

Соглашение о едином авиационном рынке ASEAN (ASEAN-SAM)

Семинар по авиации ЦАРЭС, Сингапур
6 апреля 2017 года

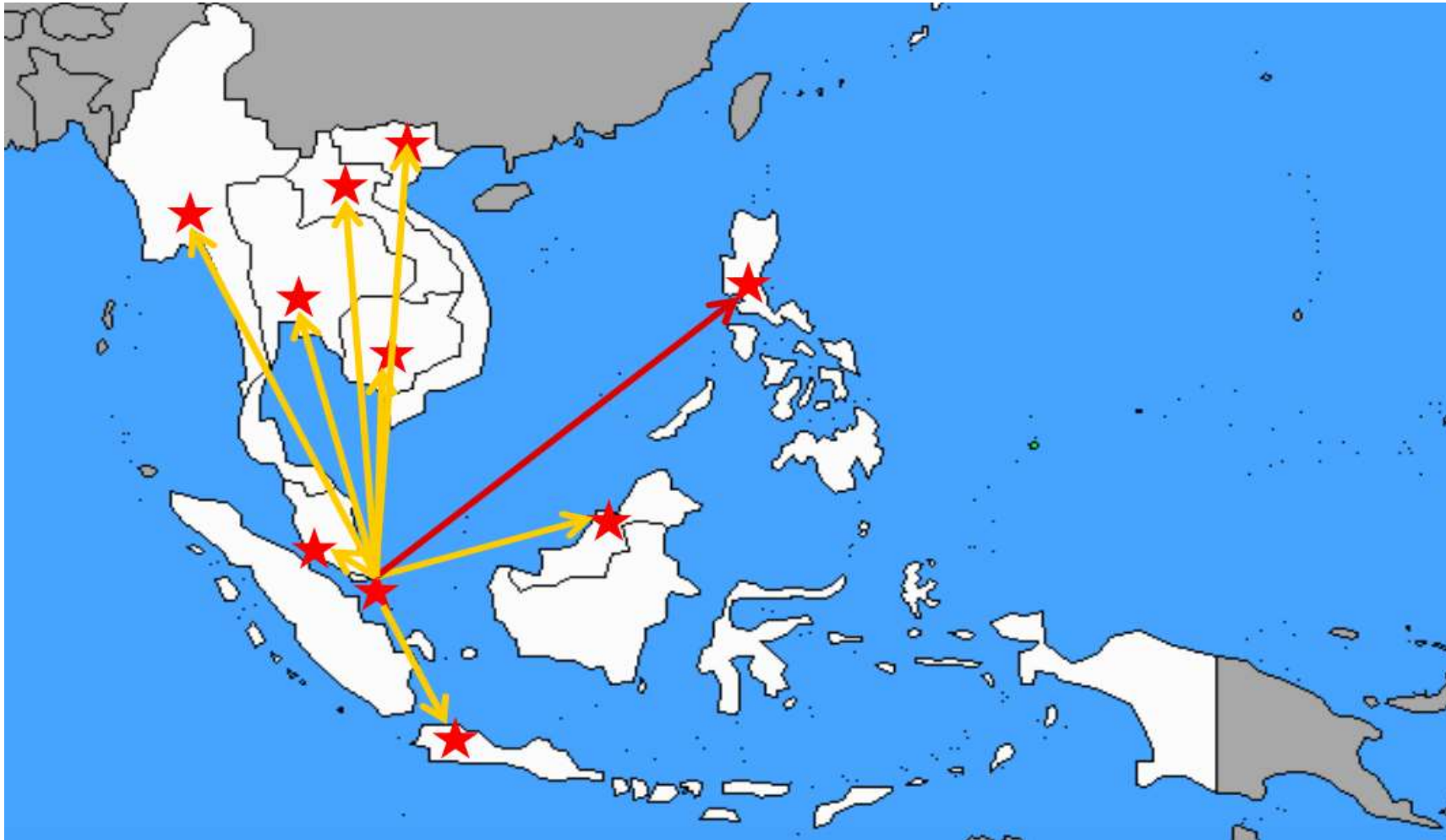
Брендан Собье

Главный аналитик и главный представитель в Юго-Восточной Азии
CAPA – Центр авиации

Содержание

- Основная информация по Соглашению ASEAN-SAM
- Что оно дает, и что оно не дает?
- Действительно ли оно «открывает» небо?
- Значимость, воздействие и потенциальное воздействие
- Извлеченные уроки
- Выводы

