

Генеральный план по туризму ЭКАБ

Приложение VI - Прогнозы и сценарии спроса

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 эту публикацию, и не несет ответственности за любые 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.

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

Содержание

1	Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах
2	Предлагаемая стратегия и сценарии
3	Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

1 - 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.

Самая густонаселенная узловая зона	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
Ашгабат	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.

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

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



*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

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.

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

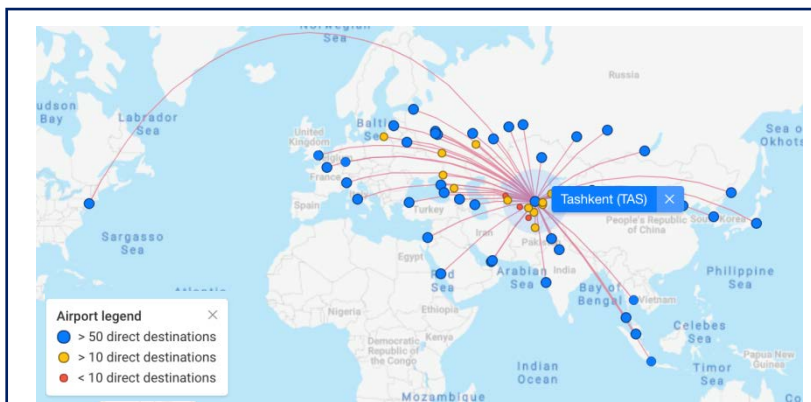
- 50% пассажирского потока аэропорта Алматы составляют пассажиры внутренних рейсов, а 50% - пассажиры международных рейсов. Россия является крупнейшим международным рынком для пассажиров из Казахстана, на долю которой приходилось 31,6 процента отбывающих пассажиров в 2018 году. На втором месте Турция (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.

- 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 в Алматы много других авиакомпаний.

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

Существующее воздушное сообщение в Ташкенте

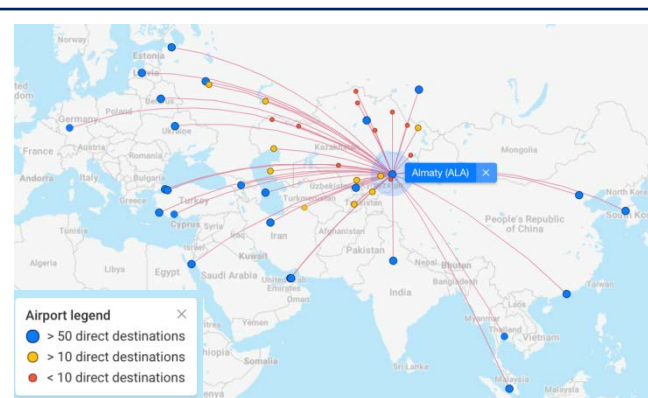


Авиакомпании и направления

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

Авиалинии	# воздушных сообщений
Узбекские авиалинии	61
Уральские авиалинии	10
Аэрофлот	2
Эйр Астана	2
China Southern	2
S 7	2
14 других (каждая)	1
Итого	93

Существующее воздушное сообщение в Алматы



Авиакомпании и направления

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

Авиалинии	# воздушных сообщений
Эйр Астана	31
Scat Airlines	20
Qazaq Air	7
FlyArystan	6
Bek Air	6
Sunday Airlines	4
Уральские авиалинии	2
23 других (каждая)	1
Итого	99

