



Справочный документ
Для Заседания национальных координаторов
16 июня 2020 года

ВОЗДЕЙСТВИЕ COVID-19 НА АВИАЦИЮ И ТУРИЗМ ЦАРЭС

ПРОЕКТ, 8 июня 2020 года

*Данное исследование было подготовлено для АБР
Бренданом Собу, «Sobie Aviation Pte Ltd»*

Содержание

стр.

Введение	3
Краткое описание оценки воздействия	4
Краткое описание рекомендаций	5
Влияние на пассажиропоток и доходы	6
Влияние на рабочие места	14
Влияние на количество посетителей и расходы	16
Возможности	23
Потребности	36
Приложение: Практический пример Монголии	42

Охват исследования:

Это исследование включает следующие 10 стран ЦАРЭС: Афганистан, Азербайджан, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Синьцзян-Уйгурский автономный район и Автономный район Внутренний Монголии Китая также являются частью ЦАРЭС, но Китай исключен из всех данных и анализа, подготовленных в рамках данного исследования. Конкретные данные по этим регионам Китая не доступны, а включение данных по всему Китаю исказит общие данные.

Введение

COVID-19 оказал разрушительное воздействие на авиационную отрасль во всем мире, так как почти все авиаперевозки были остановлены в конце марта и в апреле. Регион ЦАРЭС не стал исключением, так как практически все регулярные международные рейсы были приостановлены, а несколько стран также ввели запрет на внутренние авиаперевозки, пытаясь сдержать распространение COVID-19. Все страны ЦАРЭС организовали репатриационные рейсы, чтобы доставить граждан, оставшихся за границей, но эти перевозки были очень ограничены по сравнению с обычными объемами авиаперевозок.

Внутренние рынки в ЦАРЭС начали открываться в мае, и в настоящее время во всех странах ЦАРЭС возобновились внутренние рейсы. Тем не менее, объем внутренних перевозок все еще значительно ниже докризисного уровня, и для его полного восстановления потребуется несколько месяцев.

По состоянию на начало июня почти все международные рейсы оставались приостановленными, и более половины парка пассажирских самолетов ЦАРЭС все еще находилась на земле.

В ЦАРЭС работает около 25 авиакомпаний, предлагающих регулярные пассажирские перевозки. Существует только несколько внутренних авиакомпаний, но для получения доходов большинство авиакомпаний в ЦАРЭС в основном или полностью зависят от международного рынка.

Некоторые страны ЦАРЭС начали открывать свои международные рынки, но с ограничениями, которые значительно ограничивают спрос. Например, Пакистан разрешил возобновление регулярных международных рейсов 31 мая, но эти рейсы могут перевозить только пассажиров, выезжающих из Пакистана. Рейсам, прибывающим в Пакистан, разрешено перевозить грузы, но не пассажиров.

Ожидается, что все страны ЦАРЭС вновь откроют свои международные рынки в течение следующих нескольких месяцев. Тем не менее, спрос на международные поездки будет изначально небольшим, поскольку ограничения на поездки по некоторым направлениям остаются в силе, включая карантинные требования. Большинство граждан ЦАРЭС также, вероятно, будут осторожны с поездками за границу в течение некоторого времени и могут предпочесть проводить отпуска, если таковые имеются, внутри страны.

Восстановление международных пассажирских перевозок будет осуществляться очень медленными темпами. Ожидается, что объем перевозок в конце этого года все еще будет представлять собой небольшую долю докризисных уровней и может не восстановиться до уровня 2019 года вплоть до 2023 года.

Значительное сокращение международных пассажирских перевозок в 2020 году и связанное с этим сокращение туризма окажут огромное экономическое влияние. В рамках настоящего исследования оценивается влияние COVID-19 на авиацию и туризм в регионе ЦАРЭС и предоставлены некоторые рекомендации относительно того, каким образом потенциально можно смягчить это воздействие и достичь скорости восстановления, которая выше, чем в средняя скорость на глобальном уровне.

Этот год будет очень сложным для авиации и туризма. Однако есть возможности использовать этот кризис, чтобы улучшить позицию ЦАРЭС в долгосрочной перспективе.

Этот кризис дает возможность «перезагрузить» авиационную отрасль ЦАРЭС посредством реформ, новых стратегий и реструктуризации. В данном исследовании кратко рассматриваются некоторые из этих возможностей и даются некоторые первоначальные рекомендации. В нем также предоставлена широкая оценка воздействия на ЦАРЭС с целью подчеркнуть серьезность текущей ситуации и начать диалог.

Это исследование предназначено в качестве первого шага в более широком проекте для более полной оценки воздействия COVID-19 и определения комплексного перечня рекомендуемых мер и политики, чтобы помочь странам ЦАРЭС смягчить воздействие и обеспечить восстановление. Как часть следующего этапа этого проекта АБР ставит цель осуществлять взаимодействие с авиационным сообществом ЦАРЭС и проводить виртуальные встречи в странах-членах для обсуждения воздействия, первоначальных рекомендаций и потенциального восстановления.

Краткое описание оценки воздействия

Оценочное сокращение объема перевозок авиакомпаниями для ЦАРЭС в 2020 году:

34 миллиона пассажиров

Оценочное сокращение перевозок в аэропортах для ЦАРЭС в 2020 году:

39 миллиона пассажиров

Оценочное воздействие на доходы от пассажирских перевозок для ЦАРЭС в 2020 году:

5 миллиардов долларов США

Оценочное количество рабочих мест, связанных с поездками и туризмом в ЦАРЭС, которые подвержены риску в 2020 году:

700 000 рабочих мест

Оценочное сокращение расходов международных посетителей для ЦАРЭС в 2020 году:

9 миллиардов долларов США

Оценочное сокращение числа посетителей для ЦАРЭС в 2020 году:

24 миллиона посетителей

Оценочное сокращение прибытий посетителей воздушным транспортом для ЦАРЭС в 2020 году:

5 миллионов посетителей

Оценочная требуемая финансовая поддержка для авиакомпаний ЦАРЭС в 2020 году:

2 миллиарда долларов США

Краткое описание рекомендаций

1. ЦАРЭС необходимо продвигать внутренний туризм во второй половине 2020 года, чтобы способствовать восстановлению авиационного и туристического секторов в период значительно меньшего объема международных перевозок.
2. Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность открытия «зеленых полос» с целью содействия и стимулирования путешествий и туризма в ЦАРЭС.
3. Страны ЦАРЭС должны рассмотреть возможность реализации безвизовой политики для дальнейшего содействия путешествиям и туризму в ЦАРЭС.
4. Регион ЦАРЭС должен продвигать улучшенную воздушную связанность между странами ЦАРЭС во время пандемии и после этого кризиса.
5. ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления стимулов для поддержки запуска новых маршрутов, связывающих крупные города с туристическими дестинациями в других странах ЦАРЭС.

6. ЦАРЭС необходимо инвестировать в расширение потенциала грузовых авиаперевозок, используя свое стратегическое расположение между Азией и Европой и увеличивая доходы от грузовых перевозок для авиационной отрасли в период снижения пассажиропотока.
7. ЦАРЭС необходимо поощрять бесконтактные авиаперевозки и инвестировать в технологии для поддержки цифровых процедур в аэропортах.
8. ЦАРЭС необходимо внедрить единые стандарты и правила для авиаперевозок в среде COVID-19.
9. ЦАРЭС необходимо рассмотреть вопрос об оказании финансовой поддержки авиакомпаниям посредством предоставления кредитов и кредитных гарантий.
10. ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов общей поддержки авиационной и туристической отраслям посредством таких льгот, как субсидии на заработную плату, снижение налогов и освобождение от сборов.
11. ЦАРЭС необходимо рассмотреть альтернативные варианты финансирования, чтобы компенсировать влияние сокращения доходов от использования воздушного пространства.

Воздействие COVID-19 на воздушные перевозки в глобальном масштабе и ситуация в ЦАРЭС

COVID-19 оказывает на авиационную промышленность ЦАРЭС пропорционально большее влияние, чем на глобальную авиационную отрасль из-за сильной зависимости от международного рынка.

До пандемии COVID-19 доля внутреннего рынка составляла 59% глобального пассажиропотока по сравнению с 41% для международного рынка. Однако в ЦАРЭС доля внутреннего рынка составляла всего 27% пассажиропотока против 73% доли международного рынка.

Объем перевозок между 10 странами-членами ЦАРЭС, исключая Китай, составлял только около 3% от общего объема перевозок ЦАРЭС. Таким образом, если учитывать 27% общего объема внутренних перевозок, только 30% перевозок ЦАРЭС представляли собой пассажиров, направляющихся в ЦАРЭС, по сравнению с 70%, выезжающих за пределы региона. Это намного более низкий показатель внутренних перевозок, чем у других региональных групп, таких как АСЕАН.

Ожидается, что глобальный пассажиропоток сократится примерно на 50% в 2020 году. Полное восстановление до уровня 2019 года не ожидается по крайней мере раньше 2022 года, а более вероятно, к 2023 или 2024 году.

Объемы внутренних перевозок будут восстанавливаться быстрее, хотя и постепенно. В 2020 году внутренние перевозки, вероятно, сократятся на 30-40% на глобальном уровне. Скорость снижения будет варьироваться в зависимости от страны.

Внутренние рынки, которые в значительной степени зависят от иностранных туристов, будут сокращаться в большей степени, учитывая резкое падение международных перевозок. Внутренние рынки, которые зависят главным образом от местных жителей и имеют население, которое стремится возобновить поездки, но, в целом, не сможет выезжать за границу из-за всех международных ограничений, могут восстановиться быстрее. Эти типы внутренних рынков, включая некоторые страны ЦАРЭС, такие как Казахстан, могут вернуться к уровням 2019 года в 2021 году.

На глобальном уровне международные пассажирские перевозки, вероятно, сократятся на 60-70% в 2020 году и, как ожидается, останутся значительно ниже уровней 2019 года в 2021 году. В некоторых странах спады будут меньше, чем в других, но будет очень мало стран, которые смогут возобновить рост раньше, чем к 2022 году. Возвращение объема международных перевозок на уровень 2019 года, вероятно, будет связан с вакцинацией.

В этом исследовании прогнозируется снижение общего пассажиропотока ЦАРЭС на 58% в 2020 году. Этот показатель выше, чем в среднем по миру, в основном в силу небольшого внутреннего рынка ЦАРЭС, который, согласно прогнозам, сократится на 32%. Внутренние авиаперевозки уже начинают восстанавливаться во многих странах ЦАРЭС. Однако выгода от возобновления внутренних рейсов несколько ограничена, учитывая небольшие размеры внутренних рынков авиаперевозок в большинстве стран ЦАРЭС.

В данном исследовании прогнозируется снижение международного пассажиропотока ЦАРЭС на 67% к 2020 году. Этот показатель также немного выше, чем в среднем по миру, поскольку в большинстве стран ЦАРЭС наблюдается высокая степень сезонности, при этом в летние месяцы пассажиропоток значительно выше.

Некоторые страны ЦАРЭС все еще надеются спасти пиковый летний сезон за счет привлечения международных туристов в июле и августе. Однако количество поездок в и из ЦАРЭС этим летом будет очень низким из-за ограниченного спроса и затянувшихся ограничений на поездки. В четвертом квартале 2020 года ожидается увеличение количества международных поездок по всему миру, но, поскольку для большинства стран ЦАРЭС эти месяцы не являются пиковыми, общее снижение за год будет выше, чем в среднем по миру.

Январь и февраль, в которых в этом году наблюдался нормальный объем перевозок во всем мире, за исключением Китая, также являются непиковыми месяцами для

большинства стран ЦАРЭС. Объемы перевозок начались снижаться в марте, и к концу марта практически все регулярные международные пассажирские перевозки были приостановлены. Несколько внутренних рынков закрылись полностью, а на тех, которые оставались открытыми, осуществлялось очень ограниченное количество рейсов. Внутренние рынки начали открываться в мае, и к началу июня почти все внутренние рынки – как в ЦАРЭС, так и в мире – были вновь открыты, но с сокращенными расписаниями.

В рамках этого исследования не прогнозируется объем перевозок ЦАРЭС на 2021 год и далее. Пока рано делать точные прогнозы, так как существует множество неизвестных переменных. Однако у ЦАРЭС есть возможность восстановиться в 2021 году более быстрыми темпами, чем в среднем по миру. Как этого можно достичь, рассматривается далее в этом исследовании.

Воздействие на ЦАРЭС: на 34 миллиона авиапассажиров меньше в 2020 году

До пандемии авиационный рынок ЦАРЭС (без учета Китая) представлял собой почти 60 миллионов пассажиров в год. Это составляет около 1,3% глобального пассажиропотока и включает как местные, так и иностранные авиакомпании.

Самым крупным авиационным рынком в ЦАРЭС является Пакистан, на долю которого приходится одна треть всего пассажиропотока в ЦАРЭС. Это неудивительно, учитывая то, что Пакистан, безусловно, является самой густонаселенной страной, хотя размер сектора воздушного транспорта Пакистана очень мал, учитывая его большое население (более 200 миллионов человек).

Казахстан является вторым по величине авиационным рынком в ЦАРЭС, на него приходится одна пятая часть всех пассажирских перевозок. Пакистан и Казахстан – это единственные страны ЦАРЭС с большими внутренними рынками авиаперевозок. В совокупности на них приходится почти три четверти всех внутренних пассажирских перевозок в ЦАРЭС.

Азербайджан, Грузия и Узбекистан имеют схожие по размеру авиационные рынки, на каждый из которых приходится около 9% общего пассажиропотока ЦАРЭС. Остальные пять стран ЦАРЭС – Афганистан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан и Туркменистан – имеют меньшие рынки, на которые приходится от 3% до 5% всего рынка авиаперевозок ЦАРЭС.

В рамках данного исследования прогнозируется, что пассажиропоток в странах ЦАРЭС в 2020 году сократится на 45–70%. В странах, в значительной степени зависящих от международных перевозок, в частности от международного туризма, произойдет более

значительный спад, чем в странах с более крупными внутренними рынками и небольшими туристическими отраслями.

