



Central Asia Regional Economic Cooperation Program

# Генеральный план по туризму ЭКАБ

## Приложение II

### Региональная воздушная связанность

**Отказ от ответственности:** Взгляды, выраженные в этой публикации, принадлежат авторам и не обязательно отражают взгляды и политику Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих или правительств, которые они представляют. АБР не гарантирует точность данных, включенных в настоящую публикацию, и не берет на себя никакой ответственности за какие-либо последствия их использования. Упоминание конкретных компаний или продуктов производителей не означает, что они одобрены или рекомендованы АБР по сравнению с другими аналогичными компаниями, которые не упомянуты.

## Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

- В Центрально-азиатском регионе естественными воздушными хабами становятся два города: это Ташкент (крупнейший), за которым следует Алматы. В настоящее время Урумчи оказывает незначительное влияние в регионе в качестве хаба из-за строгих правил передвижения людей и регламентированных прав на перевозки и условий работы для иностранных авиакомпаний в регионе.

Охвачен. узлом зон:	Население
Ташкент	3,895,346
Алматы	2,946,250
Бишкек	1,481,500
Шымкент	1,341,711
Иссык-Куль	500,000
Урумчи	2,500,000
Душанбе	804,700
Нур-Султан	1,002,000
Баку	2,236,000
Ашгабад	696,900



Примечания и допущения: мы предположили, что столичная зона, которая крупнее других прилегающих к ней столичных районов, привлекает все свое население плюс половину населения прилегающих столичных районов, если потоки людей строго не регламентированы; столичная зона, которая меньше других прилегающих к ней столичных районов, привлекает все свое население плюс 10% населения прилегающих крупных столичных районов, если потоки людей строго не регламентированы; Источники: статистические данные о мировом населении.

## Потенциал воздушного хаба в ЭКАБ

Появляются два естественных хаба: Алматы и Ташкент с явным преимуществом последнего; Бишкек не имеет критической массы для хаба, но обладает хорошим потенциалом для перевозок P2P

- Однако нынешняя реальность сильно отличается от естественной склонности к созданию хаба: в 2018 году аэропорт Алматы обслужил 5,7 миллиона пассажиров; аэропорт «Манас» - 2,1 млн. пассажиров; Ташкентский аэропорт имени Ислама Каримова - 1,0 млн. пассажиров

Естественный потенциал



Примечание\* Источники: Аэропорт «Манас», Аэропорт Алматы; Routes-online.com; \*\* Анализ JCF основан на данных OAG об общей численности мест для отбывающих пассажиров в стране (1 отбытие x 80% коэффициент загрузки x 2 пассажира аэропорта (1 отбытие + 1 прибытие)) и пропускную способность аэропорта Ташкента.

Текущая эффективность (число пассажиров)\*

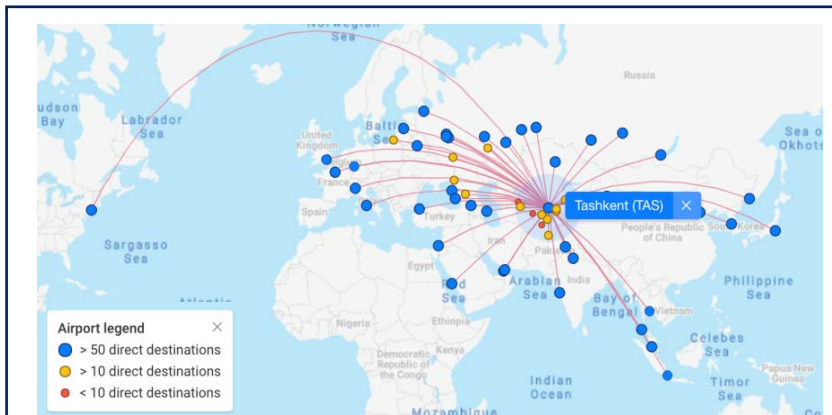
Аэропорт	Число отечеств. Пассажиров	Число иностр пассажиров	Общее число пассажиров
Алматы*	2,840,491	2,841,140	5,681,631
Бишкек*	578,082	1,506,656	2,084,738
Ташкент**	550,000	450,000	1,000,000

