



АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Пункт 49 повестки дня. Либерализация международных воздушных сообщений

**ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ПОЛИТИКИ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ
МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(Представлено Индией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе освещаются инициативы Индии, предпринятые в недавнем прошлом в отношении улучшения воздушных сообщений на различных международных направлениях за счет применения либеральной политики в двусторонних переговорах о воздушных сообщениях, облегчающей требования, предъявляемые к перевозкам туристов на чартерных рейсах, и для дерегулирования правового режима оформления и утверждения тарифов.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью D (Эффективность. Повышать эффективность авиационной деятельности)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Всемирная авиатранспортная конференция, проводившаяся под эгидой ИКАО в Монреале с 24 по 29 марта 2003 года, приняла Декларацию глобальных принципов для международного воздушного транспорта. В декларации, помимо прочего, подчеркивается, что экономическую либерализацию в области воздушного транспорта следует осуществлять постепенно, поступательно и упорядоченно с учетом соответствующих мер предосторожности для обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и добросовестной конкуренции.

1.2 В своей резолюции А35-18 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" Международная организация гражданской авиации подтвердила основную роль в разработке руководства в области политики относительно регулирования международного воздушного транспорта и упрощения гарантированного процесса либерализации. В соответствии с этим государствам-членам было настоятельно рекомендовано следовать глобальным принципам деятельности международного воздушного транспорта, в частности, в области экономического регулирования.

1.3 В Индии права на перевозку обмениваются между двумя суверенными государствами в рамках двусторонних соглашений о воздушных сообщениях на основе взаиморасчетов с учетом требований, предъявляемых к туризму, перевозке пассажиров и торговле. Помимо объемов перевозок, предоставленных двусторонними соглашениями, иностранным авиакомпаниям также разрешено выполнять дополнительные рейсы с целью обслуживания сезонных пиковых перевозок.

1.4 Индия в течение некоторого времени переживала усиленный рост воздушного движения. В 2009 году объем внутренних пассажирских перевозок составил приблизительно 43 млн человек, а международных перевозок в Индию и за ее пределы – 28 млн человек. Индия следовала либеральной политике в области обмена правами на перевозку и предприняла ряд прочих мер с целью улучшения стыковки в процессе воздушных перевозок и приспособления к потребностям авиапассажиров. Начиная с 2003 года Индия переходит к усовершенствованной методике либерализации в процессе предоставления обслуживания воздушного транспорта с целью предоставить в течение всего года места в воздушных судах, выполняющих рейсы в Индию и за ее пределы. Было признано, что улучшение стыковки в процессе перевозок непосредственно влияет на экономику, поскольку это соответствует потребностям промышленной торговли, туризма и способствует созданию рабочих мест. До 2008 года правительство Индии следовало либеральной политике, связанной с предоставлением прав на перевозку на взаимной основе. Однако с начала 2009 года в результате возникновения глобальной рецессии и резкого подъема авиатарифов в Индии применяется усовершенствованная методика в области предоставления дальнейших двусторонних прав на перевозку.

1.5 Индия заключила двусторонние соглашения о воздушных перевозках с 108 странами. Общие двусторонние права на получение причитающихся льгот для индийских/иностранских перевозчиков на взаимной основе для полетов на территорию Индии и за ее пределы приводятся ниже:

Год	Двусторонние права (кресло/неделя)	Процентный рост по сравнению с предыдущим годом
2000	188 115	--
2001	202 582	7,69
2002	214 336	5,80
2003	228 064	6,40
2004	249 078	9,21
2005	335 907	34,86
2006	418 672	24,64
2007	567 959	35,66
2008	656 751	15,63
2009	765 646	16,58

1.6 В настоящее время 72 иностранные компании 49 государств выполняют международные воздушные сообщения на территорию Индии и за ее пределы, этим же занимаются 7 грузовых авиакомпаний.

