

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

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 2 повестки дня. Изучение ключевых проблем регулирования при либерализации
Пункт 2.5 повестки дня. Распределение продукции

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДУКЦИИ ПОСРЕДСТВОМ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ
СИСТЕМ БРОНИРОВАНИЯ И ИНТЕРНЕТА**

(Представили: Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигерия, Нигер, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе кратко рассматривается и подчеркивается необходимость продолжения регулирования использования автоматизированных систем бронирования (АСБ), несмотря на текущие события в области распределения продукции авиакомпаний.

Действия Конференции указаны в п. 4.1.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Решение Ямусукро 1999 года
ATConf/5-WP/14 (Распределение продукции)
Доклад 16-й пленарной сессии АКГА (Каир, 21–26 апреля 2001 года)

¹ Текст на французском языке представлен африканскими государствами.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Появление автоматизированных систем бронирования (АСБ) бесспорно наделило авиакомпанию новым ценным средством распределения своей продукции. Благодаря своей эффективности АСБ обеспечили огромные преимущества авиакомпаниям, турагентствам и потребителям.

1.2 Первоначально АСБ разрабатывались и находились во владении отдельной авиакомпании или группы авиакомпаний и использовались для бронирования и продажи билетов турагентствами. За последние несколько лет произошли некоторые изменения в структуре владения АСБ, при этом некоторые владельцы авиакомпаний полностью или частично отказались от своей доли владения. В настоящее время значительную долю занимает государственное участие в акционерном капитале.

1.3 За последние десятилетия произошли очень крупные события в области распределения продукции авиакомпаний, в частности, связанные с интернет-технологией. Интернет наделил авиакомпании способностью увеличивать прямые продажи, давая им тем самым возможность сократить свою зависимость от АСБ и турагентств. Однако эти события по-прежнему находятся на ранней стадии развития. Африканские перевозчики и другие авиакомпании развивающихся стран испытывают ограничения в плане получения преимуществ от развития интернет-технологии в силу недостаточно развитых средств связи, высоких затрат, ограничений с иностранной валютой и кредитными карточками, а также ограниченным доступом огромного большинства населения к компьютерной технике.

2. НЕОБХОДИМОСТЬ В РЕГУЛИРОВАНИИ АСБ

2.1 Применяемая при использовании АСБ практика имеет важное значение для поддержания конкуренции авиакомпаний и благосостояния потребителей в силу господствующей роли турагентств в распределении продукции авиакомпаний и их опоры на АСБ в плане удовлетворения потребностей потребителя в части рекомендаций и бронирования.

2.2 Ввиду того что традиционно основную массу авиабилетов продавали турагентства, вскоре стало очевидно, что авиакомпании, которые контролировали АСБ, могли использовать их в ущерб конкурентной позиции авиакомпаний, не являвшихся их владельцами, и предоставлять информацию турагентам, которые отдавали бы чрезмерное предпочтение услугам, предлагаемым авиакомпаниями-владельцами.

2.3 Таким образом, страны, в которых были установлены и эксплуатировались крупные АСБ, такие, как Соединенные Штаты Америки, Канада и страны Европейского союза, приняли меры по регулированию АСБ в целях предотвращения практики, нарушающей конкуренцию в коммерческой деятельности авиакомпаний, а также турагентств.

2.4 В международном плане ИКАО разработала в 1991 году Кодекс поведения по АСБ, который был положен в основу кодексов поведения и национальных правил в различных регионах. Без таких кодексов поведения и правил небольшие авиакомпании, особенно развивающихся стран, не смогли бы эффективно участвовать в деятельности международного воздушного транспорта и пользоваться преимуществами АСБ.

2.5 Мы полностью признаем важность недавних событий в области распределения продукции авиакомпаний, в частности, растущее значение Интернет как средства продажи билетов авиакомпаний и изменения в структуре владения АСБ. Мы также с некоторой обеспокоенностью отмечаем, что в качестве реакции на недавние события, а также в их результате необходимость в продолжении регулирования

связанной с АСБ деятельности было поставлено под сомнение нормативными полномочными органами в некоторых странах с крупными АСБ.

2.6 Однако, по нашему мнению, эти изменения в распределении продукции авиакомпаний и структуре владения АСБ пока не привели к существенному подрыву позиций АСБ на рынке. Несмотря на появление Интернет, турагентства, а также большинство авиакомпаний и особенно авиакомпаний развивающихся стран продолжают в значительной степени зависеть от АСБ в плане распределения своей продукции.

3. **ВЫВОД**

3.1 Африканские государства полностью поддерживают выводы, изложенные в документе ИКАО ATConf/5-WP/14, и особенно необходимость продолжения отслеживания ИКАО событий, связанных с новыми правилами распределения продукции авиакомпаний через Интернет. Кроме того, африканские государства предлагают Конференции отразить в ее выводах следующее:

- a) несмотря на новые события в области распределения продукции авиакомпаний и изменения в структуре владения АСБ, первоначальная мотивировка в пользу регулирования деятельности АСБ посредством национальных правил или кодексов поведения по-прежнему сохраняют свою актуальность;
- b) в процессе внесения изменений или поправок в существующие правила или кодексы поведения в целях приспособления к новым событиям в области распределения продукции авиакомпаний государствам следует также принять во внимание, что развитие интернет-технологии распределяется неравномерно и что многие авиакомпании развивающихся стран пока не воспользовались результатами этих событий.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается рекомендовать ИКАО провести дальнейшие исследования с целью определения того, в какой степени следует изменить кодексы поведения в целях приспособления к использованию Интернет.