- 50% пассажирского потока аэропорта Алматы составляют пассажиры внутренних рейсов, а 50% - пассажиры международных рейсов. Россия является крупнейшим международным рынком для пассажиров из Казахстана, на долю которой приходилось 31,6 процента отбывающих пассажиров в 2018 году. На втором месте Турция (12 процентов), на третьем - Объединенные Арабские Эмираты (7,5 процента), на четвертом месте Китай (6,6 процента) и на пятом месте - Германия (5,3 процента).
- В Бишкеке 2/3 потока составляют пассажиры международных рейсов, а 1/3 – пассажиры внутренних рейсов. Пассажиры Бишкекского аэропорта составляют всего лишь 37% от пассажирского потока аэропорта Алматы;
- Пассажирский поток аэропорта в Ташкенте составляет половину потока в Бишкеке и 1/3 от числа пассажиров международных рейсов или 16% пассажиров международных рейсов Алматы. Россия является самым крупным международным рынком для Узбекистана. В прошлом году в общей сложности 52 процента всех имеющихся мест для отбывающих пассажиров международных рейсов были в безвизовые страны. Второй по числу пассажиров в этом отношении страной является Турция, на долю которой приходится 10,4 процента, за ней следует Казахстан с 6,4 процента.

## Потенциал воздушного хаба в Центральной Азии

- В настоящее время Алматы лидирует по количеству пассажиров (5,7 млн.) по сравнению с Ташкентом (1 млн.). В Казахстане много внутренних маршрутов в силу его географических характеристик, однако в Узбекистане больше международных маршрутов, чем в Алматы. Ташкент полностью зависит от своего флагманского авиаперевозчика, в то время как на рынке Алматы работает много других авиакомпаний.

### Существующее воздушное сообщение в Ташкенте

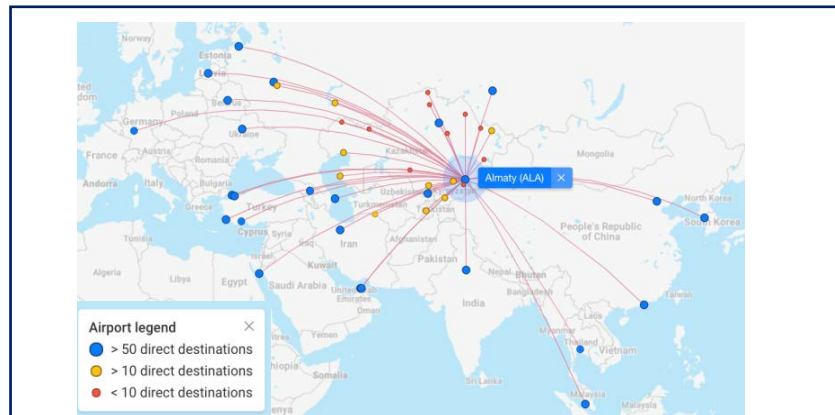


#### Авиакомпании и дестинации

В общей сложности 19 авиакомпаний выполняют рейсы в Ташкент и из Ташкента (15.07.2019)

Авиалинии	кол-во рейсов
Узбекские авиалинии .....	61
Уральские авиалинии .....	10
Аэрофлот .....	2
Эйр Астана .....	2
China Southern .....	2
S 7 .....	2
14 других (каждая) .....	1
<b>Итого .....</b>	<b>93</b>

### Существующее воздушное сообщение в Алматы



#### Авиакомпании и дестинации

В общей сложности 24 авиакомпании выполняют рейсы в Алматы и из Алматы (15.07.2019).

