

**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

(Представители: Бахрейн, Египет, Иордания, Ирак, Йемен, Катар, Ливан, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирия, Судан, Тунис и наблюдатель от Палестины)²

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ рассматривает вопрос о распределении продукции авиакомпаний, причем основное внимание уделяется торговле и маркетингу услуг воздушного транспорта через Интернет и автоматизированные системы бронирования (АСБ), а также работе в этой области, проводимой арабскими государствами.

Действия Конференции приводятся в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Для начала зададим вопрос, является ли воздушный транспорт индустрией, и если да – выпускает ли эта индустрия продукцию и каковы экономическая ценность и характер этой продукции. Ответ на эти вопросы поможет нам идентифицировать виды и характеристики продукции воздушного транспорта и в конечном итоге разработать оптимальные методы ее распределения. Индустрия представляет собой производственный процесс преобразования предмета меньшей стоимости в предмет большей стоимости. Применив это определение к воздушному транспорту, мы обнаружим, что авиакомпании перевозят пассажиров и товары из одного места в другое, т. е. преобразование происходит в процессе перевозки. Во время перевозки пункт отправления имеет меньшую ценность для пассажиров и товаров, а пункт назначения представляет большую ценность. Об этом свидетельствует тот факт, что стоимость товара в стране назначения, несомненно, выше, чем в стране изготовления.

¹ Текст на арабском языке представлен членами Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА).

² Члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА).

1.2 Согласно этому определению воздушный транспорт можно считать индустрией, продукцией которой является пассажирское кресло или место в грузовом отсеке. Эта продукция обладает такими характеристиками экономической продукции, как дефицит и выгода. Общим для всех авиаперевозчиков является то, что они производят услугу, и аспект конкуренции между авиакомпаниями на рынке воздушного транспорта должен быть связан с этим элементом, при условии стабильности цен, и поэтому каждый перевозчик стремится удовлетворить своих клиентов и привлечь новых. Никто не может вводить нормативные ограничения, препятствующие усилиям авиаперевозчиков удовлетворить своих клиентов. С другой стороны, авиационные полномочные органы во всем мире вводят правила, призванные гарантировать честную и добросовестную конкуренцию между авиаперевозчиками на рынке воздушного транспорта. Для достижения этой цели необходимо проводить различие между распределением следующих видов продукции:

- a) международные регулярные рейсы,
- b) дополнительные рейсы и
- c) чартерные или нерегулярные рейсы.

1.3 **Регулярные рейсы.** Преобладающей тенденцией при распределении продукции применительно к регулярным рейсам является прямая продажа клиентам, когда авиакомпаниям разрешается открывать пункты для прямой продажи своей продукции клиентам без агентов-посредников. Королевство Бахрейн выступило с инициативой в этой связи, приняв решение № 1 от 1999 года, разрешающее авиакомпаниям осуществлять продажу населению напрямую, минуя агентов. В Султанате Оман иностранным авиакомпаниям также предоставляется право выбора между прямой продажей или продажей через местного агента. Однако во многих государствах до сих пор существуют ограничения на этот счет, и авиакомпании могут продавать свою продукцию только через агентов, а не напрямую.

1.4 **Дополнительные рейсы.** Общеизвестно, что дополнительные рейсы являются следствием повышения спроса на перевозки по регулярным маршрутам, и поэтому для них существуют те же требования, что и для регулярного движения.

1.5 **Чартерные или нерегулярные рейсы.** В некоторых странах не существует каких-либо ограничений по продаже мест на нерегулярные рейсы, однако в большинстве государств мира по-прежнему требуется, чтобы эту функцию выполнял турагент или фрахтователь, который продает перевозки типа "инклюзив тур" и является связующим звеном между эксплуатантом и авиационными полномочными органами. Такая деятельность обычно ведется в форме туристических программ.