Афганистан и Туркменистан имеют наименьшие секторы туризма в ЦАРЭС, а их внутренние рынки относительно велики по сравнению с их международными рынками. Следовательно, они пропорционально менее подвержены влиянию.

Грузия, Таджикистан и Узбекистан пропорционально являются наиболее затронутыми. Грузия и Таджикистан практически не имеют внутренних авиаперевозок. Узбекистан имеет небольшой внутренний рынок, который сильно зависит от международных посетителей.

В то время как уровень воздействия варьируется в зависимости от страны, COVID-19 окажет значительное влияние на все страны ЦАРЭС. Общее снижение пассажиропотока на 58%, прогнозируемое в этом исследовании на 2020 год, означает на 34 миллиона меньше пассажиров, чем в 2019 году. Такое значительное сокращение оказывает огромное влияние на авиационный сектор ЦАРЭС, а также на экономику в целом.

Эти цифры предполагают открытие некоторых международных маршрутов в ближайшие месяцы. Если возникнет вторая волна случаев заболевания COVID-19, что приведет к повторному закрытию границ во второй половине этого года, вероятно следует ожидать еще большее сокращение. Также есть вероятность того, что будет меньшее сокращение, чем прогнозируемое в этом исследовании, если границы откроются и спрос на международные поездки восстановится быстрее, чем ожидалось. Этот прогноз представляет собой наиболее вероятный сценарий.

Пассажирские перевозки для стран ЦАРЭС в 2019 году (в миллионах) и прогнозы на 2020 год

Страна	Внутрен. 2019 г.	Междун. 2019 г.	Всего 2019 г.	Внутрен. 2020 г., оцен.	Междун. 2020 г., оцен.	Всего 2020 г., оцен.	Сокращ. по сравн. с предыд. годом
Афганистан*	0,7	1,5	2,2	0,5	0,7	1,2	45%
Азербайджан	0,6	4,4	5	0,3	1,5	1,8	64%
Грузия	НД	5,2	5,2	НД	1,6	1,6	69%
Казахстан	5,4	6,3	11,7	4,0	1,9	5,9	50%
Кыргызская Республика	0,6	2,5	3,1	0,3	0,8	1,1	65%
Монголия	0,4	1,2	1,6	0,3	0,4	0,7	56%
Пакистан	6,0	14,0	20,0	4,0	4,9	8,9	56%
Таджикистан	НД	2,1	2,1	НД	0,7	0,7	67%
Туркменистан*	1,3	0,9	2,2	0,9	0,3	1,2	45%
Узбекистан*	0,7	4,7	5,4	0,3	1,4	1,7	69%

ВСЕГО	15,7	42,8	58,5	10,6	14,2	24,8	58%
--------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	------------

Источник: автор.

Примечания: На внутренних рынках Грузии и Таджикистана ежегодно перевозится менее 100 000 пассажиров.

Данные по Афганистану и Туркменистану за 2019 год рассчитаны исходя из количество посадочных мест.

Показатели Узбекистана за 2019 год рассчитаны на основе количества посадочных мест и объема перевозок в Ташкенте.

Данные по Пакистану за 2019 год основаны на финансовом году Пакистана, заканчивающемся в июне. Для всех остальных показателей 2019 года в качестве основы используется календарный год.

Воздействие на ЦАРЭС: на 39 миллионов меньше пассажиров в аэропортах в 2020 году

Для аэропортов ЦАРЭС прогнозируемое сокращение составляет 39 миллионов пассажиров. Более высокая цифра обусловлена тем, что каждый пассажир внутри страны учитывается дважды (при посадке и при отправлении).

В 2019 году количество обслуженных пассажиров в аэропортах ЦАРЭС составило 74 миллиона человек. В рамках данного исследования прогнозируется, что из-за COVID-19 в 2020 году аэропорты ЦАРЭС обслужат 35 миллионов пассажиров.

В рамках этого исследования прогнозируется снижение пассажиропотока в аэропортах на 52% по сравнению с 2019 годом. Это сокращение меньше, чем сокращение пассажирских перевозок авиакомпаний на 58% из-за повышенного внимания к менее затронутому внутреннему рынку.

Пассажиропоток в аэропортах (в миллионах) для стран ЦАРЭС в 2019 году и прогнозы на 2020 год

Страна	Внутрен. 2019 г.	Междун. 2019 г.	Всего 2019 г.	Всего 2020 г., оцен.	Сокращение по сравн. с пред. годом
Афганистан*	1,4	1,5	2,9	1,7	41%
Азербайджан	1,2	4,4	5,6	2,1	63%
Грузия	НД	5,2	5,2	1,6	69%
Казахстан	10,7	6,3	17	9,9	42%
Кыргызская Республика	1,2	2,5	3,7	1,4	62%
Монголия	0,9	1,2	2,1	1,0	52%
Пакистан	12	14,0	26,0	12,9	50%
Таджикистан	НД	2,1	2,1	0,7	67%
Туркменистан*	2,6	0,9	3,5	2,1	40%
Узбекистан*	1,4	4,7	6,1	2,0	67%
ВСЕГО	30,4	42,8	74,2	35,4	52%

Источник: автор.

Примечания: Грузия и Таджикистан имеют ограниченные внутренние рынки.

Данные по Афганистану и Туркменистану за 2019 год рассчитаны исходя из количества посадочных мест.

Показатели Узбекистана за 2019 год рассчитаны исходя из количества посадочных мест и объема перевозок в Ташкенте.

Данные по Пакистану за 2019 год основаны на финансовом году Пакистана, заканчивающемся в июне. Для других показателей 2019 года в качестве основы используется календарный год.

Алматы обогнал Карачи в 2019 году и стал крупнейшим аэропортом в ЦАРЭС. Два других аэропорта на основных рынках Казахстана и Пакистана – Нур-Султан и Исламабад – являются третьим и четвертым по величине аэропортами в ЦАРЭС.

Алматы, Карачи, Нур-Султан и Исламабад являются единственными аэропортами в ЦАРЭС, в которых до пандемии обслуживалось более 5 миллионов пассажиров в год. Есть еще три аэропорта, обслуживающие более 4 миллионов пассажиров в год: Баку, Ташкент и Лахор. Тбилиси является восьмым по величине аэропортом в ЦАРЭС, обслужившим 3,7 миллиона пассажиров в 2019 году.

До пандемии в ЦАРЭС было 14 аэропортов с ежегодным пассажиропотоком более 1 миллиона человек. Другие шесть аэропортов, обслуживающие как минимум 1 миллион пассажиров: Ашхабад, Кабул, Бишкек, Улан-Батор, Душанбе и Пешавар. Ашхабад и Кабул не включены в таблицу ниже, так как они не отчитываются о пассажиропотоке; оба эти аэропорта немного меньше, чем Бишкек, но больше, чем Улан-Батор.

Пассажирские перевозки (в миллионах) для ведущих аэропортов в ЦАРЭС в 2019 году

Аэропорт	Страна	Внутренние	Международные	Всего
Алматы	Казахстан	3,4	3,0	6,4
Карачи	Пакистан	2,5	3,7	6,2
Нур-Султан	Казахстан	3,2	1,8	5,1
Исламабад	Пакистан	1,4	3,7	5,1
Баку	Азербайджан	0,6	4,1	4,7
Ташкент*	Узбекистан	0,6	3,9	4,5
Лахор	Пакистан	1,0	3,5	4,5
Тбилиси	Грузия	НД	3,7	3,7
Бишкек	Кыргызская Республика	0,6	1,6	2,2
Улан-Батор	Монголия	0,4	1,2	1,6
Душанбе	Таджикистан	НД	1,4	1,4
Пешавар	Пакистан	0,2	1,2	1,4
ВСЕГО		13,9	32,8	46,8

Источник: автор

Примечания: Душанбе и Тбилиси имеют ограниченные внутренние рейсы и не отчитываются по внутренним перевозкам.

Распределение по внутреннему/международному пассажиропотоку Ташкента оценочное.

Данные по Пакистану за финансовый год, заканчивающийся в июне 2019 года; все остальные данные приведены для календарного года, заканчивающегося в декабре 2019 года.

14 лучших аэропортов ЦАРЭС в 2019 году обслужили около 51 миллиона пассажиров (включая 46,8 миллиона для 12 перечисленных выше аэропортов и примерно 4 миллиона для Ашхабада и Кабула вместе взятых). Это составляет 70% от общего объема перевозок аэропортов в ЦАРЭС, в том числе 52% от общего объема внутренних перевозок и 82% от общего объема международных перевозок. В ЦАРЭС есть еще около 40 аэропортов с регулярными международными рейсами, но все они небольшие по размеру.

Алматы, Нур-Султан, Ташкент и Улан-Батор были единственными крупными аэропортами ЦАРЭС, которые достигли двузначного числа роста пассажиров в 2019 году.

Тбилиси был самым быстрорастущим крупным аэропортом ЦАРЭС за последнее десятилетие, пассажиропоток которого увеличился более чем в пять раз: с 700 000 человек в 2009 году до 3,7 миллиона человек в 2019 году. Однако в 2019 году объем перевозок в Тбилиси снизился на 3%, поскольку на него повлияло приостановление воздушного сообщения с Россией.

Нур-Султан является вторым по темпам роста крупным аэропортом ЦАРЭС за последнее десятилетие, увеличив пассажиропоток почти в четыре раза с 1,3 миллиона человек в 2009 году до 5,1 миллиона человек в 2019 году.

За последнее десятилетие Нур-Султан стал центром ЦАРЭС, имея воздушные сообщения с семью пунктами назначения в других странах ЦАРЭС (без учета Китая) до начала пандемии. Алматы также является хабом, имеющим воздушное сообщение с шестью пунктами назначения в других странах ЦАРЭС. Ташкент является меньшим хабом с точки зрения общего пассажиропотока, но имеет восемь направлений в другие страны ЦАРЭС, что выделяет его как хаб, имеющий наибольшее количество сообщений со странами ЦАРЭС.

Казахстан имеет больший объем транзитных перевозок (пассажиры, пересеживающиеся с одного рейса на другой, не выходя из аэропорта), чем в любой другой стране ЦАРЭС. До пандемии в Казахстане обслуживалось около 1 миллиона транзитных пассажиров в год, а в Узбекистане – около 500 000. Большая часть этого объема перевозок состоит из пассажиров, которые не путешествуют в или из других стран ЦАРЭС; в основном это пассажиры, следующие из Восточной Азии или Индии в Европу (включая Россию).

Азербайджан, Пакистан и Туркменистан также обслуживают небольшой объем транзитных перевозок. В целом ЦАРЭС (без учета Китая) имеет около 2 миллионов международных транзитных пассажиров в год. Это составляет около 5% от общего объема международных пассажирских перевозок в ЦАРЭС – это небольшая цифра по сравнению с другими регионами, особенно с регионом Персидского залива, в котором есть крупные аэропорты, которые в основном зависят от транзитных перевозок.

У стран ЦАРЭС есть возможность привлекать больший объем транзитного трафика в будущем. Однако транзитные перевозки в аэропортах ЦАРЭС значительно сократятся в 2020 году из-за глобального падения объема перевозок. Вероятно, в 2020 году аэропорты ЦАРЭС обслужат менее 1 миллиона международных транзитных пассажиров.

Воздействие на ЦАРЭС: сокращение доходов от пассажирских перевозок на 5 миллиардов долларов США

Каждый транзитный пассажир учитывается дважды в показателях объема перевозок ЦАРЭС, так как транзитным пассажирам необходимо лететь двумя рейсами, чтобы достичь конечного пункта назначения. Однако транзитные пассажиры вообще не учитываются в объеме перевозок в пунктах отправления и назначения, если только они не направляются в или из страны ЦАРЭС, и в этом случае они учитываются один раз.

В 2018 году в ЦАРЭС было чуть более 50 миллионов отправляющихся и прибывающих пассажиров. Пакистан, безусловно, является крупнейшим рынком, на него приходится 38% всего объема перевозок ЦАРЭС по отправлению и прибытию. Казахстан является вторым по величине рынком, но его доля в перевозках по отправлению и прибытию меньше, чем его доля в общем объеме перевозок, поскольку в Казахстане обслуживается больший объем транзитных перевозок, чем в любой другой стране ЦАРЭС.

Пассажирские перевозки по прибытию и отправлению (в миллионах) для стран ЦАРЭС, 2018 год

Страна	2018 г.	Рост по сравнению с 2017 г.
Афганистан	2,101	-1%
Азербайджан	3,894	+10%
Грузия	4,773	+29%
Казахстан	8,155	+1%
Кыргызская Республика	2,594	-7%
Монголия*	1,423	+14%
Пакистан	19,129	-1%
Таджикистан	2,064	+1%
Туркменистан	1,929	-7%
Узбекистан	4,086	+22%
ВСЕГО	50,148	

Источник: PAXIS ИАТА.

Примечание: Показатель Монголии – это общий пассажиропоток в Монголии, так как данные PAXIS недоступны. Однако эта цифра должна быть близка к объему перевозок по прибытию и отправлению, так как в Монголии практически нет транзитного трафика.

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) ожидает, что пассажиропоток по прибытию и отправлению снизится во всем мире в 2020 году на 50%. По прогнозам ИАТА, объем перевозок по прибытию и отправлению для Пакистана сократится на 52% или 9,866 миллиона человек. ИАТА не предоставила оценки для других стран ЦАРЭС, но, если предположить среднее сокращение для ЦАРЭС на уровне 52%, то в целом снижение составит 26 миллионов пассажиров.

ИАТА прогнозирует сокращение доходов Пакистана от пассажирских перевозок на 1,829 миллиарда долларов США из-за сокращения числа пассажиров на 9,866 миллиона человек. ИАТА не предоставила прогнозы по доходам для других стран ЦАРЭС, но можно оценочно рассчитать сокращение доходов от пассажирских перевозок в размере около 5 миллиардов долларов США, рассчитав долю ЦАРЭС в глобальных и региональных показателях.

Воздействие на ЦАРЭС: 700 000 рабочих мест подвержены риску

ИАТА также заявила, что 259 400 рабочих мест в Пакистане подвержены риску в результате ожидаемого снижения пассажиропотока. ИАТА не предоставила прогнозы по рабочим местам, подверженных риску для других стран ЦАРЭС, но, используя методологию ИАТА, в этом исследовании оценивается, что 700 000 рабочих мест в сфере путешествий и туризма в ЦАРЭС подвержены риску.