Авиалинии	кол-во рейсов
Эйр Астана.....	31
Scat Airlines .....	20
Qazaq Air .....	7
FlyArystan .....	6
Bek Air .....	6
Sunday Airlines .....	4
Уральские авиалинии .....	2
23 других (каждая) .....	1
<b>Итого .....</b>	<b>99</b>

# Изменения, связанные с воздушными хабами, в Центральной Азии

Недавние изменения свидетельствуют о значительных сложностях, как для аэропортов, так и для стран в плане развития их хабов

## Казахстан и Алматы

- В мае 2019 года Эйр Астана запустила новую недорогую дочернюю компанию FlyArystan. Главная цель – конкурировать с частными компаниями **на чувствительном к ценам внутреннем рынке**. Этот шаг призван увеличить долю рынка до предполагаемого первичного публичного размещения акций и приведет к **значительному увеличению внутреннего потока**.
- **Недавно различные многосторонние организации покинули Алматы, перебравшись в Ташкент** с целью размещения там своих региональных офисов. Это приведет к повышению постоянного спроса на авиаперевозки, открытию новых маршрутов и к увеличению количества рейсов.
- **Правительство Казахстана оказывает сильное политическое давление с целью использования хаба в Нур-Султане** (бывшая база «Казах Эйр»). Это заставит авиакомпании расширить там свою работу, что приведет к повышению концентрации в Нур-Султане, и в результате - сокращению деятельности в Алматы. План правительства заключается в создании финансового центра в Нур-Султане, что требует открытия маршрутов в крупнейшие финансовые центры мира прямыми рейсами.
- **Основные доходы аэропорты получают за счет продажи топлива иностранным авиакомпаниям.**
- Что касается **прав на воздушное движение, Казахстан обладает 4-ой свободой**, по-прежнему в значительной степени защищая свои отечественные авиалинии.
- Отечественные авиалинии Казахстана **открывают новые маршруты и увеличивают частоту рейсов в неделю** в страны региона, что ведет к ожидаемому снижению цен с **целью обеспечения транзитных перевозок и расширения масштабов для открытия новых маршрутов в столицы других стран.**

- Хотя рынок воздушных перевозок Узбекистана по-прежнему намного меньше, чем в некоторых соседних странах, **Президент Шавкат Мирзиёев стремится использовать туристический потенциал страны и улучшить воздушное сообщение.** К 2026 году планируется увеличить число иностранных пассажиров до свыше девяти миллионов по сравнению с двумя миллионами в 2016 году.
- В январе 2019 года Мирзиёев подписал Указ о предоставлении **30-дневного безвизового режима туристам из 45 стран мира.** Он также расширил перечень стран, имеющих право на получение визы через систему электронных виз, которая была введена летом 2018 года. **Есть надежда, что более либеральная политика привлечет на рынок новые иностранные авиакомпании.** Первые признаки являются обнадеживающими; по сообщениям, Wizz Air уже не в первый раз рассматривает этот рынок, и по слухам, другие авиакомпании - Orange2fly и Pegasus Airlines проводят оценку возможных маршрутов.
- 11 марта Flydubai запустила рейс Дубай-Ташкент 5 раз в неделю, а с 31 мая 2019 года этот рейс будет выполняться ежедневно. Эмираты будут совместно использовать этот маршрут.
- **«Узбекские авиалинии» отделяются от аэропортов и других зон, так как Узбекистан, наконец, отказывается от вертикальной структуры советского стиля, при которой авиакомпания контролирует практически все аспекты воздушного транспорта,** что позволило осуществлять перекрестное субсидирование, при котором доходы от монополий в аэропортах и секторах воздушного пространства покрывают убытки авиакомпании. Преимущество для «Узбекских авиалиний» в том, что после реструктуризации она должна стать более экономичной и эффективной авиакомпанией и занять прочное положение на быстро растущем рынке на пороге туристического бума. Компания получит новый парк с большой пропускной способностью, что указывает на значительное увеличение региональных маршрутов и маршрутов средней протяженности в Европу и Азию.



# Потенциальные зоны охвата воздушного хаба

Какие на данное время существуют основные движущие факторы для создания воздушного хаба в Алматы?

