<https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html>

# Aeronautics and Aerospace Open Access Journal

# Subsidy and fair competition

#### Colin Law

Faculty of Hospitality and Tourism, Prince of Songkla University, Thailand

**Correspondence:** Colin Law, Faculty of Hospitality and Tourism, Prince of Songkla University, Thailand, Tel 66-7627-6860

Received: June 27, 2017 | Published: July 14, 2017

**Citation:**Law C. Subsidy and fair competition. *Aeron Aero Open Access J*. 2017;1(2):48-51. DOI: [10.15406/aaoaj.2017.01.00006](https://doi.org/10.15406/aaoaj.2017.01.00006)

# Abbreviations

EAS, essential air service; PSO, Public Service Obligation; WTO, world trade organization; CAAC, civil aviation administration of china; ASEAN, association of southeast asian nations

# Introduction

Government offering subsidy to airlines is not a novel idea in the aviation industry. In fact, the majority of flag carriers operating today are established with the help and support from the government. In 1978, the U.S. Congress passed the Deregulation Act to minimize government’s interference within the U.S. domestic aviation market. The act aimed at removing the restrictions that the government has established within the air travel industry, which has favored flag carriers for decades. These restrictions included barriers of entry, fixed routing and predetermined airfares. Similar practices have been adopted in other parts of the world where other countries sought to deregulate their domestic aviation market.

The Convention on International Civil Aviation, also known as the Chicago Convention, was signed on 7 December 1944. It established the rules of airspace, aircraft registration and safety, and detailed the rights of the signatories in relation to air travel. It was signed by 52 signatory states and required the government of each nation to negotiate and agree upon a bilateral agreement to access the traffic rights based upon the freedom of the air.

The open-skies[1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1) concept was pursued by the United States to liberalize the international air transport services with the aims of opening up the international aviation market to all non-government related agencies. This is based on the free market system. Under the free market concept in which the prices for goods and services are determined by the open market and consumers, in which the laws and forces of supply and demand are free from any intervention by a government, price-setting monopoly, or other authority. These, together with low-entry barriers, autonomy to set pricing strategies and establish routing systems have attracted many other airlines to enter the aviation market. As a result, consumers enjoy a greater choice of airlines to choose from and benefit from lower airfare.

# Type of subsidies

The economic activities associated with aviation play an important role in a nation’s income. It also increases international trade and stimulates developments in the tourism industry. Furthermore, exporting products and boosting tourism generates substantial additional income and job opportunities. Hence, governments began to offer different types of subsidies, both directly and indirectly to airlines so as to guarantee their productivity and to ensure continued economic growth.

**Essential air service**

The Essential Air Service (EAS) is a program implemented by the U.S. federal government to support small communities. Its aim is to maintain a minimal level of scheduled air service to these communities that otherwise would not be profitable. This came in response to the Airline Deregulation Act,[2](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref2) passed in 1978, which gave U.S. airlines freedom to determine which markets to serve domestically and what fares to charge. This has created a very competitive air transportation industry as national airlines only operate routes which are considered profitable, leaving out some rural areas due to a lack of travel demand. To encourage airline operating services serving these unprofitable routes in the rural areas, the federal government has offered subsidies to cover the airlines’ losses.

As of October 2016, the EAS program has supported 113 communities in 48 states by offering subsidies to the costs and expenses exceeding USD 200.[1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1) In the context of European Union law,[3](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref3) the public service obligation (PSO) is a subsidiary that the government offers to an airline to operate an air transportation service between cities that no other air carriers are interested and more often than not, the government pays subsidies to cover the airline’s losses.

In China, the Civil Aviation Administration of China (CAAC) is subsidizing airlines that operate routes in some remote cities and rural areas of Xinjiang, Sichuan, Inner Mongolia, Yunnan and Guizhou.[4](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref4) A similar program is also financed by the Indian government[5](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref5) in which a regional connectivity scheme offers subsidies to airlines that operate some 128 routes over 45 unserved and underserved airports to provide air transportation between rural cities and urban areas.

**Subsidies for tourism industry**

Some governments provide subsidies to airlines that help to generate the nations’ tourism industries. One example is Israel. It offers a subsidy of 45 Euros per passenger to airlines that operate direct flights to Ovda Airport, a military air base and civilian airport in the remote Uvda region of southern Israel.[6](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref6)

In addition, the Turkish government has increased a subsidy it pays to the operators of charter flights bringing foreign tourists into the country and into cities such as Antalya, Alanya, Dalaman, Bodrum and Izmir in an attempt to bolster visitor numbers which have fallen sharply due to a series of bomb attacks and tensions with Russia. The government has offered a 30 percent increase on the $6,000 subsidy for charter flights carrying at least 150 passengers during the peak summer holiday season.[7](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref7)

As international airlines seldom offer services to second tier cities due to lack of travel demand, many airlines that operate services to the major cities provide domestic connecting flights to smaller municipalities through code sharing. This has encouraged some local administrations of second tier cities are offering subsidies to attract international airlines to commission direct services to these areas. In China, a number of provincial administrations are offering up to 2 million RMB of subsidies to airlines that operate direct international route to these rural cities. As of 2012, there are a total 18 Chinese provinces offering subsidies to 63 airlines that operate a total of 107 international routes.[8](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref8)

**Subsidizing airport charges**

To promote flight movements, some airports are offering incentives to attract airlines to set up hub operations within their airports. In addition, most government owned airports offer reduced landing fees, aircraft parking fees and facility rental fees to airlines using these airport facilities. As an example, Ryanair, an Irish low-cost airline founded in 1984, with its primary operational bases at Dublin and London Stansted airports.