По оценкам ИАТА, во всем мире насчитывается 65,5 миллионов рабочих мест в области авиации или зависят от авиации. Эта цифра включает 2,7 миллиона рабочих мест в авиакомпаниях и почти 63 миллиона рабочих мест в других типах компаний в авиационном секторе (например, в аэропортах), а также в других сегментах индустрии путешествий и туризма. ИАТА предупреждает, что около 25 миллионов из 65,5 миллионов рабочих мест, зависящих от авиации, находятся под угрозой из-за сокращения пассажирских перевозок.

По оценкам этого исследования, 1,5 миллиона рабочих мест из 65,5 миллиона глобальных рабочих мест находятся в странах ЦАРЭС, и 700 000 из них подвержены риску. Пакистан имеет наибольшее количество рабочих мест, за ним следует Грузия. В Азербайджане, Монголии, Казахстане и Узбекистане примерно одинаковое количество рабочих мест, подверженных риску. Кыргызская Республика, Туркменистан и Афганистан имеют наименьшее количество рабочих мест, на которые оказано воздействие.

Количество рабочих мест в сфере путешествий (включая авиацию) и туризма может значительно варьироваться по странам в зависимости от популярности туристической дестинации и эффективности рабочей силы. Например, Пакистан и некоторые другие страны ЦАРЭС имеют непропорционально высокий уровень сотрудников авиакомпаний и авиационного сектора, учитывая размеры их рынков авиаперевозок в силу

неэффективности. Некоторые страны ЦАРЭС, такие как Монголия, Азербайджан, Узбекистан и, в частности, Грузия, имеют большие отрасли туризма по сравнению с экономикой в целом.

Количество рабочих мест в сфере путешествий и туризма также варьируется в зависимости от используемой методологии. По данным Всемирного совета по туризму и путешествиям (ВСТП), в 2019 году в мире было 330 миллионов рабочих мест в сфере путешествий и туризма. ВСТП прогнозирует, что 31% этих рабочих мест, или 101 миллион, будут потеряны в 2020 году из-за COVID-19.

Всемирная туристская организация (ЮНВТО) имеет аналогичный прогноз и заявила, что в 2020 году от 100 до 120 миллионов рабочих мест в сфере путешествий и туризма подвержены риску из-за пандемии.

Данные ВСТП показывают, что в 2018 году в ЦАРЭС было более 6,2 миллиона рабочих мест в сфере туризма и путешествий, без учета Афганистана и Туркменистана. Данные по Афганистану и Туркменистану отсутствуют, но они представляют собой очень маленькие рынки с ограниченным туризмом. Вероятно, в Афганистане и Туркменистане в общем имеется менее 100 000 рабочих мест в сфере туризма и путешествий.

Данные ВСТП по рабочим местам в сфере путешествий и туризма в ЦАРЭС по странам: 2018 год

Страна	Количество рабочих мест	% от общей занятости
Азербайджан	378 000	7,7%
Грузия	488 200	27,7%
Казахстан	429 800	4,9%
Кыргызская Республика	209 100	8,5%
Монголия	88 700	7,6%
Пакистан	3 881 900	6,2%
Таджикистан	164 100	6,6%
Узбекистан	601 700	4,6%
ВСЕГО	6 241 500	

Источник: Всемирный совет по путешествиям и туризму (ВСТП)

Данные ВСТП по занятости по странам ЦАРЭС значительно выше, чем данные, предоставленные некоторыми странами и другими источниками данных. ВСТП использует другую методологию для расчета рабочих мест и часто оценивает показатели занятости на основе расходов в секторе туризма. Однако эти данные все же являются полезными для целей сравнения, особенно с учетом того, что некоторые страны ЦАРЭС не предоставляют данные о занятости в сфере путешествий и туризма.

На основании оценок ВСТП по потерям глобальных рабочих мест и доле общего числа рабочих мест в сфере путешествий и туризма в странах ЦАРЭС, в ЦАРЭС имеется около 2 миллионов рабочих мест, подверженных риску. Однако эта цифра кажется слишком высокой, учитывая другие источники данных.

По консервативной оценке, 700 000 рабочих мест подвержены риску. Многие из этих рабочих мест должны восстановиться в 2021 или 2022 году по мере восстановления международного туризма. Однако даже временная потеря 700 000 рабочих мест окажет глубокое влияние на экономику ЦАРЭС в целом.

Воздействие на ЦАРЭС: сокращение расходов международных посетителей на 9 миллиардов долларов США

Путешествия (включая авиацию) и туризм являются важными компонентами экономики ЦАРЭС. До пандемии доля путешествий и туризма составляла примерно 5% совокупного ВВП ЦАРЭС (без учета Китая).

Существует несколько различных способов измерения экономического вклада. Согласно данным ВСТП по ВВП путешествий и туризма, основные восемь туристических рынков ЦАРЭС в 2019 году в совокупности заработали 38,2 миллиарда долларов США. На основании данных ВСТП по расходам международных посетителей, те же восемь стран генерировали 11,9 миллиарда долларов США. ВСТП не отражает в отчетах данные по Афганистану и Туркменистану.

В Грузии отмечаются самые высокие международные расходы, но она занимает третье место после Пакистана и Казахстана по общим расходам, связанным с поездками и туризмом. Это связано с относительно небольшим внутренним туристическим рынком Грузии по сравнению с Пакистаном и Казахстаном, имеющими намного большие внутренние рынки.

Из всех стран ЦАРЭС Грузия больше всего зависит от путешествий и туризма, причем в 2019 году на долю путешествий и туризма приходилось около 26% ВВП. Ни одна другая страна в ЦАРЭС не превышает 10% мирового среднего показателя вклада путешествий и туризма в ВВП. Грузия является одной из первых 25 стран мира, имеющих высокую долю путешествий и туризма в ВВП. (Большинство других 25 ведущих стран мира – это небольшие островные страны, доля путешествий и туризма которых в общем ВВП даже выше, чем в Грузии.)

В 2019 году расходы международных посетителей составили 39% от общего объема экспорта Грузии. Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан также имеют

относительно высокую долю расходов международных посетителей в общем объеме экспорта, что указывает на высокую зависимость от международного туризма. Поэтому на эти страны отмечается пропорционально большее воздействие спада международного туризма в 2020 году, хотя влияние стоимости доллара относительно невелико в Кыргызской Республике и особенно в Таджикистане, учитывая, что в целом это небольшие экономики.

Вклад путешествий и туризма в ВВП для стран ЦАРЭС в 2019 году (ВСТП)

Страна	ВВП путешествий и туризма (млн. дол. США)	% от ВВП	Расходы международных посетителей (млн. дол. США)	% от общего экспорта
Азербайджан	3 539,2	7,2%	1 727,2	6,5%
Грузия	4 487,9	26,3%	3 578,1	39,0%
Казахстан	8 866,1	5,2%	2 883,5	4,1%
Кыргызская Республика	722,5	8,3%	515,1	18,6%
Монголия	989,2	7,2%	605,5	6,8%
Пакистан	16 576,5	5,9%	852,2	3,1%
Таджикистан	503,7	6,4%	165,3	28,4%
Узбекистан	2 473,5	4,5%	1 550,9	21,1%
ВСЕГО	38 158,60		11 877,80	

Источник: ВСТП

Всемирный банк имеет аналогичные данные о расходах международных посетителей, которые часто называют поступлениями от международного туризма. Всемирный банк включает Афганистан и Туркменистан в свои данные, предоставляя более полную картину ЦАРЭС в целом. Последние доступные данные Всемирного банка относятся к 2018 году. Всемирный банк в основном полагается на ЮНВТО при составлении этих данных.

Вклад международных путешествий и туризма для стран ЦАРЭС в 2018 году (Всемирный банк)

Страна	Поступления от международного туризма (млн. дол. США)	% от экспорта	% от ВВП	Всего ВВП (млн. дол. США)
Афганистан	50	3,1%	0,3%	19 363
Азербайджан	2 830	11,1%	6,0%	46 940
Грузия	3 518	39,5%	20,0%	17 600
Казахстан	2 651	3,9%	1,5%	179 340

Кыргызская Республика	487	18,7%	6,0%	8 093
Монголия	526	6,8%	4,0%	13 067
Пакистан	818	2,7%	0,3%	314 588
Таджикистан	171	15,3%	2,3%	7 523
Туркменистан	46	НД	0,1%	40 761
Узбекистан	1 314	3,8%	2,6%	50 500
ВСЕГО	12 411	НД	1,8%	697 775

Источник: Всемирный банк

По оценкам ВСТП, глобальный ВВП в сфере путешествий и туризма сократится на 30% или 2,7 триллиона долларов США в 2020 году. Общий объем глобального ВВП в сфере путешествий и туризма составил 8,9 триллиона долларов США в 2019 году, что составляет 10,3% мировой экономики.

Доля ЦАРЭС составила только 0,4% мирового ВВП в сфере путешествий и туризма в 2019 году. Этот относительно низкий показатель объясняется гораздо более низким средним вкладом в ВВП (примерно 5% по сравнению со средним мировым показателем на уровне 10%).

Исходя из прогнозируемого мирового спада на 30%, вклад путешествий и туризма в ВВП ЦАРЭС сократится примерно на 12 миллиардов долларов США в 2020 году. Тем не менее, ЦАРЭС, скорее всего, столкнется с более высоким, чем в среднем, снижением из-за более высокой, чем в среднем, доли расходов международных посетителей. Глобальный экспорт посетителей составил 1,7 триллиона долларов США в 2019 году, при этом доля ЦАРЭС составила 0,7%.

По оценкам этого исследования, расходы международных посетителей в ЦАРЭС сократятся на 70% в 2020 году, что приведет к сокращению примерно на 9 миллиардов долларов США по сравнению с 2019 годом.

По оценкам этого исследования, общий вклад путешествий и туризма в ВВП ЦАРЭС снизится на 35% в 2020 году, что приведет к сокращению примерно на 13,5 миллиардов долларов США. Прогнозируется более высокий спад, чем в среднем по миру, в связи с огромным влиянием в результате спада международного туризма.

Прогнозируемое сокращение на 13,5 миллиарда долларов США за 2020 год применено на основе 38,5 миллиардов долларов США в 2019 году. 38,5 миллиардов долларов США рассчитаны с использованием данных ВСТП для семи стран плюс оценочно 230 миллионов долларов США для Афганистана и Туркменистана.

Цифры в этом разделе являются приблизительными, так как существуют разные методологии для расчета вклада путешествий и туризма в ВВП и поступлений от международного туризма. Некоторые страны, которые отчитываются по своим данным,

используют методологию, отличающуюся от методологии ВСТП.

Воздействие на ЦАРЭС: На 24 миллиона меньше прибытий посетителей в 2020 году

Туризм в ЦАРЭС быстро рос, помогая стимулировать общий экономический рост, а также рост в секторе воздушного транспорта.

В 2018 году страны ЦАРЭС посетили более 36 миллионов человек (без учета Китая). Данные за 2019 год пока не доступны для всех стран, но число прибытий посетителей, вероятно, превысило 40 миллионов, на основе роста, о котором сообщили некоторые страны.

В 2019 году в Узбекистане наблюдался самый быстрый рост числа посетителей среди стран ЦАРЭС, который увеличился на 26% и составил 6,749 миллиона прибытий посетителей. Число посетителей в Узбекистане утроилось за три года, по сравнению с 2,027 миллионами в 2016 году, что обусловлено либерализацией и визовой реформой.

Число посетителей Азербайджана выросло в прошлом году на 11%, Монголии – на 9% и Грузии – на 7%. В Азербайджане и Монголии в последние четыре года наблюдался быстрый рост, но Грузия достигла самого быстрого роста числа посетителей среди стран ЦАРЭС за последнее десятилетие. В 2019 году Грузию посетили 7,726 миллиона человек по сравнению с всего лишь 5 миллионами в 2014 году, 2 миллионами в 2010 году и 1 миллионом в 2007 году.

Казахстан и Кыргызская Республика еще не сообщили об общем количестве прибытий посетителей за 2019 год. Однако Кыргызская Республика сообщила о 6,947 миллиона посетителей в 2018 году и 7,8 миллиона за первые 11 месяцев 2019 года, что обеспечило двузначный показатель роста за полный год. Казахстан сообщил о 8,2 миллиона посетителей за первые девять месяцев 2019 года, что эквивалентно количеству за первые девять месяцев 2018 года и, следовательно, скорее всего, количество посетителей за полный год не изменилось.

Пакистан и Таджикистан также еще не сообщили данные о прибытии посетителей за 2019 год. Рынки этих стран меньше, и на них приходилось 3,2 миллиона и 1 миллион прибытий посетителей соответственно в 2018 году.

Афганистан и Туркменистан не сообщают данные о посетителях. Как правило, они не привлекают значительное количество посетителей, и поэтому их исключение незначительно искажает общие данные.

Прибытия посетителей (в миллионах) для стран ЦАРЭС: 2018 и 2019 годы*

Страна	2018 г.	2019 г.	Рост по сравн. с пред. годом
Азербайджан	2,849	3,17	11,3%
Грузия	7,203	7,726	7,3%
Казахстан	8,789		
Кыргызская Республика	6,947		
Монголия	0,529	0,577	9,1%
Пакистан	3,2		
Таджикистан	1,035		
Узбекистан	5,346	6,749	26,2%
ВСЕГО	35,898		

Источник: автор (используя данные и отчеты туристических администраций)

*Примечание. * Данные за 2019 год пока еще не доступны для всех стран.*

В рамках этого исследования предполагается снижение числа посетителей на 60%, что приведет к снижению на 24 миллиона по сравнению с примерно 40 миллионами посетителей в 2019 году.

Воздействие на ЦАРЭС: На 5 миллионов меньше прибытий посетителей воздушным транспортом в 2020 году

ЮНВТО прогнозирует, что в 2020 году количество туристов в глобальном масштабе сократится на 60-80%. Прибытия сократились на 22% в первом квартале 2020 года, включая на 57% в марте, когда COVID-19 распространился по всему миру.

