

**ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
"ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ"**

Монреаль, 24–29 марта 2003 года

Пункт 1 повестки дня. Обзор
Пункт 1.1 повестки дня. Условия и опыт либерализации

ЦЕЛЕВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ

(Представлено Секретариатом)

АННОТАЦИЯ

Настоящий документ содержит несколько целевых исследований опыта либерализации и предлагает дальнейшее развитие и распространение целевых исследований ИКАО для оказания помощи государствам в процессе либерализации.

Действия Конференции содержатся в п. 4.1.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В единственной рекомендации Всемирной авиатранспортной конференции 1994 года, в п. j) признается, что "Существующие региональные и субрегиональные соглашения о либерализации дают возможность накопить ценный опыт о том, что нужно менять в механизме регулирования, как должен идти этот процесс и на какой структурной основе этот опыт необходимо распространить среди государств для их сведения". Кроме того, в резолюции А33-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта" в п. 6 добавления А говорится: "Предлагает Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности".

1.2 Выполнение данных положений рекомендации и резолюции до настоящего времени осуществлялось путем обмена информацией на коллоквиумах и семинарах по политике регулирования авиатранспорта. Дополнительная информация в отношении событий в области либерализации включается в ежегодное издание ИКАО "Мир гражданской авиации (см. циркуляр 291). Конференция может пожелать рассмотреть метод целевого исследования, учитывая просьбу Совета обратить внимание Конференции на пути либерализации. Настоящий документ предлагает такой подход с целью подготовки широкой базы

данных об опыте либерализации для использования государствами в качестве информации, сбором которой занимается ИКАО.

2. МЕТОД ЦЕЛЕВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

2.1 Настоящий документ включает материал нескольких целевых исследований, подготовленных Секретариатом, которые в краткой форме описывают опыт либерализации в заинтересованном государстве (ах). Цель заключается в представлении отдельной полезной информации, в которой показаны результаты различных направлений проведения политики либерализации государством (ами). Эти направления политики будут различаться в зависимости от конкретных факторов, в том числе основных условий и этапа экономического развития. Несмотря на отсутствие единой формулы применения ко всем ситуациям, целевые исследования могут помочь определить некоторые сходные черты результатов, достигнутых на либерализованных рынках, независимо от разнообразия направлений политики, которые отражаются на путях и темпах либерализации.

2.2 Необходимо учитывать, что характер анализа целевых исследований не является только количественным, большей частью он является качественным и описательным. Используемый метод анализа также не заключается в точной оценке преимуществ или недостатков конкретного подхода, поскольку неизвестны все материалы и особенности проведения такого исследования. Общая оценка конечных результатов либерализации (включая затраты и выгоды) для потребителей и поставщиков услуг выходит за рамки настоящего подхода и лучше всего ее давать отдельным государствам (поэтому ИКАО разрабатывает инструктивный материал по экономическому вкладу гражданской авиации для проведения государствами анализа рентабельности). Тем не менее работа по выявлению фактов на основе изучения каждого случая может помочь определить ряд важных изменений, которые произошли и могут быть частично связаны с либерализацией. Необходимо также принять к сведению, что прилагаемые целевые исследования были выбраны таким образом, чтобы широко представить географические районы и рынки, а также различные этапы либерализации. Целевые исследования были проведены на основе базы данных о либерализации, которую подготовил Секретариат ИКАО. Заключение, изложенные в прилагаемом материале целевого исследования, подготовлены Секретариатом и не являются оценкой ИКАО. В целях подготовки более всеобъемлющей и практической базы данных было бы полезно, если государства также будут предоставлять ИКАО информацию об их опыте либерализации в целом, а также информацию о конкретных методах либерализации.

2.3 Каждое целевое исследование, прилагаемое к настоящему документу, состоит из трех частей: исходной информации; либерализации нормативной базы; и результатов и выводов. Исходная информация включает краткое описание механизма регулирования и положения на рынке до начала проведения либерализации. Либерализация нормативной базы включает хронологическую последовательность событий и масштабы проведенной либерализации в государстве (ах). Раздел результатов и выводов включает обзор известных ИКАО основных изменений в ключевых элементах (например, перевозка и конкуренция) с начала проведения либерализации, а также ответные действия авиакомпаний в условиях либерализации.

