taxes, fees, and charges to the passengers wipe off all efforts of the operators to reduce the fares. For instance, the total travel ticket prices are double compared to Europe. The revenue per capita in Africa is lower than the same European indicator. Thus, a middle-class European can travel 26.4 times a year while his African counterpart can undertake only 1.1 trips yearly, based on his purchasing power.

Africa must overcome the air transport market marginalisation. The stakeholders need to work together to recover and even increase Africa's market shares. The paradigm change is possible; air transport must grow at faster rates. Therefore, the costs of air travel must register significant falls while the middle-class citizens in Africa achieve a significant increase in disposable income. African regulators ought

to reduce the pressures of the taxes, fees, and charges on the air operators and on the travelling public.

AFRAA has adopted a four-pillar approach to ensure that the reduction of taxes, fees, and charges contributes to the required double-digit growth rate of air transport market in Africa. The first pillar is the implementation of the ICAO required consultation process before any new introduction of taxes, fees, and charges. In light of the fact that taxes, fees, and charges affect the costs of air transport negatively, ICAO requires a consultation process before the introduction of these charges. Benchmarking against other regions confirms that the business environment costs are high in Africa. These excessive expenses must be reduced through consultation to contribute to reversing the marginalisation of the air transport market in Africa.

The second pillar focuses on the reduction of taxes, fees, and charges applicable to air operators and the passengers. Fuel is the most important operating cost of flight operations. For instance, taxes inflate fuel costs at about 35% more in Africa compared to the rest of the world. High fuel costs and other expensive charges drive down the competitiveness of African air carriers. High taxes, fees, and charges applicable to the travelling public have made unaffordable the costs of air travel in Africa.

The third pillar stresses that the participation of the private sector in airport services must result in the reduction of the charges compared to those of the relevant public service providers. In recent years, States are calling on the private sector to invest in infrastructure development and provide operational airport services. As the private sector focus on fast and high return on investment, States must ensure that airport user charges decrease and reflect the efficiency of private enterprises. Such practices induce the reduction of flight operation costs and air ticket prices through lower charges.



AFRAA advocates for a sustainable, interconnected and affordable air transport in Africa where African airlines become key players and drivers to African economic development.



The fourth pillar is the promotion of the African Continental Free Trade Agreement (AfCFTA) for the transformation, industrialisation, and trade with the view of increasing the disposable income of Africa's middle-class. It is strategically sound that aviation stakeholders promote the implementation of AfCFTA to support the growth of the industry through the need for new connection requirements derived from trade development. The implementation of AfCFTA will have positive impacts on the size of the middle-class and its purchase power.

AFRAA advocates for a sustainable, interconnected and affordable air transport in Africa where African airlines become key players and drivers to African economic development. AFRAA continues to implement initiatives geared towards raising safety and security levels, enhancing cooperation among African airlines, addressing airline cost drivers, particularly taxes and user charges, and ensuring there is sufficient infrastructure and skilled staff to support the traffic growth in the continent.

L'aviation africaine est un secteur en croissance rapide, très prometteur pour la prospérité économique du continent. Le transport aérien en Afrique soutient actuellement 6,2 millions d'emplois et contribue pour 55,8 milliards de dollars au PIB continental, et devrait croître à un taux de 4,6% par an au cours des 20 prochaines années. Cette croissance du trafic concorde de plus en plus avec l'expansion des lignes aériennes par les compagnies africaines.

Néanmoins, les transporteurs africains sont encore confrontés à de nombreux défis, dont notamment le niveau élevé de taxes et redevances. Ces défis affectent négativement la capacité des compagnies aériennes africaines à développer leur présence et à proposer des tarifs compétitifs aux passagers pour faire croître leur trafic.

En raison du prix élevé du carburant, des taxes aéroportuaires prohibitives, des redevances de navigation aérienne excessives, le coût des sièges-kilomètres offerts par les compagnies aériennes africaines est beaucoup plus élevé que la moyenne de l'industrie. Les transporteurs aériens africains volent avec des coefficients de remplissage beaucoup plus faibles que la moyenne de l'industrie, alors qu'ils œuvrent à développer leurs parts de marché. Aussi, leurs tarifs produisent-ils des revenus par passager-kilomètre inférieurs à ceux des transporteurs d'autres régions sur des paires de villes de distance comparable. Par conséquent, les résultats nets des compagnies aériennes africaines continuent d'être négatifs depuis 2009.