Прогноз на уровне 80% основан на худшем сценарии: границы остаются закрытыми в течение всего года, и поэтому почти все посетители за 2020 год ограничены первым кварталом. Прогноз на уровне 60% предполагает открытие границ в третьем квартале, и число посетителей начнет восстанавливаться уже в июле. Скорее всего, число туристов в мире сократится примерно на 70%, при этом некоторые границы, но не все, будут постепенно открываться во второй половине 2020 года.

ЮНВТО и другие организации, такие как ВСТП, используют отличающиеся методологии для подсчета посетителей, чем большинство правительств ЦАРЭС. ЮНВТО и ВСТП используют определение, которое учитывает посетителя, только если он остается на ночь.

Термин «прибытие туриста», а не «посетителя» зачастую используется для посетителей, останавливающихся на ночь. Тем не менее, прибытие туристов не ограничивается туристами, а учитывает всех посетителей, остающихся как минимум на одну ночь и менее, чем на один год. Например, деловые посетители и студенты учитываются в том случае,

если они остаются на период меньше года (если они остаются дольше года, они считаются резидентами).

Доступность данных о посетителях, остающихся на ночь, ограничена для стран ЦАРЭС. Большинство стран ЦАРЭС не предоставляют разбивку в своих собственных туристических данных о посетителях, остающихся на ночь и уезжающих в тот же день.

Для некоторых стран ЦАРЭС данные ЮНВТО или ВСТП по посетителям, остающимся на ночь, кажутся неточными. Например, ЮНВТО сообщила о 423 000 посетителях, остановившихся на одну ночь, приехавших в Кыргызскую Республику в 2018 году, но Национальный статистический комитет Кыргызской Республики сообщил о 1,38 миллиона посещений с остановкой на одну ночь в 2018 году, число которых увеличилось до 1,78 миллиона в 2019 году.

ЮНВТО не предоставляет данные с разбивкой между посетителями, оставшимися на одну ночь и уехавшими в тот же день для Таджикистана и Узбекистана. Она не предоставляла данные с разбивкой по Казахстану с 2014 года, когда было 4,56 миллиона посетителей, оставшихся на ночь, по сравнению с 1,77 миллиона посетителей, уехавших в тот же день. Для Монголии число посетителей, остающихся на ночь, о которых сообщает ЮНВТО, одинаково, что и число посетителей, которое представляет в отчетах правительство Монголии.

Что касается Азербайджана, то число посетителей, оставшихся на ночь, которое было представлено ЮНВТО в 2018 году, составило 92% от общего числа посетителей, что не представляется точным, учитывая большое количество посетителей, пересекающих сухопутные границы с Грузией и Ираном. Что касается Грузии, число зарегистрированных посетителей, остановившихся на ночь, составило более реалистичные 66%, учитывая, что 38% ее посетителей приезжают из соседних Азербайджана или Армении.

В то время как некоторые посетители, пересекающие наземные границы, остаются на ночь, большинство посетителей, пользующихся наземными пунктами пропуска, совершают однодневные поездки за покупками или навещают друзей и родственников по другую сторону границы. Некоторые границы ЦАРЭС имеют большие объемы однодневных поездок. Этот тип посетителей, очевидно, оказывает меньшее влияние на экономику, чем посетители, останавливающиеся на ночь.

Сокращение числа посетителей, уезжающих в тот же день, будет меньше в 2020 году, чем количество посетителей, остающихся на ночь. Как только границы откроются, сегмент однодневных поездок восстановится быстрее, чем сегмент посетителей, остающихся на ночь. Тем не менее, по-прежнему будет наблюдаться значительное сокращение числа посетителей, приезжающих на один день (вероятно, более 50%), учитывая закрытие границ в течение как минимум двух месяцев из-за COVID-19 и вероятных продолжающихся ограничений для пересечения границ в течение следующих нескольких месяцев.

Еще одна важная статистика в попытках оценить влияние COVID-19 на авиационный и туристический сектор ЦАРЭС – это количество посетителей, прибывающих воздушным транспортом. Посетители, прибывающие воздушным транспортом, являются ключевым статистическим показателем для авиации, учитывая то, что в некоторых странах ЦАРЭС большинство пассажиров являются иностранцами, а не местными жителями. Это также важный экономический показатель, учитывая то, что посетители, прибывающие воздушным транспортом, в среднем останавливаются на более длительный период и тратят намного больше, чем посетители, прибывающие наземным транспортом.

Данные о посетителях, прибывающих воздушным транспортом, доступны только для нескольких стран ЦАРЭС, а именно: Азербайджана, Грузии и Кыргызской Республики. Данные для Казахстана также доступны с 2014 года, но не за последние годы.

Посетители, прибывающие воздушным транспортом (в тысячах), для выборочных стран ЦАРЭС: 2014 и 2018 годы

Страна	2014	2015	2016	2017	2018
Азербайджан	1 089	969	1 165	1 152	1 184
Грузия	640	738	990	1 440	1 788
Казахстан	874				
Кыргызская Республика	388	386	308	408	408

Источник: ЮНВТО

Для ЦАРЭС в целом, согласно оценкам этого исследования, в 2019 году было зарегистрировано 7 миллионов посетителей, прибывших воздушным транспортом. Таким образом, этот сегмент перевозок составил 14 миллионов пассажиров в 2019 году, что составляет около одной третьей от общего объема международных пассажирских перевозок в ЦАРЭС.

Посетителей, прибывающих воздушным транспортом, также называют входящим трафиком, в то время как местных жителей, выезжающих из страны воздушным транспортом, называют исходящим трафиком. Сегмент входящего трафика, вероятно, сократится примерно до 4 миллионов пассажиров в 2020 году, или до 2 миллионов посетителей, прибывающих воздушным транспортом, что окажет влияние на авиакомпания, а также на туристическую отрасль ЦАРЭС.

Из всех стран ЦАРЭС авиационный рынок Грузии наиболее сильно зависит от входящего трафика. В 2018 году посетители составляли 72% от общего пассажиропотока Грузии. Авиационный рынок Азербайджана также в значительной степени зависит от входящего трафика, при этом в 2018 году доля посетителей в общем объеме международных пассажирских перевозок составила 58%.

Во всех других странах ЦАРЭС на сегмент входящего трафика приходится менее половины всех международных пассажиров. В Монголии доля международных посетителей, прибывающих в страну, составляет лишь немногим менее 50% (по данным правительства Монголии за 2019 год). В Кыргызской Республике посетители составили 35% от общего объема международных пассажирских перевозок в 2018 году.

Для Казахстана и Узбекистана прибывающие посетители составляют примерно 30% международного пассажиропотока. Показатель Казахстана является оценочным с использованием данных за 2014 год и количества посетителей в 2018 году из стран, которые обычно прибывают воздушным транспортом. Показатель Узбекистана является оценкой, основанной на объеме перевозок авиакомпании «Uzbekistan Airways», которая ранее представляла информацию о доле своих пассажиров, являющихся иностранцами.

Для Афганистана, Пакистана, Таджикистана и Туркменистана количество посетителей, прибывающих воздушным транспортом, невелико. Афганистан, Таджикистан и Туркменистан являются небольшими авиационными рынками в целом (около 2 миллионов пассажиров в год, как обсуждалось ранее) и имеют ограниченный туризм. Пакистан имеет большой авиационный рынок, но из 3,2 миллиона посетителей в 2018 году только 17 000 прибыли по туристической визе. Пакистан имеет более значительные объемы деловых посетителей, которые прибывают воздушным транспортом, но международные рейсы в Пакистан обслуживают в основном сегмент исходящего трафика, особенно пакистанцев, выезжающих на работу за границу.

Возможности для ЦАРЭС: растущий внутренний и региональный туризм

Исходящий трафик рабочих составляет большую часть доходов авиакомпаний во всем регионе ЦАРЭС. Ближний Восток, Россия и Турция являются особенно популярными местами назначения для рабочих-мигрантов. Для России часть перевозок осуществляется наземным транспортом, особенно в города на Дальнем Востоке России, при этом воздушные перевозки распространены в основные восточные города.

Поездки рабочих, скорее всего, восстановятся быстрее, чем поездки туристов, как только границы откроются. Тем не менее, количество рабочих-мигрантов, вылетающих в страны ЦАРЭС и из стран ЦАРЭС, все же значительно сократится в 2020 году.

Также важен выездной туристический трафик. В этом году меньше жителей ЦАРЭС поедут в отпуска за границу, что приведет к общему резкому снижению пассажиропотока на выезд.

Больше жителей ЦАРЭС будут проводить отпуска ближе к дому из-за ограничений на международные поездки. Это можно рассматривать в качестве возможности для некоторых стран развивать внутренний туризм, что позволит отелям, ресторанам и туристическим достопримечательностям, которые обычно обслуживают иностранных посетителей, возместить часть своих потерянных доходов.

Пакистан имеет самый большой рынок внутреннего туризма в ЦАРЭС с примерно 50 миллионами внутренних поездок в год. И это неудивительно, учитывая большую численность населения и географический размер Пакистана, а также относительно низкий объем выезжающих международных путешественников. По данным ВСТП за 2019 год, 93% расходов Пакистана на поездки и туризм были внутренними.

Внутренний туризм также больше международного туризма в Казахстане и Таджикистане. По данным ВСТП за 2019 год, доля внутреннего туризма составила 54% от общих расходов на путешествия и туризм в Казахстане и 64% в Таджикистане. Казахстан сообщил о 5 миллионах внутренних туристов за первые девять месяцев 2019 года.

Внутренний туризм также распространен в других странах ЦАРЭС, но международный туризм, как правило, больший по размеру, с точки зрения доходов. По данным ВСТП за 2019 год, доля внутреннего туризма составила 43% расходов на путешествия и туризм в Азербайджане, 35% в Кыргызской Республике, 31% в Монголии, 30% в Узбекистане и 22% в Грузии. Данные не доступны для Афганистана или Туркменистана.

Низкий показатель для Грузии отражает ее небольшое население и большое количество международных посетителей. Грузия по-прежнему имеет значительный внутренний рынок, который снова открылся и приносит определенные доходы пострадавшему туристическому сектору.

Хотя с конца марта до середины мая внутренний туризм практически отсутствовал, с тех пор он возобновился в большинстве стран ЦАРЭС. В некоторых странах уровень внутреннего туризма может достичь или приблизиться к нормальному уровню в июле и августе.

Несмотря на то, что общие показатели заполняемости гостиниц все еще будут низкими из-за сокращения международного туризма, быстрое восстановление внутреннего туризма поможет смягчить воздействие на весь туристический сектор. Туристические компании (и их сотрудники), которые полагаются в основном на внутренний рынок, будут менее подвержены влиянию, чем компании (и их сотрудники), которые полагаются на международных посетителей. Тем не менее, некоторые компании, фокусирующиеся на международных посетителях, должны быть в состоянии сместить фокус и привлечь больше внутренних посетителей.

Авиация также в определенной степени выиграет от быстрого восстановления внутреннего туризма, в частности на основных внутренних рынках Казахстана и Пакистана.

В других странах ЦАРЭС авиакомпании обычно не используются для проведения внутренних отпусков, хотя есть некоторые возможности стимулировать внутренний спрос. Авиакомпании и правительства должны поощрять внутренние авиаперевозки, поскольку это поможет увеличить использование воздушных судов и членов экипажа, которые пострадали от сокращения международных путешествий. Во всех странах ЦАРЭС есть, по крайней мере, несколько внутренних маршрутов, где путешествие воздушным транспортом является вариантом, хотя Казахстан и Пакистан имеют преимущество с точки зрения значительно большего количества внутренних маршрутов, в том числе нескольких из них, где путешествие воздушным транспортом является единственным практическим вариантом с учетом соответствующих расстояний.

В то время как некоторые люди опасаются путешествовать воздушным транспортом во время пандемии, самолеты считаются относительно безопасными, учитывая их современные фильтры «на уровне «больниц». Автобусы и поезда могут рассматриваться как более рискованные. В ЦАРЭС широко используются пассажирские поезда более старого поколения, которые будут грохотать в течение нескольких часов или даже дней перед тем, как будет проведено их обслуживание.

Казахстан имеет особенно хорошее расположение для привлечения внутренних авиапассажиров этим летом благодаря низким тарифам и молодому населению, которое желает снова путешествовать. Внутренний рынок Казахстана быстро рос во второй половине 2019 года и в первые два месяца 2020 года благодаря новой недорогой авиакомпании «FlyArystan», которая начала свою деятельность в мае 2019 года. В то время как внутреннему рынку Казахстана понадобится несколько месяцев, чтобы восстановиться, он может вернуться к докризисному уровню к концу 2020 года, предлагая акции от авиакомпаний и отелей, тем самым стимулируя бюджетный сегмент рынка.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо продвигать внутренний туризм во второй половине 2020 года, чтобы содействовать восстановлению авиационного и туристического секторов в период значительно меньшего объема международных перевозок.

Возможность для ЦАРЭС: создание «зеленых полос» между странами ЦАРЭС

Существует также возможность продвигать региональный туризм в ЦАРЭС во второй половине 2020 и 2021 годов в качестве альтернативы поездкам за пределы региона, которые могут оставаться ограничительными или сложными, пока не будет проводиться вакцинация.

Хотя жители ЦАРЭС часто пересекают границу с соседними странами, особенно те лица, которые живут рядом с границей, обычно это короткие поездки для покупок, по делам или чтобы посетить друзей и членов семьи, а не в целях туризма. Большинство жителей

ЦАРЭС никогда полностью не «исследовали» туристические дестинации в соседних странах ЦАРЭС. Поездки в другую страну ЦАРЭС, с которой нет общей границы, является еще более редким явлением.

Например, в 2019 году Монголия привлекла только 18 000 посетителей из других стран ЦАРЭС (без учета Китая). Эта цифра включает немногим более 16 000 жителей Казахстана, который является ближайшим соседом Монголии по ЦАРЭС, хотя они не имеют общей границы. Из восьми стран ЦАРЭС Монголию в общей сложности посетило менее 1 700 человек, при этом наибольшее число человек – 700 человек – из Кыргызской Республики.

