



ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

О совместных расследованиях на рынках авиаперевозок

Управление контроля транспорта и связи

Москва, 2010 г.

Согласованная антимонопольная политика стран СНГ

В 2006 году на XXIV заседании МСАП принято решение о проведении антимонопольными органами стран СНГ совместных исследований (расследований) на межнациональных рынках в пределах СНГ.

Для проведения таких исследований были отобраны рынки, успешное функционирование которых обеспечивает создание инфраструктуры, являющейся основой формирования общего экономического пространства в рамках СНГ, а также оказывает непосредственное влияние на благосостояние граждан СНГ.

Одним из таких рынков стал рынок пассажирских авиаперевозок между государствами-участниками СНГ .

Выявление проблем и узких мест, мешающих развитию рынка авиаперевозок на пространстве государств Содружества, учитывая, что основой его успешного функционирования, безусловно, является конкуренция, как между авиаперевозчиками, так и субъектами, оказывающими услуги аэропортового обслуживания.

В докладе рассматриваются международный опыт в области защиты конкуренции на рынке авиаперевозок и аэропортового обслуживания на примере Европейского Союза, рассмотрены подходы к анализу рынков авиаперевозок в Европейском Союзе, приводятся конкретные примеры дел о нарушении антимонопольного законодательства в Европе и странах СНГ. Приведен подробный анализ межправительственных соглашений о воздушном сообщении государств-участников СНГ на предмет их соответствия нормам антимонопольного законодательства.

Также предложены рекомендации по развитию конкуренции на рынке авиаперевозок государств-участников СНГ.