 In 2016, Ryanair was the largest European airline by scheduled passengers flown, and carried more international passengers than any other airline. To attract Ryanair Airline, established routes to their cities, many European airports have offered Ryanair concessionaires to motivate the airline to offer flights from various destinations to these local airports. These concessionaires include waived landing fees and free check-in desks.[9](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref9)

**Fuel subsidies**

Many governments are supporting the aviation industry by offering fuel subsidies that exempt fuel tax for aircraft refuels. This is seen in the case of the Saudi Arabia government that has offered a fuel subsidy to the state owned Saudi Arabian airlines in return for low priced tickets that benefit the public.[10](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref10) The government of North Carolina has offered a similar tax exemption on aviation fuel for commercial aircrafts in a bid to encourage frequency of flights.[11](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref11)

**Bailout subsidies**

Over the last decade, numerous airlines that had experienced financial difficulties were granted government-funded bailout programs. These governments offered loans, write-offs and tax breaks to support these airlines’ restructure. In 2010, Japan Airlines, the flag carrier of Japan, received a 350 billion-yen capital injection from a state-backed fund after it filed for bankruptcy.[12](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref12) Several US carriers such as United Airlines (2003), Delta Airlines (2005) and American Airlines (2011) have also obtained bailout support from the government.

# The debate

Over the last few years, there has been a debate over fair competition in the aviation industry. In 2014, Air France-KLM and the Lufthansa Group expressed their concerns to the European Commission of the Gulf carriers over stiff competition from airlines from the Arabian Gulf in the long-haul international market.[13](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref13) Similar concerns were also raised by the US carriers about unfair competition over Gulf carriers receiving subsidies from the government.[14](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref14)

Airlines from the United Stated and Europe have complained that the stated-owned Gulf carriers obtained financial support from their respective governments and are using the government fund to expand rapidly their operations, purchase new aircrafts, offer relatively lower fare, advance on-board amenities and better service to draw customers away from US and European carriers.

These accusations were denied by Emirates, an airline based in Dubai, United Arab Emirates. The airline published an official report on airline subsidies and reconfirmed that it did not receive any subsidies or concessionaires from the Dubai government. Emirates also released a statement stating that it was no different from other airlines as it has a similar cost structure and pays the same amount of landing fees and airport rent, just like the other airlines.[15](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref15) Qatar Airways and Etihad Airways were based in the Arabian Gulf also have denied these allegations. In response to these claims, these carriers claimed that these US airlines have also received financial aid from the US government and added that customers were drawn to these airlines because of the lower air fares and high quality of services provided, which are sorely lacking in US airlines.[16](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref16)

# The root of the problem

Typically, consumers need to fly from the smaller cities to a hub before they connect to an international flight. Under open-skies agreements, foreign airlines can operate direct services to any cities from an international destination. Apart from bringing convenience to passengers, the increased competition has allowed passengers to enjoy a relatively low airfare, while giving them the option to choose from a wider variety of airlines at the same time. Traditionally, passengers who travel from Asia to the United States have to fly through the standard eastbound route via the Pacific Ocean, such as a flight from Vietnam bounded for New York with a transit in Tokyo. Today, air liberalization has allowed the Gulf carriers to offer similar services in other cities as passengers now have the option of flying westbound via the Middle East and Atlantic Ocean from Vietnam to the United States. At the same time, these Gulf airlines are able to attract potential customers from different continents with their newly established hubs in the Middle East.

This has proved to be problematic for European and US carriers that are beginning to suffer losses on these profitable eastbound and westbound routes that they once dominated. An increasing number of passengers from Asia are choosing flying west ward to the United States with Gulf carriers via the Middle East. To make matters worse, the eastern Pacific route is now swarmed by the numerous government-subsidized Chinese carriers that offered discounted airfares.[17](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref17)

The reasons of the U.S. carriers lodging complaints against the Gulf carriers, but not the Chinese airline is mainly due to flaws in the open-skies agreement. The liberalization between the United States and the Middle East has resulted in many new destinations in the former while there are only a few access points in the Middle East. This has created an imbalanced market between the two regions.

In comparison, the Chinese market is larger, with more areas accessible to tourism, hence creating more opportunities for the airlines to compete. A similar problem is seen found in the Asia Pacific region, which resulted in Indonesia‘s prior refusal to agree upon the ASEAN open-skies agreement as this resulted in the Indonesia archipelago creating many new destinations for smaller countries such as Singapore and Brunei had only one access point.

As of June 2017, Emirates is operating 75 direct flights per week from Dubai to 12 different US cities and 14 flights with fifth freedom access from Doha to New York via Milan or Athens. Qatar Airways operates 77 flights a week from Doha to 10 US cities and Etihad Airways operates 38 weekly flights from Abu Dhabi to 5 US cities. Jumping on the bandwagon, United Airlines launched a daily flight from US to Doha via Dubai in 2012 mainly serving US officials travelling between the United States and the Middle East.

