



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
Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение основных вопросов и соответствующих рамок регулирования
Пункт 2.4 повестки дня. Добросовестная конкуренция

ВЛИЯНИЕ АЛЬЯНСОВ И СЛИЯНИЙ АВИАКОМПАНИЙ НА ДОБРОСОВЕСТНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ И НА ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ СОЗДАНИЯ МОНОПОЛИЙ

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном документе рассматриваются такие явления в области воздушных перевозок, как возникновение крупных альянсов и слияний между авиакомпаниями. В документе содержатся анализ влияния таких альянсов и слияний на воздушный транспорт и предложение разработать рамки для их регулирования.

Действия: Конференции предлагается согласиться с рекомендациями, изложенными в п. 6.

<i>Справочный материал</i>	Справочный материал ATConf/6 приводится на вебсайте www.icao.int/meetings/atconf6 .
----------------------------	--

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В области воздушного транспорта произошло много важных изменений. Значительное число стран добилось больших успехов в сфере либерализации международного воздушного транспорта и заключило договоренности о беспрепятственном доступе к рынкам. При этом произошел значительный сдвиг в авиационной отрасли: сформировались альянсы и произошли слияния между авиакомпаниями, которые стремились таким образом консолидировать свои позиции в рыночных условиях, характеризующихся острой конкуренцией.

1.2 Альянсы между авиакомпаниями стали одной из доминирующих характеристик воздушного транспорта, они относительно быстро превратились в глобальное явление благодаря

¹ Документ на арабском языке представлен Египтом.

разнообразным деловым соглашениям о сотрудничестве. Соглашения об альянсах многообразны и включают широкий круг вопросов, например: совместное использование кодов, сотрудничество в сфере маркетинга и ценообразования, координацию расписания полетов и совместное использование офисов и помещений в аэропортах.

1.3 Благодаря таким альянсам авиакомпании способны обеспечить авиасвязи между большим количеством городов, удовлетворить потребности воздушного движения и установить оптимальные цены. Партнерства и деловые союзы открывают авиакомпаниям доступ к крупным авиационным сетям и возможность обеспечивать предоставление необходимых услуг.

1.4 На мировой арене возникло несколько конкурирующих между собой крупных стратегических альянсов. Каждый такой альянс состоит из нескольких крупных авиакомпаний, которые, расширив свои сети обслуживания, охватили различные географические регионы. Таким образом, эти авиаперевозчики могут, объединив свои сети, обслуживать почти все регионы. На долю этих альянсов приходится теперь более 50 % регулярных пассажирских авиаперевозок. К числу таких альянсов относятся:

- a) "Стар Алайнс", созданный в 1997 году;
- b) "Уан Уорлд", созданный в 1999 году;
- c) "Скай Тим"², созданный в 2000 году.

Существуют также двусторонние альянсы авиалиний, в рамках которых совместно используются коды и продаются билеты на совместно эксплуатируемые рейсы. По статистике ИАТА, более 80 % воздушных перевозок через Атлантический и Тихий океан обеспечивается такими альянсами, и немного более низкий процент обеспечивается ими на трассах, связывающих Европу и Азию.

2. ВЫГОДЫ ОТ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АЛЬЯНСОВ

2.1 К наиболее значительным выгодам от возникновения альянсов относится снижение стоимости авиабилетов при установлении авиасвязи между городами. Благодаря большому числу авиапассажиров увеличивается коэффициент коммерческой загрузки воздушных судов и таким образом снижаются издержки, связанные с авиаперевозками, что отвечает интересам и пассажиров и авиаперевозчиков.

2.2 Кроме того, авиакомпании могут предложить более широкий выбор расписаний полетов, часов вылета и прибытия рейсов, в результате чего сокращается время, проводимое авиапассажирами в пути.

2.3 Альянсы стремятся повышать стандарты качества и совершенствовать предоставляемые пассажирам услуги, а также на всех этапах внедрять минимальные стандарты, и в том числе: на этапе продажи авиабилетов, при выборе направлений, при осуществлении процедур, связанных с перевозкой багажа, на этапах обслуживания пассажиров в авиасалонах и в пути, при рассмотрении жалоб пассажиров и предоставлении им других необходимых услуг.

² Следует отметить, что альянс под названием "Уинг Алайнс", в котором предполагалось объединить авиакомпании "Нортуэс эрлайнз" и "Континентал эрлайнз" из США с европейским флагманским перевозчиком "КЛМ", стал ненужным после того, как в сентябре 2004 года большинство его предполагаемых участников присоединились к альянсу "Скай Тим".

3. НЕДОСТАТКИ АЛЬЯНСОВ

3.1 Несмотря на свои значительные преимущества, создаваемые авиакомпаниями альянсы подвергаются критике по ряду причин, в том числе по следующим:

- a) альянсы не соблюдают антимонопольных правил, в результате может возникать ситуация, в которой некоторые компании лишаются доступа к рынку и нарушаются нормы добросовестной конкуренции;
- b) альянсы, контролирующие много ключевых точек и располагающие мощными рычагами в области конкуренции и маркетинга, могут своей деятельностью приводить к краху некоторые из тех компаний, которым приходится участвовать в конкуренции в области низкобюджетных перевозок;
- c) структура партнерств внутри альянсов значительно усложнилась в результате их грандиозного роста.

4. СЛИЯНИЯ

4.1 Посредством слияний, поглощений и эксплуатационных объединений многие авиакомпании мира стараются расширить свои возможности по извлечению коммерческой выгоды. Они ставят своей целью сохранить рыночные квоты и права перевозок, охватить новые рынки, сократить издержки, избежать жестокой конкуренции и обеспечить для себя доминирующее положение на рынке.

4.2 В последнее время трансграничные слияния и поглощения участились. Многие государства проводят новую политику в области иностранных инвестиций и сокращают число ограничений в области владения и эффективного контроля применительно к авиаперевозчикам и при назначении авиакомпаний в рамках двусторонних соглашений о воздушных перевозках.

4.3 Это может приводить, в рамках стратегии, нацеленной на расширение доступа к рынкам через образование альянсов, к увеличению иностранных инвестиций в деятельность авиакомпаний.

5. ВЫВОДЫ

5.1 Помимо всех тех характеристик и выгод, появляющихся в области воздушного транспорта в результате альянсов и слияний и заслуживающих поощрения, эти явления имеют также недостатки и отрицательные стороны, которые необходимо преодолевать. Следовательно требуется продолжить изучение вопроса о том, как добиться максимальных выгод и преимуществ, характеризующих такие альянсы, и свести к минимуму их нежелательные последствия.

5.2 Следует отметить, что такие альянсы становятся все более и более комплексными, оперируют в рамках сложных, тесно переплетенных между собой структур и располагают мощнейшими рычагами в сфере маркетинга, в то время как ИКАО еще только предстоит провести исследования по данной теме.

6. РЕКОМЕНДАЦИИ

6.1 Конференции предлагается:

- a) попросить ИКАО разработать новую политику, провести исследования на тему о влиянии альянсов в области воздушного транспорта и соблюдения норм конкуренции, а также разработать инструкции по их регулированию;
- b) попросить ИКАО проводить мониторинг того, что происходит с альянсами в области воздушного транспорта, и представлять государствам-членам новую информацию по этому поводу;
- c) настоятельно призвать государства признать, что для соблюдения альянсами норм конкуренции и предотвращения возникновения монополий было бы важно располагать рамками регулирования. При этом государствам следует должным образом учесть выгоды, создаваемые альянсами.

— КОНЕЦ —