



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF)

#### ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 18–22 марта 2013 года

Пункт 1 повестки дня. Глобальный обзор тенденций и событий

Пункт 1.1 повестки дня. События в отрасли и в сфере регулирования

### СТРАТЕГИЧЕСКИЕ АЛЬЯНСЫ В ЛАТИНОАМЕРИКАНСКОМ РЕГИОНЕ

(Представлено 22 государствами – членами<sup>2</sup> Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА))

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе представлена информация о растущей тенденции к созданию групп авиакомпаний, как части процесса либерализации воздушного транспорта. Преимущества и недостатки этих альянсов указаны в общем плане и обращено внимание на ряд вопросов регулирования, которые возникают в результате этих процессов.

**Действия:** Конференции предлагается:

- a) рассмотреть данную информацию и оценки, представленные в настоящем документе;
- b) одобрить выводы, представленные в п. 5, и
- c) принять рекомендации, содержащиеся в п. 6.

*Справочный материал*

Справочный материал ATConf/6 размещен на сайте [www.icao.int/meetings/atconf6](http://www.icao.int/meetings/atconf6).

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Принятие Соединенными Штатами в 1978 году закона о так называемом регулировании повлекло за собой возникновение новой тенденции на рынке международного воздушного транспорта, регулирование которого стало осуществляться с помощью более открытых коммерческих соглашений о воздушном сообщении с меньшим участием со стороны полномочных органов, что привело к усилению конкуренции между авиакомпаниями в условиях, когда решающим фактором для успешной конкуренции со всей очевидностью стало сокращение издержек за счет расширения масштабов деятельности. Размер рынка и формирование еще более разветвленных сетей играют в этом процессе ключевую роль с точки зрения гарантии выживания в условиях более открытого и более конкурентного международного рынка. Именно по этой

<sup>1</sup> Текст на испанском языке представлен Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА).

<sup>2</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

причине альянсы авиакомпаний фигурируют в повестке дня в качестве конкурентной стратегии на современном глобальном авиационном рынке и играют все более важную роль в развитии авиации в Латинской Америке – исключительном географическом районе, где наблюдаются высокие темпы роста.

## **2. ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ АЛЬЯНСОВ**

### **2.1 Преимущества**

2.1.1 Расширение сети и объема предлагаемых услуг представляет собой одно из основных преимуществ, которое стимулирует развитие альянсов. Такие альянсы выгодны для пользователей и являются решающим фактором, оправдывающим интеграцию, слияния и приобретения до тех пор, пока существует гарантия того, что это происходит в соответствии с правилами конкуренции.

2.1.2 Наряду с обеспечением авиакомпаниям глобального присутствия альянсы также способствуют предложению большего ассортимента услуг для потребителей, таких, как: увеличение частоты рейсов и количества маршрутов, более удобные стыковки рейсов, единые поощрительные программы для часто совершающих поездки пассажиров, совместное использование VIP-залов, выставление единого счета за перелеты рейсами нескольких компаний и т. д. В то же время, они обеспечивают более высокую покупательную способность участвующих авиакомпаний и повышают эффективность их деятельности в том, что касается координации маршрутов, использования слотов аэропортов, эффективности технического обслуживания, более эффективного планирования парка воздушных судов и создания объединенных структур и т. д.

### **2.2 Недостатки**

2.2.1 Различие подходов в рамках моделей ведения бизнеса до вхождения в альянс и дополнительные издержки, связанные с изменениями, необходимыми в процессе формирования альянса, такими, как гармонизация парка воздушных судов, процедур и технологий.

2.2.2 Возможные запреты или ограничения, которые устанавливаются полномочными органами на основании правил, действующих в отношении конкуренции, и которые могут поставить под сомнение процесс создания альянса. Отсутствие единого подхода в вопросах регулирования/гармонизации.

2.2.3 Возможные негативные последствия для пользователей в случае отсутствия надлежащих механизмов контроля, препятствующих практике недобросовестной конкуренции.

## **3. НЕДАВНО СОЗДАННЫЕ АЛЬЯНСЫ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ**

3.1 На протяжении своей коммерческой истории воздушный транспорт проходил различные стадии регулирования: от большого регулирования (протекционизм в авиации) до большей открытости (либерализация и "открытое небо"). Соглашения и альянсы между авиакомпаниями существовали и преобладали всегда, хотя и имели свои особенности с точки зрения масштабов, содержания и того, каким образом они достигались. В настоящем документе речь пойдет только о самых последних процессах, которые наблюдались в регионе Латинской Америки.