However, the service was canceled in 2015 when United Airlines lost the government contract to operate this route and it was instead, awarded the contract to Jet Blue, an American low-cost carrier and the sixth largest airline in the United States, and with actual flight route operated by their code share partner, Emirates.[18](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref18) Delta Airlines start operating flights from Atlanta to Dubai from 2001 and the route was canceled in 2016 due to overcapacity.[19](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref19) The ratio of weekly flights between Gulf Carrier and US carriers in the Middle East-US market as of June 2017 is 204:0.

At the same time, Chinese carriers currently operate more than180 weekly flights to 10 US destinations whilst U.S. carriers charter more than 160 flights to 5 major cities in China. The ratio of weekly flights between Chinese carriers and US carriers in the Chinese-US market as of June 2017 is 160:180 ([Table 1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#table1)).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Statistics as of June 2017** | | |
| Ratio of carriers between Middle East carrier and US carriers over the Middle East–US market | Gulf Carriers(EK, QR, EY) | US Carriers(AA, DL,UA, HA) |
| 204 | 0 |
| Ratio of carriers between Chinese Carrier and US carriers over the China–US market | Chinese Carriers(CA, MU, CZ,HU) | US Carriers(AA, DL,UA, HA) |
| 180 | 160 |

**Table 1** Statistics as of June 2017

The aviation industry and academia in the United States are worried that this continual diminishing passenger load could lead to the US carriers reducing flight frequencies of international flight, and having a spillover effect on domestic services. Today, most flag carriers today operate on a hub-and-spoke network, which transfers passengers from international flight to domestic services. Reducing international flight frequencies hence greatly reduces passengers’ demands for domestic flight services. This destabilizing of the airline industry in the US market is becoming a real cause of concerns and US airlines are at risk of running into yet another financial crisis.

Should governments refuse to support or bail out the airlines in difficulties, mergers and declarations of bankruptcy are then expected. The resulting loss of a local airline or domestic flight route would lead to a blow to the country’s economy. The reduction in competition airline will also lead to an increase of airfares and unemployment rates ([Table 2](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#table2)).

|  |  |
| --- | --- |
| **Effects of Liberalization** | |
|
| **Short-term effects** | **Long-term effects** |
|
| **Passengers** | |
| Cheaper airfare Better services More airlines to choose from convenient service | Reduced airline choices Increased airfare |
| **Airline** | |
| Intense competition Competition over price and service | Monopoly business Airline bankruptcy Mergers |
| **Nations** | |
| Economic growth Tourism industry development Increase in employment | Increase in unemployment (due to airline mergers). Over reliance on foreign carriers (due to flag carrier declaring bankruptcy). |

**Table 2** Effects of Liberalization

# What is fair and equal opportunity?

The major concern over this debate is whether open-skies really operate as a free market within the aviation industry and whether the airlines are getting a fair and equal opportunity in the market, as mentioned in Article 11 of the US open-skies agreement.[1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1)

Air liberalization was initially established to create a free market environment in international air travel and introduce free competition and its benefits to the participating nations. However, the topic of subsidy was not addressed in the open-skies agreement. While the World Trade Organization (WTO) has implemented a set of rules on subsidies and a number of countervailing measures on import and export of commercial products, these rules do not apply to the airline industry.[20](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref20)

While the ideal scenario is that of a true open sky, the reality is that governments need to offer subsidies to airline in order to keep the air transport network operating. To create a fair and competitive market, the open skies agreement between nations should include directives on subsidies. By identifying the type of acceptable subsidies applicable to the airline industry, this will minimize conflicts among airlines due to unfair competition.

# Acknowledgement

None.

# Conflicts of Interest

Author doesn’t have any conflict of interest.