2. **МАРКЕТИНГ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС**

2.1 Технический прогресс в области распределения продукции играет важную роль в расширении возможностей для пользователей воздушного транспорта, позволяя им бронировать пассажирские кресла или место в грузовом отсеке на конкретном рейсе по Интернету. Использование Интернета создает дополнительные проблемы для государств, ограничивающих право авиаперевозчиков на прямое распределение продукции.

2.2 Кроме того, существуют многообразные формы отношений между авиаперевозчиками, заключающимися рыночные альянсы, вводящими практику совместного использования кодов и т. д. В таких ситуациях ответственность авиаперевозчиков за сохранность пассажиров и груза будет утрачена, если ее четко не определить, и в этом случае будет нанесен ущерб правам пассажиров. Поэтому необходимо разъяснить отношения между пассажирами и компаниями, принимающими участие в перевозке

пассажиров, в письменном виде, т. е. на билете или в любом перевозочном документе, выпускаемом на бумаге или в электронном формате.

2.3 Не менее важным моментом для государств является обеспечение того, чтобы стороны, отвечающие за функционирование АСБ, использовали честные и объективные методы представления информации клиентам воздушного транспорта, не отдавая предпочтения одной компании перед другой и не рекомендуя клиентам использовать услуги одного перевозчика вместо другого, что может нанести ущерб распределению продукции такого перевозчика; кроме того, необходимо, чтобы Кодекс поведения АСБ, утвержденный ИКАО в качестве механизма регулирования для управления процессом АСБ, использовался в качестве образца для любого другого кодекса поведения.

3. ПОЗИЦИЯ АРАБСКИХ ГОСУДАРСТВ

3.1 Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА) разрабатывает программу постепенной либерализации услуг в области воздушного транспорта в отношениях между своими государствами-членами, начиная с коммерческих прав на грузовые и нерегулярные перевозки, затем в отношении коммерческих прав по третьей, четвертой и пятой свободам, а в настоящее время подготавливается многостороннее соглашение по либерализации воздушного транспорта в арабских государствах (коммерческие права, доступ к рынку, емкость и тарифы), которое будет подписано на заключительном этапе. Следует напомнить, что по итогам дискуссий, состоявшихся в ходе Конференции по либерализации воздушного транспорта в арабских государствах (Дубай, 21–23 октября 2002 года), была высказана поддержка инициативы ИКАО в отношении типового соглашения о воздушном сообщении (ТСВС). С целью защиты интересов пассажиров и авиакомпаний арабских государств в области бронирования, доступа к информации и других прав, связанных с договорами, сборами и приобретением, АРКГА в сотрудничестве с Организацией арабских воздушных перевозчиков (ОАВП) разработали Кодекс поведения арабских стран для автоматизированных систем бронирования (АСБ), основные принципы и цели которого взяты из Кодекса поведения ИКАО для АСБ.

4. ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

4.1 С учетом вышеизложенного и в свете последних технических достижений Конференции предлагается:

- a) просить ИКАО продолжать следить за событиями в сфере распределения продукции по линии Интернета и АСБ и распространять соответствующую информацию;
- b) особо выделить тот момент, что при продаже и распределении услуг воздушного транспорта необходимо соблюдать нейтральное отношение ко всем авиакомпаниям;
- c) особо выделить важность соблюдения принципа недискриминации в любых региональных кодексах поведения для АСБ;
- d) призвать Договаривающиеся государства предоставлять авиакомпаниям право прямой продажи своей продукции;
- e) согласиться с тем, что обязательства авиакомпании перед пользователями услуг воздушного транспорта должны быть четко оговорены в том случае, если в процессе перевозки участвует более одного перевозчика;

- f) особо выделить тот момент, что принципы, зафиксированные в Кодексе поведения ИКАО для АСБ, являются отправной точкой для регулирования автоматизированных систем бронирования в Договаривающихся государствах и образцом для любого другого кодекса поведения регионального характера.

– КОНЕЦ –