2. МЕРЫ В ОТНОШЕНИИ ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЙ О ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЯХ

2.1 Признавая резкое повышение спроса на перевозки, Индия следовала либеральной политике в области обмена правами на перевозки и предприняла следующие инициативы:

- a) Индия приняла модель ИКАО для подготовки двусторонних соглашений о воздушных перевозках.
- b) Существующие двусторонние соглашения пересматриваются и изменяются с целью предоставить авиакомпаниям возможность осуществлять полеты по различным направлениям, вместо того чтобы выполнять их в один или два пункта.
- c) Индия постоянно следует политике предоставления двух пунктов выхода на связь на территории Индии с предоставлением семи частот для каждого пункта.
- d) В процессе значительных изменений частные компании индийских перевозчиков также получили разрешение выполнять регулярные перевозки на нескольких международных маршрутах.
- e) Было принято политическое решение относительно того, что любые дополнительные объемы, выполняемые иностранными авиакомпаниями на существующих или новых маршрутах в Индию, не охватываются обязательными коммерческими соглашениями с национальными перевозчиками, и с 1 января 2010 года существующие коммерческие соглашения уже были упразднены.
- f) Двусторонняя политика в области либерализации была принята в странах АСЕАН, предоставляя их назначенным авиакомпаниям для выполнения 7 рейсов в неделю в 4 мегаполиса (Дели, Мумбаи, Колкату и Ченнай) и неограниченный доступ к 18 туристическим пунктам в Индии. Было также отменено правило об ограничении числа авиакомпаний.

- g) Режим либеральной политики был заключен с государствами – членами Южно-Азиатской ассоциации по региональному сотрудничеству (СААРК), позволяющей своим назначенным авиакомпаниям выполнять 7 рейсов и неделю в 6 городов-мегаполисов (Дели, Мумбаи, Колкату, Ченнай, Хайдарабад и Бангалор) в дополнение к неограниченному объему перевозок в 18 туристических пунктов в Индии. Число авиакомпаний, которые могут осуществлять полеты на территорию друг друга, не ограничено.
- h) Между Индией и США было заключено соглашение об "открытом небе", что позволяет авиакомпаниям обеих стран создавать неограниченные объемы перевозок между двумя странами с любыми промежуточными или не находящимися на их территориях пунктами назначения.
- i) Индия в одностороннем порядке провозгласила политику "открытого неба" для грузовых рейсов, в соответствии в которой иностранным авиакомпаниям разрешено выполнять любое число чисто грузовых рейсов по любым направлениям на территорию Индии и за ее пределы.
- j) Индия также располагает либерализованной формой договоренностей о воздушных перевозках с Соединенным Королевством, которые могут быть почти приравнены к договоренностям об "открытом небе". В рамках этих договоренностей назначенные авиакомпании обеих сторон имеют право выполнять 56 перевозок в неделю по маршрутам Дели/Мумбаи – Лондон/Хитроу и в обратную сторону. Помимо этого, назначенные авиакомпании Соединенного Королевства могут выполнять полеты по любым маршрутам между Соединенным Королевством и Индией при условии того, что общий объем перевозок ограничен 7 рейсами в неделю на прилет и вылет в каждый аэропорт Индии, за исключением полетов только в Бангалор и Ченнай, в которых общий объем перевозок составляет 14 рейсов в неделю. В соответствии со взаиморасчетами назначенные авиакомпании Индии могут осуществлять перевозки без ограничения их объемов на любом маршруте между Индией и Соединенным Королевством. Также назначенные авиакомпании каждой стороны могут выполнять полеты в любую точку за пределами своих территорий.
- k) Индия занимается подписанием пересмотренных соглашений о воздушных перевозках или приступает к действиям по внесению поправок в существующее соглашение о воздушных перевозках для включения в него модернизированных и наиболее либерализованных положений на основе статьи модели ИКАО о назначении тарифов, обеспечении авиационной безопасности, безопасности полетов, совместном использовании кодов между авиакомпаниями, предоставлении свобод при полетах по маршрутам, перевозках различного типа и концепции "открытого неба" для всех грузовых перевозок.