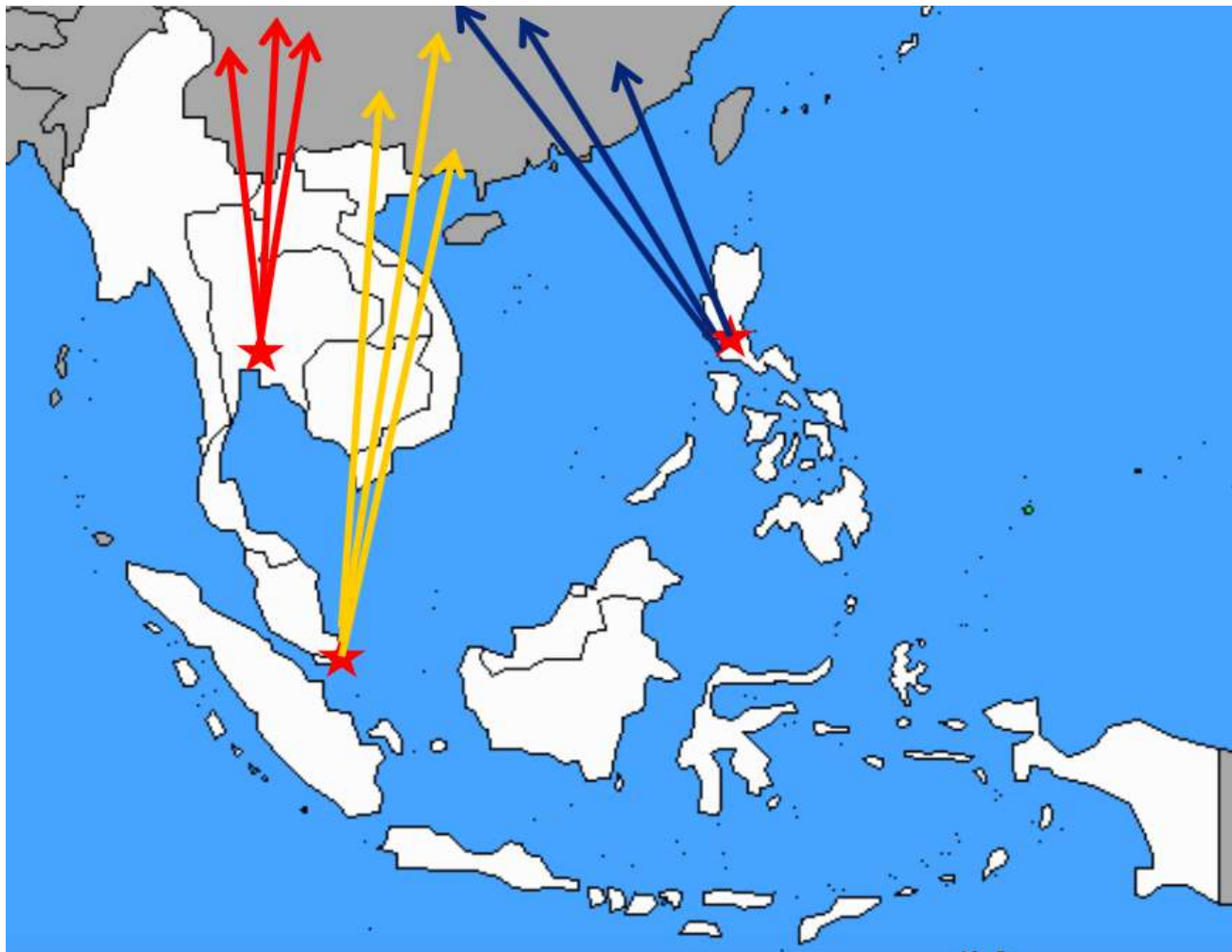
ASEAN-SAM: начальная фаза



Третья и четвертая свободы: только из столицы в столицу

Филиппины и, в течение первых нескольких лет, Индонезия были исключены

ASEAN-SAM: начальная фаза

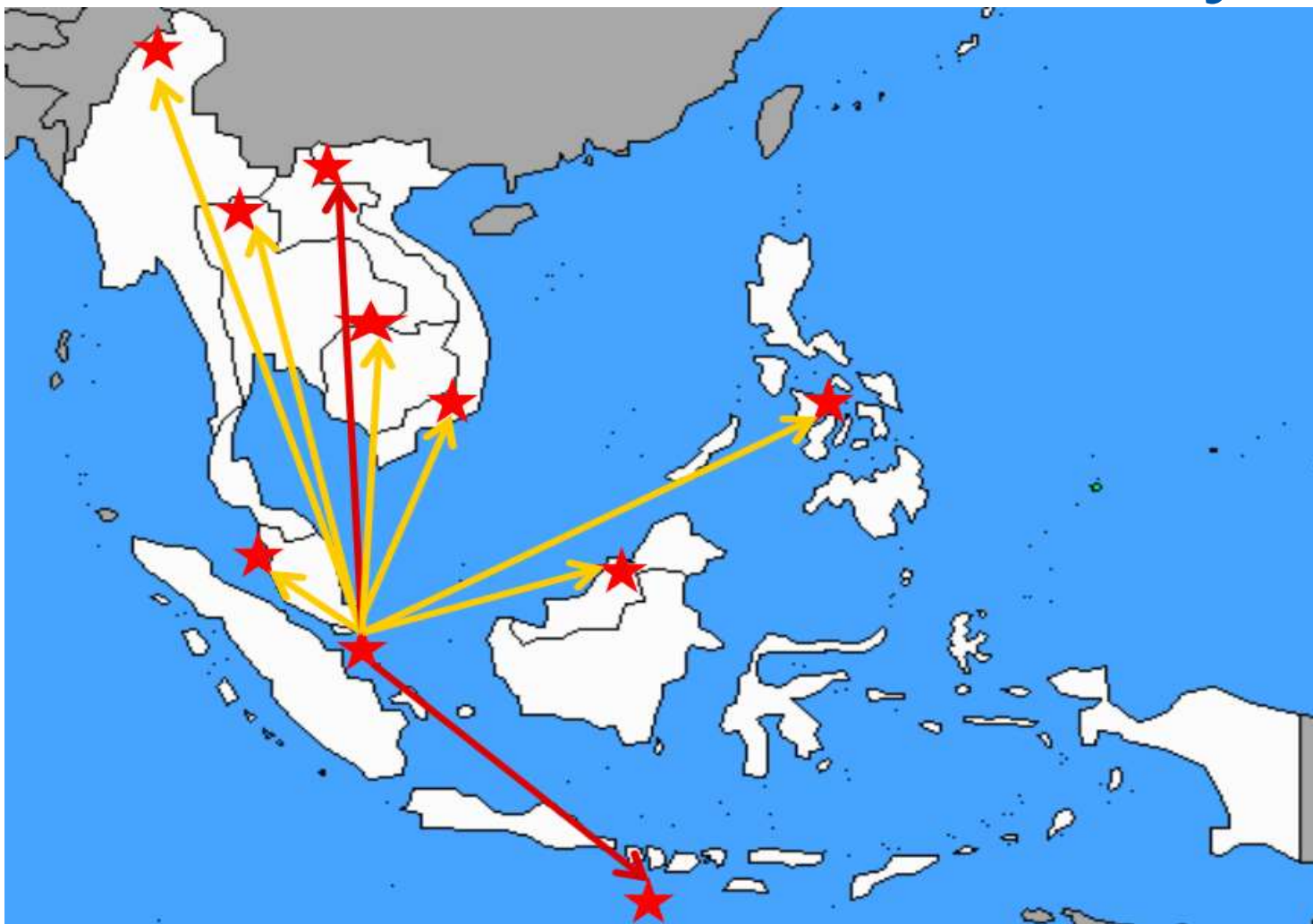


АСЕАН-Китай:

Неограниченные третья/четвертая свободы для китайских перевозчиков в АСЕАН и для перевозчиков АСЕАН из своей страны в Китай. С 2010 года

Пятая свобода реализована в 2013 году, но ограничивается 28 вторичными китайскими городами для внутренних перевозок внутри АСЕАН. Для внешних перевозок/за пределами АСЕАН – ограничение до 10 вторичных китайских городов (включая Урумчи) для перевозчиков АСЕАН и 10 городов Юго-Восточной Азии (в основном вторичных) – для китайских перевозчиков