Пассажирооборот и перевозки пассажирами авиакомпаниями

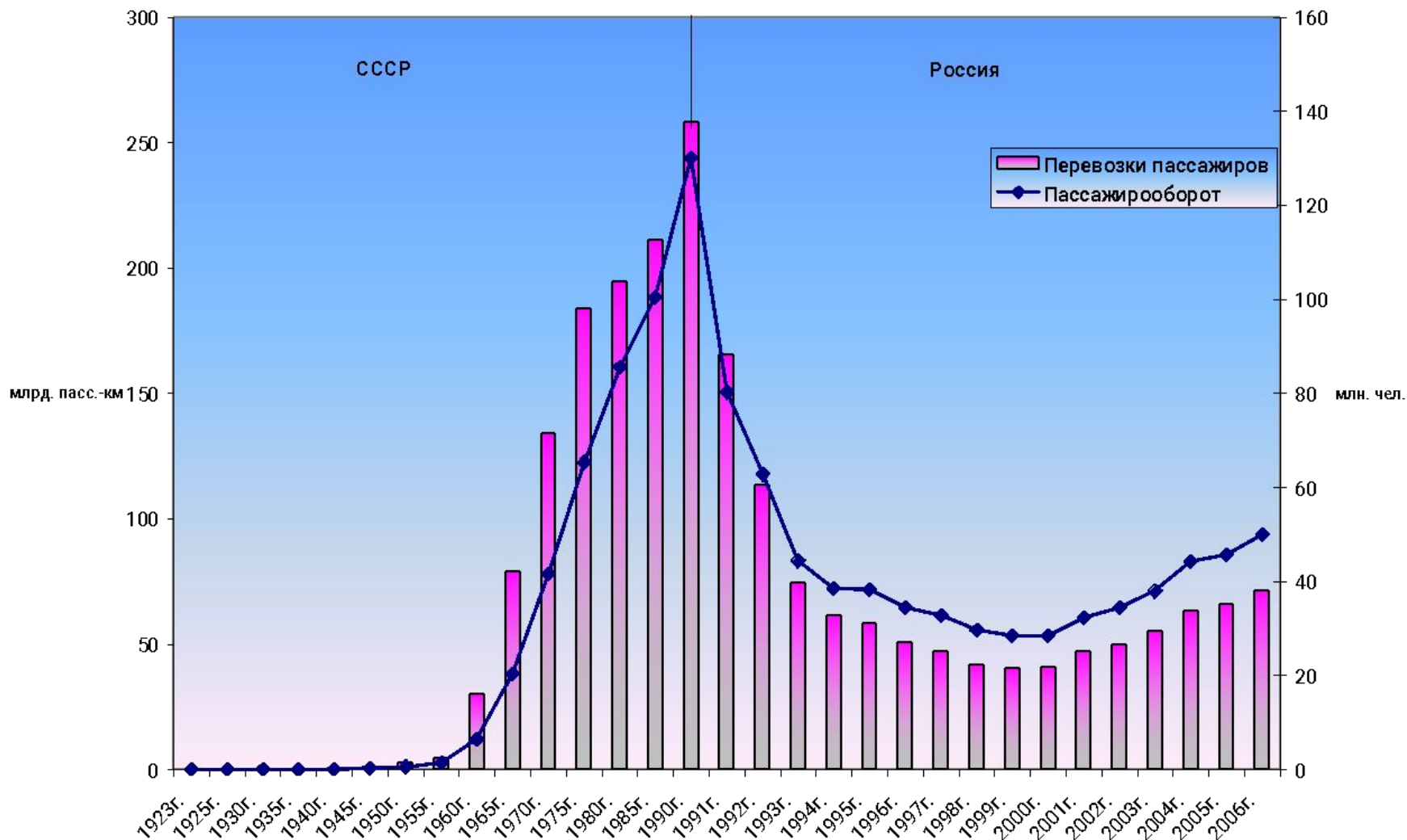