# References

1. [US Department of State. Current Model Open Skies Agreement Text. US Department of State, USA; 2012. p. 1‒15.](https://www.state.gov/documents/organization/114970.pdf)
2. [US Department of Transport. Essential Air Service. Aviation Policy. US Department of Transport. Washington, USA; 2017.](https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service)
3. [Mobility and Transport. European Commission. 2017.](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market/pso_en)
4. [Hu Y. The Civil Aviation Authority subsidized regional aviation over one billion RMB and Sichuan received second largest sum in the country in 2016. Huaxi City Daily. 2016.](http://news.163.com/15/1218/23/BB5F14FK00014AED.html)
5. [Government of India. Govt awards 128 air routes under regional connectivity scheme. The Times of India. 2017.](http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/govt-awards-128-air-routes-under-regional-connectivity-scheme/articleshow/57914250.cms)
6. [Melnitcki G. Ryanair Launches 15 New Flight Routes Between Israel and Europe. Israel news, Harretz. 2017.](http://www.haaretz.com/israel-news/business/1.769099)
7. [Ersen H, Sheahan M. Turkey to offer fuel subsidies for flights to bring back tourists. Reuters. 2016.](http://www.reuters.com/article/turkey-economy-airlines-idUSL8N1542IB)
8. [Le T. British Airways to cancel Chengdu route. Global Times. 2016.](http://www.globaltimes.cn/content/1012714.shtml)
9. [Byrne G. Ryanair profits boosted by subsidies, say rivals. The Irish Times. 2010.](https://www.irishtimes.com/news/ryanair-profits-boosted-by-subsidies-say-rivals-1.659808)
10. [State-Protected Airlines in Middle East: Part I. Transportation, OASEAST. 2015.](http://jo.oaseast.com/read-article-317-stateprotected+airlines+in+middle+east+part+i.html)
11. [Form E-505. Sales and Use Tax Division. North Carolina Department of Revenue, US; 2016. p. 9‒12.](http://www.dor.state.nc.us/downloads/e505_9-12.pdf)
12. [JiJi. End of JAL bailout curbs expected to shake up airline industry. The Japan Times. 2017.](http://www.japantimes.co.jp/news/2017/03/25/business/end-jal-bailout-curbs-expected-shake-airline-industry/#.WWheAtzhXIV)
13. Flottau J, Unnikrishnan M. France, Germany Protest Gulf Carrier Encroachment. Aviation Week Network. 2015.
14. [Liang K. US airlines blame Gulf carriers for international passenger dip. The Hill. 2016.](http://thehill.com/policy/transportation/267189-us-airlines-blame-middle-eastern-carriers-for-international-passenger)
15. [Emirates. Airlines and subsidy: our position. Emirates. 2012.](http://content.emirates.com/downloads/ek/pdfs/int_gov_affairs/airlines_and_subsidy_our_position.pdf)
16. [Reed D. The Emirates Strike Back: Persian Gulf Carriers Go On The Offensive VS U.S.' Big 3. Logistics & Transportation, Forbes USA; 2015.](https://www.forbes.com/sites/danielreed/2015/05/15/the-emirates-strike-back-persian-gulf-carriers-go-on-the-offensive-vs-u-s-big-3/#626fd89846c0)
17. [Whitley A, Park K. Chinese Airlines Are Flooding the World With Super-Cheap Airfares. Bloomberg. 2016.](https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-12-12/china-s-flood-of-cheap-air-fares-deals-blow-to-global-carriers)
18. [Dastin J. United Airlines to stop flying to Dubai. Reuters. 2015.](http://www.reuters.com/article/us-ual-dubai-idUSKBN0TS2FC20151209)
19. [Carter P. Setting record straight on canceling ATL-Dubai route. Delta Airlines. 2015.](http://news.delta.com/setting-record-straight-canceling-atl-dubai-route)
20. [Walulik J. Progressive Commercialization of Airline Governance Culture. Routledge, New York, USA; 2017. p. 278.](https://www.book2look.com/embed/9781317224259)
21. [Zhang V. China's Allocation of Subsidies to Regional Flights Questioned: Report. China Aviation Daily. 2013.](http://www.chinaaviationdaily.com/news/28/28121.html)

# Субсидия и честная конкуренция

#### Колин Ло

Факультет гостеприимства и туризма, Университет принца Сонгкла, Таиланд

**Для переписки:** Колин Ло, факультет гостеприимства и туризма, Университет принца Сонгкла, Таиланд, тел. 66-7627-6860

Поступила: 27 июня 2017 г. | Опубликовано: 14 июля 2017 г.

**Образец цитирования:** Закон C. Субсидии и честная конкуренция. *Аэрон Aero открытого доступа J* . 2017; 1 (2): 48-51. DOI: [10.15406 / aaoaj.2017.01.00006](https://doi.org/10.15406/aaoaj.2017.01.00006)

# Сокращения

EAS, основное воздушное сообщение; PSO, Обязательство по государственной службе; ВТО, всемирная торговая организация; CAAC, управление гражданской авиации Китая; АСЕАН, ассоциация стран юго-восточной азии

# Вступление

Предложение государством субсидий авиакомпаниям - не новая идея в авиационной отрасли. Фактически, большинство действующих сегодня флагманских перевозчиков созданы при помощи и поддержке правительства. В 1978 году Конгресс США принял Закон о дерегулировании, чтобы свести к минимуму вмешательство правительства во внутренний авиационный рынок США. Закон направлен на снятие ограничений, установленных правительством в сфере авиаперевозок, которая на протяжении десятилетий отдает предпочтение авиаперевозчикам. Эти ограничения включали входные барьеры, фиксированный маршрут и заранее определенные цены на самолет. Аналогичная практика была принята в других частях мира, где другие страны пытались дерегулировать свой внутренний авиационный рынок.

7 декабря 1944 года была подписана Конвенция о международной гражданской авиации, также известная как Чикагская конвенция. В ней устанавливались правила воздушного пространства, регистрации и безопасности воздушных судов, а также детализировались права подписавших ее сторон в отношении авиаперелетов. Он был подписан 52 подписавшими государствами и требовал от правительства каждой страны провести переговоры и согласовать двустороннее соглашение о доступе к правам движения, основанным на свободе воздуха.

Концепция открытого неба [1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1) использовалась Соединенными Штатами для либерализации международных авиатранспортных услуг с целью открытия международного авиационного рынка для всех неправительственных организаций. Это основано на системе свободного рынка. Согласно концепции свободного рынка, в которой цены на товары и услуги определяются открытым рынком и потребителями, в котором законы и силы спроса и предложения свободны от любого вмешательства со стороны правительства, монополии на установление цен или другого органа. Все это, вместе с низкими входными барьерами, автономией в установлении ценовых стратегий и создании систем маршрутизации, привлекло многие другие авиакомпании к выходу на авиационный рынок. В результате потребители получают больший выбор авиакомпаний и получают выгоду от более низких цен на авиабилеты.