Источник: flightconnections.com; анализ, проведенный JCF Strategy Consulting

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

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

Казахстан и Алматы

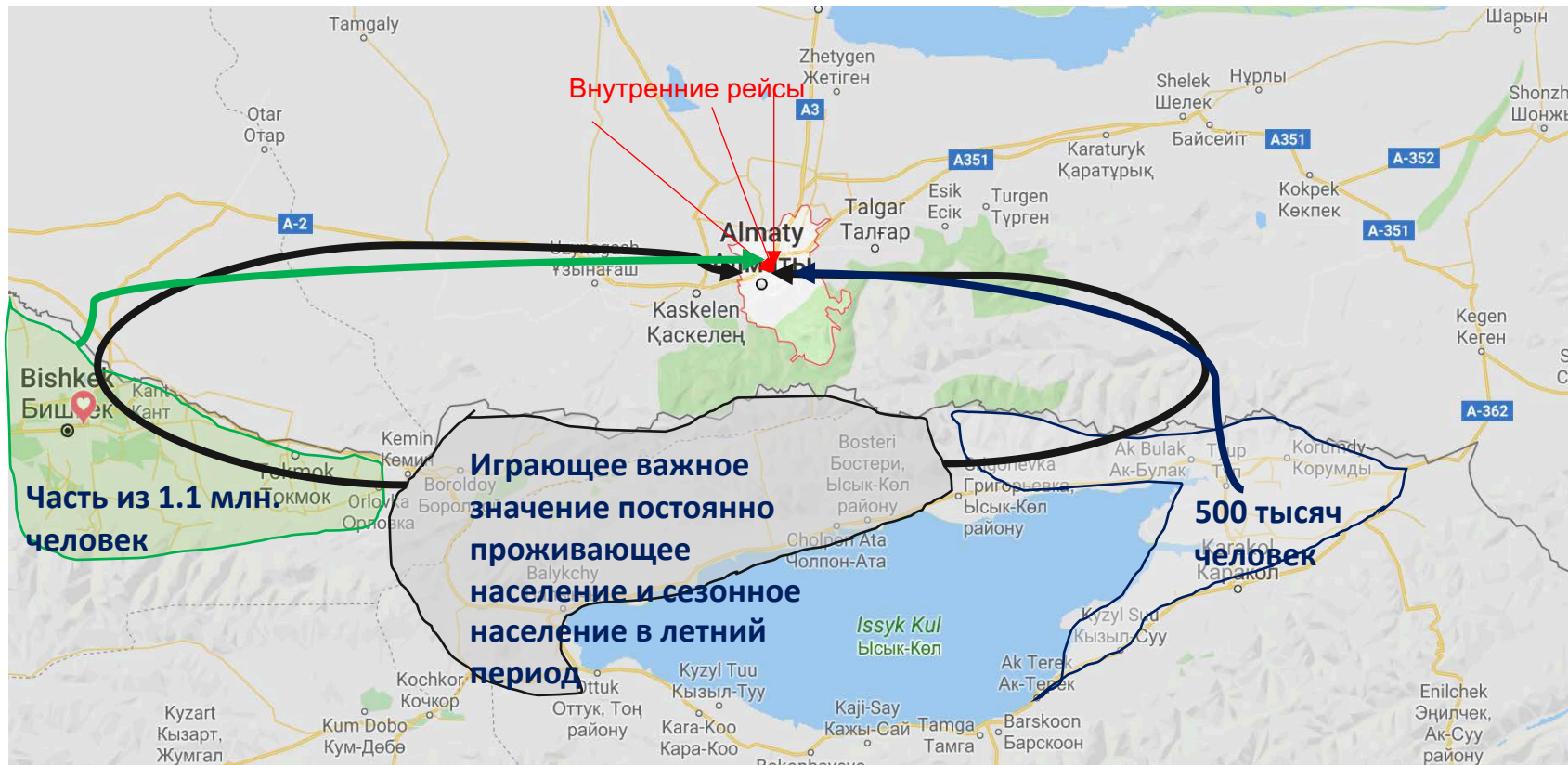
- В мае 2019 года Эйр Астана запустила новую недорогую дочернюю компанию FlyArystan. Главная цель – конкурировать с частными компаниями **на чувствительном к ценам внутреннем рынке**. Этот шаг призван увеличить долю рынка до предполагаемого первичного публичного размещения акций и приведет к **значительному 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 Казахской авиации). 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.**

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

Узбекистан и Ташкент

- 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..

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах



1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

Каковы существующие 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

В чем преимущества хаба в Алматы?

- **Воздушный хаб приведет к трем важным результатам¹:** (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 аэропортов².
- 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.**

1 - Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах

- **Большинство иностранных гостей Кыргызской Республики³ в качестве воздушного порта используют, в основном, Ташкент**, затем Бишкек и Алматы. Открытие маршрутов в Бишкек и Тамчи авиакомпанией «Узбекские авиалинии» ставит целью перенаправление трафика из Алматы в Ташкент.

Что необходимо предпринять Казахстану, чтобы избежать господства Ташкента в будущем как 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 авиалиниями в аэропорте** (аэропорт должен стать 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

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

Содержание

1	Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах
2	Предлагаемая стратегия и сценарии
3	Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