2.4 Специально для данного документа материалы каждого исследования ограничиваются приблизительно одной страницей. Последующие целевые исследования, подготовленные Секретариатом, будут оформляться согласно основному формату, указанному в предыдущем пункте. Секретариат будет соответствующими средствами распространять материалы всех своих последующих целевых исследований вместе с целевыми исследованиями или информацией в отношении опыта либерализации, поступившей от государств или организаций в соответствии с мандатом, утвержденным резолюцией А33-19 Ассамблеи, а также в целях оказания практической помощи государствам при разработке путей либерализации и вариантов политики.

3. **ВЫВОДЫ**

3.1 В результате вышеизложенного рассмотрения вопроса можно определить следующие выводы:

- a) метод целевого исследования опыта либерализации, несмотря на ограничения масштабов исследования, является важным инструментом проведения анализа и распространения информации об опыте государств на национальном, субрегиональном, региональном или многостороннем уровне. Целевые исследования либерализации могут оказать помощь государствам в дальнейшей разработке их методов либерализации и вариантов политики.
- b) ИКАО следует продолжать разрабатывать и распространять соответствующими средствами целевые исследования и информацию об опыте либерализации. Государствам необходимо настоятельно рекомендовать направлять эту информацию в ИКАО для общего распространения.

4. **ДЕЙСТВИЯ КОНФЕРЕНЦИИ**

4.1 Конференции предлагается:

- a) принять к сведению материалы целевых исследований, приложенные к настоящему документу; и
- b) рассмотреть и принять выводы, содержащиеся в п. 3.1.

ПРИМЕР 1 СОГЛАШЕНИЯ ОБ "ОТКРЫТОМ НЕБЕ" МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ И СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ АМЕРИКИ

Исходная информация. Для большинства государств Центральной Америки двусторонние отношения с Соединенными Штатами Америки составляют основу их авиационной политики, поскольку США являются главным рынком для этих государств. Однако между двумя сторонами сохраняется диспропорция в плане размеров рынка, конкурентоспособности перевозчиков и характера перевозок. В этой связи до начала либерализации своих соглашений о воздушных сообщениях с Соединенными Штатами Америки государства Центральной Америки сочли необходимым объединить небольшие авиакомпании субрегиона с целью повышения уровня их конкурентоспособности посредством экономии за счет объема и масштаба производственной деятельности.

Объединение авиакомпаний проводилось осмотрительно в связи различными национальными особенностями: авиакомпании "Авиатека" (Гватемала) и "АэроНика" (Никарагуа) полностью являлись государственными и находились в процессе приватизации, в то время как авиакомпании LACSA (Коста-Рика), TACA International (Сальвадор) и SAHSA (Гондурас) являлись частными. В течение 1989-1992 гг. авиакомпания TACA International приобрела небольшой пакет акций четырех других перевозчиков. В середине 1990-х¹ годов был создан альянс Grupo TACA на основе объединения акционерного капитала и ряда отдельных коммерческих соглашений. Все перевозчики в альянсе сохранили собственную юридическую независимость, но объединили коммерческую и эксплуатационную деятельность (как, например, закупки, техническое обслуживание, страхование, маркетинг и продажи). В 1996 году Grupo TACA заключил двустороннее соглашение о совместном использовании кодов с авиакомпанией "Американ эрлайнз", самым крупным перевозчиком США на центральноамериканских маршрутах, которое вступило в действие после утверждения правительствами.

Либерализация нормативной базы. Создание альянса Grupo TACA явилось для участвующих стран Центральной Америки показателем уверенности и поддержки во время открытия своих рынков. Либерализация двусторонних соглашений о воздушных сообщениях с Соединенными Штатами Америки также была необходима для того, чтобы получить утверждение министерством транспорта США (DOT) соглашения о совместном использовании кодов альянса Grupo TACA и авиакомпании "Американ эрлайнз". В 1997 году Панама, Коста-Рика, Сальвадор, Гватемала, Гондурас и Никарагуа заключили отдельные соглашения об "открытом небе" с Соединенными Штатами Америки. Соглашения фактически были идентичными и предоставляли полный доступ к рынку без ограничений в отношении назначения нескольких перевозчиков, прав на маршруты, провозной емкости, частоты рейсов, совместного использования кодов и тарифов. Четыре из шести соглашений также предоставили седьмую "свободу воздуха" для чистогрузовых перевозок и дополнительное соглашение предоставило седьмую "свободу воздуха" для чартерных чистогрузовых перевозок.