# Тип субсидии

Экономическая деятельность, связанная с авиацией, играет важную роль в доходе страны. Это также увеличивает международную торговлю и стимулирует развитие индустрии туризма. Кроме того, экспорт продуктов и развитие туризма создают существенный дополнительный доход и возможности трудоустройства. Таким образом, правительства начали предлагать авиакомпаниям различные виды субсидий, как прямо, так и косвенно, чтобы гарантировать их производительность и обеспечить непрерывный экономический рост.

**Essential Air Service**

Essential Air Service (EAS) - это программа, реализуемая федеральным правительством США для поддержки небольших сообществ. Его цель - поддерживать минимальный уровень регулярного авиасообщения с этими общинами, что в противном случае было бы невыгодно. Это стало ответом на Закон о дерегулировании авиакомпаний [2,](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref2) принятый в 1978 году, который дал американским авиакомпаниям свободу определять, какие рынки обслуживать внутри страны и какие тарифы взимать. Это создало очень конкурентоспособную отрасль авиаперевозок, поскольку национальные авиалинии обслуживают только те маршруты, которые считаются прибыльными, за исключением некоторых сельских районов из-за отсутствия спроса на поездки. Чтобы стимулировать услуги авиакомпаний, обслуживающих эти убыточные маршруты в сельской местности, федеральное правительство предложило субсидии для покрытия убытков авиакомпаний.

По состоянию на октябрь 2016 года программа EAS оказала поддержку 113 общинам в 48 штатах, предложив субсидии на расходы и расходы, превышающие 200 долларов США. [1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1) В контексте законодательства Европейского Союза [3](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref3) обязательство по предоставлению государственных услуг (PSO) является дочерней структурой правительства. предлагает авиакомпании осуществлять авиаперевозки между городами, в которых не заинтересованы никакие другие авиаперевозчики, и чаще всего государство выплачивает субсидии для покрытия убытков авиакомпании.

В Китае Управление гражданской авиации Китая (CAAC) субсидирует авиакомпании, выполняющие рейсы в некоторых отдаленных городах и сельских районах Синьцзяна, Сычуани, Внутренней Монголии, Юньнани и Гуйчжоу. [4](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref4) Аналогичная программа также финансируется правительством Индии [5,](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref5) в рамках которой региональная схема установления соединений предлагает субсидии авиакомпаниям, которые обслуживают около 128 маршрутов в 45 необслуживаемых и недостаточно обслуживаемых аэропортах, для обеспечения воздушных перевозок между сельскими городами и городскими районами.

**Субсидии туристической индустрии**

Некоторые правительства предоставляют субсидии авиакомпаниям, которые помогают развивать туристическую отрасль страны. Один из примеров - Израиль. Он предлагает субсидию в размере 45 евро на пассажира авиакомпаниям, которые осуществляют прямые рейсы в аэропорт Овда, военную авиабазу и гражданский аэропорт в отдаленном районе Увда на юге Израиля. [6](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref6)

Кроме того, правительство Турции увеличило субсидию, которую оно выплачивает операторам чартерных рейсов, доставляющих иностранных туристов в страну и в такие города, как Анталия, Аланья, Даламан, Бодрум и Измир, в попытке увеличить количество посетителей, которые резко сократились из-за к серии взрывов бомб и напряженности в отношениях с Россией. Правительство предложило 30-процентное увеличение субсидии в размере 6000 долларов для чартерных рейсов, перевозящих не менее 150 пассажиров в пик сезона летних отпусков. [7](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref7)

Поскольку международные авиалинии редко предлагают услуги городам второго уровня из-за отсутствия спроса на поездки, многие авиакомпании, выполняющие рейсы в крупные города, предоставляют внутренние стыковочные рейсы в более мелкие муниципалитеты через код-шеринг. Это побудило некоторые местные администрации городов второго уровня предлагать субсидии для привлечения международных авиакомпаний к вводу в эксплуатацию прямых рейсов в эти районы. В Китае администрации ряда провинций предлагают субсидии до 2 миллионов юаней авиакомпаниям, выполняющим прямые международные рейсы в эти сельские города. По состоянию на 2012 год в 18 провинциях Китая субсидируются 63 авиакомпании, которые обслуживают в общей сложности 107 международных маршрутов. [8](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref8)

**Субсидирование аэропортовых сборов**

Чтобы способствовать движению рейсов, некоторые аэропорты предлагают стимулы для привлечения авиакомпаний к созданию узловых операций в своих аэропортах. Кроме того, большинство государственных аэропортов предлагают авиакомпаниям, использующим эти средства аэропорта, сниженные сборы за посадку, плату за стоянку самолетов и плату за аренду помещений. Например, Ryanair, ирландская бюджетная авиакомпания, основанная в 1984 году, с основными операционными базами в аэропортах Дублина и Лондона Станстед.