В последние годы Монголия приобрела известность в качестве туристической дестинации, но она мало известна среди жителей других стран ЦАРЭС. Для жителей ЦАРЭС это было бы идеальным временем, рассмотреть возможность посещения Монголии, поскольку во время пандемии ее открытые пространства, нетронутая сельская местность и экотуризм обеспечивают среду с низким уровнем риска.

Азербайджан и Грузия также стали популярными туристическими направлениями, но должны иметь возможность привлекать больше посетителей из других стран ЦАРЭС. В то время как между Азербайджаном и Грузией отмечается большой пассажиропоток, количество посетителей из других стран ЦАРЭС невелико, особенно по сравнению с количеством посетителей из европейских стран.

В 2018 году Азербайджан привлек 41 000 посетителей из Пакистана, 38 000 посетителей из Казахстана, 28 000 из Туркменистана, 18 000 из Узбекистана, 3 000 из Кыргызской Республики, 2 000 из Таджикистана, 1 000 из Афганистана и менее 200 из Монголии. В том же году Грузия привлекла 59 000 посетителей из Казахстана, 10 000 из Туркменистана, 8 000 из Пакистана, 7 000 из Кыргызской Республики, 2 000 из Таджикистана, 400 из Афганистана и 200 из Монголии.

Пакистан имеет потенциал стать крупным туристическим рынком для нескольких стран ЦАРЭС. Пакистан, безусловно, является самой густонаселенной страной ЦАРЭС, но ежегодно во все другие страны ЦАРЭС (без учета Китая) взятые вместе, приезжают только около 60 000 посетителей из Пакистана.

Азербайджан является крупнейшей дестинацией ЦАРЭС для жителей Пакистана – 41 000 посетителей в 2018 году, в то время как Грузия является второй по величине дестинацией – только 8 000 посетителей (как упоминалось выше). В Казахстане зарегистрировано 1 500 посетителей из Пакистана в 2018 году, в то время как в Таджикистане – менее 500, а в Монголии – менее 300 посетителей. Данные о посетителях Пакистана в три другие страны недоступны, но, вероятно, в общей сложности их число составило менее 10 000 человек.

Страны ЦАРЭС рассматривают возможность отмены ограничений на границе и карантинных правил, которые были введены в последние несколько месяцев в связи с COVID-19, и возможность возобновления туризма. Страны в других регионах также

планируют постепенно открываться, создавая «зеленые полосы» (также известные как «пузыри» или воздушные мосты) с выборочными странами.

Концепция «зеленой полосы» предоставляет для стран, которые относительно преуспели в сдерживании распространения вируса, возможность открыться друг другу с соблюдением определенных руководств или требований. Требования для поездок по «зеленой полосе» варьируются в зависимости от страны, но могут включать отрицательный результат теста на COVID-19, который необходимо получить до поездки. Также могут устанавливаться ограничения на количество путешественников в день.

До настоящего времени страны ЦАРЭС почти полностью фокусировали внимание на создании «зеленых полос» со странами за пределами региона ЦАРЭС. Например, Грузия была нацелена на несколько стран Восточной Европы и Израиль. Монголия была нацелена на Южную Корею и Японию.

Внешний фокус понятен, учитывая то, что крупнейшие рынки для туризма ЦАРЭС находятся за пределами региона, в частности, в Европе и Северной Азии. Тем не менее, создание «зеленых полос» с европейскими или северными азиатскими странами может оказаться сложной задачей, учитывая то, что европейские и северные азиатские страны, по-видимому, изначально отдают приоритетность связям в своих регионах.

Например, Европа начала открывать границы, но, похоже, что основное внимание уделяется 26 странам Шенгенской зоны. Для страны ЦАРЭС может быть трудно заключить соглашение с какой-либо шенгенской страной, так как отсутствует возможность контролировать движение в пределах Шенгенской зоны соглашения после прибытия.

Несколько «зеленых полос» также создаются в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Например, Китай открыл «зеленую полосу» с Южной Кореей и Сингапуром. «Зеленая полоса» также запланирована для Австралии и Новой Зеландии.

Поэтому ожидается, что начальная фаза международного восстановления будет фокусироваться в основном на региональных поездках, когда туристы совершают короткие, а не длинные рейсы. Для ЦАРЭС это создает возможность для продвижения туризма в регионе ЦАРЭС.

Учитывая ограничения, которые все еще могут существовать для поездок из ЦАРЭС в Азию и Европу, туризм внутри ЦАРЭС может процветать. Однако необходимо принять правильные стратегии и политику.

Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность формирования собственных «зеленых полос», способствующих развитию туризма и экономической деятельности. Программа ЦАРЭС потенциально может быть использована в качестве платформы для двусторонних и многосторонних соглашений.

Концепция «зеленой полосы» ЦАРЭС предназначена для тех стран ЦАРЭС, которые готовы начать открываться, чтобы работать с другими странами ЦАРЭС, имеющими такое же мышление. Это может привести к созданию нескольких «зеленых полос» между странами ЦАРЭС в июле или августе, что будет способствовать активизации летнего туризма.

Концепция «зеленой полосы» ЦАРЭС не препятствует тому, чтобы страны ЦАРЭС также создавали «зеленые полосы» за пределами ЦАРЭС. Идея заключается в том, чтобы страны ЦАРЭС, которые готовы иметь «зеленые полосы» с отдельными странами, использовали ЦАРЭС в качестве платформы для создания «зеленых полос» со странами ЦАРЭС.

На начальном этапе будет невозможно осуществлять поездки между всеми странами ЦАРЭС. Однако создание «зеленых полос» для всего региона ЦАРЭС может стать целью через несколько месяцев.

Странам ЦАРЭС также необходимо вопрос о принятии политики безвизового режима для дальнейшего содействия поездкам в пределах ЦАРЭС. Хотя количество безвизовых режимов в последние годы возросло, большинство стран ЦАРЭС все еще требуют визы от некоторых других стран ЦАРЭС.

Например, почти все страны ЦАРЭС по-прежнему требуют получения визы для граждан Пакистана. Как отмечалось ранее в этом разделе, Пакистан является крупным потенциальным рынком туристов для других стран ЦАРЭС. «Зеленые полосы» помогут, но если они не будут сопровождаться политикой безвизового въезда, то их влияние будет нивелировано, и, вероятно, не будет достаточного спроса, чтобы поддерживать прямое воздушное сообщение.

Продвижение туризма внутри региона ЦАРЭС в эти трудные времена поможет активизировать авиационный и туристический секторы, обеспечивая столь необходимый доход для авиакомпаний, отелей, ресторанов и туристических достопримечательностей. Хотя цель будет заключаться в том, чтобы содействовать туризму в краткосрочной перспективе, это также может оказать положительное долгосрочное воздействие, так как граждане стран ЦАРЭС будут более знакомы с дестинациями в других странах ЦАРЭС, в частности, с объектами наследия ЮНЕСКО на Шелковом пути.

Рекомендация: странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность открытия «зеленых полос» для содействия и стимулирования путешествий и туризма в ЦАРЭС.

Рекомендация: странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность реализации безвизовой политики для дальнейшего содействия путешествиям и туризму в ЦАРЭС.

Возможность для ЦАРЭС: улучшение воздушной связанности в рамках ЦАРЭС

Содействие развитию туризма внутри ЦАРЭС также поможет стимулировать расширение связанности в рамках ЦАРЭС. Маршруты внутри ЦАРЭС потенциально могут быть быстро возобновлены и даже расширены, если увеличатся туристические потоки.

Недостаточная связанность длительное время была основным препятствием для поездок между странами ЦАРЭС. В 2017 году, когда АБР изучил вопрос связанности ЦАРЭС в рамках исследования по авиации, потенциал авиаперевозок между странами ЦАРЭС составлял 31 000 мест еженедельно (без учета Китая).

Потенциал авиаперевозок ЦАРЭС с тех пор еще больше сократился. Общий еженедельный потенциал авиаперевозок между странами ЦАРЭС (без учета Китая) составлял всего около 14 000 посадочных мест в одну сторону еженедельно в первые два месяца 2020 года или 28 000 мест в обе стороны еженедельно.

Еженедельный потенциал посадочных мест в одну сторону внутри ЦАРЭС: до COVID 19

	АФГ	АЗЕ	ГРУ	КАЗ	КГЗ	МОН	ПАК	ТАД	ТКМ	УЗБ
Афганистан		0	0	0	0	0	500	300	0	300
Азербайджан	0		1 500	1 500	0	0	0	0	0	500
Грузия	0	1 500		1 000	0	0	0	0	500	300
Казахстан	0	1 500	1 000		1 200	200	0	1 000	0	3 500
Кыргызская Республика	0	0	0	1 200		0	0	200	0	500
Монголия	0	0	0	200	0	0	0	0	0	0
Пакистан	500	0	0	0	0	0		0	0	300
Таджикистан	300	0	0	1 000	200	0	0		300	500
Туркменистан	0	0	0	500	0	0	0	300		0
Узбекистан	300	500	300	3 500	500	0	300	500	0	
ВСЕГО	1 100	3 500	2 800	8 900	1 900	200	800	2 300	800	5 900

*Примечания: на основе графиков ОАГ за первые два месяца 2020 года.
Цифры по количеству посадочных мест являются приблизительными.*

До COVID-19 только 18 или 44% из всех пар стран ЦАРЭС (без учета Китая) были связаны беспосадочными рейсами. Число пар стран с прямым воздушным сообщением несколько улучшилось, увеличившись с 16 в 2017 году. Однако сокращение частоты полетов по сравнению с уже низкой базой привело к сокращению потенциала авиаперевозок во многих парах стран.

Из 18 пар стран, которые имели воздушное сообщение до пандемии, только шесть или одна треть имели как минимум семь еженедельных рейсов (что эквивалентно одному рейсу в день). В 2017 году восемь пар стран имели как минимум семь еженедельных рейсов.

Отсутствие прямых рейсов затрудняет поездки по региону для целей бизнеса или отдыха. Поездки на выходные или однодневные командировки, которые распространены в других регионах, таких как Европа или Юго-Восточная Азия, являются невозможными между большинством стран ЦАРЭС из-за ограниченной частоты рейсов.

При нормальных обстоятельствах может потребоваться несколько лет, чтобы восстановить ограниченную связанность между странами ЦАРЭС, существовавшую до COVID-19, что отбросит стремления ЦАРЭС к улучшению связанности на несколько лет назад. Тем не менее, было бы возможно восстановить воздушные сообщения, существовавшее до COVID-19, в течение нескольких месяцев, если между странами ЦАРЭС будут быстро созданы «зеленые полосы».

«Зеленые полосы» будут стимулировать спрос на авиаперевозки в пределах ЦАРЭС, позволяя авиакомпаниям возобновить маршруты внутри ЦАРЭС быстрее, чем маршруты со странами за пределами ЦАРЭС. На некоторых маршрутах потребность в авиаперевозках может даже привести к большему количеству рейсов, чем до этого.

Ниже приведен список маршрутов, которые могут потенциально поддерживать ежедневное воздушное сообщение, если получают поддержку со стороны «зеленых полос» и будут стимулироваться промо-акциями. До начала пандемии большинство этих маршрутов использовались только одной авиакомпанией, но потенциально их могли бы использовать больше авиакомпаний по мере увеличения частоты рейсов.

Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов внутри ЦАРЭС, которые могут поддержать увеличение частоты воздушных сообщений

Маршрут	Частота до COVID-19	Потенциальная частота	Обслуживающие авиакомпании до COVID-19
Актау-Тбилиси	5 раз в неделю	1 раз в день	SCAT Airlines
Алматы-Ашгабат	3 раза в неделю	1 раз в день	Turkmenistan Airlines
Алматы-Баку	5 раз в неделю	1 раз в день	Air Astana, Buta Airways
Баку-Нур-Султан	4 раза в неделю	1 раз в день	Air Astana
Баку-Ташкент	5 раз в неделю	1 раз в день	Buta Airways, Uzbekistan Airways
Батуми-Нур-Султан	2 раза в неделю	1 раз в день	SCAT Airlines
Бишкек-Душанбе	1 раз в неделю	1 раз в день	Somon Air
Бишкек-Нур-Султан	3 раза в неделю	1 раз в день	Air Astana
Душанбе-Ташкент	3 раза в неделю	1 раз в день	Somon Air, Uzbekistan Airways
Кабул-Тбилиси	2 раза в неделю	1 раз в день	Kam Air
Лакор-Ташкент	2 раза в неделю	1 раз в день	Uzbekistan Airways
Нур-Султан-Улан-Батор	2 раза в неделю	1 раз в день	SCAT Airlines
Ташкент-Тбилиси	2 раза в неделю	1 раз в день	Uzbekistan Airways

Источник: автор.

Правительствам необходимо рассмотреть возможность оказания поддержки возобновлению международных маршрутов в рамках ЦАРЭС, которые были приостановлены в связи с COVID-19, посредством реализации различных инициатив и схем. Например, отмена или снижение налогов и сборов поможет стимулировать спрос, так как авиакомпании смогут снизить общую стоимость билета (возможно, более чем на 50%) и предложить короткие международные рейсы по тарифам «все включено», аналогично внутренним рейсам. Как описано в последнем разделе, внедрение безвизового режима, где все еще существуют ограничения, также поможет содействовать поездкам между странами ЦАРЭС.

Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть аналогичные схемы, а также стимулы для поддержки запуска новых маршрутов в рамках ЦАРЭС. Стимулы, связанные с новыми маршрутами, являются обычными во всем мире, но они не были использованы эффективно для облегчения открытия новых воздушных сообщений в рамках ЦАРЭС.

Несколько новых маршрутов, связывающих крупные города ЦАРЭС с туристическими дестинациями в других странах ЦАРЭС, можно было бы стимулировать сочетанием «зеленых полос», правильной политики и промо-акций. Бухара и Самарканд в Узбекистане, Ош в Кыргызской Республике и Батуми в Грузии – примеры туристических дестинаций, которые потенциально могут привлечь несколько маршрутов из стран ЦАРЭС. Как было отмечено в последнем разделе, существуют особенные возможности для открытия новых маршрутов из Пакистана, который до пандемии имел только два маршрута в другие страны ЦАРЭС.