- **Деятельность авиакомпании «Эйр Астана».** Хаб «Эйр Астана» в Алматы обслуживает большое число транзитных пассажиров международных рейсов. Аэропорт используется различными казахстанскими авиалиниями, осуществляющими и внутренние рейсы
- **Алматинская область:** самый густонаселенный город в Казахстане и крупный деловой центр.
- **Рынок Кыргызстана:** большая часть населения восточной части Кыргызстана, Бишкека и сезонные туристы, направляющиеся на Иссык-Куль



## Выгоды воздушного хаба и рекомендации

### В чем преимущества хаба в Алматы?

- Воздушный хаб приведет к трем важным результатам<sup>1</sup>: (i) серьезный «экономический след», включая прямое влияние на ВВП, рабочие места и налоговые поступления; (ii) прямые выгоды для клиентов аэропортов (пассажиров и грузовых перевозчиков) за счет удобных, современных рейсов; и (iii) сообщение с другими городами по всему миру позволят привлечь прямые иностранные инвестиции, создать бизнес-кластеры, повысить специализацию с учетом сравнительных преимуществ и приведут к другим положительным внешним последствиям.
- Кроме того, согласно нашему опыту: (iv) потоки туристов, позволяющих себе тратить много, значительно выше, чем в аэропортах, не являющихся хабами; (v) все больше авиакомпаний готовы летать в более крупные региональные хабы со своих баз с целью расширить сеть своих маршрутов с наименьшими затратами, что обеспечивает естественную устойчивость хабов, формирующих S-образную кривую из аэропортов<sup>2</sup>.
- В Узбекистане и в Кыргызской Республике число прибывающих иностранных туристов увеличивается быстрее, чем в Казахстане. Недавняя политика открытого неба в Кыргызской Республике позволит расширить сообщение с основными хабами в рамках P2P.
- Большинство международных посетителей Кыргызской Республики<sup>3</sup> в качестве воздушных «ворот» используют, в основном, Ташкент, затем Бишкек и Алматы. Открытие маршрутов в Бишкек и Тамчи/Иссык-Куль авиакомпанией «Узбекские авиалинии» ставит целью перенаправление трафика из Алматы в Ташкент.



**Что необходимо предпринять Казахстану, чтобы избежать господства Ташкента в будущем в качестве главного воздушного хаба в регионе?**