Результаты и выводы. Групповой подход помог небольшим государствам и их перевозчикам объединить свои усилия с тем, чтобы продолжать оставаться на конкурирующем рынке в качестве сильного регионального представителя, обладающего коллективной властью, позволяющей отстаивать свои интересы. Альянс Grupo TACA также сыграл важную роль в популяризации Центральной Америки в качестве объединенного многонационального туристического направления. Согласно информации DOT США, альянс Grupo TACA (включая COPA) перевез 1,62 млн. пассажиров между Центральной Америкой и Соединенными Штатами Америки в 2000 году по сравнению с 1,39 млн. в 1994 году и 1,34 млн. в

¹ Альянс Grupo TACA состоит из авиакомпаний "Авиатека", LACSA, NICA (бывшая "АэроНика"), TACA Гондураса (бывшая SAHSA) и TACA International, а также TACA Перу. Ее международная сеть также дополняется группой TACA Regional Airlines, которая включает авиакомпании "Аэроперлас" (Панама), "Интер" (Гватемала), "Ислена" (Гондурас), "Ла Костена" (Никарагуа) и SANSA (Коста-Рика).

1997 году. Значительное увеличение числа пассажиров было достигнуто главным образом благодаря расширению сети маршрутов путем совместного использования кодов с авиакомпанией "Американ эрлайнз", которое было официально утверждено DOT США в 1998 году.

Увеличение спроса также стимулировалось значительным усилением конкуренции в рамках соглашений об "открытом небе". Авиакомпании "Континентал эрлайнз", "Дельта эрлайнз" и "Юнайтед эрлайнз" значительно увеличили долю своих доходов на рынках Центральной Америки, что в результате привело к снижению доли рынка альянса Grupo TACA и его партнерской авиакомпании "Американ эрлайнз". В частности, авиакомпания "Континентал эрлайнз" укрепила свои позиции после подписания партнерского соглашения с авиакомпанией COPA, в соответствии с которым авиакомпания "Континентал" приобрела 49% акций в 1998 году. DOT США предоставило антитрестовский иммунитет альянсу "Континентал COPA" в 2001 году. Напротив, использование антитрестовского иммунитета авиакомпанией "Американ эрлайнз" и альянсом Grupo TACA вызвало противодействия со стороны конкурирующих перевозчиков в связи с их потенциальным господством на рынке и привело к тому, что они добровольно отказались от антитрестовского иммунитета в 2002 году.

ПРИМЕР 2 ИНДИЙСКАЯ ПОЛИТИКА "ОТКРЫТОГО НЕБА" В ОТНОШЕНИИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Исходная информация. В течение 1980-х годов темпы экономического роста Индии составляли ежегодно более 5%, однако ей хронически не хватало провозной емкости для выполнения международных грузовых авиаперевозок. Ограниченная провозная емкость являлась главным препятствием для расширения промышленного экспорта и увеличения валютных поступлений, поскольку экспортной промышленности необходима своевременная доставка сырья и произведенных товаров, а скоропортящиеся грузы чаще всего перевозятся воздушным путем. Толчком для реформирования сектора грузовых авиаперевозок послужило решение правительства Индии в 1986 году разрешить эксплуатантам аэротакси предоставлять по целевым запросам услуги прежде всего для развития туризма на основных маршрутах. В начале 1990-х годов правительство объявило во всей отрасли политику "экономического освобождения", направленную на переход от плановой закрытой экономики к менее регулируемой рыночной системе.

Либерализация правовой базы. Политика "открытого неба" для грузовых авиаперевозок была принята в 1990 году первоначально сроком на три года и в 1992 году была переведена на постоянную основу (циркуляр авиационной информации AIQ № 18/1992). Согласно новой политике любым авиакомпаниям, индийским или иностранным, которые отвечают требованиям правил эксплуатации и безопасности полетов, разрешается выполнять регулярные и нерегулярные грузовые перевозки с пунктами отправления и назначения в любых аэропортах Индии, которые оборудованы таможенной и имеют иммиграционные службы. Кроме того, был отменен обязательный контроль за грузовыми тарифами на все основные экспортные товары, чтобы перевозчики могли самостоятельно устанавливать тарифы. Правительство также "благоприятно" отнеслось к заявкам иностранных авиакомпаний на выполнение дополнительных пассажирских рейсов смешанными грузопассажирскими воздушными судами. Эти новые направления в политике были объединены в один пакет совместно с дальнейшей либерализацией воздушных перевозок внутренними аэротакси и ослаблением требований к международным туристическим чартерным перевозкам. Новые направления политики были введены на односторонней основе и без требования предоставления аналогичных прав индийским перевозчикам на двусторонней основе.

