



大会第 37 届会议

经济委员会

议程项目 49：国际航空运输服务的自由化

加强国际航空联系的政策举措

(由印度提交)

执行摘要

本份文件突出介绍了印度最近采取的举措，通过双边航空运输谈判中的开放政策，放宽了对旅游包机经营的要求，放松了对运价申请与审批的法律制度，加强了与各个国际目的地的空中联系。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 D — 效率 — 提高航空运行的效率。
财务影响:	不适用。
参考文件:	

1. 引言

1.1 在国际民航组织主持下，2003年3月24日至29日，在蒙特利尔举行了全球航空运输会议，通过了一份国际航空运输全球原则的宣言。除其它外，宣言强调，航空运输经济自由化应以循序渐进、逐步和有序的方式进行，并要有适当的保护措施，以确保安全、保安和公平竞争。

1.2 国际民航组织在A35-18号决议：国际民航组织在航空运输领域的持续政策的综合声明，重申其对国际航空运输的管理和便利保护自由化而制订政策指导方面的重要角色。因此，敦促各成员国遵守国际航空运输，特别是在经济监管领域的全球性原则。

1.3 在印度，业务权是两个主权国家在对等基础上，根据双边航空运输协定，并兼顾到旅游和贸易的要求进行交换的。除了双边协定批准的运力之外，也允许外国空运企业经营加班，以照顾运输业务的季节性剧增。

1.4 印度的航空运输量在一段时间出现高速增长。2009年，国内客运量约为4300万人次，进/出印度的国际运输量约为2800万人次。印度在交换航权方面一直奉行开放政策，并采取一些其它措施改善联系，以满足广大乘客的需要。从2003年起，印度在航空运输服务自由化方面采取定标方法，使每年进/出印度的可提供座位数一目了然。人们认识到，增加联系除了满足商贸、旅游和就业的需求之外，对经济亦能产生直接影响。2008年之前，政府是按照自由化政策，在对等基础上批准交换航权。然而，从2009年开始，由于全球经济衰退和亚欧信托基金价格大幅上涨，印度在进一步批准双边航权时，采取了定标方法。

1.5 印度已与108个国家缔结了双边航空运输协定。印度/外国承运人在对等基础上经营进/出印度的双边权利总数如下：

年度	双边权利(座位数/一周)	较上年增长的百分比
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 目前，来自49个国家的72家外国空运企业在经营进/出印度的国际航班，另外还有7家全货空运企业。

2. 关于双边航空运输协定的措施

2.1 认识到需求的剧增，印度在交换航权方面一直采取自由化政策，并采取下列措施：

- a) 印度已采用国际民航组织的双边航空运输协定范本；
- b) 对现有的双边协定进行审查和修订，以便允许在单个或两个目的地地点指定多家空运企业；
- c) 印度一直遵循在印度允许经停两点，每点 7 个班次的政策；
- d) 作为一项重大举措，印度的私人空运企业也已获准在几条国际航线上经营定期航班；
- e) 已经作出政策决定，外国空运企业在印度现有或新的航线上经营的任何新增运力，将不纳入国家承运人要求的商业协议之内，现有的商业协议自 2010 年 1 月 1 日起逐步淘汰；
- f) 已经对东盟国家开放自由化双边政策，批准其指定的空运企业每周经营七个航班至新德里、孟买、加尔各答和钦奈，不受限制地经营印度的 18 个旅游地点。同时还废除了对空运企业数量的限制；
- g) 已与南亚区域合作联盟（SAARC）成员国签订了一个宽松的政策制度，允许其指定的空运企业每周经营七个航班至新德里、孟买、加尔各答、钦奈、海得拉巴和班加罗尔，不受限制地经营印度的 18 个旅游地点。对于经营至对方领土的空运企业没有数量限制；
- h) 印度和美国签订了一份开放天空的协定，两国空运企业在两个国家之间的运力不受限制，可经营任何中间点或以远点；
- i) 印度单方面宣布货运航班的开放天空政策，外国空运企业可据此获准经营来/往印度任何地点的全货航班；
- j) 印度与英国的航空运输安排也实现自由化，几乎可以称之为开放天空的安排。根据这项安排，双方指定空运企业有权在新德里/孟买 — 伦敦希思罗机场航线上，每周飞行 56 个航班。除此之外，英国指定空运企业可经营英国和印度之间任何其它航线，在印度每个机场总的运力限制为每周 7 班，但班加罗尔和钦奈除外，上述两地总的运力限制为每周 14 班。同样，印度的指定空运企业可不受限制地经营印度和英国之间的任何其它航线。每一方的指定空运企业同时可以从对方领土经营至任何以远点；和
- k) 印度签署了民用航空运输协定的修订本，或对现有的民用航空运输协定启动了修改行动，以便根据国际民航组织范本纳入现代化和最开放的规定，即指定条款、运价、安全、保安、空运企业之间的代号共享安排、航线灵活性、多式联运服务和全货航班的开放天空。

2.2 作为上述措施的结果，印度自 2004 年以来，加强了与外国交换权利情况如下：

2005:	各方每周 86,829 个座位
2006:	各方每周 82,765 个座位
2007:	各方每周 149,287 个座位
2008:	各方每周 88,792 个座位
2009:	各方每周 108,895 个座位

3. 其它措施

3.1 除双边航空运输协定自由化之外，下列额外措施已陆续出台：

- a) 旅游包机指导原则已经放开，允许印度护照持有人乘坐包机，同时，豁免在印度外汇支出的强制性要求；
- b) 印度已宣布，自 2000 年起，在 11 月至 3 月的高峰期，单方面开放天空的政策，以满足季节性高潮的需求，与此同时，允许外国空运企业不受任何限制地增加它们希望增加的任何运力；和
- c) 运价体系已完全放开，由市场来决定运价和票价。

4. 机场基础设施

4.1 印度已采取了若干创新战略，以改善机场服务。这些措施包括通过公私伙伴关系模式，对新德里和孟买机场进行重组。这导致这些机场及其它相关设施的整体更新换代有足够的投资。新的绿色田野机场政策已经出台，以促进和推动私营和公共部门双方建设新的机场基础设施。海得拉巴和班加罗尔的两个绿色田野机场已经启用，2008 年成功地向国内和国际航班提供服务。政府设立了一个独立的机场经济监管局（AERA），负责监督机场民航方面的经济运营。印度还启动了必要的程序，组建一个独立的民用航空管理局。

4.2 政府的重点是发展德里和孟买机场枢纽，以及加尔各答、钦奈和海得拉巴的地区枢纽，以便从国外进入印度的运输业务通过国内承运人分流至不同城市，或反之亦然。这种做法的相同基本目的是为经营国际航线的国内承运人带来业务。考虑到印度的战略地位，从德里和孟买枢纽始发的运输业务，将是未来增长的关键组成部分。印度总理阁下于 2010 年 7 月 3 日，亲自开启使用德里新 T3 航站楼，此举是将德里发展为一个枢纽和发展印度国家承运人的重要步骤。印度航空公司已开始采取行动，利用新德里机场作为枢纽来开展其国际业务。德里的位置有一个独特优势，会鼓励印度非大都市机场的支线运输业务。

5. 结论

5.1 根据上述政策决定，印度已能够照顾到旅行公众的需要，同时确保不会出现不必要的倾销运力而导致恶性竞争，人为降低运价和收益率下降，这可能造成航空业总体枯萎，尤其会淘汰弱势群体。我们已为空运企业创造出一个完美平衡的机会，而消费者同时也能从竞争环境中获益。