ASEAN-SAM: текущая фаза

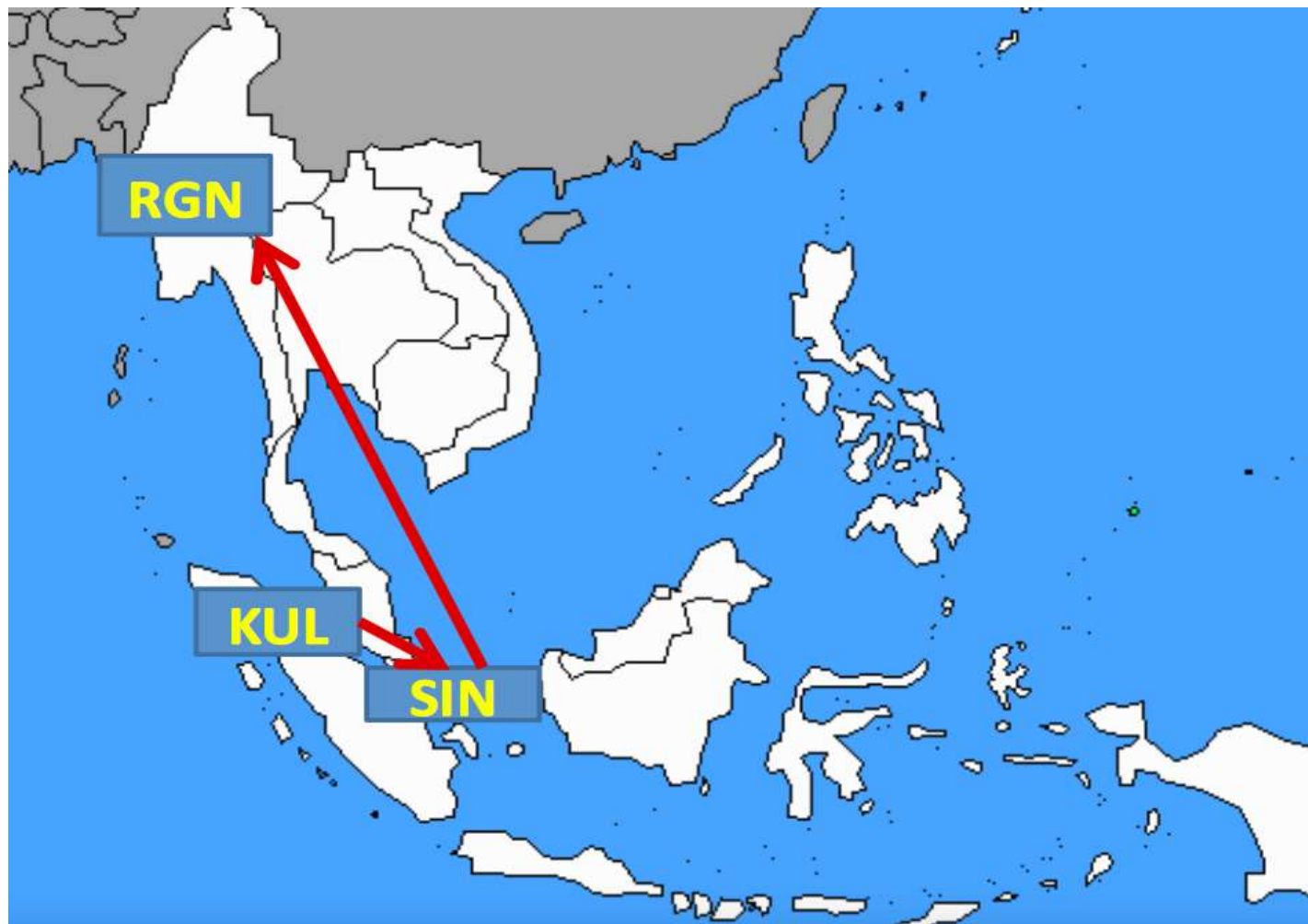


Третья и четвертая свободы:
столицы и вторичные города

Наконец, год назад, Индонезия,
Филиппины и Лаос
ратифицировали соглашение

Но Индонезия согласилась с
оговоркой об исключении,
только с Джакартой и четырьмя
другими городами (Бали,
Макаassar, Медан и Сурабая)

ASEAN-SAM: текущая фаза



Пятая свобода разрешена в рамках АСЕАН (все города), но пока маршруты, включающие полеты обратным курсом, не разрешены

Например. Куала-Лумпур – Сингапур – Янгон малазийским перевозчиком

**ЭТО ОГРАНИЧИВАЕТ
ЦЕННОСТЬ СОГЛАШЕНИЯ**

ASEAN-SAM: что оно не дает

- Маршруты пятой свободы, которые не являются прямыми линиями (предмет для дальнейшего толкования)
- Маршруты седьмой свободы (сингапурский перевозчик может летать по маршруту Джакарта-Манила, но не как по отдельному маршруту, и не может базировать свой самолет в Джакарте)
- Маршруты/каботаж восьмой или девятой свободы (в отличие от ЕС, внутренние рынки не открыты для перевозчиков, базирующихся в других странах АСЕАН)
- Поэтому это не совсем «открытое небо»
- Ни одна из стран вне АСЕАН, за исключением Китая, пока еще не подписала соглашения с блоком АСЕАН