**1. Сократить время в пути между Алматы и Бишкеком, Иссык-Кулем и Караколом на машине**

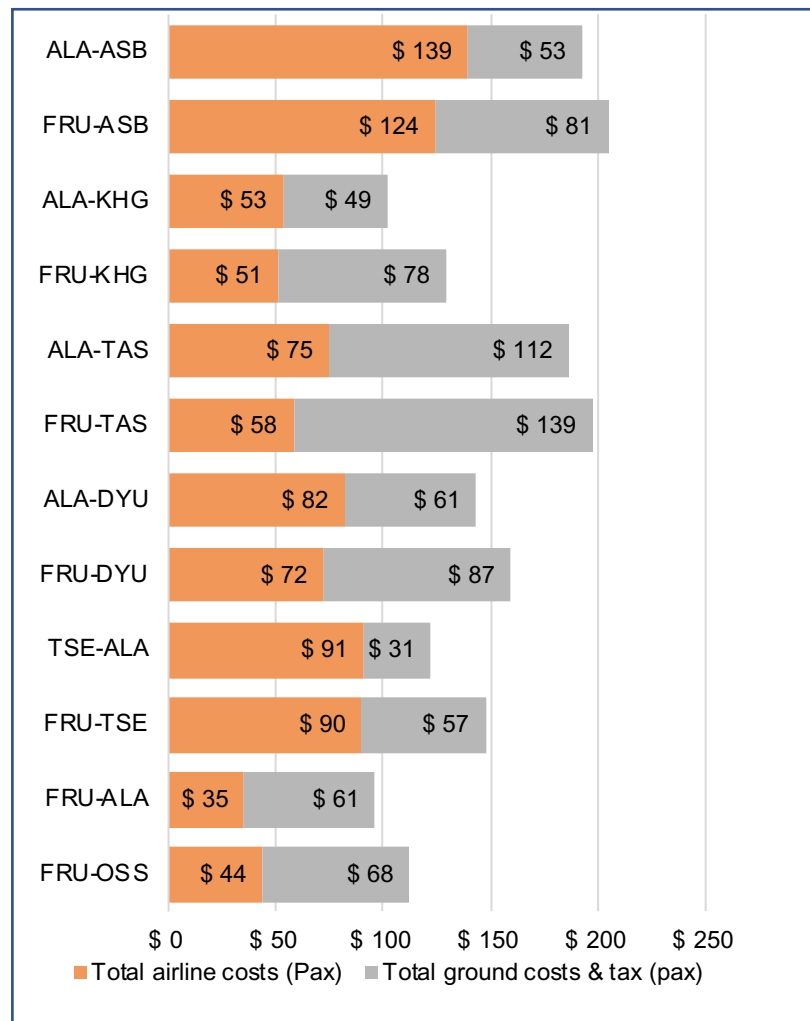
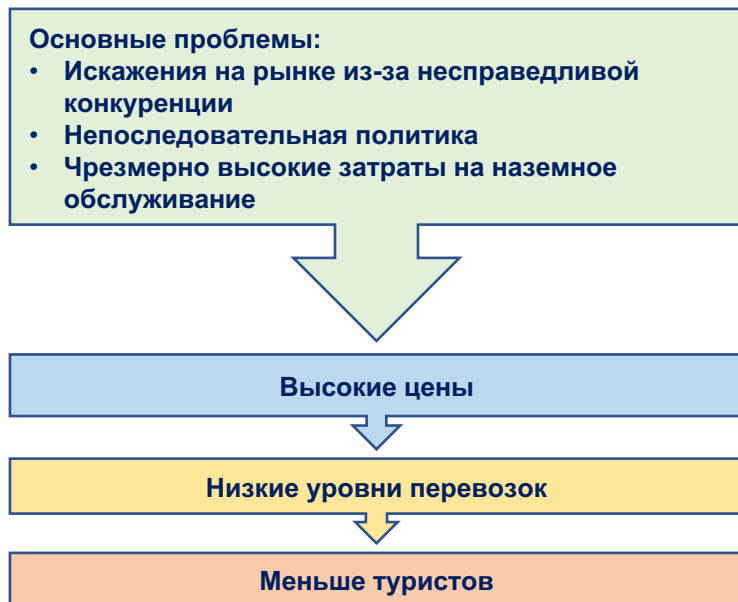
- **Улучшить условия и формальности при пересечении границы, чтобы обеспечить быстрое пересечение границы, особенно в Кордае и Каркаре**
- **Построить надежную открытую круглый год дорогу между Алматы и Бишкеком и улучшить дорогу между Кегеном и Тюпом, чтобы позволить передвигаться на более высокой скорости**
- **Участвовать с Кыргызской Республикой в строительстве дороги между Алматы и Иссык-Кулем**

**2. Укрепить конкурентное положение аэропорта Алматы в Казахстане**

- **Ввести более эффективные меры регулирования в аэропортах и наземные операции, которые повысят прозрачность и экономическую и финансовую устойчивость специализированных компаний, занимающихся этой деятельностью;**
- **Снизить бремя, обусловленное стоимостью топлива только для иностранных компаний (посредством усреднения затрат для отечественных и иностранных авиакомпаний)**
- **Усовершенствовать процедуры пограничного контроля и разработать «плавную и эффективную» программу остановки в аэропорту (до одной недели) между рейсами независимо от авиалиний;**
- **Разработать соглашения о 5-й свободе с иностранными авиакомпаниями в аэропорту (аэропорт должен стать национальным исключением в странах в каждом конкретном случае), с твердыми обязательствами по перевозкам и эксплуатации**

*Примечание: 1 - Oxford Economics; 2 - собственное исследование JCF Strategy Consulting, S-кривая между аэропортами должна выглядеть так же, как и на маршрутах авиакомпаний. В аэропортах лидерство по количеству прямых сообщений приводит более чем к пропорциональной доле рынка по пассажирам и количеству авиакомпаний по сравнению с хабами непосредственных конкурентов; 3 – исследования Indy Guide*

## Вызовы, связанные с созданием воздушного хаба



Общие затраты  
авиакомпаний (пасс.)

Общие затраты на назем. обслуж.  
и налоги (пасс.)