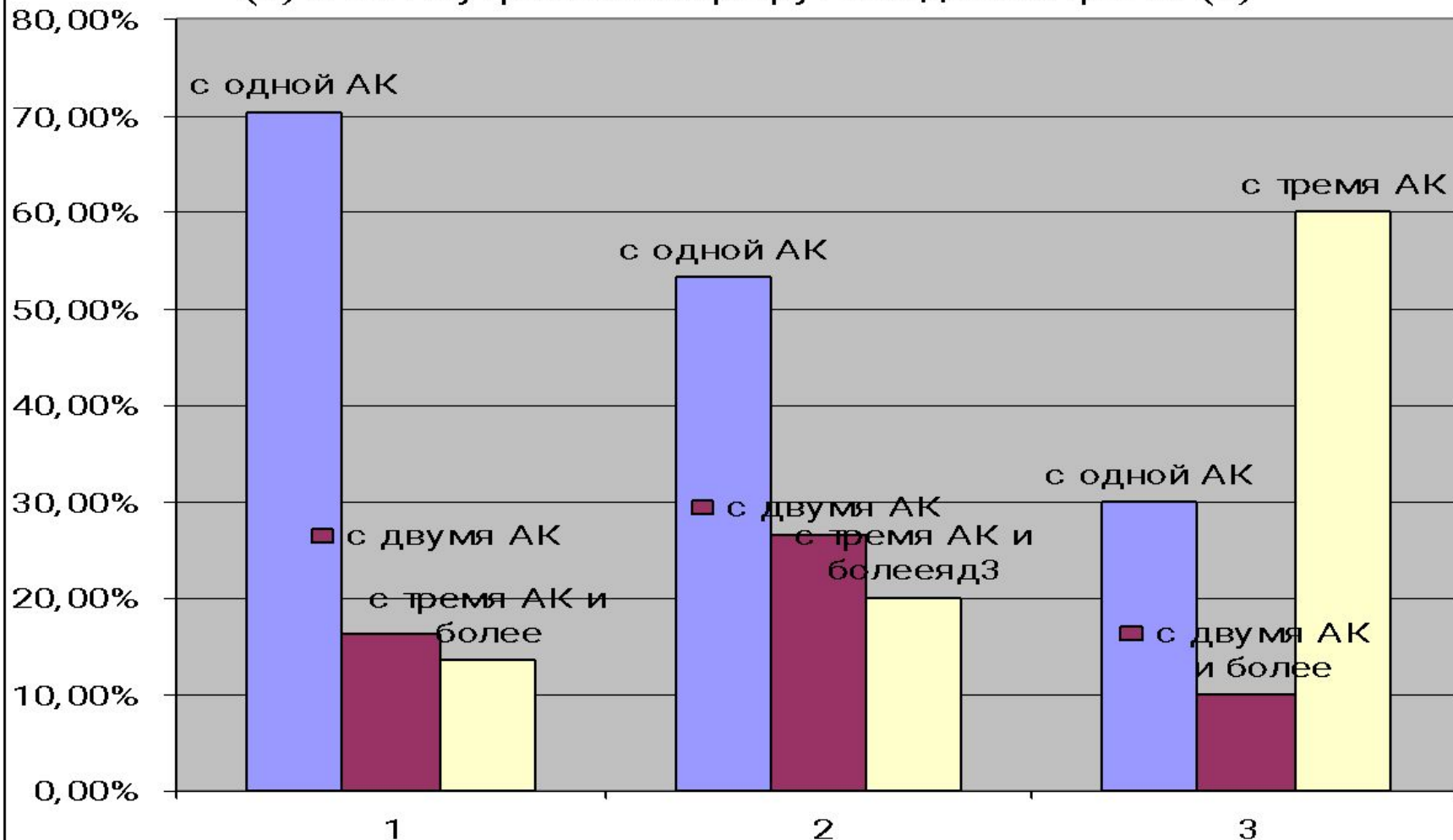
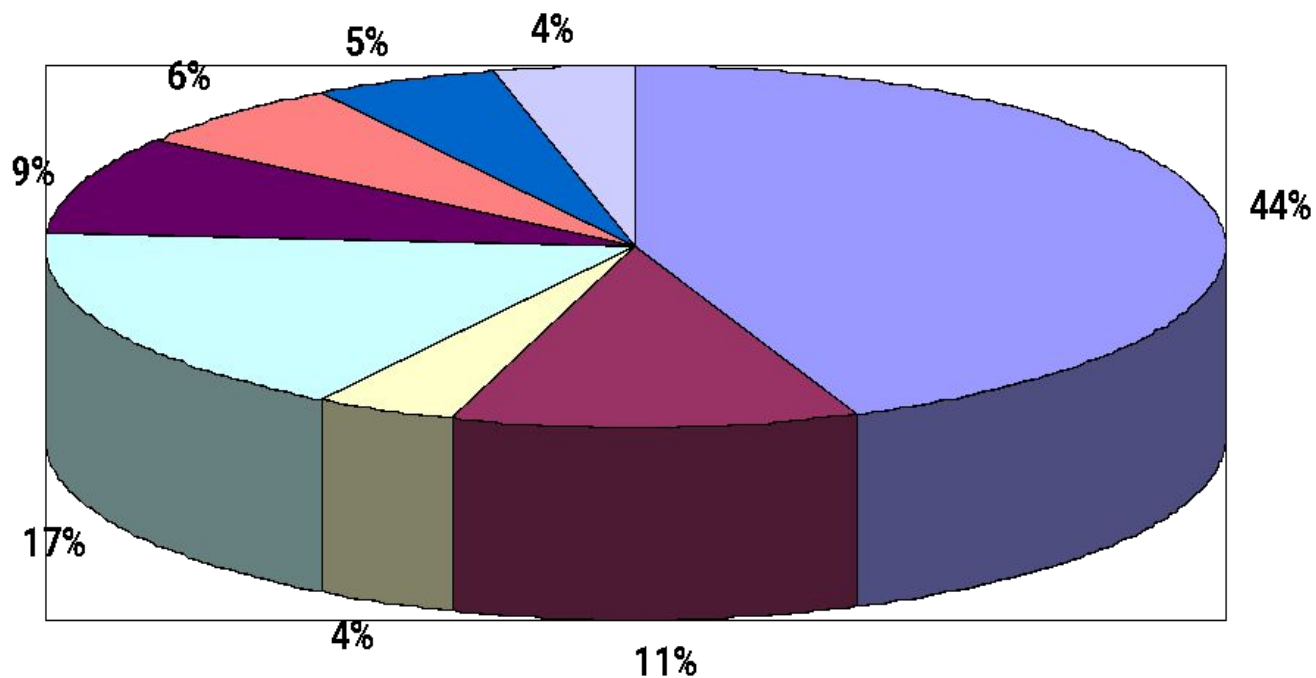