ASEAN-SAM: воздействие

- На сегодняшний день ни один перевозчик АСЕАН не запустил в рамках АСЕАН маршруты пятой свободы
- Низко-бюджетные перевозчики (НБП) уже работают вокруг системы, создавая трансграничные СП и на их долю приходится большой потенциал в рамках АСЕАН
- Препятствием для роста стали ограничения по времени пребывания в основных аэропортах, а не отсутствие «открытого неба»
- Большой частью на региональном международном рынке АСЕАН уже существует чрезмерный потенциал, но новые третья/четвертая свободы открыли возможности в некоторых недостаточно обслуживаемых рынках, таких как Луангпрабанг
- Отсутствие седьмой и восьмой свобод ограничивают потенциальное воздействие
- Наибольшие выгоды пока получены от соглашения АСЕАН-Китай

ASEAN: фактическая либерализация



AirAsia Малайзия, AirAsia Индонезия , AirAsia Таиланд , AirAsia X Малайзия, AirAsia Филиппины, AirAsia X Таиланд, AirAsia X Индонезия, (AirAsia Индия), (AirAsia Япония)



Lion Air, Wings Air, Malindo Air, Batik Air, Thai Lion Air



Jetstar Asia, Jetstar Pacific, (Jetstar Japan)



VietJet Air, VietJet Таиланд



Scoot, NokScoot

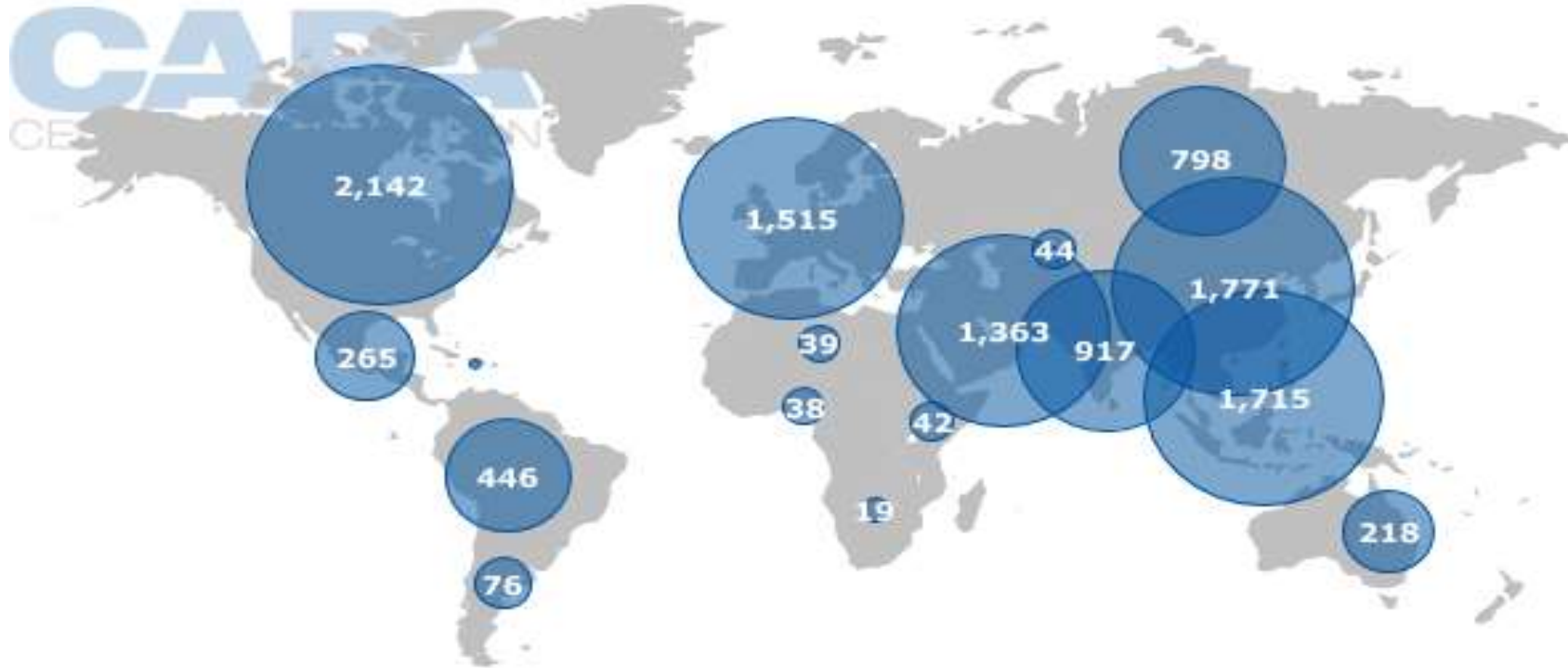
ASEAN-SAM: потенциал

- Разрешение маршрутов пятой свободы, которые не являются прямыми линиями, может открыть некоторые возможности
- Ведутся разговоры с ЕС, Кореей и Японией. Пятая свобода за рамками этих стран является маловероятной, но сделки, схожие с Китаем, принесут выгоды