Результаты и выводы. Согласно статистическим данным правительства Индии в течение периода после принятия политики "открытого неба" наблюдался значительный рост объема

международных грузовых перевозок, который увеличился приблизительно с 300 000 тонн в 1991 году до более 420 000 тонн в 1998 году. Увеличение объема перевозок произошло главным образом благодаря значительному росту регулярных перевозок иностранных авиакомпаний (рост за этот период составил приблизительно 80%), большинству из которых было разрешено руководствоваться политикой "открытого неба". Например, авиакомпании "Люфтганза", "Эр Франс" и KLM в два раза увеличили свою провозную емкость в Индии, в то время как большинство иностранных авиакомпаний приняли стратегию избирательного подхода в периоды пиковых нагрузок без долгосрочных обязательств. Объемы нерегулярных перевозок иностранных авиакомпаний также увеличились в два раза в течение первых трех лет, однако они резко сократились к 1998 году до уровня ниже 1991 года, поскольку на рынке произошел сдвиг в сторону регулярных сообщений и морских перевозок. Резкое увеличение объемов грузовых авиаперевозок стимулировалось развитием процесса либерализации экономики страны, однако инфраструктурные трудности, в том числе нехватка складских помещений, постепенно препятствовали развитию потенциальных возможностей грузоперевозок.

Столкнувшись с жесткой конкуренцией со стороны иностранных авиакомпаний, авиакомпания "Эр Индия", являющаяся государственным национальным перевозчиком, сократила долю своего участия в международных грузоперевозках с 23% в 1991 году до 16% в 1992 году и с тех пор продолжает оставаться на этом уровне. В целях восстановления доли своего участия на рынке и увеличения провозной емкости, авиакомпания "Эр Индия" разработала программу расширения парка воздушных судов, которую поддержало правительство, и новую систему аренды воздушных судов с экипажем чистогрузовыми перевозчиками. Авиакомпания "Индиян эрлайнз", другой государственный перевозчик, которая обслуживает внутренние и международные перевозки на малые расстояния, в три раза увеличила объем грузовых перевозок с 1991 по 1998 годы. Поступления от грузовых перевозок достигли приблизительно 10% дохода авиакомпании "Индиян эрлайнз", однако доля ее участия на рынке международных грузовых перевозок сохранилась на уровне 3%, по сравнению с 10% пассажирских перевозок.

ПРИМЕР 3 ЕДИНЫЙ ТРАНСТАСМАНСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ РЫНОК

Исходная информация. После вступления в силу Торгового соглашения о развитии тесных экономических отношений между Австралией и Новой Зеландией (известного как Соглашение CER) в 1983 году, дальнейшее развитие получила экономическая интеграция Австралии и Новой Зеландии. Тем не менее после подписания Протокола о торговле услугами CER в 1988 году, Австралия приняла решение исключить международные и внутренние авиаперевозки из сферы его действия; Новая Зеландия исключила только международные каботажные перевозки. В результате либерализация авиаперевозок через Тасманию продолжалась на основе двустороннего соглашения о воздушных сообщениях и соответствующих договоренностей (например, в 1989 году была достигнута договоренность в отношении практики назначения нескольких грузовых перевозчиков без ограничения провозной емкости). Необходимо отметить, что распространение отмены государственного регулирования и приватизация национальных перевозчиков оказали большое негативное влияние на процесс экономической интеграции. В Австралии регулирование внутреннего авиационного рынка было отменено в 1990 году и в 1993 году государственная авиакомпания "Квантас" была частично приватизирована (полная приватизация была завершена в 1995 году). В Новой Зеландии регулирование внутреннего рынка было отменено в 1983 году и в 1989 году государственная авиакомпания "Эр Нью-Зиланд" (ANZ) была полностью приватизирована.

