

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.3 повестки дня. Добросовестная конкуренция и гарантии

ДОБРОСОВЕСТНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ И ГАРАНТИИ

(Представлено Пакистаном)

АННОТАЦИЯ

Действия Конференции приводятся в п. 2.1.

1. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

1.1 Участники Авиатранспортной конференции будут рассматривать вопросы, касающиеся возможностей, которые могут появиться после либерализации авиатранспорта, и их влияние на авиаперевозчиков, поставщиков аэронавигационных услуг и на нормативные условия деятельности, включая торговлю и общество в целом. Меры предосторожности, которые могут потребоваться для противодействия антиконкурентной практике в отношении ценообразования, требований к провозной емкости и возможных последствий для авиаперевозчиков, могут быть частью многосторонних соглашений.

1.2 Существует также мнение о том, что будущая нормативная база будет ориентирована на предоставление авиакомпаниям гибкости, которая может вызвать недобросовестную конкуренцию, и поэтому необходимо предпринять меры, направленные на эффективное исключение таких действий. На Конференции 1994 года было высказано общее мнение о том, что большая либерализация может привести к расширению применения действий законов о конкуренции в целях обеспечения добросовестной конкуренции и что экстерриториальное применение этих законов может вызвать конфликты среди государств. По мнению Пакистана, которое было поддержано на Авиатранспортной конференции 1994 года развивающимися государствами и странами третьего мира, учитывая имеющиеся различные и неравные возможности, они не поддержат многостороннюю концепцию деятельности авиакомпаний. Данное условие также нашло свое отражение в проекте документа, направленного Международной организацией гражданской авиации. В документе провозглашались принципы международного авиатранспорта, которые и послужили причиной отказа Пакистана, по крайней мере в настоящее время, от присоединения к многостороннему соглашению по воздушным перевозкам авиакомпаний. Международная организация гражданской авиации также считает, что государства, которые имеют экономическую диспропорцию, могут постепенно включиться в многостороннюю систему

производственной деятельности авиакомпаний. Авиакомпании являются катализатором выполнения пассажирских и грузовых перевозок в благоприятных условиях. Пакистан также считает, что до начала проведения либерализации необходимо предпринять эффективные меры, которые обеспечат обоснованное участие в ней. Следующий важный вопрос связан с разработкой механизма для обеспечения добросовестной конкуренции, предотвращения использования авиакомпаниями демпинговых цен, хищнических цен, чрезмерно высоких цен, дискриминационных цен, демпинговой провозной емкости, хищнической провозной емкости, недостаточной провозной емкости и дискриминационной провозной емкости. Общее мнение заключалось в том, что бóльшая либерализация приведет к расширению применения законов о конкуренции в целях обеспечения добросовестной конкуренции и что экстерриториальное применение этих законов может привести к конфликтам между государствами.

2. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

2.1 Предлагается определить конкретные показатели в отношении демпинговой провозной емкости на рынке или недостаточной провозной емкости. Выход из положения может заключаться в том, чтобы воспользоваться рыночными данными о коэффициенте пассажирской загрузки в качестве измерительной линейки в отношении безубыточного коэффициента занятости кресел для конкретной пары городов на основе установленных минимальных тарифов и ожидаемых эксплуатационных расходов, ниже которых авиакомпании не должны устанавливать цены, чтобы не попасть в категорию демпинговых/хищнических или дискриминационных цен.

– КОНЕЦ –