2 – Рекомендация: поэтапный подход

Первоначальная фаза: Развивать приоритетные рынки, укрепляя продукт и структуры

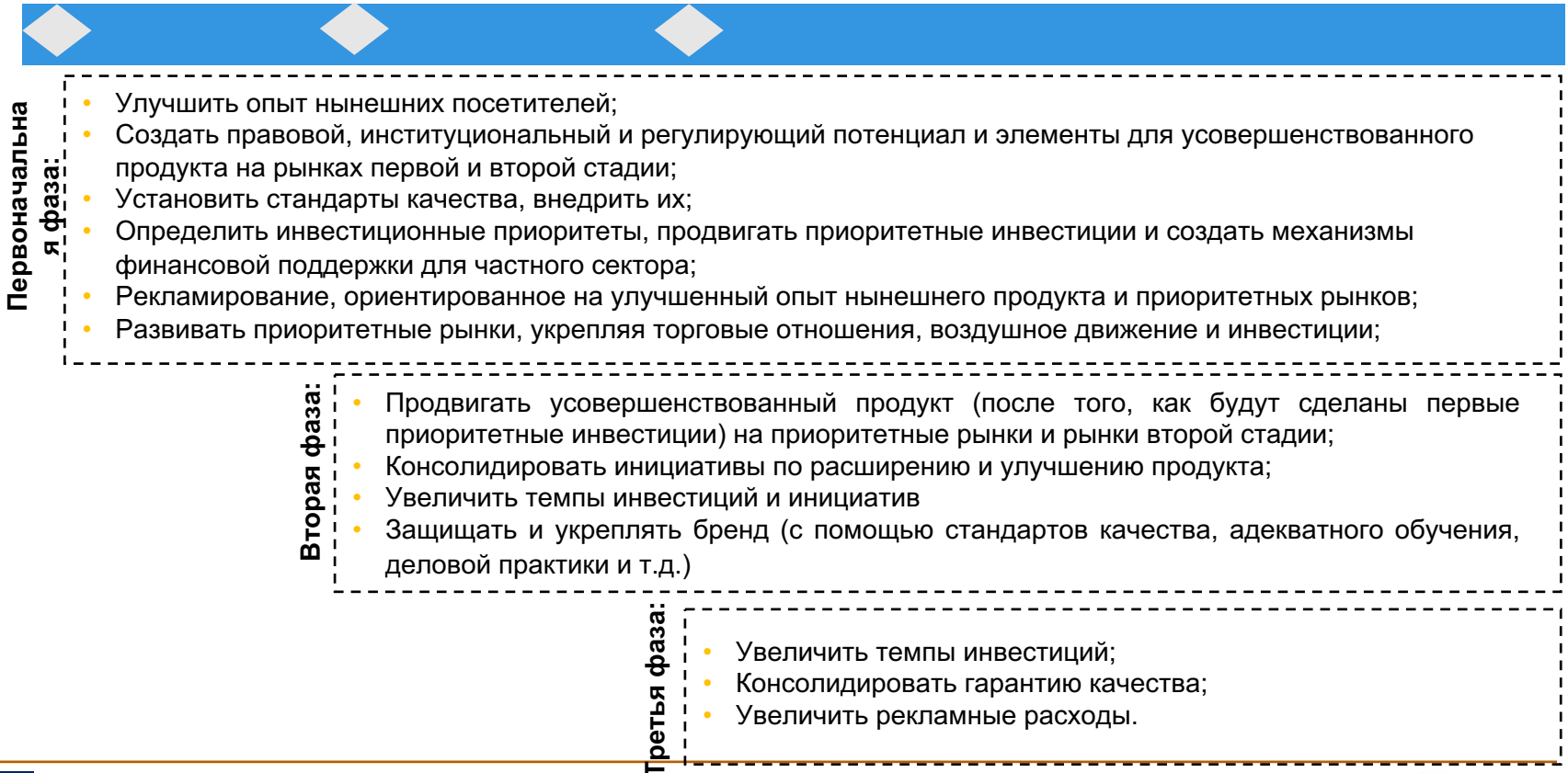
2020

Вторая фаза: Развивать рынки второго этапа; консолидировать продукт и бренд

2024

Третья фаза: Консолидировать развитые рынки, развивать рынки третьего этапа и повысить потенциал

2029



2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

Приоритетные проекты в казахстанской части ЭКАБ	Вид проекта
Площадка для торговой ярмарки в Алматы	Не зависит от реформ
Медеу-Шымбулак: дополнительные инвестиции участников рынка	Не зависит от реформ
Тургенский этно-музей в сельской местности	Не зависит от реформ
Горнолыжный курорт Ой Карагай (частный сектор)	Не зависит от реформ
Кегенская городская канализация	Не зависит от реформ
Оздоровление Кольсайского озера	Не зависит от реформ
Информационные указатели вдоль Шелкового пути	Не зависит от реформ
Дорога Алматы - Иссык-Куль (казахская сторона)	Зависит от политики
Улучшенные процедуры и условия пересечения границы (на казахской стороне)	Зависит от политики
Улучшение условий для создания хаба в аэропорту Алматы + остановка	Зависит от политики
Развитие центра города Алматы для соответствия требованиям роскошных китайских магазинов	Зависит от реформ
Создание виртуальной «Свободной экономической зоны» для иностранных покупателей предметов роскоши	Зависит от реформ
Соответствующие объекты: в казахстанской части ЭКАБ	Зависит от реформ
Бутаковка - пионерский курорт	Зависит от реформ
Тургенский горнолыжный курорт + панорамный ресторан с подъемниками	Зависит от реформ
Улучшенная система канализации вокруг горнолыжных курортов и очистные сооружения	Зависит от реформ
Чарынский каньон	Зависит от реформ
Ининские тропы (+ сообщение с рекой Чарын)	Зависит от реформ
Турген-Алматы-Тараз	Зависит от реформ
Чарын- Алматинская тропа	Зависит от реформ
Инфраструктура развития цифрового туризма Казахстана	Зависит от реформ
Укрепление потенциала Агентства по туризму Казахстана	Зависит от реформ
Создание туристического инвестиционного фонда в Казахстане	Зависит от реформ
Цифровая рекламная кампания	Зависит от реформ

- **Отсутствие зависимости от реформ.** Будут ли осуществляться приоритетные проекты, которые не зависят от реформ? Обусловлены ли они частным сектором или государственным сектором в существующих рамках.

- **Обусловленность политикой.** Будут ли эффективно осуществляться приоритетные проекты, которые зависят от выбора политики и решений.