2.2 В результате вышеупомянутых мер обмен правами провозной емкости между Индией, с одной стороны, и иностранными государствами – с другой, с 2004 года изменялся следующим образом:

	Количество мест в неделю для каждой стороны
2005:	86 829
2006:	82 765
2007:	149 287
2008:	88 792
2009:	108 895

3. ПРОЧИЕ МЕРЫ

3.1 Помимо либерализации двусторонних соглашений о воздушных перевозках, были введены следующие дополнительные меры:

- a) Руководство по туристическим чартерам было либерализовано, что позволило владельцам паспорта Индии путешествовать на чартерных рейсах и в то же самое время освободить их от выполнения требований обязательного обмена иностранной валюты для ее расходования в Индии;
- b) с целью справиться с сезонным повышением спроса с 2000 года Индия в одностороннем порядке объявила политику "открытого неба" в течение пиковых периодов с ноября по март, позволяющей иностранным авиакомпаниям выполнять дополнительные полеты в таких объемах, которые они сами пожелают, без каких-либо разрешений или препятствий;
- c) тарифный режим был полностью отменен, предоставив возможность установления ставок и сборов на основе рыночных цен.

4. АЭРОДРОМНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

4.1 Индия приняла несколько инновационных стратегий для улучшения своего аэропортового обслуживания. К ним относятся перестройка аэропортов Дели и Мумбаи с помощью применения режима государственного и частного партнерства. Это привело к вливанию соответствующих инвестиций с целью общего перевода на более высокий уровень этих аэропортов и прочих относящихся к ним служб. Была введена в действие политика строительства нового аэропорта с целью обеспечить и упростить создание новой аэропортовой инфраструктуры как в частном, так и государственном секторах. В 2008 году были сданы в эксплуатацию два новых аэропорта в Хайдарабаде и Бангалоре, которые в настоящее время успешно обслуживают как внутренние, так и международные рейсы. Правительство создало независимый полномочный орган экономического регулирования аэропортов (AERA) для надзора за экономическими аспектами деятельности гражданской авиации в аэропортах. Индия также приступила к необходимой процедуре создания независимого полномочного органа гражданской авиации.

4.2 Правительство нацеливает свою деятельность на развитие узловых пунктов в аэропортах Дели и Мумбаи и создание региональных узловых центров в Колкате, Ченнае и Хайдарабаде для распределения полетов из-за границы на территорию Индии и за ее пределы по различным городам с помощью внутренних перевозчиков. Основной целью является создание коммерческих возможностей для внутренних перевозчиков, выполняющих рейсы на международных маршрутах. С учетом стратегического положения Индии воздушное движение через узловые пункты из Дели и Мумбаи является ключевым условием будущего роста. Сдача в

эксплуатацию нового терминала Т3 в Дели, который был торжественно открыт уважаемым премьер-министром Индии 3 июля 2010 года, является главным шагом в направлении развития Дели в качестве узлового пункта, и национальный перевозчик Индии. "Эр Индия" уже приступил к эксплуатации аэропорта Дели в качестве узлового пункта, изложив принципы его международной эксплуатации. Расположение Дели предоставляет уникальное преимущество и позволяет обеспечивать фидерные перевозки из не относящихся к мегаполисам аэропортов в Индии.

5. **ВЫВОД**

5.1 С принятием вышеупомянутого политического решения Индия смогла выполнить потребности пассажиров и в то же самое время предотвратить ненужное снижение объема перевозок, которое ведет к нездоровой конкуренции, искусственному снижению тарифов и уменьшению доходов, что может привести к возникновению проблем в авиационной отрасли в целом и устранению слабых участников в частности. В результате создания конкурентной среды было установлено идеальное равновесие возможностей авиакомпаний и в то же самое время были получены преимущества для потребителей.

— КОНЕЦ —