



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 42-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 26 повестки дня. Экономическое развитие воздушного транспорта

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДОСТУПНОСТИ АВИАПЕРЕВОЗОК

(Представлено Бангладеш)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе подчеркивается растущая озабоченность в связи с ограниченным регулирующим контролем за установлением цен на авиабилеты, особенно в развивающихся государствах, где доступность авиаперелетов остается одним из основных приоритетов для населения.

В настоящем документе рассматривается важный вопрос доступности авиаперевозок, особенно в развивающихся государствах, в контексте ограниченного регулирования цен на авиабилеты. Несмотря на растущую озабоченность по поводу колебаний цен в пиковые периоды поездок, в чрезвычайных ситуациях или на монопольных маршрутах, что особенно сильно сказывается на пассажирах с низким уровнем дохода, в документе утверждается, что введение строгого ценового контроля может негативно сказаться на коммерческой гибкости авиакомпаний, которым необходимо поддерживать жизнеспособность своей деятельности, предоставлять потребителям возможность выбора и инвестировать в качество обслуживания.

Опираясь на принципы ИКАО, изложенные в документах Doc 9626 и Doc 9587, и учитывая позицию Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в отношении свободы ценообразования, в документе предлагается сбалансированный и соразмерный подход к регулированию. Вместо введения жесткого контроля над тарифами правительствам рекомендуется усилить механизмы надзора, ориентированные на прозрачность, справедливую конкуренцию и этическое ценообразование в чрезвычайных ситуациях, особенно в критических условиях или на фоне высокого спроса, при этом сохраняя возможность авиакомпаний устанавливать цены на услуги в соответствии с динамикой рынка.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) признать растущую озабоченность по поводу установления цен на авиабилеты и доступности авиабилетов, особенно в пиковые периоды поездок и в чрезвычайных ситуациях;
- б) рекомендовать государствам/администрациям пересмотреть и модернизировать законодательство в области гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить соразмерный экономический надзор за установлением цен на авиабилеты, обеспечивая как защиту интересов общественности, так и уважение коммерческой свободы авиакомпаний;
- с) обратиться к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой рассмотреть возможность обновления инструктивного материала, касающегося справедливой и прозрачной политики установления тарифов на авиабилеты, акцентируя внимание на соразмерном регулирующем контроле.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"</i>
<i>Финансовые последствия</i>	Никаких существенных финансовых последствий для государств или ИКАО не ожидается
<i>Справочный материал</i>	Дос 9587 <i>"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"</i> Дос 9626 <i>"Руководство по регулированию международного воздушного транспорта"</i> (часть IV)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Либерализация воздушного транспорта позволила значительно улучшить глобальную связность и эффективность, при этом стратегии ценообразования авиакомпаний основываются на конкуренции. Ключевым аспектом этой либерализации стала свобода авиакомпаний устанавливать тарифы с учетом рыночных показателей; такая политика была поддержана Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).

1.2 Во многих государствах ведомства гражданской авиации (ВГА) не имеют предусмотренных законом полномочий по регулированию авиаперевозок. Этот пробел в регулировании вызывает озабоченность, особенно в пиковые периоды – во время чрезвычайных ситуаций, праздников или на монопольных маршрутах, когда внезапное повышение тарифов может ограничить доступ пассажиров к необходимым авиаперевозкам. Это несовместимо с целями политики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), направленной на защиту общественных интересов и содействие созданию доступной и экономически устойчивой системы воздушного транспорта.

1.3 В настоящем документе рассматриваются последствия ограниченного регулирующего контроля за ценообразованием при авиаперевозках и предлагается провести всесторонний пересмотр существующей практики. Государствам предлагается рассмотреть возможность внедрения соразмерных и эффективных механизмов контроля для обеспечения экономической доступности авиаперевозок в соответствии с мандатом ИКАО по отстаиванию общественных интересов.

2. ОБСУЖДЕНИЕ

Исходная информация

2.1 ИКАО подтверждает, что воздушный транспорт должен служить общественным интересам, а тарифы авиакомпаний, в том числе на авиабилеты, должны быть справедливыми, разумными и недискриминационными. Этот принцип подчеркивается как в *Руководстве по регулированию международного воздушного транспорта* (Дос 9626, часть IV, глава 4), так и в документе *"Политика и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта"* (Дос 9587). В совокупности эти документы обеспечивают согласованную и всеобъемлющую основу для политики в отношении тарифов авиакомпаний. Хотя эти принципы способствуют обеспечению справедливости, они не обязательно подразумевают необходимость контроля за ценами.