- **Зависимость от реформ.** Приведут ли приоритетные проекты, требующие реформ, к эффективным результатам

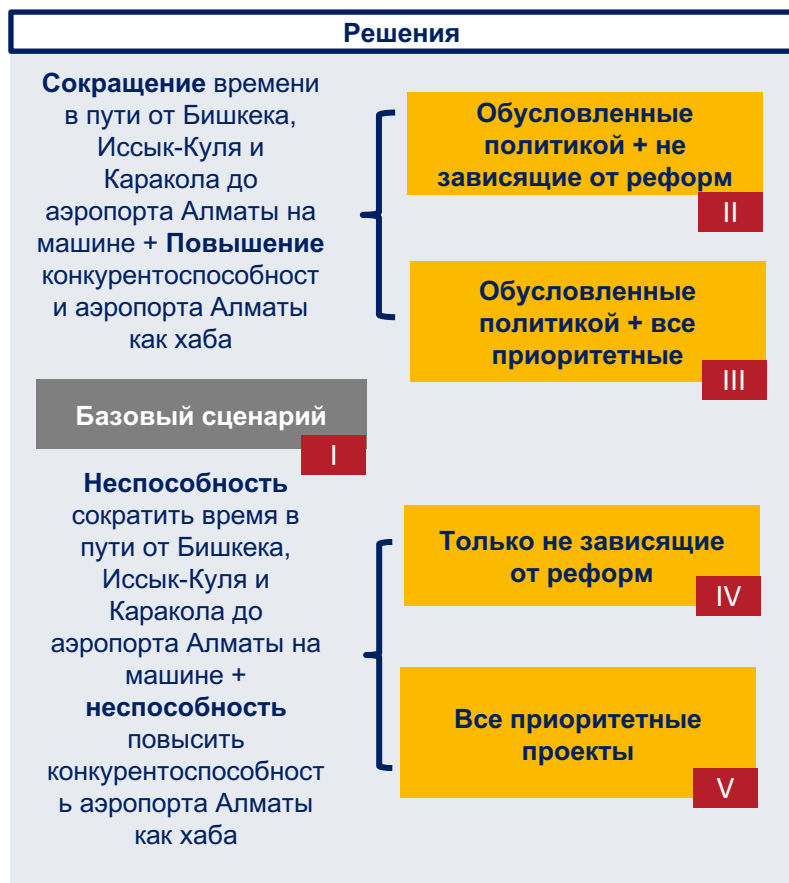
- **В казахстанской части ЭКАБ больше независимых проектов частного сектора, чем в Кыргызской Республике,** и это является основной причиной, по которой в Казахстане было выявлено больше проектов, не зависящих от реформ

- **Проекты, зависящие от политики, в основном связаны с предлагаемыми системами воздушных хабов и их использованием.** В Казахстане это Алматинский хаб, а в Кыргызской Республике - развитие регионального ОсОО, способного активно развивать услуги по передвижению людей в регионе по доступным ценам и с высокой периодичностью

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

Приоритетные проекты в кыргызской части ЭКАБ	Вид проекта
Благоустройство города Бишкек	Не зависит от реформ
Поддержка аэропорта Манас	Не зависит от реформ
Информационные указатели вдоль Шелкового пути	Не зависит от реформ
Укрепление потенциала Агентства по туризму в КР	Зависит от реформ
Создание туристического инвестиционного фонда в КР	Зависит от реформ
Площадка для торговой ярмарки в Бишкеке	Зависит от реформ
Создание совместной авиакомпании сОО с ТДЖ + УЗБ	Зависит от политики
Дорога Алматы - Иссык-Куль (кыргызская сторона)	Зависит от политики
Улучшенные процедуры и условия пересечения границы (на кыргызской стороне)	Зависит от политики
Решение вопроса об открытой добыче угля в Каракече	Зависит от реформ
Соответствующие объекты: в кыргызской части ЭКАБ	Зависит от реформ
Маршрут вокруг озера Иссык-Куль	Зависит от реформ
Сбор и очистка сточных вод и твердых отходов в Караколе	Зависит от реформ
Улучшенное регулирование и регулятивное управление системой канализации на курорте	Зависит от реформ
Отмена незаконного раздела берега Иссык-Куля	Зависит от реформ
Создание курортов по концессии	Зависит от реформ
Улучшенные тропы вокруг водопадов Барскоон	Зависит от реформ
Улучшенные тропы и долина в Джети-Огуз	Зависит от реформ
Улучшенные тропы, соединяющие Иссык-Куль с Казахстаном	Зависит от реформ
Цифровая рекламная кампания	Зависит от реформ
Улучшение дорог + уборка снега в Караколе	Зависит от реформ

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии



Источники допущений: команда проекта

I. Базовый сценарий. Соответствует текущей ситуации, как есть, с текущими планами и стратегией во всех ее формах. Бизнес как обычно. По оценкам ВСПТ с 2019 по 2040 год число пассажиров внутренних рейсов в КР и КАЗ увеличится. По оценкам ВСПТ, число прибывающих иностранных туристов будет увеличиваться до 2030 года, и более того, темпы роста достигнут половины от предыдущего периода по объему, но не по расходам из-за насыщения продуктами без их возобновления.