Либерализация нормативной базы. В 1992 году оба государства подписали меморандум о взаимопонимании (МОВ), согласно которому были отменены ограничения на провозную емкость на маршрутах через Тасманию, введена практика назначения нескольких перевозчиков и двойного отклонения тарифов, началась поэтапная либерализация доступа на весь транстасманский рынок и расширение прав за пределами этого рынка к 1994 году. МОВ также предусматривала обязательство

проводить консультации в отношении полного обмена правами за пределами этого рынка и прав на каботаж, но Австралия отказалась от своих обязательств в 1994 году. Однако в 1996 году государствам удалось подписать Соглашение о едином авиационном рынке (SAM), которое было включено в Протокол CER. В соответствии с соглашением "перевозчику SAM²" было разрешено выполнять полеты без ограничений на трансасманских и внутренних маршрутах двух государств (каботажные перевозки). Исключались неограниченные права за пределами этого рынка, которые продолжали контролироваться двусторонними соглашениями о воздушных сообщениях и МОВ от 1992 года. В 2000 году государства заключили соглашение об "открытом небе", которое было официально подписано в 2002 году. Новое соглашение легализовало требования соглашений SAM, отменило ограничения на права за пределами этого рынка и предоставило седьмую "свободу воздуха" всем грузовым авиаперевозчикам.

Результаты и выводы. В 1994–1995 годах три новых перевозчика начали выполнять международные перевозки на тасманском маршруте: авиакомпания "Киви тревел интернешнл эрлайнз", "Фридом эр" (дочерняя авиакомпания, полностью принадлежащая ANZ) и "Ансетт интернешнл". Появление трех перевозчиков по более низким тарифам способствовало значительному увеличению объема перевозок прежде всего в секторе поездок на отдых. Согласно статическим данным правительства Австралии объем пассажирских перевозок на трансасманских маршрутах ежегодно увеличивался менее чем на 4% за период с 1993 по 1995 годы, однако он увеличился на 22% с 1,8 млн. в 1995 году до 2,2 млн. в 1996 году. Темпы роста временно замедлились после ликвидации авиакомпании "Киви" в 1996 году, однако число пассажиров продолжало увеличиваться и достигло 3,3 млн. в 2000 году и 3,6 млн. в 2001 году. Одна из причин заключалась в том, что авиакомпания "Квантас" передала часть своей провозной емкости с азиатских на трансасманские маршруты в связи с экономическим кризисом в Азии; другая причина заключалась в том, что авиакомпания ANZ значительно расширила использование небольших воздушных судов совместно с авиакомпанией "Ансетт".

Две основные авиакомпании ANZ и "Квантас" непосредственно не пользуются правами на каботаж на внутренних рынках этих стран, тем не менее авиационные отрасли двух государств активно интегрировались в 2000 году после приобретения авиакомпанией ANZ 100% акций авиакомпании "Ансетт" и создания авиакомпании "Квантас Нью-Зиланд" (бывшая авиакомпания "Ансетт Нью-Зиланд") на основании соглашения о франшизе. Однако структура отрасли продолжает оставаться непостоянной. В 2001 году авиакомпании "Квантас Нью-Зиланд" и "Ансетт" прекратили свою деятельность в связи с финансовыми трудностями. Авиакомпания ANZ, которая была на грани банкротства после разорения авиакомпании "Ансетт", была вновь национализирована правительством, которое приобрело 82% акций перевозчика. В 2002 году авиакомпании "Квантас" и ANZ согласились образовать стратегический альянс, в котором авиакомпании "Квантас" будет принадлежать 22,5% акций в авиакомпании ANZ в том случае, если будет получено одобрение компетентных полномочных органов государств.

ПРИМЕР 4 АНДСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБ "ОТКРЫТОМ НЕБЕ"

Исходная информация. "Андская группа" была создана пятью государствами Южной Америки в 1969 году в рамках Картахенского соглашения (чаще именуемого "Андский Пакт"). Первоначально его членами были Боливия, Колумбия, Перу, Чили и Эквадор. Венесуэла присоединилась к Группе в 1973 году, тогда как Чили вышла из нее в 1976 году. Задачи Группы заключались, в частности, в обеспечении сбалансированного и устойчивого развития путем расширения экономической интеграции и сотрудничества. В авиационной отрасли крупные авиакомпании, выполняющие международные

² Авиаперевозчик, в котором по меньшей мере 50% акций принадлежат или фактически контролируются гражданами Австралии или Новой Зеландии или совместно, штаб-квартира и эксплуатационная база которого расположены в Австралии или Новой Зеландии.