Ниже приводится выборка из 20 потенциальных новых маршрутов в рамках ЦАРЭС, которые потенциально могут быть запущены во второй половине 2020 года посредством создания «зеленых полос» и реализации правильной политики, стимулов и промо-акций. Было бы нереально быстро запустить такое количество маршрутов, но те, которым не будет дан «зеленый свет» в этом году, можно будет поддержать в 2021 году.

Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов в рамках ЦАРЭС

Маршрут	Первоначальная частота
Алматы-Батуми	3 раза в неделю
Алматы-Бухара	2 раза в неделю
Алматы-Карачи	3 раза в неделю
Алматы-Ош	3 раза в неделю
Алматы-Самарканд	2 раза в неделю
Алматы-Ховд-Улан-Батор	2 раза в неделю
Ашгабат-Баку	2 раза в неделю
Баку-Бишкек	2 раза в неделю
Баку-Душанбе	2 раза в неделю

Бишкек-Карачи	2 раза в неделю
Бишкек-Тбилиси	3 раза в неделю
Душанбе-Тбилиси	2 раза в неделю
Кабул-Самарканд	2 раза в неделю
Карачи-Ош	2 раза в неделю
Карачи-Самарканд	2 раза в неделю
Карачи-Ташкент	3 раза в неделю
Лахор-Бухара	2 раза в неделю
Лахор-Самарканд	2 раза в неделю
Нур-Султан-Иссык-Куль	2 раза в неделю
Тбилиси-Улан-Батор	2 раза в неделю

Источник: автор.

С увеличением количества поездок в пределах ЦАРЭС на этом начальном этапе восстановления можно было бы создать необходимые элементы для дальнейшего улучшения связности в течение последующих нескольких лет. Это, в свою очередь, поддержит стремление к росту для туризма ЦАРЭС, так как посетители не из региона ЦАРЭС по возвращении будут иметь возможность легче посещать несколько стран.

Недостаточная связанность в рамках ЦАРЭС препятствует тому, чтобы туристы использовали маршруты, охватывающие несколько стран, и объединяли туристические достопримечательности Шелкового пути. Улучшенные воздушные сообщения важны для ЦАРЭС для достижения долгосрочных целей роста туризма. Без улучшенной связанности ЦАРЭС потеряет потенциальных туристов, приезжающих не из региона в пользу других более легкодоступных дестинаций.

В этом отношении улучшенная связанность в ЦАРЭС в конечном итоге приведет к улучшенной связанности в ЦАРЭС и из ЦАРЭС. Хотя связанность ЦАРЭС с Европой и Азией в краткосрочной перспективе пострадает из-за COVID-19, в 2021 году появится возможность начать восстановление связанности с другими регионами.

Предложение улучшенных стыковок в регионе поможет привлечь больше дальних рейсов и посетителей. Воздушный транспорт в ЦАРЭС может восстановиться быстрее, чем воздушный транспорт в глобальном масштабе. Продвижение поездок и связанности внутри ЦАРЭС может оказаться первым шагом к достижению этой цели.

Рост числа поездок внутри ЦАРЭС также поможет улучшить координацию между туристическими администрациями и правительствами ЦАРЭС. Это, в свою очередь, может привести к улучшению в областях, которые ранее были определены АБР в качестве препятствий для поездок внутри ЦАРЭС, таких как упрощение визового режима и партнерства между отношения авиакомпаниями.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо продвигать улучшенные воздушные сообщения между странами ЦАРЭС во время пандемии и после этого кризиса.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления стимулов, чтобы поддержать запуск новых маршрутов, связывающих крупные города с туристическими дестинациями в других странах ЦАРЭС.

Возможность для ЦАРЭС: расширенный потенциал для перевозки грузов

Грузовые перевозки являются важным источником доходов для авиакомпаний и аэропортов ЦАРЭС. Резкое сокращение пассажиропотока во время пандемии еще больше увеличило важность грузов и привело к тому, что некоторые авиакомпании увеличили свой потенциал для перевозки грузов. Это представляет возможность для авиационной отрасли ЦАРЭС и далее инвестировать в грузовой потенциал, обеспечивая основу для долгосрочного роста.

До возникновения COVID-19 большая часть авиационных грузов перевозилась в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Резкое сокращение пассажирских рейсов привело к значительному снижению общей грузоподъемности в глобальном масштабе, а также в ЦАРЭС. Таким образом, общий объем грузовых авиаперевозок в 2020 году снизится. ИАТА сообщила о сокращении грузовых тонно-километров на 28% в апреле месяце.

Тем не менее, в этом году отмечается намного меньшее снижение грузовых перевозок, чем сокращение количества пассажиров из-за значительного увеличения грузовых рейсов. Гораздо более высокие объемы перевозимых авиагрузов также помогают увеличить доходы от грузовых перевозок.

Региону ЦАРЭС повезло, что он имеет относительно большое количество грузовых самолетов по сравнению с другими регионами и несколькими грузовыми авиакомпаниями. ЦАРЭС также может похвастаться несколькими современными сооружениями для грузовых авиаперевозок, которые обслуживают местный грузовой флот и груз, направляющийся в регион и из него, а также грузовые самолеты и перевалочные грузы между Азией и Европой, которые останавливаются в странах ЦАРЭС.

Хотя в этом году мировые объемы грузоперевозок сократились, в некоторых аэропортах ЦАРЭС наблюдалось значительное увеличение количества грузовых рейсов в последние месяцы из-за их стратегического расположения. По мере увеличения грузовых рейсов между Азией и Европой в странах ЦАРЭС останавливалось больше самолетов для заправки и смены экипажей.

До пандемии аэропорты ЦАРЭС осуществляли перевалку около 800 000 тонн авиационных грузов. Это составляет около 1,3% от глобальных грузовых перевозок.

Азербайджан и Пакистан, в частности, имеют крупные грузовые рынки. Пакистан обработал 330 350 тонн воздушных грузов в финансовом году, заканчивающемся в июне 2019 года, в то время как Азербайджан обработал 206 400 тонн в 2019 календарном году.

Казахстан является третьим по величине грузовым рынком в ЦАРЭС, обработавшим в 2019 году не менее 80 000 тонн (на основе отчетных данных 69 000 тонн в Алматы и 11 000 тонн в Нур-Султане). Узбекистан является четвертым по величине рынком с примерно 70 000 тонн, обработанными в 2019 году.

Кыргызская Республика (33 000 тонн в 2018 году), Грузия (25 000 тонн в 2019 году), Монголия (6 000 тонн в 2019 году) и Таджикистан (3 000 тонн в 2019 году) имеют гораздо меньшие грузовые рынки. Афганистан и Туркменистан также представляют собой небольшой грузовой рынок, но данные о перевозках недоступны.

Азербайджан сообщил о впечатляющем увеличении объема грузовых авиаперевозок на 53% в первом квартале 2020 года до 69 500 тонн. Во время пандемии Азербайджан и соседняя Грузия были популярны для обработки грузовых рейсов с медицинским оборудованием, направляющимся из Китая в Европу и СНГ.

«Air Astana» и «Uzbekistan Airways» недавно сняли кресла с пассажирских самолетов Boeing 767, чтобы создать дополнительную грузоподъемность. Несколько авиакомпаний также использовали пассажирские самолеты для перевозки грузов, размещая грузы на сиденьях и на верхних полках, а также в грузовых отсеках.

Аэропортам и правительствам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность дальнейших инвестиций в грузовые сооружения, чтобы помочь привлечь больше транзитных грузов и поддержать экспорт. В этот сложный период времени грузы приносят очень важные доходы для аэропортов и авиакомпаний. С использованием правильных стратегий, грузы могут стать еще большим источником доходов для авиационной отрасли ЦАРЭС и помочь стимулировать торговлю.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо инвестировать в расширение потенциала для грузовых авиаперевозок, используя свое стратегическое расположение между Азией и Европой и увеличивая доходы от грузовых перевозок для авиационной отрасли в период снижения пассажирских перевозок.

Возможность для ЦАРЭС: модернизация аэропортов с использованием бесконтактных технологий

COVID-19 привел к значительным изменениям в опыте авиаперевозок, чтобы минимизировать риск распространения вируса. В настоящее время авиакомпании и аэропорты по всему миру ускоряют внедрение новых технологий для поддержки бесконтактных авиапутешествий.

Хотя цифровизация уже была основной мировой тенденцией в авиационной отрасли до пандемии, регион ЦАРЭС в целом отставал в отношении внедрения новых цифровых технологий и процедур. Этот кризис предоставляет ЦАРЭС возможность догнать другие регионы с точки зрения цифровизации, а также оправдывает новые ожидания в отношении бесконтактных авиаперевозок.

Многие аэропорты в ЦАРЭС полагаются в основном на неавтоматизированные процессы регистрации и посадки. Потребуется значительные инвестиции для поддержки новых цифровых и бесконтактных процедур. Необходимо также тщательно управлять ограничениями пропускной способности, чтобы соблюдать требования социального дистанцирования, особенно в терминалах аэропортов, которые в основном обслуживают внутренние перевозки, поскольку внутренние перевозки будут восстанавливаться намного быстрее, чем международные.

Также потребуются инвестиции со стороны авиакомпаний ЦАРЭС, чтобы способствовать внедрению онлайн- или мобильной регистрации и проверки документов. Используя новые технологии, пассажиры могут проходить мимо стойки регистрации и оставлять свой багаж на багажной ленте без необходимости взаимодействия с персоналом. Также существует возможность внедрения бесконтактной проверки службами безопасности и иммиграции при осуществлении правильных инвестиций со стороны аэропортов и правительств.

Этот кризис также открывает потенциальную возможность для стран ЦАРЭС ускорить проекты по расширению пропускной способности аэропортов. Несколько аэропортов в ЦАРЭС были перегружены и работали намного выше проектной мощности до пандемии. В настоящее время можно продолжать строительство, используя безопасные меры дистанцирования для защиты работников и минимизации сбоев в существующих операциях с учетом более низкого, чем обычно, уровня пассажиропотока. Проекты по строительству аэропортов будут способствовать активизации экономики ЦАРЭС и созданию новых рабочих мест в этот сложный период.

Странам ЦАРЭС также необходимо рассмотреть вопрос о принятии единых положений и стандартов для авиаперевозок во время пандемии. В глобальном масштабе гармонизация отсутствует – это проблема, которую авиационная отрасль пытается решить с помощью новых руководящих принципов и рекомендаций, направленных на снижение риска передачи вируса в процессе осуществления поездок.

Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть вопрос о принятии новых руководящих принципов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Соблюдая новые мировые стандарты, страны ЦАРЭС будут способствовать возобновлению международных поездок и устранению различий в положениях стран, которые в настоящее время создают трудности и путаницу для авиакомпаний и пассажиров.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо поощрять бесконтактные авиаперевозки и инвестировать в технологии для поддержки цифровых процедур в аэропортах.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо принять единые стандарты и правила для авиаперевозок в среде COVID-19.

Потребность ЦАРЭС: правительственная поддержка для авиации и туризма

Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов поддержки, чтобы помочь авиакомпаниям, аэропортам и другим компаниям авиационной отрасли пережить период значительного сокращения доходов. Пакеты государственной поддержки для авиационной отрасли стали обычным явлением во всем мире, но пока в регионе ЦАРЭС их количество и объем ограничены.

Авиакомпании в более чем 40 странах получили пакеты финансовой поддержки от своих правительств. Эти пакеты обычно включают кредиты или кредитные гарантии от государственных банков. В некоторых случаях правительства предоставляют капитал напрямую, особенно авиакомпаниям, которые уже на 100% принадлежат правительству. В других случаях используются государственные инвестиционные фирмы для поддержки в области прав или увеличения доли в акционерном капитале.

Страны, которые предоставили финансовую поддержку авиакомпаниям с начала пандемии в марте, включают Австралию, Австрию, Бельгию, Бразилию, Канаду, Китай, Хорватию, Данию, Финляндию, Францию, Германию, Индонезию, Италию, Японию, Латвию, Мьянму, Нидерланды, Норвегию, Португалию, Румынию, Руанду, Катар, Саудовскую Аравию, Сенегал, Сингапур, Южную Корею, Испанию, Швецию, Швейцарию, Тайвань, Объединенные Арабские Эмираты, Великобританию, США и Узбекистан.

Общая сумма финансовой поддержки, выделенной на данный момент, составляет более 80 миллиардов долларов США, причем Франция (8 миллиардов долларов США), Германия (12 миллиардов долларов США), Сингапур (10 миллиардов долларов США) и США (29 миллиардов долларов США) предоставляют крупнейшие индивидуальные пакеты. Цифра в 80 миллиардов долларов США не включает несколько стран, таких как ОАЭ, которые объявили пакеты финансовой поддержки для авиакомпаний, не раскрывая информацию о конкретных суммах. Если учесть страны, которые не предоставили конкретные цифры, и страны, которые, как ожидается, предоставят пакеты в ближайшие недели, общая стоимость пакетов государственной финансовой поддержки для авиакомпаний может составить 200 миллиардов долларов США.

Как государственные, так и частные авиакомпании пользуются пакетами государственной финансовой поддержки во всем мире. В странах, которые имеют как государственные, так и частные авиакомпании, важно обеспечить одинаковое отношение к обоим, хотя некоторые страны предпочли поддерживать только государственные авиакомпании, создавая потенциально несправедливые правила игры. В странах, которые имеют только частные авиакомпании, поддержка не обязательно предоставляется всем авиакомпаниям, но при этом важно обеспечивать одинаковое отношение ко всем авиакомпаниям. В некоторых из этих стран не все авиакомпании обращаются за государственными займами или не все авиакомпании соответствуют условиям.

По оценкам этого исследования, авиакомпаниям ЦАРЭС может потребоваться финансовая поддержка в размере 2 миллиардов долларов США, чтобы пережить этот кризис. Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть вопрос об оказании финансовой поддержки авиакомпаниям посредством предоставления льготных кредитов или кредитных гарантий.