(Отсутствие) Сокращение времени в пути на автомобиле + (отсутствие) повышение конкурентоспособности аэропорта Алматы. Соответствует варианту: улучшение условий пересечения границы и ускоренное оформление, строительство круглогодичной надежной дороги между Алматы и Иссык-Кулем, развитие Алматинского воздушного хаба и создание регионального ОсОО между Кыргызской Республикой, Таджикистаном и Узбекистаном. **Это проекты, зависящие от политики.**

II. Обусловленные политикой + не зависящие от реформ. Все зависящие от политики и не зависящие от реформ приоритетные проекты реализованы. По сравнению с I. (базовый сценарий), увеличение числа прибывающих иностранных граждан и расходов в Казахстане происходит быстрее, чем в Кыргызской Республике за весь период.

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

- III. **Обусловленные политикой + все приоритетные проекты.** Все зависящие от политики и все приоритетные проекты реализованы. По сравнению с I. (базовый сценарий), увеличение числа прибывающих иностранных граждан и расходов в Казахстане происходит в обеих странах одинаково и устойчиво в течение всего периода.
- IV. **Только не зависящие от реформ проекты.** Никакие проекты, обусловленные политикой; осуществлены лишь проекты, не зависящие от реформ. Это создает условия для привлечения иностранных и отечественных туристов, и расходам вдвое меньшим при сценарии II по сравнению с базовым сценарием в течение всего периода с 2020 по 2040 годы.
- V. **Все приоритетные проекты.** Никакие проекты, зависящие от политики, но осуществлены лишь приоритетные проекты. Это создает условия для привлечения иностранных и отечественных туристов, и расходам вдвое меньшим при сценарии III по сравнению с базовым сценарием в течение всего периода с 2020 по 2040 годы.

2 - Предлагаемая стратегия и сценарии

Таблица допущений с различными сценариями - Казахстан и Кыргызская Республика

Ключевые переменные	I - Базовый сценарий		II - Обусловленность политикой + отсутствие зависимости от реформ		III - Обусловленность политикой + все приоритеты		IV - отсутствие зависимости от реформ		V – все приоритеты	
	КАЗ	КР	КАЗ*	КР*	КАЗ*	КР*	КАЗ*	КР*	КАЗ*	КР*
Реализованы проекты, обусловленные политикой	X	X	✓	✓	✓	✓	X	X	X	X
СГТР прибывающих на 1 день в 2020-40 годы	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%	0.9%
% от оценки ВСПТ по объему	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
% от оценки ВСПТ по расходам	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
СГТР числа иностранных туристов 2020-2030	2.45%	3.29%	+30%	+30%	+60%	+60%	+15%	+15%	+30%	+30%
СГТР числа отечественных туристов 2020-2030	2.10%	3.92%	+30%	+40%	+60%	+80%	+15%	+20%	+30%	+40%
СГТР расходов иностранных туристов, в \$, 2020-2030	1.05%	1.41%	+15%	+15%	+30%	+40%	+8%	+8%	+15%	+20%
СГТР расходов отечественных туристов, в \$, 2020-2030	0.90%	1.68%	+10%	+5%	+25%	+15%	+5%	+3%	+12.5%	+7.50%
СГТР числа иностранных туристов 2030-2040	1.23%	1.65%	+15%	+15%	X3.0	X3.0	+8%	+8%	X1.5	X1.5
СГТР числа отечественных туристов 2030-2040	1.05%	1.96%	+15%	+20%	X3.0	X3.0	+8%	+10%	X1.5	X1.5
СГТР расходов иностранных туристов, в \$, 2030-2040	0.00%	0.00%	0.60% а	0.80% а	1.40% %	2.0%	0.30% а	0.40% %а	0.70% а	1.0% а
СГТР расходов отечественных туристов, в \$, 2030-2040	0.00%	0.00%	0.50% а	0.90% а	1.20% %	1.90%	0.25% а	0.45% %а	0.60% а	0.85% а

Источники допущений: команда проекта.

Примечания: * - процентные пункты относительно базового сценария; а- абсолютное значение СГТР