3.2 Начиная с 1990-х годов, в Латинской Америке стала получать распространение значительно более гибкая модель ведения переговоров о правах на воздушные перевозки в русле возникших в Соединенных Штатах и Европе международных тенденций, связанных с использованием так называемых "моделей открытого неба". По меньшей мере, с концептуальной точки зрения эти модели оказались более совместимыми с альянсами между компаниями в том отношении, что они устраняют барьеры на пути обеспечения доступа к авиамаршрутам. В этих новых условиях более либеральных рынков воздушных перевозок типичным соглашением о коммерческом альянсе между авиакомпаниями стали соглашения о совместном использовании кодов. Такого рода соглашения заключаются регулярно с участием многих авиакомпаний, создавая таким образом предпосылки для так называемых "глобальных альянсов". Эти глобальные альянсы состоят из сетей авиакомпаний, использующих модель ведения бизнеса, целью которой является "стандартизация" выгод для клиентов с помощью поощрительных программ для часто совершающих поездки пассажиров с последующим накоплением "бонусных миль", стандартных процедур регистрации на рейсы, VIP-залов, повышения класса обслуживания и т. д.

3.3 С учетом этого краткого описания условий регулирования ниже приводится самая последняя информация об опыте создания альянсов между авиакомпаниями в регионе Латинской Америки, который свидетельствует о том, что конкуренты объединяются в особые группы авиакомпаний, причем данное явление может рассматриваться как характерный признак действующей модели альянсов в регионе.

3.4 Группа AviancaTaca Holding S.A., консолидированная в 2009 году, включает в себя компанию Aerovías del Continente Americano S.A. (Avianca), в которую входят Tampo Cargo S.A., а также Aerolíneas Galápagos S.A. (Aerogal), и компании группы TACA : TACA International Airlines S.A., Líneas Aéreas Costarricenses S.A. (LACSA), Transamerican Airlines S.A. (TACA Peru), Servicios Aéreos Nacionales S.A. (SANSА), Aerotaxis La Costeña S.A. и Isleña de Inversiones C.A. de C.V. (ISLEÑA). Создание этой группы привело к формированию самой крупной в Латинской Америке авиатранспортной сети, обеспечивающей сообщение через свою разветвленную систему стыковочных центров в Боготе, Сальвадоре, Сан-Хосе (Коста-Рика) и Лиме.

3.5 Группа COPA Airlines Group. Приблизительно в 2000 году COPA Airlines создала альянс с бывшей компанией Continental Airlines (сегодня это United Airlines), став владельцем контрольного пакета акций, и в первую очередь сконцентрировала свои усилия на совершенствовании ее технологических процессов, сертификации и модернизации ее парка судов и получении доступа к большему числу международных маршрутов на основе соглашений о совместном использовании кодов, что в целом способствовало усилению панамской авиакомпании. Благодаря этому Copa Holdings приобрела в начале 2005 года колумбийскую компанию Aero Republica и в последующем создала стратегический альянс с панамской авиакомпанией COPA Airlines, стремясь дополнить объем ее перевозок и расширить сеть воздушного сообщения, в частности, за счет использования панамского узлового аэропорта. COPA Airlines выполняет более ста ежедневных рейсов почти по 60 маршрутам примерно в 30 стран американского континента, что позволяет пользователям совершать перелеты прямыми рейсами в Панаму и в обратных направлениях. Эти перевозки дополняются рейсами и сетью маршрутов Aero Republica (известной сегодня как COPA Airlines Colombia).

3.6 Группа компаний LAN Group. В конце 1990-х годов чилийская авиакомпания LAN Airlines начала экспансию в южноамериканском регионе, используя модель создания в различных странах авиакомпаний под единым названием LAN с целью обслуживания рынка как внутренних перевозок, так и основных международных маршрутов. Благодаря этой концепции возникли LAN Peru, LAN Ecuador и LAN Argentina, которые вошли в состав LAN Group наряду с чилийским головным офисом авиакомпании. В 2010 году группа LAN, обратив внимание на

огромный рост колумбийского рынка внутренних перевозок, приобрела контрольный пакет акций колумбийской компании AIREС, и год спустя последняя, исходя из коммерческих соображений, поменяла свое название на новое название LAN Colombia, с тем, чтобы соответствовать остальной группе. Почти одновременно с процессом приобретения AIREС группа LAN оформила стратегический альянс с основной бразильской авиатранспортной компанией TAM, несомненно, одной из самых крупных в этом регионе, создав тем самым предпосылки для альянса LATAM.