- Потенциальная будущая фаза может привести к внедрению общего регулятора, который будет иметь более положительное воздействие, чем права на перевозку
- Маловероятно, что седьмая и восьмая свободы на этом этапе будут экономически выгодными
- ASEAN-SAM все еще представляет собой значительную веху, ведущую к усиленному духу сотрудничества между 10 странами. Оно является частью более широкой структуры с положительными долгосрочными результатами

ASEAN-SAM: извлеченные уроки

- Положения по неучастию и исключениям значительно ослабляют соглашение
- Будьте осторожны и однозначны при разработке текста (отсутствие ясности по маршрутам пятой свободы, которые включают полеты обратным курсом)
- Избегать просто копирования других соглашений по открытому небу, так как каждый регион уникален и имеет собственные потребности и видение
- Включать как можно больше видов свобод, чтобы воспользоваться полномасштабными экономическими выгодами. Национальная неуверенность в защищенности по пятой свободе все еще остается препятствием для значимой либерализации
- Проводить обсуждения с ключевыми странами вне блока и попытаться заключить договоренности с их наибольшим возможным числом, чтобы максимизировать выгоды
- Быстро добиваться прогресса и реализации
- Наибольшее потенциальное воздействие может быть получено на рынке без ограничений по времени пребывания в аэропортах и более низкий показатель проникновения НБП