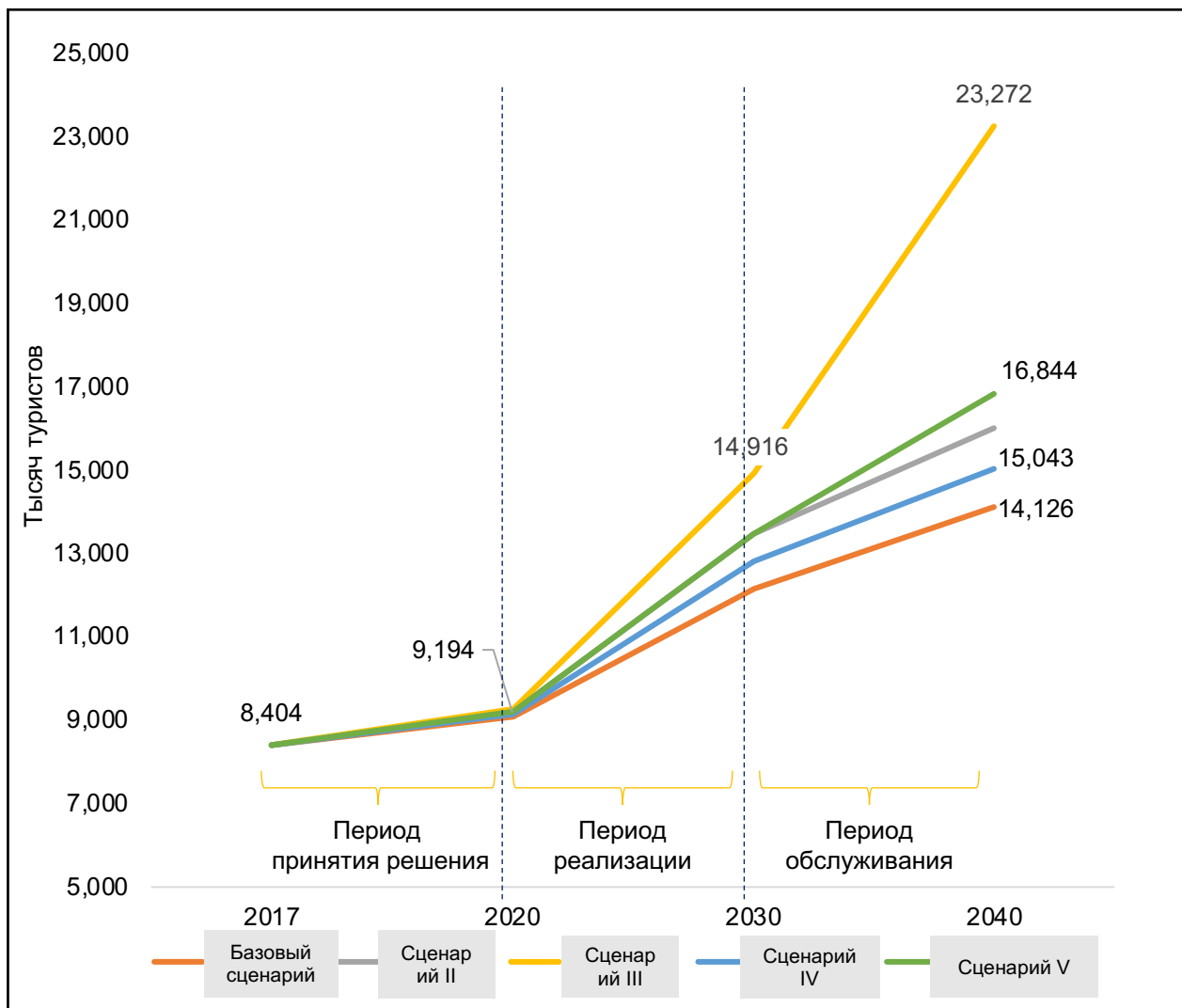
3 - Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

Содержание

1	Возможности создания воздушного хаба в Центрально-азиатских странах
2	Предлагаемая стратегия и сценарии
3	Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

3 - Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

Обусловленные политикой проекты считаются наиболее сложными для реализации, но в долгосрочной перспективе они играют ключевую роль, генерируя наибольшее число прибывающих туристов



Источник: JCF
Strategy
Consulting
Practice

3 - Прогнозы спроса на услуги туризма по каждому сценарию

- Развитие туризма - это очень длительная работа в несколько циклов*. Каждый цикл состоит из трех периодов:
 - **Период принятия решения**, когда лица, определяющие политику, устанавливают приоритеты и принимают решение о распределении средств.
 - **Период реализации**. Сначала запускаются наиболее ценные проекты, затем идут проекты второго и третьего уровня, которые ускоряют темпы роста
 - **Период обслуживания**. Естественное реинвестирование, во время установки новых инновационных проектов.
- Сценарий, который приводит к наибольшему числу прибывающих туристов в регионе ЭКАБ - **это зависящие от политики проекты + все приоритетные проекты**. Разрыв составляет всего около 1,4 миллиона туристов по сравнению со сценарием V (вторым по привлечению туристов сценарием) за первые 10 лет (периода реализации), однако в период обслуживания (за 2020–2040 годы) число прибывающих туристов значительно увеличится до более чем 6 миллионов.
- **Наиболее важными проектами, которые должны быть реализованы, являются проекты, обусловленные политикой**, поскольку они приведут к большим преобразованиям, долгосрочному воздействию и выгодам в регионе ЭКАБ.
- **Реформы очень важны для реализации многочисленных проектов**, которые в противном случае были бы невозможны

3 –Прогнозируемый спрос на услуги туризма по каждому сценарию

Таблицы допущений и результатов различных сценариев - Казахстан и Кыргызская Республика

I Базовый сценарий

Базовый сценарий	# туристов		Расходы в \$	
	Казахстан	Кыргызстан	Казахстан	Кыргызстан
СГТР страны-источника выездного туризма 2018-				
Прибывающие ин туристы	2.45%	3.29%	1.05%	1.41%
Отечественные	2.10%	3.92%	0.90%	1.68%
СГТР страны-источника выездного туризма 2030-				
Прибывающие ин туристы	1.23%	1.65%	0.00%	0.00%
Отечественные	1.05%	1.96%	0.00%	0.00%