регулярные перевозки, были государственными (за исключением одной авиакомпании в Колумбии) и строго контролировались своими правительствами. Начиная с конца 1980-х годов в этом субрегионе получила распространение приватизация государственных национальных авиакомпаний, которая оказала большое влияние на развитие либерализации.

Либерализация нормативной базы. В 1990 году президенты пяти государств договорились перенести окончательные сроки создания свободной торговой зоны в субрегионе, открытие которой планировалось в 1993 году. В рамках данного процесса Андская комиссия приняла в 1991 году решение 297 "Интеграция воздушного транспорта в Андском субрегионе", которое ввело авиатранспортную политику "открытого неба" на субрегиональной основе. Что касается регулярных пассажирских и грузовых перевозок и нерегулярных грузовых перевозок, им была предоставлена, третья, четвертая и пятая "свободы воздуха" без ограничений в отношении количества авиакомпаний провозной емкости и частоты полетов³. Проведена также либерализация системы ценообразования авиакомпаний путем введения режима установления тарифов страной начала перевозки. Нерегулярное пассажирское обслуживание автоматически было разрешено между пунктами, которые не имеют регулярного обслуживания. Разрешение будет выдаваться на маршруты с регулярным обслуживанием в том случае, если нерегулярное обслуживание не будет представлять угрозу экономической стабильности действующему регулярному обслуживанию.

Результаты и выводы. Андская политика "открытого неба" создала благоприятные условия для стимулирования экономической деятельности и расширения возможностей коммерческих авиакомпаний. Согласно данным OAG, имеющиеся регулярные международные кресла-километры (РКК) в субрегионе увеличились на 325% с 1989 по 2001 год (754 млн. в 1989 году; 1970 млн. в 1995 году; 2804 млн. в 1998 году; и 3201 млн. в 2001 году). Данные показатели заметно отличаются от роста на 12% регулярных домашних РКК в субрегионе, а также от среднего увеличения регулярных международных РКК на 103%.

Несмотря на юридические обязательства в рамках политики "открытого неба", темпы проведения либерализации, фактически установленные каждым государством, значительно отличаются по причине различий в экономическом положении и ходе развития приватизации. Колумбия (в которой все крупные авиакомпании, включая "Авианка", являются частными) и Венесуэла (которая завершила частичную приватизацию авиакомпании VIASA в 1991 году) стремились развивать процесс либерализации, в то время как Перу стремилась защитить авиакомпанию "АэроПеру" от конкуренции в ходе подготовки к приватизации. В 1992 году Перу временно отозвала все свои обязательства в рамках программ либерализации. Несмотря на то, что авиакомпания "АэроПеру" была частично приватизирована в 1993 году, временный отказ от обязательств продолжался до 1997 года, когда Перу согласилась постепенно вступить в свободную торговую зону. Боливия и Эквадор завершили частичную приватизацию авиакомпании LAB и "Экваториана" в 1995 году.

Несмотря на значительное увеличение объема воздушных перевозок, некоторые приватизированные национальные авиакомпании в регионе прекратили свою деятельность. Большое давление также оказывают конкурентные перевозчики из Соединенных Штатов Америки и Европы. Авиакомпании VIASA и "АэроПеру" прекратили свое существование соответственно в 1997 и 1999 годах. Образовавшийся вакуум был заполнен новыми частными компаниями, в том числе авиакомпаниями "Сервивенса" и "Аэро континенте". Авиакомпания "Авианка" устойчиво расширяла долю своего участия на рынке субрегиона, однако она столкнулась с финансовыми трудностями в результате жесткой конкуренции со стороны авиакомпании "Юнайтед Стейтс рутс". В 2002 году авиакомпании "Авианка", ACES (второй по величине перевозчик Колумбии) и SAM Колумбия (дочерняя авиакомпания "Авианка")

³ Практика назначения нескольких перевозчиков для выполнения регулярных пассажирских и грузовых перевозок была введена решением 320 в 1992 году. В 1994 году решениями 360 и 361 были внесены изменения с целью разъяснения решений 297 и 320.

объединили свою деятельность в рамках холдинговой компании под названием "Алианза Самма" с целью усиления своей конкурентоспособности и укрепления финансовой базы.

– КОНЕЦ –