Заказы на самолеты со стороны региона



Источник: База данных по парку CAPA

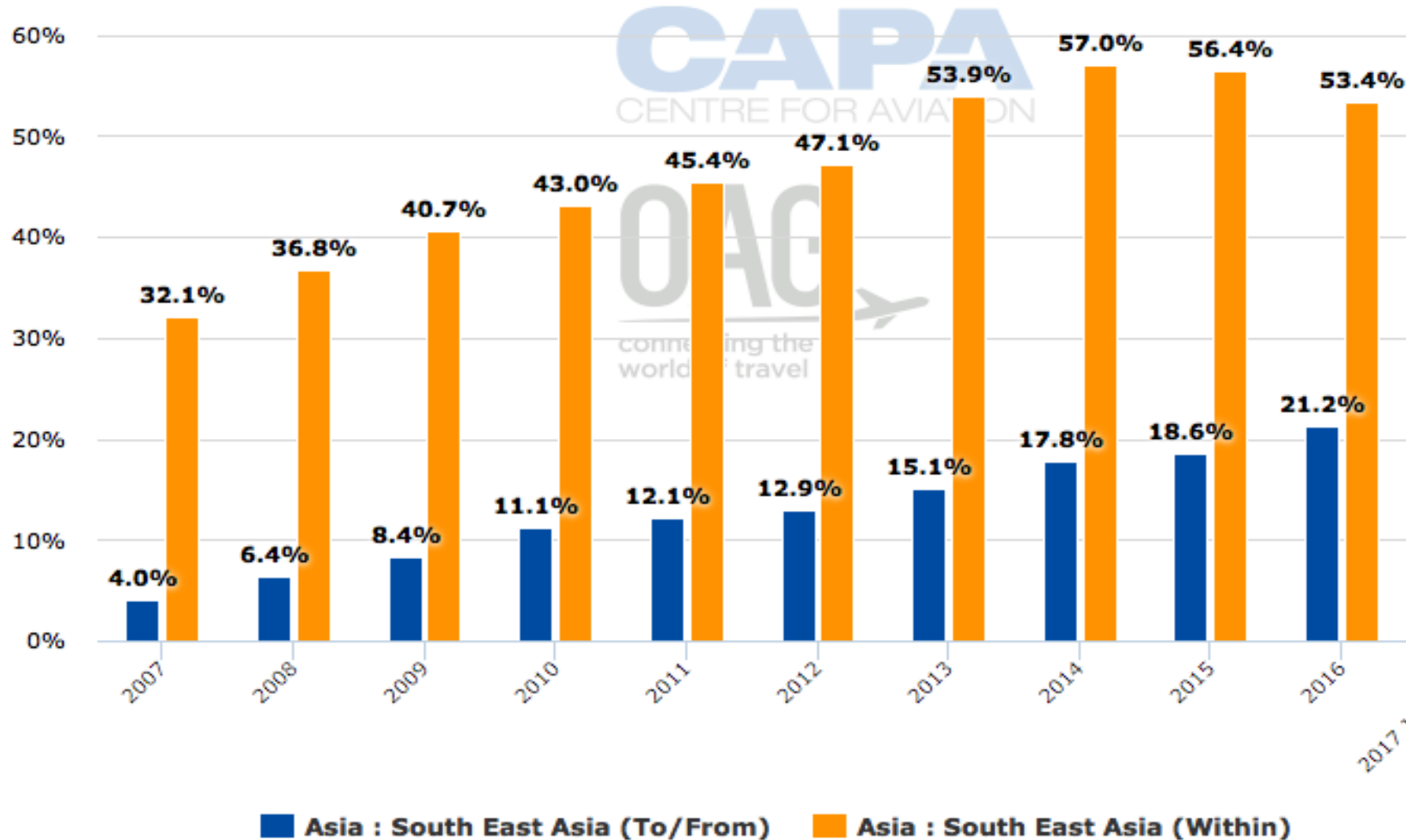
ЮВ Азия: на ее долю приходится почти 20% от глобальных заказов, несмотря на то, что ее доля от парка самолетов на данный момент составляет 6%. Включает более 1 200 заказов от НБП, или 30% от глобального суммарного числа заказов

Центральная Азия: только 44 заказа (0,3% от глобального показателя) и нет заказов от НБП. Активный парк - 213 самолетов (0,7% от глобального показателя)

ЮВ Азия: 22 НБП, 55% от рынка маршрутов малой протяженности

Таиланд	Индонезия	Сингапур	Филиппины	Вьетнам	Малайзия
Nok	Citilink	Jetstar Asia	Cebu Pacific	Jetstar Pacific	AirAsia
NokScoot	Indo AirAsia	Scoot	Cebgo	VietJet	AirAsia X
Thai AirAsia	Indo AirAsia X	Tigerair	Philippines AirAsia		
Thai AirAsia X	Lion Air				
Thai Lion Air	Wings Air				
Thai VietJet Air					