#### 4. УЧАСТИЕ ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В ГЛОБАЛЬНЫХ АЛЬЯНСАХ

4.1 Существует три глобальных альянса- Star Alliance, Oneworld и SkyTeam, на которые в целом приходится более 60 % мирового объема пассажирских перевозок. Недавнее вхождение AVIANCA-TACA и COPA Airlines в Star Alliance, один из крупнейших глобальных альянсов в мире, обеспечивает заметное присутствие латиноамериканской региональной авиации в действительно глобальной сети внутри международного рынка воздушного транспорта, что будет означать более широкие возможности выбора маршрутов для пользователей и увеличение прибыли.

4.2 Группа LATAM Airlines Group в настоящее время оценивает соответствующие варианты, поскольку ей предстоит сделать выбор между различными глобальными альянсами, к которым относятся входящие в нее авиакомпании, имея в виду, что LAN интегрирована в альянс One World, а TAM является частью Star Alliance.

4.3 Информация, которая приводится ниже, была предоставлена Ассоциацией воздушного транспорта Латинской Америки и Карибского бассейна (ALTA) и отражает присутствие в регионе глобальных альянсов.

4.4 Она также содержит сопоставимые данные об общем количестве РПК (располагаемых пассажиро-километров) в регионе до и после создания альянсов между местными авиакомпаниями. Очевидно, что это увеличение обусловлено не только тем, что авиакомпании объединили свои усилия в области осуществления продаж и перевозок, но также и увеличением пассажиропотока под влиянием процессов, происходящих в местной экономике.

Альянс	Региональные маршруты	Доля РПК на региональном рынке	Международные маршруты	Доля РПК на международном рынке
One World	144	18,06 %	754	14,51 %
SkyTeam	134	16,95 %	946	19,32 %
Star Alliance	170	30,98 %	1185	27,94 %

Год	Доля в общем количестве РПК альянсов
2002	28,00 %
2012	65,99 %

## 5. ВЫВОДЫ

5.1 Расширение этих различных типов альянсов авиакомпаний является частью уникальных тенденций и характеристик рынка воздушного транспорта, особенно в международной сфере. В одних случаях это является ответом на введение регулирующих ограничений на рынке (таких, как двусторонние ограничения доступа к маршрутам), тогда как в других случаях это происходит с учетом необходимости снизить издержки с целью сохранения конкурентоспособности и присутствия на рынке или в связи с необходимостью реструктурировать наиболее крупные сети внутри рынков с наиболее высоким уровнем конкуренции с целью повысить рентабельность.

5.2 Несомненно, в такой отрасли, как воздушный транспорт, крайне важно увеличивать объемы перевозок. Формирование сетевых маршрутов на внутреннем, международном и региональном уровнях самым существенным образом способствует увеличению объемов перевозок, снижению себестоимости и повышению конкурентоспособности. Курс на либерализацию рынка способствовал преодолению традиционной концепции флагманской авиакомпании, позволив прийти к выстраиванию системы, основанной в большей степени на группах авиакомпаний (альянсов), которые в своей деятельности выходят за границы одной страны, стремясь при этом распространить свои услуги на более широкие географические зоны. В этих условиях альянсы играют ключевую роль с точки зрения повышения конкурентоспособности и гарантии сохранения рынка в долгосрочной перспективе.

5.3 Эта тенденция, характерная для альянсов, не обошла стороной и авиационную отрасль, однако последняя сталкивается с необходимостью обеспечить совместимость этой тенденции с более либеральной регулирующей средой, в рамках которой обязательным условием является гарантия того, что конкуренция развивается на добросовестной и равноправной основе. Возросшая конкуренция и консолидация повышают риск использования недобросовестных методов конкурентной борьбы.

5.4 Наконец, в случае Латинской Америки существует тенденция к созданию групп авиакомпаний через альянсы, которые находятся на срединной стадии процесса эволюции. Такой вывод можно сделать на основании различных соглашений между авиакомпаниями, таких, как: совместное использование кодов, совместное использование технологической платформы для бронирования пассажирских мест и систем регистрации на рейсы (единый код), соглашения об использовании воздушных судов, как при фрахтовании, так и при взаимном обмене воздушными судами, целью которых является оптимальное использование парка воздушных судов и повышение эксплуатационного потенциала авиакомпаний, и различные коммерческие договоренности, включая соглашения о совместном использовании общего торгового знака.

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Конференции предлагается рассмотреть следующие рекомендации:

- а) ИКАО следует продолжать следить за новыми событиями в этой области и обновлять свой инструктивный материал с учетом изменений и потребностей государств;

- b) ИКАО следует разработать свод основных принципов добросовестной конкуренции в области международного воздушного транспорта, исходя из того, что конкуренция осуществляется не только между авиакомпаниями, но также все чаще и между глобальными альянсами.

— КОНЕЦ —