 В 2016 году Ryanair была крупнейшей европейской авиакомпанией по регулярным рейсам и перевезла больше международных пассажиров, чем любая другая авиакомпания. Чтобы привлечь авиакомпанию Ryanair, установив маршруты в свои города, многие европейские аэропорты предложили концессионерам Ryanair, чтобы мотивировать авиакомпанию предлагать рейсы из различных пунктов назначения в эти местные аэропорты. Эти концессионеры включают отмену сборов за посадку и бесплатные стойки регистрации. [9](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref9)

**Топливные субсидии**

Многие правительства поддерживают авиационную отрасль, предлагая топливные субсидии, освобождающие от налога на топливо для заправки самолетов. Это видно на примере правительства Саудовской Аравии, которое предложило государственным авиакомпаниям Саудовской Аравии субсидию на топливо в обмен на дешевые билеты, которые приносят пользу населению. [10](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref10) Правительство Северной Каролины предложило аналогичное освобождение от налога на авиационное топливо для коммерческих самолетов в попытке стимулировать частоту полетов. [11](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref11)

**Спасательные субсидии**

За последнее десятилетие многочисленным авиакомпаниям, столкнувшимся с финансовыми трудностями, были предоставлены программы финансовой помощи, финансируемые государством. Эти правительства предлагали ссуды, списания и налоговые льготы для поддержки реструктуризации этих авиакомпаний. В 2010 году Japan Airlines, главный авиаперевозчик Японии, получила вливание капитала в размере 350 миллиардов иен из государственного фонда после того, как она подала заявление о банкротстве. [12](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref12) Несколько американских перевозчиков, таких как United Airlines (2003 г.), Delta Airlines (2005 г.) и American Airlines (2011 г.), также получили финансовую поддержку от правительства.

# Обсуждение

Последние несколько лет ведутся споры о честной конкуренции в авиационной отрасли. В 2014 году Air France-KLM и Lufthansa Group выразили обеспокоенность Европейской комиссии перевозчиков стран Персидского залива по поводу жесткой конкуренции со стороны авиакомпаний Персидского залива на международном рынке дальнемагистральных перевозок. [13](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref13) Аналогичные опасения были высказаны авиаперевозчиками США по поводу недобросовестной конкуренции в отношении перевозчиков стран Персидского залива, получающих субсидии от правительства. [14](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref14)

Авиакомпании из США и Европы жаловались на то, что указанные перевозчики стран Персидского залива получили финансовую поддержку от своих соответствующих правительств и используют государственный фонд для быстрого расширения своей деятельности, покупки новых самолетов, предложения относительно более низких тарифов, улучшения бортовых удобств и лучший сервис, чтобы отвлечь клиентов от американских и европейских перевозчиков.

Эти обвинения были опровергнуты авиакомпанией Emirates, базирующейся в Дубае, Объединенные Арабские Эмираты. Авиакомпания опубликовала официальный отчет о субсидиях авиакомпаний и подтвердила, что не получала никаких субсидий или концессионеров от правительства Дубая. Эмирейтс также опубликовала заявление, в котором говорится, что она ничем не отличается от других авиакомпаний, поскольку имеет аналогичную структуру затрат и платит такую ​​же сумму сборов за посадку и аренду аэропорта, как и другие авиакомпании. [15](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref15)Qatar Airways и Etihad Airways, базирующиеся в Персидском заливе, также опровергли эти обвинения. В ответ на эти претензии эти перевозчики заявили, что эти американские авиакомпании также получали финансовую помощь от правительства США, и добавили, что клиенты были привлечены к этим авиакомпаниям из-за более низких цен на авиабилеты и высокого качества предоставляемых услуг, которых в США крайне не хватает. авиакомпании. [16](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref16)

# Корень проблемы

Как правило, потребителям необходимо лететь из небольших городов в узловой аэропорт, прежде чем они смогут воспользоваться международным рейсом. В соответствии с соглашениями об открытом небе иностранные авиакомпании могут осуществлять прямые рейсы в любые города из международных направлений. Помимо удобства для пассажиров, возросшая конкуренция позволила пассажирам пользоваться относительно низкими ценами на авиабилеты, одновременно давая им возможность выбирать из более широкого спектра авиакомпаний одновременно. Традиционно пассажиры, которые едут из Азии в США, должны лететь по стандартному маршруту в восточном направлении через Тихий океан, например, рейс из Вьетнама, направляющийся в Нью-Йорк, с транзитом в Токио. Сегодня, Либерализация воздушного пространства позволила перевозчикам Персидского залива предлагать аналогичные услуги в других городах, поскольку пассажиры теперь имеют возможность лететь на запад через Ближний Восток и Атлантический океан из Вьетнама в Соединенные Штаты. В то же время эти авиакомпании Персидского залива могут привлекать потенциальных клиентов с разных континентов благодаря своим недавно созданным хабам на Ближнем Востоке.

Это оказалось проблемой для европейских и американских перевозчиков, которые начинают нести убытки на этих прибыльных маршрутах в восточном и западном направлениях, над которыми они когда-то доминировали. Все больше пассажиров из Азии выбирают рейсы на запад, в Соединенные Штаты, с авиакомпаниями Персидского залива через Ближний Восток. Что еще хуже, восточно-тихоокеанский маршрут сейчас заполнен многочисленными субсидируемыми государством китайскими перевозчиками, предлагающими авиабилеты со скидкой. [17](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref17)

Причины, по которым американские перевозчики подали претензии к перевозчикам Персидского залива, а не к китайской авиакомпании, в основном связаны с недостатками в соглашении об открытом небе. Либерализация между Соединенными Штатами и Ближним Востоком привела к появлению множества новых направлений в бывших странах, в то время как на Ближнем Востоке осталось всего несколько точек доступа. Это создало несбалансированный рынок между двумя регионами.