Диаграмма № 2. Уровень конкуренции на международных маршрутах СНГ (1), в третьи страны (2) и на внутренних маршрутах одной страны (3)



Типовая структура затрат авиакомпаний



- | | |
|---|---|
| ■ Авиатопливо | ■ Обслуживание в аэропорту |
| ■ Аэронавигационное обслуживание | ■ Расходы на парк воздушных судов |
| ■ Расходы на летно-технический персонал | ■ Расходы на управление |
| ■ Борти питание и обслуживание пассажиров | ■ Комиссионные агентов по продаже билетов |

Результаты проведенного анализа межправительственных соглашений о воздушном сообщении между государствами-участниками СНГ показывают, что все они содержат положения, противоречащие нормам антимонопольного законодательства государств-участников СНГ.

- 1. Назначение авиапредприятий**
- 2. Согласование и утверждение тарифов**
- 3. Согласование частот**

Предложения по развитию конкуренции

- **Разработка и внедрение правил недискриминационного доступа авиакомпаний к услугам аэропортов и аэронавигационным услугам**
- **Создание условий для расширения низкотарифных авиаперевозок и развития деловой авиации;**
- **Создание равных конкурентных условий для авиаперевозчиков (контроль господдержки);**
- **Гармонизация воздушного, налогового, таможенного, кредитно-денежного и др. законодательства;**

Предложения по развитию конкуренции (продолжение)

- **Разделение аэропортовой и перевозочной деятельности;**
- **Развитие конкуренции в топливозаправке, техобслуживании, обработке багажа, грузов и почты, обслуживании на перроне, поставке продуктов питания, беспошлинной торговли, автопарковки и т.п. Целесообразно обеспечить возможность авиакомпаниям осуществлять в указанных сферах самообслуживание;**
-
- **Обеспечение возможности хранения авиакомпаниями собственного топлива в емкостях топливозаправочных компаний.**

Доклад одобрен решением Совета глав правительств СНГ (Кишинев, 14 ноября 2008 года). В соответствии с указанным решением Правительствам государств-участников СНГ при реализации Решения Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года об «Основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах-участниках СНГ» необходимо учитывать выводы и предложения указанного Доклада в целях эффективного развития рынка пассажирских авиаперевозок в государствах-участниках СНГ.

Маршруты для расследований

1. Москва – Кишинев – Москва (*ОАО «Сибирь»*)
2. Алматы – Москва – Алматы (*ОАО «Трансаэро»*)
3. Кишинев – Киев – Кишинев
4. Москва – Бишкек – Москва (*ОАО «Аэрофлот»*)
5. Екатеринбург – Ереван - Екатеринбург (*ОАО «Уральские авиалинии»*)
6. Душанбе – Москва – Душанбе (*ОАО «Атлант – Союз», «ВИМ-АВИА»*)
7. Душанбе – Алматы – Душанбе
8. Киев – Санкт-Петербург – Киев (*ФГУП «ГТК Россия»*)
9. Киев – Баку — Киев.
10. Ереван — Москва – Ереван

- 1. Согласование перечня маршрутов**
- 2. Согласование перечня запрашиваемой информации и дат начала и окончания расследований**
- 3. Определение способов обмена полученной информацией между антимонопольными органами**
- 4. Анализ документов, полученных от Сторон-участников расследований**
- 5. Подготовка и рассмотрение на заседаниях Штаба отчетов о состоянии конкуренции на конкретных маршрутах**
- 6. Выработка и утверждение предложений по развитию конкуренции на маршруте**