Les taxes, frais et redevances sur les passagers annulent tous les efforts des opérateurs de réduire les tarifs. Par exemple, le prix total du billet d'avion en Afrique est le double par rapport à l'Europe. Le revenu par passager en Afrique est inférieur au même indicateur européen. Ainsi, un Européen moyen peut voyager 26,4 fois par an, tandis que son homologue africain ne peut entreprendre que 1,1 voyages par an, compte tenu de son pouvoir d'achat.

L'Afrique doit surmonter la marginalisation du marché du transport aérien. Les parties prenantes concernées doivent travailler ensemble pour récupérer et même augmenter les parts de marché du continent. Le changement de paradigme est possible; le transport aérien doit progresser à un rythme plus rapide. Pour ce faire, le coût du voyage aérien doit baisser de façon significative au moment où la classe moyenne africaine augmente ses revenus disponibles. Les régulateurs africains devraient réduire les pressions exercées par les taxes, frais et redevances aussi bien sur les transporteurs aériens que sur les voyageurs.

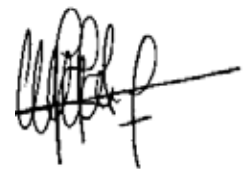
L'AFRAA a adopté une approche à quatre piliers pour que la réduction des taxes, frais et redevances contribue à l'atteinte du taux de croissance à deux chiffres du marché du transport aérien en Afrique. Le premier pilier est la mise en œuvre du processus de consultation recommandé par l'OACI avant toute nouvelle introduction de taxes, frais et redevances. Etant donné que les taxes, les frais et les redevances influent sur les coûts du transport aérien négativement, l'OACI recommande un processus de consultation avant l'introduction de ces charges. L'évaluation comparative avec d'autres régions confirme que les frais liés à l'environnement des affaires sont élevés en Afrique. Ces dépenses excessives doivent être réduites au moyen de consultation pour contribuer à inverser la marginalisation du marché du transport aérien africain.

Le deuxième pilier met l'accent sur la réduction des taxes, frais et redevances imposés aux exploitants aériens et aux passagers. Le carburant est la composante la plus importante du coût d'exploitation d'une compagnie. Par exemple, les taxes gonflent les coûts de carburant d'environ 35% en Afrique par rapport au reste du monde. Les coûts élevés du carburant et les autres frais exorbitants compromettent la compétitivité des transporteurs africains. Les taxes, les frais et les redevances élevés imposés aux voyageurs ont fait que le prix du voyage aérien en Afrique soit inabordable.

Le troisième pilier met en exergue le fait que la participation du secteur privé dans la prestation des services aéroportuaires doit se traduire par la réduction des charges comparativement à ceux des prestataires de services publics concernés. Ces dernières années, les États appellent le secteur privé à investir dans le développement des infrastructures et à fournir des services aéroportuaires opérationnels. Comme l'objectif du secteur privé est de réaliser un retour sur investissement rapide et élevé, les États doivent veiller à la réduction des redevances d'usage aéroportuaires pour prendre en compte l'efficacité des entreprises privées. Ces pratiques induisent la réduction des coûts d'exploitation et des prix de billets d'avion grâce à la baisse des charges.

Le quatrième pilier est la promotion de l'Accord sur la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) pour la transformation, l'industrialisation et le commerce en vue d'augmenter le revenu disponible de la classe moyenne africaine. Les parties prenantes de l'aviation ont un intérêt stratégique à promouvoir la mise en œuvre de la ZLECA pour soutenir la croissance de l'industrie portée par la demande de nouvelles connexions induites par le développement des échanges commerciaux. La réalisation de la ZLECA influera positivement sur la taille de la classe moyenne et son pouvoir d'achat.

L'AFRAA œuvre à promouvoir une industrie du transport aérien viable, interconnectée et accessible aux africains, dans laquelle les compagnies aériennes africaines deviennent des actrices et moteurs du développement économique du continent. L'Association continue à mettre en œuvre des initiatives visant à relever les niveaux de sécurité et de sûreté, à renforcer la coopération entre les compagnies aériennes africaines, à réduire leurs coûts d'exploitation, notamment les taxes et redevances d'usage, et à assurer la disponibilité des infrastructures et du capital humain nécessaires pour soutenir la croissance du trafic sur le continent.



Mr. Abdérahmane Berthé  
AFRAA Secretary General  
Secrétaire Général de l'AFRAA