2.2 В статье о тарифах в типовом соглашении о воздушном сообщении (TASA), представленном в документе Дос 9587, предлагаются типовые положения о тарифах авиакомпаний для включения в двусторонние и многосторонние соглашения о воздушном сообщении. В этих шаблонах отражены различные подходы к регулированию – традиционный, переходный и полностью либерализованный, – что позволяет государствам внедрять системы ценообразования с учетом своих национальных условий. Хотя такие положения обеспечивают различные варианты регулирования, на практике цены на авиабилеты в значительной степени определяются динамикой рынка и практикой отрасли. ИАТА утверждает, что авиакомпании должны сохранить свободу в установлении тарифов с учетом коммерческих соображений, что уже закреплено во многих соглашениях о воздушном сообщении, позволяя устанавливать рыночные цены без предварительного утверждения со стороны правительства.

2.3 Ценообразование в авиакомпаниях является сложным процессом и зависит от таких факторов, как спрос на маршруты, сезонность, эксплуатационные расходы и конкуренция. Гибкость цен позволяет авиакомпаниям предлагать различные тарифы (например, при ранней покупке, невозвратные, гибкие), чтобы удовлетворить различные потребности клиентов и обеспечить устойчивость маршрутов. Однако в отсутствие регулирующего контроля за ценами на авиабилеты такая практика в некоторых случаях приводила к непрозрачной структуре тарифов.

2.4 Внезапное повышение тарифов в чрезвычайных ситуациях или в праздничные дни часто является результатом всплеска спроса и ограниченной пропускной способности, а не эксплуататорского ценообразования. Тотальный регулирующий контроль может снизить оперативность авиакомпаний, ухудшить качество обслуживания и уменьшить ту самую доступность, которую правительства стремятся обеспечить.

Ключевые вопросы и соображения

2.5 Во многих государствах, особенно в развивающихся странах, отсутствие регулирующего контроля за ценами на авиабилеты приводило к недовольству общественности, особенно в пиковые сезоны поездок, в чрезвычайных ситуациях или на маршрутах с ограниченной конкуренцией, когда внезапный рост тарифов ограничивает доступ. Кроме того, дискриминационное ценообразование, основанное на покупательной способности, доступе к цифровым технологиям или каналам бронирования, еще больше усугубляет неравенство. Введение строгого контроля за ценами может поставить под угрозу жизнеспособность маршрутов и снизить конкуренцию на рынке, но основная проблема заключается в неадекватной защите потребителей и отсутствии критериев ценообразования в рамках нормативной базы ВГА.

2.6 Существующие механизмы экономического регулирования в гражданской авиации часто не содержат положений о мониторинге или учете критериев ценообразования. В результате ограниченное участие ВГА в экономическом контроле привело к нерегулируемому росту цен в периоды высокого спроса или чрезвычайных ситуаций, в условиях ограниченной конкуренции и отсутствия механизмов защиты прав потребителей в случае необоснованных или чрезмерных цен. Вместо введения строгого контроля за ценами или требования к авиакомпаниям заранее сообщать о ценах, государства могут рассмотреть возможность принятия модернизированного и сбалансированного подхода к экономическому контролю. В рамках такого подхода акцент будет делаться на прозрачности структуры тарифов, этичном ценообразовании в чрезвычайных ситуациях, контроле за антиконкурентной практикой и повышении осведомленности общественности о вариантах тарифов и правах пассажиров, тем самым обеспечивая баланс между защитой потребителей и конкурентоспособностью рынка.

2.7 В нынешних условиях развития воздушного транспорта чрезмерные цены и отсутствие доступа противоречат политике ИКАО, направленной на обеспечение справедливых и доступных авиаперевозок, особенно для развивающихся государств и уязвимых сообществ. Укрепление регионального сотрудничества и совершенствование инструктивного материала ИКАО могут способствовать достижению этой цели путем установления контрольных показателей, содействия внедрению передовой практики и обеспечения справедливого и инклюзивного доступа к необходимым авиаперевозкам.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 Для решения растущих проблем, связанных с доступностью, справедливостью и прозрачностью авиаперевозок, особенно в пиковые периоды поездок и в чрезвычайных ситуациях, требуется модернизированная и сбалансированная система экономического контроля. Хотя обеспечение доступности является общей целью государств, ИКАО и отраслевых заинтересованных сторон, важно проводить различие между справедливой ценовой политикой и прямым регулированием тарифов. Сбалансированный подход, который позволяет защитить интересы потребителей, способствует прозрачности и сохраняет свободу коммерческого ценообразования, чрезвычайно важен для поддержания качества услуг и повышения связности воздушного транспорта. В этой связи ИКАО и ее государства-члены должны сотрудничать в целях обновления механизмов контроля таким образом, чтобы обеспечить доступность, прозрачность и устойчивость воздушного транспорта, особенно на отдаленных и развивающихся рынках.

— КОНЕЦ —