Без этой поддержки несколько авиакомпаний могут обанкротиться, что приведет к ухудшению связанности и повышению стоимости авиабилетов. Это, в свою очередь, будет препятствовать восстановлению международного туризма и окажет влияние на экономику в целом.

Странам ЦАРЭС следует также помнить, что их авиакомпании могут оказаться в невыгодном положении с точки зрения конкуренции, поскольку большинство их основных иностранных авиакомпаний-конкурентов смогли получить государственную финансовую поддержку. Несколько авиакомпаний ЦАРЭС уже борются, чтобы конкурировать с иностранными авиакомпаниями, и существует риск, что разрыв между авиакомпаниями ЦАРЭС и их в целом более сильными иностранными конкурентами увеличится.

Любая предоставляемая финансовая поддержка должна иметь условия, чтобы обеспечить, что капитал будет использоваться для покрытия операционных расходов, включая заработную плату, во время пандемии. Займы должны быть возвращены с течением времени на обычных коммерческих условиях, но по низкой или нулевой процентной ставке. Эта поддержка не должна рассматриваться просто как гранты или помощь без каких-либо требований по раскрытию информации об использовании финансовых средств.

На сегодняшний день, похоже, только одна авиакомпания в ЦАРЭС – «Uzbekistan Airways» – получила государственную финансовую поддержку с момента начала пандемии. Тем не менее, возможно, что и другие авиакомпании в странах ЦАРЭС, в частности государственные авиакомпании, получили поддержку без каких-либо официальных заявлений об этом.

Узбекистан предоставил беспроцентные гранты в размере 50 миллионов долларов США авиакомпании «Uzbekistan Airways» и аэропортам Узбекистана. Также было предоставлено продление ранее выданных кредитов на сумму 125 млн долларов США и 6 млн долларов США в виде налоговых льгот.

Налоговые льготы являются примером общей поддержки для всех предприятий, а не только конкретной финансовой поддержки для авиакомпаний. Снижение налогов и освобождение от налогов для компаний, затронутых COVID-19, распространено в ЦАРЭС и во всем мире как часть общих пакетов экономических стимулов, объявленных правительствами.

Два примера крупнейших пакетов экономических стимулов COVID-19 в ЦАРЭС – это Казахстан и Пакистан. До настоящего времени Казахстан объявил о пакетах стоимостью 10 миллиардов долларов США, в то время как Пакистан объявил о пакетах стоимостью 5 миллиардов долларов США. Однако в этих пакетах нет конкретных преимуществ для авиации.

В Пакистане предоставляемая помощь предназначена главным образом для рабочих, семей с низким уровнем доходов, сельского хозяйства, медицинского оборудования и небольших компаний. В то время как некоторые небольшие компании в секторах авиации и туризма могут иметь право на получение некоторых из преимуществ, их ценность не является значительной.

В Казахстане меры стимулирования направлены на создание сотен тысяч временных рабочих мест посредством запуска проектов в области инфраструктуры, технического обслуживания и строительства. Небольшие компании имеют право на отсрочку платежей по кредитам и льготные кредиты. Хотя некоторые из этих мер могут помочь компаниям в авиационном и туристическом секторах, ценность выгод пока незначительна.

Несколько других стран ЦАРЭС предоставляют налоговые льготы, льготные кредиты для малого бизнеса и снижение коммунальных тарифов. Компании из всех отраслей, включая авиацию и туризм, имеют право на получение некоторых из этих льгот. Однако ценность этих льгот для какой-либо отдельной компании в сфере туризма и авиации пока не столь значительна.

Некоторые страны ЦАРЭС пообещали определенные льготы компаниям в сфере туризма и путешествий, но еще не предоставили их или не разработали конкретные планы. Существует риск того, что многие компании обанкротятся в течение следующих нескольких месяцев без государственной поддержки. Отели и некоторые авиакомпании являются особенно уязвимыми.

Сектор путешествий и туризма ЦАРЭС, включая авиацию, зависит от летних месяцев, чтобы генерировать доходы для покрытия расходов, понесенных в течение года. Если границы не откроются вовремя, чтобы спасти, по крайней мере, какую-то часть летнего

сезона 2020 года, некоторые компании могут не иметь достаточно средств в банке, чтобы выжить до 2021 года. Могут потребоваться займы от государственных банков, чтобы избежать массовых банкротств, которые могут иметь долгосрочные последствия для экономики и способности секторов туризма и путешествий восстановиться.

Субсидирование заработной платы также распространено в глобальном масштабе как часть общих пакетов экономических стимулов. Однако в странах ЦАРЭС это не является общераспространенной практикой.

Схемы субсидирования заработной платы или защиты рабочих мест в настоящее время действуют более чем в 30 странах, в основном в Европе. В большинстве стран субсидии представляют собой существенное преимущество, поскольку они покрывают большую часть заработной платы в пострадавших компаниях для работников, которые временно не работают или работают по сокращенному графику. Что касается авиакомпаний, то большинство или все сотрудники покрываются страховкой, так как огромное сокращение полетов привело к тому, что большинство сотрудников работают меньше или временно отправлены в отпуска. Аэропорты и другие компании в авиационной отрасли, а также компании в туристическом секторе, также пользуются выгодами в рамках этих схем.

Страны ЦАРЭС должны рассмотреть возможность внедрения схем субсидирования заработной платы, чтобы помочь защитить рабочие места в авиационном и туристическом секторах. Некоторые страны ЦАРЭС помогают работникам, пострадавшим от кризиса, предоставляя социальные льготы. Хотя эта помощь очень важна и должна продолжаться, схемы субсидирования заработной платы имеют решающее значение для сохранения рабочих мест и смягчения экономического воздействия. Без схем субсидирования заработной платы компании могут столкнуться с трудностями при повторном найме работников, когда спад закончится. Существует также риск того, что работники, прошедшие подготовку в области авиации и туризма, найдут работу в других секторах, что ограничит способность восстановления секторов авиации и туризма, когда восстановится спрос.

Наконец, странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть конкретные меры поддержки авиации, такие как снижение налогов на билеты, аэропортовых сборов, лицензионных сборов и сборов за аэронавигацию. Некоторые страны ЦАРЭС уже реализовали некоторые из этих мер, но сумма предоставляемого освобождения, как правило, невелика. Несколько стран ЦАРЭС вообще не предоставили никакого освобождения авиационным компаниям.

В эти невероятно сложные времена всем странам ЦАРЭС важно предлагать льготы по пошлинам, сборам и налогам, связанным с авиацией. Авиакомпании нуждаются в как можно больше поддержке, чтобы пережить этот период. Другие компании авиационной отрасли, в том числе аэропорты, компании по предоставлению услуг наземного обслуживания и технического обслуживания воздушных судов, также получают пользу от снижения сборов, концессионных сборов и арендной платы.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов финансовой поддержки авиакомпаниям в виде кредитов и кредитных гарантий.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов общей поддержки для авиационной и туристической отраслей посредством таких льгот, как субсидирование заработной платы, снижение налогов и освобождение от оплаты сборов.

Потребность ЦАРЭС: Финансирование ПАНО, чтобы компенсировать потерю доходов от использования воздушного пространства

Доходы от использования воздушного пространства относительно высоки в странах ЦАРЭС, так как воздушное пространство ЦАРЭС используется для большей части рейсов, осуществляемых между Европой и Азией. В воздушном пространстве ЦАРЭС значительно больше рейсов, которые пролетают над регионом, а не приземляются или вылетают в странах ЦАРЭС.

Например, в 2019 году Монголия обслужила 134 000 пролетов через воздушное пространство по сравнению с 18 000 местных рейсов. Количество пролетов через воздушное пространство в Монголии удвоилось с 2010 года, в то время как количество местных рейсов увеличилось примерно на 50%.

В 2018 году Азербайджан обслужил 95 000 пролетов, а в 2017 году – 145 000 пролетов воздушного пространства. Данные по пролетам воздушного пространства недоступны для большинства других стран ЦАРЭС. Тем не менее, страны ЦАРЭС, вместе взятые, вероятно, обслуживали около одного миллиона пролетов в год до COVID-19. Количество пролетов, вероятно, уменьшится более чем на 50% в 2020 году, что приведет к сокращению доходов на несколько сотен миллионов долларов.

Хотя поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) несут расходы, связанные с пролетами воздушного пространства, доходы, полученные в обычный год, намного превышают их расходы, что приводит к профициту. В связи с резким сокращением пассажирских рейсов в Азию-Европу, в 2020 году, скорее всего, будет дефицит, а не профицит. Это создаст бюджетное давление на ПАНО, а также на другие организации, которые зависят от доходов от использования воздушного пространства.

Некоторые страны ЦАРЭС зависят от доходов от использования воздушного пространства, чтобы помочь финансировать свои авиационные власти. Доходы от пролетов через воздушное пространство также иногда используются для финансирования

государственных авиакомпаний и перекрестного субсидирования других государственных предприятий, не относящихся к авиации.

Странам ЦАРЭС необходимо будет найти другие варианты для финансирования таких организаций и функций, которые зависят от платы за использование воздушного пространства. Страны ЦАРЭС могли бы рассмотреть возможность предоставления займов для заполнения разрыва, пока число пролетов не вернется к своему нормальному уровню.

Сокращение доходов от использования воздушного пространства также может повлиять на проекты по модернизации аэронавигации. Эти проекты важны для увеличения пропускной способности и повышения безопасности. ЦАРЭС необходимо рассмотреть другие варианты финансирования, чтобы обеспечить продолжение реализации проектов по модернизации и обновлению в области аэронавигации.

Рекомендация: ЦАРЭС необходимо рассмотреть альтернативные варианты финансирования, чтобы компенсировать влияние сокращения доходов от использования воздушного пространства.

Приложение: Практический пример Монголии

Монголия: Оценка воздействия

Оценочное сокращение пассажирских перевозок на 2020 год: 915 000

Оценочное сокращение доходов всех авиакомпаний Монголии на 2020 год: 100 миллионов долларов США

Оценочное сокращение количества перелетов на 2020 год: 80 000

Оценочное сокращение числа посетителей в 2020 году: 460 000

Оценочное экономическое воздействие на ВВП в 2020 году: 1 миллиард долларов США

Рабочие места под угрозой сокращения: 60 000

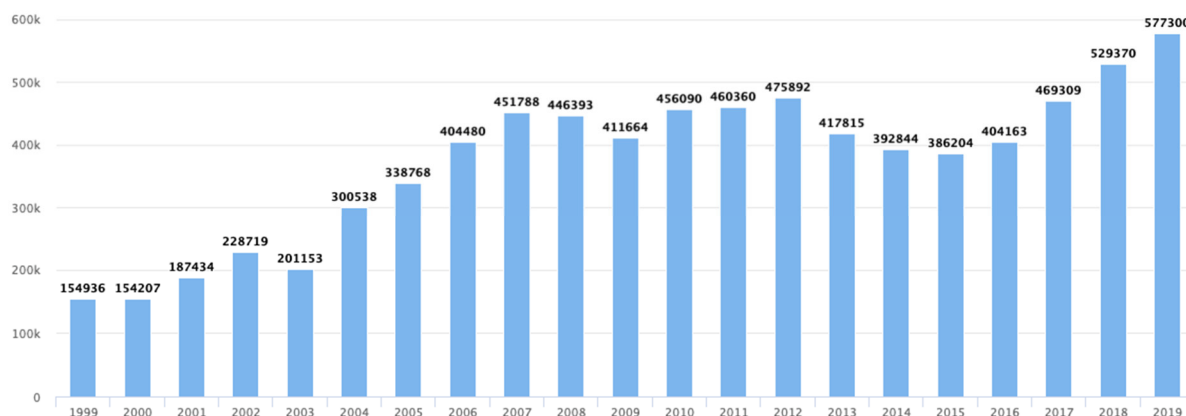
Монголия: до пандемии

До кризиса COVID-19 на поездки и туризм приходилось около 12% ВВП Монголии, что составило более 1,5 миллиарда долларов США (по данным правительства Монголии). ВВП Монголии в 2019 году составил 36,9 триллиона монгольских тугриков (14,4 миллиарда долларов США), что на 5,1% больше, чем в 2018 году.

Монголия сообщила об увеличении ВВП на 6,2% в 2018 году, впервые с 2014 года рост ВВП превысил 5%. Ключевыми факторами ускорения роста ВВП в 2018 и 2019 годах были туризм и авиация.

Количество посетителей Монголии выросло на 13% в 2018 году и на 9% в 2019 году. Туризм в Монголии начал набирать обороты в 2017 году, когда количество посетителей выросло на 16%, положив конец нескольким годам равномерного роста. Показатель 2016 года в 404 000 посетителей сравнялся с количеством 404 000 посетителей десятилетие назад – в 2006 году, но в последующие три года их число возросло на 43% и составило 577 000.

Ежегодное количество посетителей Монголии: с 1999 по 2019 годы.



Источник: Национальная статистическая служба Монголии

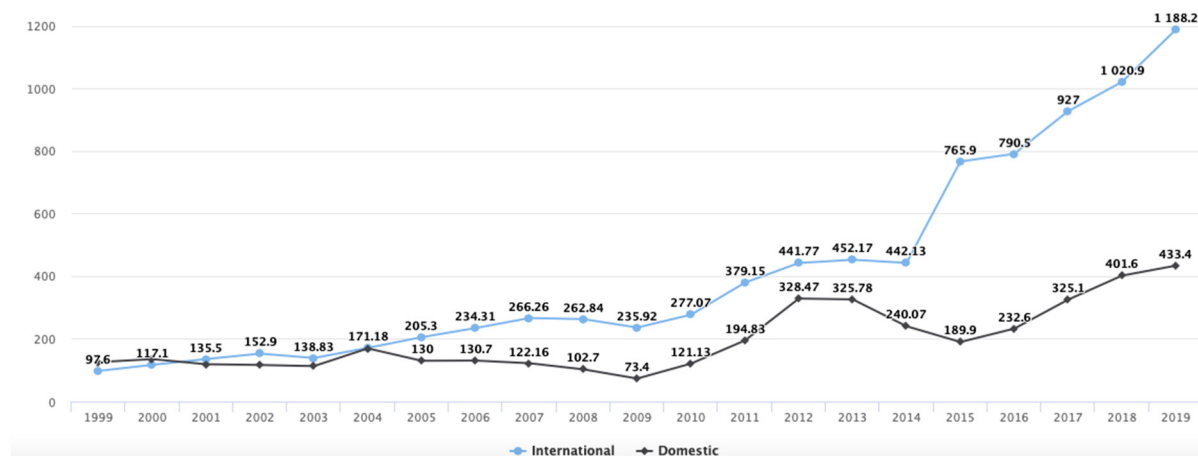
Последний скачок роста произошел в 2003-2006 годах, когда количество посетителей удвоилось. В последующие несколько лет индустрия туризма Монголии демонстрировала слабые показатели, в то время как другие развивающиеся рынки росли быстрыми темпами. Ограниченный доступ к воздушному пространству, отчасти из-за протекционистской политики, способствовал замедлению темпов роста.