Официальные данные

Оценки

Прогноз

II Обусловленные политикой + независящие от реформ

Обусловленные политикой + независящие от реформ	# туристов		Расходы в \$	
	Казахстан	Кыргызстан	Казахстан	Кыргызстан
СГТР страны-источника выездного туризма 2018-30				
Прибывающие ин туристы	3,19%	4,28%	1,21%	1,62%
Отечественные	2,73%	5,49%	0,99%	1,76%
СГТР страны-источника выездного туризма 2030-40				
Прибывающие ин туристы	1,41%	1,89%	0,60%	0,80%
Отечественные	1,21%	2,35%	0,50%	0,90%

Официальные данные

Оценки

Прогноз

В ЭКАБ	2017	2018	2019	2020	2030	2040	СГТР 20-40
Базовый сценарий – число туристов ('000), Казахстан	8,404	8,601	8,853	9,112	12,185	14,126	2.22%
-Отечественных туристов	3,648	3,710	3,793	3,879	4,845	5,419	1.69%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	2,083	2,144	2,189	2,235	2,751	3,054	1.57%
-Отечественных туристов	1,565	1,566	1,605	1,644	2,094	2,365	1.84%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	4,756	4,891	5,059	5,233	7,340	8,707	2.58%
-Отечественных туристов	1,102	1,135	1,179	1,225	1,800	2,185	2.94%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	3,654	3,757	3,880	4,008	5,540	6,522	2.46%
Расходы / поездка, в \$ Казахстан	\$470	\$470	\$475	\$480	\$538	\$542	0.60%
-Отечественных туристов	\$174	\$176	\$178	\$179	\$196	\$196	0.45%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$863	\$872	\$881	\$890	\$988	\$988	0.52%
-Отечественных туристов	\$483	\$490	\$496	\$503	\$573	\$570	0.63%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$122	\$124	\$126	\$128	\$152	\$152	0.84%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$592	\$600	\$609	\$617	\$710	\$710	0.70%

В ЭКАБ	2017	2018	2019	2020	2030	2040	CAGR 20-40
Сценарий II – число туристов ('000), Казахстан	8 404	8 601	8 853	9 194	13 482	16 021	2,82%
-Отечественных туристов	3 648	3 710	3 793	3 904	5 209	5 925	2,11%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	2 083	2 144	2 189	2 249	2 944	3 319	1,97%
-Отечественных туристов	1 565	1 566	1 605	1 656	2 265	2 605	2,29%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	4 756	4 891	5 059	5 290	8 273	10 096	3,28%
-Отечественных туристов	1 102	1 135	1 179	1 244	2 122	2 678	3,91%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	3 654	3 757	3 880	4 046	6 151	7 419	3,08%
Расходы / поездка, в \$ Казахстан	\$470	\$470	\$475	\$481	\$549	\$586	0,99%
-Отечественных туристов	\$174	\$176	\$178	\$179	\$198	\$208	0,74%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$863	\$872	\$881	\$892	\$1 005	\$1 067	0,90%
-Отечественных туристов	\$483	\$490	\$496	\$503	\$579	\$623	1,07%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$122	\$124	\$126	\$128	\$153	\$167	1,33%
-Прибывающих иност. тур. Кыргызстан	\$592	\$600	\$609	\$619	\$727	\$787	1,21%

3 –Прогнозируемый спрос на услуги туризма по каждому сценарию

Таблицы допущений и результатов различных сценариев - Казахстан и Кыргызская Республика

*Проекты, обусловленные политикой +
Все приоритетные проекты*

III

Проекты, обусловленные политикой + Все приоритетные проекты	# туристов		Расходы в \$	
	Казахстан	Кыргызстан	Казахстан	Кыргызстан
СГТР страны-источника выездного туризма 2018-30				
Прибывающие и	3,92%	5,26%	1,37%	1,97%
Отечественные	3,36%	7,06%	1,13%	1,93%
СГТР страны-источника выездного туризма 2030-40				
Прибывающие и	3,68%	4,94%	1,40%	2,00%
Отечественные	3,15%	5,88%	1,20%	1,90%

Официальные
данные

Оценки

Прогноз

IV

Только не зависящие от реформ

Только не зависящие от реформ	# туристов		Расходы в \$	
	Казахстан	Кыргызстан	Казахстан	Кыргызстан
СГТР страны-источника выездного туризма 2018-30				
Прибывающие и	2,82%	3,78%	1,13%	1,52%
Отечественные	2,42%	4,70%	0,95%	1,72%
СГТР страны-источника выездного туризма 2030-40				
Прибывающие и	1,32%	1,77%	0,30%	0,40%
Отечественные	1,13%	2,16%	0,25%	0,45%

Официальные
данные

Оценки

Прогноз

3 –Прогнозируемый спрос на услуги туризма по каждому сценарию

Таблицы допущений и результатов различных сценариев - Казахстан и Кыргызская Республика