Для сравнения, китайский рынок больше, с большим количеством территорий, доступных для туризма, что создает больше возможностей для конкуренции у авиакомпаний. Аналогичная проблема наблюдается в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что привело к предыдущему отказу Индонезии согласиться с соглашением об открытом небе АСЕАН, поскольку это привело к тому, что Индонезийский архипелаг создал множество новых направлений для небольших стран, таких как Сингапур и Бруней, имел только один доступ. точка.

По состоянию на июнь 2017 года Эмирейтс выполняет 75 прямых рейсов в неделю из Дубая в 12 различных городов США и 14 рейсов с пятым свободным доступом из Дохи в Нью-Йорк через Милан или Афины. Qatar Airways выполняет 77 рейсов в неделю из Дохи в 10 городов США, а Etihad Airways выполняет 38 еженедельных рейсов из Абу-Даби в 5 городов США. В 2012 году United Airlines запустила ежедневный рейс из США в Доху через Дубай, в основном обслуживая официальных лиц США, путешествующих между США и Ближним Востоком.

Однако эта услуга была отменена в 2015 году, когда United Airlines потеряла государственный контракт на управление этим маршрутом, и вместо этого она получила контракт с Jet Blue, американским лоукостером и шестой по величине авиакомпанией в Соединенных Штатах, а также с фактическим маршрут полета, выполняемый их код-шеринговым партнером Эмирейтс. [18](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref18) Delta Airlines начали выполнять рейсы из Атланты в Дубай с 2001 года, а в 2016 году маршрут был отменен из-за перегрузки. [19](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref19) Соотношение еженедельных рейсов между авиакомпаниями Gulf Carrier и американскими перевозчиками на рынке Ближний Восток и США по состоянию на июнь 2017 года составляет 204: 0.

В то же время китайские перевозчики в настоящее время выполняют более 180 рейсов в неделю в 10 пунктов назначения в США, в то время как американские перевозчики чартерят более 160 рейсов в 5 крупных городов Китая. Соотношение еженедельных рейсов китайских и американских перевозчиков на китайско-американском рынке по состоянию на июнь 2017 года составляет 160: 180 ( [таблица 1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#table1) ).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Статистика по состоянию на июнь 2017 г.** | | |
| Соотношение перевозчиков между ближневосточными перевозчиками и американскими перевозчиками на рынке Ближнего Востока и США | Gulf Carriers (EK, QR, EY) | Операторы связи США (AA, DL, UA, HA) |
| 204 | 0 |
| Соотношение перевозчиков китайских и американских перевозчиков на китайско-американском рынке | Китайские перевозчики (CA, MU, CZ, HU) | Операторы связи США (AA, DL, UA, HA) |
| 180 | 160 |

**Таблица 1** Статистика на июнь 2017 г.

Авиационная промышленность и научные круги в Соединенных Штатах обеспокоены тем, что это постоянное уменьшение пассажирской нагрузки может привести к тому, что американские перевозчики сократят частоту международных рейсов, и окажут побочный эффект на внутренние перевозки. Сегодня большинство флагманских перевозчиков работают в сети узлового типа, которая переводит пассажиров с международных рейсов на внутренние. Таким образом, сокращение частоты международных рейсов значительно снижает потребности пассажиров в услугах внутренних рейсов. Эта дестабилизация авиационной отрасли на рынке США становится реальной причиной беспокойства, и американские авиакомпании рискуют столкнуться с еще одним финансовым кризисом.

Если правительства откажутся поддерживать или выручать авиакомпании в затруднительном положении, тогда ожидаются слияния и объявления о банкротстве. В результате потеря местной авиакомпании или маршрута внутреннего полета нанесет удар по экономике страны. Снижение конкуренции авиакомпаний также приведет к росту цен на авиабилеты и уровня безработицы ( [Таблица 2](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#table2) ).

|  |  |
| --- | --- |
| **Последствия либерализации** | |
|
| **Краткосрочные эффекты** | **Долгосрочные эффекты** |
|
| **Пассажиры** | |
| Дешевле авиабилеты Лучшее обслуживание Больше авиакомпаний на выбор из удобных услуг | Уменьшение выбора авиакомпаний Увеличение стоимости авиабилетов |
| **Авиакомпания** | |
| Жесткая конкуренция Конкуренция по цене и сервису | Монопольный бизнес Банкротство авиакомпаний Слияния |
| **Наций** | |
| Экономический рост Развитие индустрии туризма Увеличение занятости | Рост безработицы (из-за слияния авиакомпаний). Чрезмерная зависимость от иностранных перевозчиков (из-за объявления о банкротстве национального перевозчика). |

**Таблица 2** Последствия либерализации

# Что такое справедливая и равная возможность?

Основная проблема в этой дискуссии заключается в том, действительно ли открытое небо работает как свободный рынок в авиационной отрасли и получают ли авиакомпании справедливые и равные возможности на рынке, как указано в статье 11 соглашения об открытом небе США. [1](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref1)

Первоначально либерализация воздушного движения была создана для создания свободной рыночной среды в сфере международных авиаперевозок и представления свободной конкуренции и ее преимуществ для участвующих стран. Однако в соглашении об открытом небе тема субсидий не затрагивалась. Хотя Всемирная торговая организация (ВТО) ввела в действие набор правил по субсидиям и ряд компенсационных мер по импорту и экспорту коммерческой продукции, эти правила не применяются к отрасли авиаперевозок. [20](https://medcraveonline.com/AAOAJ/subsidy-and-fair-competition.html#ref20)

В то время как идеальный сценарий - это действительно открытое небо, реальность такова, что правительствам необходимо предлагать субсидии авиакомпаниям, чтобы поддерживать работу авиатранспортной сети. Чтобы создать справедливый и конкурентный рынок, соглашение об открытом небе между странами должно включать директивы о субсидиях. Определение типа приемлемых субсидий, применимых к отрасли авиаперевозок, позволит минимизировать конфликты между авиакомпаниями из-за недобросовестной конкуренции.