Результаты анализа полученной информации

- 1. Объемы перевозок существенным образом не изменились несмотря на кризис**
- 2. Основной объем перевозок приходится на назначенных перевозчиков. На отдельных маршрутах незначительные объемы приходятся на транзитные стыковочные и чартерные рейсы**
- 3. Общая тенденция роста тарифов (от 10% до 50%)**
- 4. Структура затрат принципиальным образом не меняется в зависимости от маршрута. Последовательное увеличение доли топливной составляющей**

- 1. Рассматриваемые рынки являются в основном рынками с неразвитой конкуренцией**
- 2. Рост тарифов в целом соответствует росту затрат авиакомпании**
- 3. Имеются существенные барьеры входа на рынок международных авиаперевозок, наиболее значимым из которых являются требования межправительственных соглашений о воздушном сообщении**
- 4. Качественных изменений в сфере развития конкуренции на международных авиамаршрутах не произойдет без модернизации правовой системы.**

Соглашения о воздушном сообщении

Международные перевозки регулируются двухсторонними межправительственными соглашениями о воздушном сообщении (СВС), разрабатываемыми в соответствии с Чикагской конвенцией, а также соглашениями «О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» и «О принципах и условиях сотрудничества в области транспорта», подписанными главами правительств стран СНГ в Минске 30 декабря 1991 года.

СВС являются основной формой разрешений выдаваемых Российской Федерацией на полеты иностранных воздушных судов в ее воздушном пространстве.

Коммерческие права авиаперевозчиков конкретизируются в заключаемых между ними соглашениях.

В них определяются частоты, расписания полетов, порядок продажи авиабилетов, тарифы, предоставления различного рода услуг, включая техническое обслуживание воздушных судов.

Положения СВС имеют антиконкурентный характер

Специалисты стран-участниц МСАП, проводившие анализ СВС, регулирующих воздушное сообщение между странами СНГ, пришли к общему выводу о том, что их отдельные положения имеют антиконкурентный характер, в частности: ограничение доступа на международные маршруты посредством назначения авиакомпаний, которые обязаны согласовывать между собой (сговор по поддержанию цен и ущемление потребителей) и утверждать у властей тарифы (необоснованное государственное регулирование), объемы перевозок, графики рейсов, роялти (компенсации за меньшее количество рейсов), типы воздушных судов, заправки авиатопливом, техническое обслуживание воздушных судов на земле, что фактически устраняет возможность какой-либо конкуренции между назначенными авиакомпаниями.

Модельное СВС разработано Штабом во исполнение Решения Совета глав правительств Содружества Независимых Государств (Кишинев 14.11.2008), в котором было признано целесообразным разработать и утвердить типовое соглашение о воздушном сообщении с учетом опыта ИКАО по созданию типовых всеобъемлющих рамочных соглашений о воздушном сообщении для применения на двусторонних и региональном уровнях с учетом рекомендаций Доклада о состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок государств-участников СНГ.

Доклад содержит вывод о необходимости в приоритетном порядке обеспечить внесение изменений в двухсторонние межправительственные соглашения об использовании воздушного пространства. Соглашение направлено на устранение установленных действующими межправительственными соглашениями о воздушном сообщении ограничений доступа авиакомпаний на рынок международных перевозок.

Модельное соглашение предусматривает исключение согласования объемов и тарифов перевозок между назначенными авиаперевозчиками, снятие ограничений по числу перевозчиков, назначенных для эксплуатации договорной международной воздушной линии, предотвращение установления дискриминационных цен или практики.

Цель данных изменений – расширение доступа на рынки международных перевозок, создание на этих рынках условий для конкуренции и формирование на этой основе продуктов, в полной мере отвечающих разнообразию потребительских предпочтений.

Реализация норм Модельного соглашения направлена на повышение конкурентоспособности авиаперевозчиков государств-участников СНГ мировых рынках, формирование общего экономического пространства, создание благоприятных условий для свободного перемещения граждан на пространстве СНГ.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!