	2017	2018	2019	2020	2030	2040	СГТР 20-40
В ЭКАБ	8 404	8 601	8 853	9 277	14 916	23 272	4,71%
Сценарий III – число туристов ('000), Казахстан	3 648	3 710	3 793	3 930	5 598	7 807	3,49%
-Отечественных туристов	2 083	2 144	2 189	2 262	3 148	4 293	3,25%
-Прибывающих иностр. тур.	1 565	1 566	1 605	1 667	2 449	3 514	3,80%
Кыргызстан	4 756	4 891	5 059	5 347	9 319	15 465	5,45%
-Отечественных туристов	1 102	1 135	1 179	1 262	2 496	4 420	6,47%
-Прибывающих иностр. тур.	3 654	3 757	3 880	4 085	6 823	11 045	5,10%
Расходы / поездка, в \$							
Казахстан	\$470	\$470	\$475	\$482	\$560	\$653	1,53%
-Отечественных туристов	\$174	\$176	\$178	\$180	\$201	\$226	1,16%
-Прибывающих иностр. тур.	\$863	\$872	\$881	\$893	\$1 023	\$1 175	1,38%
Кыргызстан	\$483	\$490	\$496	\$505	\$594	\$711	1,73%
-Отечественных туристов	\$122	\$124	\$126	\$129	\$156	\$188	1,92%
-Прибывающих иностр. тур.	\$592	\$600	\$609	\$621	\$755	\$920	1,99%

	2017	2018	2019	2020	2030	2040	СГТР 20-40
В ЭКАБ	8 404	8 601	8 853	9 153	12 817	15 043	2,52%
Сценарий IV – число туристов ('000), Казахстан	3 648	3 710	3 793	3 891	5 024	5 667	1,90%
-Отечественных туристов	2 083	2 144	2 189	2 242	2 846	3 184	1,77%
-Прибывающих иностр. тур.	1 565	1 566	1 605	1 650	2 178	2 483	2,06%
Кыргызстан	4 756	4 891	5 059	5 262	7 793	9 377	2,93%
-Отечественных туристов	1 102	1 135	1 179	1 235	1 955	2 420	3,42%
-Прибывающих иностр. тур.	3 654	3 757	3 880	4 027	5 838	6 957	2,77%
Расходы / поездка, в \$							
Казахстан	\$470	\$470	\$475	\$481	\$544	\$563	0,79%
-Отечественных туристов	\$174	\$176	\$178	\$179	\$197	\$202	0,60%
-Прибывающих иностр. тур.	\$863	\$872	\$881	\$891	\$997	\$1 027	0,71%
Кыргызстан	\$483	\$490	\$496	\$503	\$576	\$596	0,85%
-Отечественных туристов	\$122	\$124	\$126	\$128	\$152	\$159	1,08%
-Прибывающих иностр. тур.	\$592	\$600	\$609	\$618	\$718	\$748	0,96%

3 –Прогнозируемый спрос на услуги туризма по каждому сценарию

Таблицы допущений и результатов различных сценариев - Казахстан и Кыргызская Республика

V

Все приоритетные проекты	# туристов		Расходы в \$	
	Казахстан	Кыргызстан	Казахстан	Кыргызстан
СГТР страны-источника выездного туризма 2018-30				
Прибывающие иностранные туристы	3,19%	4,28%	1,21%	1,69%
Отечественные туристы	2,73%	5,49%	1,01%	1,81%
СГТР страны-источника выездного туризма 2030-40				
Прибывающие иностранные туристы	1,84%	2,47%	0,70%	1,00%
Отечественные туристы	1,58%	2,94%	0,60%	0,85%

Официальные данные

Оценки

Прогнозы

В ЭКАБ	2017	2018	2019	2020	2030	2040	СГТР 20-40
Сценарий V – число туристов ('000), Казахстан	8 404	8 601	8 853	9 194	13 482	16 844	3,07%
-Отечественных туристов	3 648	3 710	3 793	3 904	5 209	6 159	2,31%
-Прибывающих иностр. тур.	2 083	2 144	2 189	2 249	2 944	3 442	2,15%
Кыргызстан	4 756	4 891	5 059	5 290	8 273	10 684	3,58%
-Отечественных туристов	1 102	1 135	1 179	1 244	2 122	2 836	4,21%
-Прибывающих иностр. тур.	3 654	3 757	3 880	4 046	6 151	7 849	3,37%
Расходы / поездка, в \$							
Казахстан	\$470	\$470	\$475	\$481	\$549	\$593	1,05%
-Отечественных туристов	\$174	\$176	\$178	\$179	\$198	\$211	0,81%
-Прибывающих иностр. тур.	\$863	\$872	\$881	\$892	\$1 005	\$1 078	0,95%
Кыргызстан	\$483	\$490	\$496	\$504	\$584	\$639	1,19%
-Отечественных туристов	\$122	\$124	\$126	\$128	\$154	\$167	1,33%
-Прибывающих иностр. тур.	\$592	\$600	\$609	\$619	\$732	\$809	1,35%