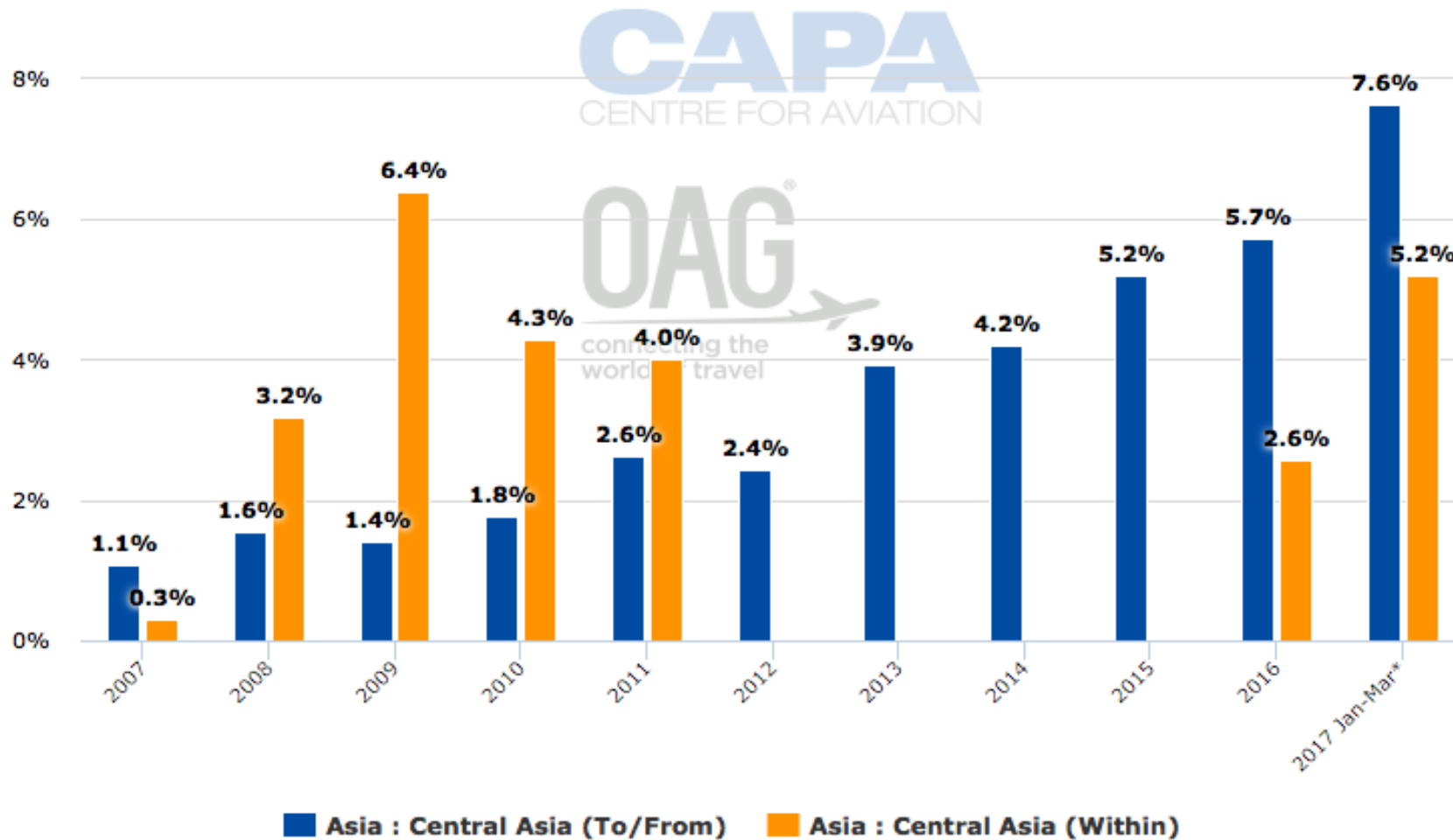
ЮВ Азия: коэффициент проникновения НБП



Коэффициент проникновения НБП (% мест на рейсах НБП) для Юго-Восточной Азии

Сектор НБП Юго-Восточной Азии расширялся в течение 15 лет практически с нулевого уровня. Либеральные политики способствовали увеличению числа НБП, включая создание нескольких трансграничных СП, до такого уровня, когда их доля составила 55% от регионального рынка к моменту реализации соглашения ASEAN-SAM.

Центральная Азия : 1 НБП, 5% от рынка маршрутов малой протяженности



Коэффициент проникновения НБП (% мест на рейсах НБП) для Центральной Азии

«Air Manas» – базирующееся в Кыргызстане СП с участием турецкой компании «Pegasus» - единственный местный НБП в Центральной Азии

В Центральную Азию также осуществляют рейсы только четыре иностранных НБП («Air Arabia», «Flydubai», «Pegasus» и «Победа»)

Выводы

- Авиационный рынок Центральной Азии находится на другом этапе развития и потому может потенциально получить больше выгод от единого рынка, чем АСЕАН
- В АСЕАН, фактически, уже была либерализация (были разрешены трансграничные СП и в целом либеральные политики государств-членов в интересах стимулирования туризма и торговли)
- Региональный международный рынок Центральной Азии в целом имеет низкий уровень обслуживания, с ограниченным проникновением НБП, в то время как на рынке ЮВ Азии – избыток предложения
- Открытое небо и либерализация прав на авиаперевозки в целом приносят экономические выгоды, ведущие к увеличению объема перевозок, к расширению торговли и увеличению туризма
- ASEAN-SAM предоставляет уместные пример и уроки относительно того, что необходимо включить, а что исключить из соглашения по единому авиационному рынку
- Процесс согласования и реализации единого авиационного рынка не легкий, как можно видеть из примера АСЕАН, но значимость и потенциальные выгоды стоят того, чтобы работать над этим



СПАСИБО!

Брендан Сабье, главный аналитик

Эл. почта: bsobie@centreforaviation.com

centreforaviation.com

INFORM. CONNECT. INSPIRE.

CAPA
CENTRE FOR AVIATION