# Подтверждение

Никто.

# Конфликт интересов

У автора нет конфликта интересов.

# использованная литература

1. [Государственный департамент США. Текст соглашения об открытом небе текущей модели . Государственный департамент США, США; 2012. с. 1‒15.](https://www.state.gov/documents/organization/114970.pdf)
2. [Министерство транспорта США. Essential Air Service. Авиационная политика . Министерство транспорта США. Вашингтон, США; 2017 г.](https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service)
3. [Мобильность и транспорт. Европейская комиссия. 2017 г.](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market/pso_en)
4. [Ху Ю. Управление гражданской авиации субсидировало региональную авиацию на сумму более одного миллиарда юаней, и Сычуань получила вторую по величине сумму в стране в 2016 году . Huaxi City Daily . 2016 г.](http://news.163.com/15/1218/23/BB5F14FK00014AED.html)
5. [Правительство Индии. Правительство выделило 128 авиамаршрутов в рамках региональной схемы подключения . Таймс оф Индия. 2017 г.](http://timesofindia.indiatimes.com/business/india-business/govt-awards-128-air-routes-under-regional-connectivity-scheme/articleshow/57914250.cms)
6. [Мельницкий Г. Ryanair открывает 15 новых авиамаршрутов между Израилем и Европой. Новости Израиля, Харрец. 2017 г.](http://www.haaretz.com/israel-news/business/1.769099)
7. [Эрсен Х., Шеахан М. Турция предложит субсидии на топливо для рейсов, чтобы вернуть туристов . Рейтер. 2016 г.](http://www.reuters.com/article/turkey-economy-airlines-idUSL8N1542IB)
8. [Le T. British Airways отменяет рейс Чэнду. Global Times. 2016 г.](http://www.globaltimes.cn/content/1012714.shtml)
9. [По словам конкурентов, прибыль Бирна Дж. Ryanair выросла за счет субсидий. The Irish Times. 2010 г.](https://www.irishtimes.com/news/ryanair-profits-boosted-by-subsidies-say-rivals-1.659808)
10. [Государственные авиалинии на Ближнем Востоке: Часть I. Транспорт, OASEAST. 2015 г.](http://jo.oaseast.com/read-article-317-stateprotected+airlines+in+middle+east+part+i.html)
11. [Форма E-505. Отдел налога с продаж и использования . Департамент доходов Северной Каролины, США; 2016. с. 9‒12.](http://www.dor.state.nc.us/downloads/e505_9-12.pdf)
12. [Джиджи. Ожидается, что окончание мер по сокращению финансовой помощи JAL встряхнет авиационную отрасль. The Japan Times. 2017 г.](http://www.japantimes.co.jp/news/2017/03/25/business/end-jal-bailout-curbs-expected-shake-airline-industry/#.WWheAtzhXIV)
13. Флоттау Дж., Унникришнан М. Франция, Германия протестуют против вторжения авианосцев в Персидский залив. Сеть Aviation Week. 2015 г.
14. [Лян К. Авиакомпании США обвиняют перевозчиков Персидского залива в провале международного пассажиропотока. Холм . 2016 г.](http://thehill.com/policy/transportation/267189-us-airlines-blame-middle-eastern-carriers-for-international-passenger)
15. [Эмирейтс. Авиакомпании и субсидии: наша позиция . Эмирейтс. 2012 г.](http://content.emirates.com/downloads/ek/pdfs/int_gov_affairs/airlines_and_subsidy_our_position.pdf)
16. [Рид Д. Эмираты наносят ответный удар: авианосцы Персидского залива продолжают наступление против «большой тройки» США. Логистика и транспорт, Forbes USA; 2015 г.](https://www.forbes.com/sites/danielreed/2015/05/15/the-emirates-strike-back-persian-gulf-carriers-go-on-the-offensive-vs-u-s-big-3/#626fd89846c0)
17. [Уитли А., Парк К. Китайские авиалинии наводняют мир сверхдешевыми авиабилетами . Блумберг. 2016 г.](https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-12-12/china-s-flood-of-cheap-air-fares-deals-blow-to-global-carriers)
18. [Дастин Дж. United Airlines прекратит полеты в Дубай . Рейтер. 2015 г.](http://www.reuters.com/article/us-ual-dubai-idUSKBN0TS2FC20151209)
19. [Картер П. Установление рекорда об отмене маршрута ATL-Дубай. Delta Airlines. 2015 г.](http://news.delta.com/setting-record-straight-canceling-atl-dubai-route)
20. [Валулик Дж. Прогрессивная коммерциализация культуры управления авиакомпаниями . Рутледж, Нью-Йорк, США; 2017. с. 278.](https://www.book2look.com/embed/9781317224259)
21. [Чжан В. Вопрос о выделении Китаем субсидий на региональные рейсы: отчет . China Aviation Daily. 2013.](http://www.chinaaviationdaily.com/news/28/28121.html)