За последние три года Монголия либерализовала свой авиатранспортный сектор, что привело к улучшению доступа к воздушному транспорту, что способствовало более быстрому росту числа международных пассажиров и в последнее время позволило увеличить число посетителей.

Международные пассажирские перевозки в период с 2016 по 2019 годы выросли на 50%, в том числе в 2019 году - на 16%. Международные пассажирские перевозки впервые превысили 1 миллион в 2018 году и достигли 1,2 миллиона человек в 2019 году.

Внутренние пассажирские перевозки с 2016 по 2019 год росли еще быстрее на 86%. На внутреннем рынке авиаперевозок Монголии впервые в 2018 году впервые было превышено количество пассажиров в 400 000 человек и этот показатель достиг 433 000 пассажиров в 2019 году.

Ежегодные внутренние и международные пассажирские перевозки Монголии: с 1999 по 2019 гг.



Источник: Национальная статистическая служба Монголии

В то время как в период с 2006 по 2016 год число посетителей не менялось, международные пассажирские перевозки за этот период увеличились более чем в три раза с быстрым ростом сегмента исходящего трафика, так как больше граждан Монголии выезжало за рубеж. Доля населения Монголии, выезжавшего за рубеж, в последние три

года продолжала расти, способствуя общему росту международных пассажирских перевозок наряду с резким увеличением числа посетителей.

Количество граждан Монголии, вылетающих из международного аэропорта Чингисхан в Улан-Баторе, увеличилось на 46% в период с 2016 по 2019 год. В 2019 году на долю граждан Монголии приходилось чуть более половины всех международных пассажирских перевозок.

Внутренний рынок авиаперевозок Монголии в основном зависит от посетителей и рабочих, в том числе иностранцев, работающих на горнодобывающих предприятиях. Самый большой внутренний маршрут - Улан-Батор - Ою Толгой, горнодобывающее предприятие Рио Тинто, имеющее одно из крупнейших в мире месторождений меди и золота. В 2019 году на этот маршрут пришлось 275 000 пассажиров или 64% от общего объема внутренних пассажирских перевозок. В 2019 году на горнодобывающую отрасль приходилось 24% ВВП Монголии. В настоящее время на Ою Толгой ведется масштабная экспансия, которая, как ожидается, увеличит объемы производства в четыре раза в течение следующих пяти лет и должна привести к дальнейшему росту внутренних авиаперевозок.

Хотя горнодобывающая промышленность вносит более значительный вклад в экономику страны, туризм также имеет высокое значение, и до пандемии ожидалось, что его роль в экономике Монголии будет увеличиваться. Монголия прогнозировала, что к концу текущего десятилетия число посетителей превысит 1 миллион человек в год, при этом вклад туризма в ВВП составит более 2 миллиардов долларов США и сектор туризма обеспечит около 150 000 рабочих мест.

Влияние пандемии

COVID-19 оказал значительное влияние на устремления Монголия по развитию туризма, также как и в других странах ЦАРЭС и во всем мире. Монголия подверглась воздействию COVID-19 раньше, чем другие страны, из-за своей близости к Китаю. 1 февраля Монголия закрыла все свои границы с Китаем, а полеты в Китай, включая Гонконг, были приостановлены.

Рейсы в Южную Корею и Японию были приостановлены 26 февраля. Все остальные международные рейсы были приостановлены 11 марта, Монголия также закрыла все свои границы с Россией.

Сухопутные границы с Россией и Китаем имеют решающее значение для торговли, а также для поддержки прибывающих и выезжающих туристических потоков. В 2019 году почти 2,5 миллиона человек (иностранцы и местные жители) въехали в Монголию через сухопутные границы с Китаем и Россией.

Китай, Россия, Южная Корея и Япония являются четырьмя крупнейшими рынками туризма для Монголии, на которые приходилось 75% всех посетителей в 2019 году. Они также являются четырьмя крупнейшими рынками авиаперевозок для Монголии, на которые в 2019 году приходилось более 90% международных пассажирских перевозок.

Закрытие всех границ и приостановка всех рейсов неоднократно продлевались с марта месяца, и в настоящее время действуют по крайней мере до 30 июня. Из этих запретов исключены только чартерные рейсы, организованные для возвращения иностранных граждан, застрявших в Монголии, и монголов, застрявших за границей.

Воздействие на туризм и авиацию потенциально будет разрушительным. Как и в других странах ЦАРЭС, все еще есть надежда, что часть летнего туристического сезона можно спасти за счет создания «зеленых полос» с определенными странами. Однако даже при успешном открытии некоторых «зеленых полос» количество посетителей в этом году, скорее всего, сократится более чем на 70%.

Спад может достичь 90%, если к пиковым летним месяцам Монголия не сможет открыть границы. В настоящем исследовании прогнозируется 80%-ное снижение числа посетителей (на 460 000 меньше, чем в 2019 году), исходя из сценария очень ограниченного туризма этим летом, а также его значительного спада до низкого уровня в межсезонные месяцы – октябрь, ноябрь и декабрь.

Данное исследование прогнозирует чуть менее резкое снижение международных пассажирских перевозок на 70% (на 830 000 пассажиров меньше), так как предполагает частичное восстановление на рынке зарубежных поездок, так как некоторые граждане Монголии, возможно, захотят отправиться за границу в конце года. Возможно снижение на 80% и более, если основные рынки для зарубежных поездок останутся закрытыми.

Южная Корея может стать первой «зеленой полосой» для Монголии, давая толчок входящему и исходящему сегментам. В 2019 году Южную Корею посетили 114 000 граждан Монголии, в то время как Монголия привлекла 101 000 южнокорейских посетителей. Оба сегмента быстро растут: количество посетителей из Южной Кореи в Монголию с 2015 года увеличилось более чем в два раза, в то время как количество посетителей из Южной Кореи в Монголию увеличилось почти на 70% за тот же период. «Зеленая полоса» между Монголией и Южной Кореей может быть создана уже в июле, учитывая успешные усилия обеих стран по сдерживанию COVID-19 и тесные связи.

Хотя Китай (168 000 посетителей в 2019 году) и Россия (142 000 посетителей) являются более значительными рынками для Монголии, Корея оказывает большее влияние на авиацию, учитывая, что большая часть китайских и российских посетителей используют сухопутные границы.

Сеул является крупнейшим международным маршрутом Улан-Батора с 388 000 пассажирами в 2019 году. Пусан в Южной Корее является шестым по величине маршрутом с 65 000 пассажирами.

Вторым по величине (214 000 пассажиров в 2019 году) был Пекин, за которым следовали Москва (95 000 пассажиров), Гонконг (89 000 пассажиров) и Токио (79 000 пассажиров). В дополнение к обслуживанию местного трафика, Сеул, Пекин, Москва, Гонконг и Токио являются самыми популярными транзитными пунктами для путешествий между Монголией и странами, которые не обслуживаются в режиме нон-стоп.

Германия, Казахстан, Таиланд и Турция – единственные страны, которые обслуживаются из Улан-Батора в режиме нон-стоп в дополнение к основным четырем рынкам Южной Кореи, Китая, России и Японии. Нур-Султан в Казахстане – это новый маршрут, который был запущен в 2019 году. В январе 2020 года Стамбул был модернизирован до уровня нон-стоп, а до этого он обслуживался в режиме одной остановки в Бишкеке, Кыргызской Республике.

Во время пандемии в Монголии не прекращались внутренние рейсы в пределах страны. В этом году на внутренний трафик повлияет спад в секторе туризма и экономике в целом, но это влияние смягчается непрекращающейся активностью на Ою Толгой. Данное исследование предполагает снижение внутренних пассажирских перевозок на 20% (на 85 000 пассажиров меньше), вызванное в основном спадом в небольших региональных аэропортах вблизи туристических достопримечательностей, таких как пустыня Гоби и озеро Хувсгул.

Новый аэропорт Улан-Батора

Этим летом Монголия планировала открыть новый международный аэропорт за пределами Улан-Батора. Однако частный оператор нового аэропорта НУБИА сообщил правительству, что он не сможет открыть аэропорт до 1 июля, как это изначально требовалось, в связи с пандемией, сославшись на пункт в контракте по форс-мажорным обстоятельствам.

Первоначально аэропорт планировалось открыть в 2018 году, когда было завершено большинство строительных работ, но происходили многочисленные задержки, поскольку для завершения работы над концессионным соглашением потребовалось больше времени, чем ожидалось. В 2019 году был наконец заключен 15-летний концессионный договор с японско-монгольским совместным предприятием НУБИА. «Mitsubishi», международный аэропорт Нарита, терминал Японского аэропорта и «Jalux» - японские компании, участвующие в консорциуме.

Дата открытия еще не определена, но правительство надеется, что это произойдет позже в этом году. Новый международный аэропорт Улан-Батора является важной составляющей стремления Монголии к увеличению пассажиропотока и туризма.

Восстановление после COVID-19 в настоящее время имеет решающее значение для того, чтобы Монголия смогла извлечь выгоду из крупных инвестиций и дополнительных мощностей.

Новый аэропорт будет иметь первоначальную пропускную способность в 3 миллиона пассажиров в год и предоставит достаточно места для дальнейшего расширения, чтобы удовлетворить будущий спрос. Он также обеспечивает круглосуточную работу в любую погоду, что поможет привлечь больше иностранных авиакомпаний, которые неохотно идут на запуск рейсов в Монголию из-за ограничений в нынешнем аэропорту.

Нынешний аэропорт Улан-Батор, расположенный ближе к городу, имеет единственную взлетно-посадочную полосу, которая может использоваться только в одном направлении для взлетов и в одном направлении для посадок из-за близости гор. Эти ограничения часто приводят к задержкам и отмене рейсов, так как аэропорт приходится закрывать в плохую погоду или при сильном ветре. Отсутствие альтернативных аэропортов в Монголии, способных принимать большие самолеты, является еще одним препятствием, заставляющим перенаправлять рейсы за пределы страны, когда невозможно использовать существующую взлетно-посадочную полосу аэропорта с одним направлением для взлета-посадки.

Если бы не COVID-19, новый международный аэропорт Улан-Батора, вероятно, достиг бы 2 миллионов пассажиров в год в 2021 году и 3 миллионов пассажиров в год к 2025 году. В настоящее время есть вероятность того, что до 2022 года рынок Монголии не вернется к уровню до COVID 19. Таким образом, до 2024 или 2025 года новый аэропорт не сможет выйти на уровень 2 миллионов пассажиров, а до 2028 или 2029 года – 3 миллионов пассажиров.

Экономическое воздействие

Экономическое воздействие COVID-19 также будет значительным. За первый квартал 2020 года Монголия сообщила о снижении ВВП на 10,7% до 7,4 триллиона долларов (2,7 миллиарда долларов). Двухзначное значение снижения ВВП вероятно в течение всего года, что, по сути, сведет на нет два года экономического роста.

Вклад туризма в ВВП может сократиться на 1 миллиард долларов США, что в свою очередь приведет к 7%-ному снижению ВВП. Воздействие на туристический бизнес и более 120 000 рабочих мест, которые он создает (по данным правительства Монголии), будет иметь резонансный эффект на всю экономику. По оценкам данного исследования, в 2020 году под угрозой сокращения 60 000 рабочих мест в секторах путешествий и туризма.

Туризм в Монголии в значительной мере имеет сезонный характер, и компании зависят от относительно короткого летнего сезона, чтобы покрыть свои круглогодичные расходы и заработную плату. Без типичного летнего сезона компаниям, по сути, придется пережить

исключительно длинный 20-месячный сезон бездействия, и им будет трудно сохранить свой бизнес.

Внутренний туризм будет иметь большое значение и может возрасти, так как ограничения на границе затруднят или сделают невозможным выезд граждан Монголии за границу этим летом. Однако для большинства компаний потенциального увеличения внутреннего туризма будет недостаточно, чтобы преодолеть огромные потери доходов от иностранных посетителей. В среднем отечественные туристы тратят меньше, а некоторые курорты и отели почти полностью зависят от иностранцев.

Воздействие на авиакомпании

Для авиации потенциальный рост внутреннего туризма не принесет пользы, так как монголы для отдыха внутри страны предпочитают ездить, а не летать. Две авиакомпании Монголии – «MIAT Mongolian» и «Eznis Airways» - также предоставляют только международные услуги.

Частная компания «Eznis» особенно уязвима, так как она была открыта только в 2019 году. У «Eznis» есть только один самолет Boeing 737-700 и только один запланированный маршрут (в Гонконг). Как первый бюджетный перевозчик Монголии компания «Eznis» имела амбициозные планы выхода на международные рейсы и собиралась запустить внутренние рейсы в 2020 году со вторым типом самолета. Однако планы по расширению приостановлены из-за COVID-19, и авиакомпании, возможно, будет сложно пережить кризис.

«MIAT» является государственным флагманским перевозчиком и крупнейшей авиакомпанией Монголии. Для восполнения дефицита поступлений потребуются дополнительная финансовая поддержка со стороны правительства. «MIAT» уже сообщил о дефиците доходов в размере 50 миллиардов монгольских тугриков (18 миллионов долларов США) в первом квартале 2020 года, так как его доходы за первый квартал сократились более чем на 50%. Более значительный дефицит, вероятно, возникнет во втором и третьем кварталах из-за более слабого, чем обычно, летнего сезона, когда «MIAT», как правило, наращивает свою деятельность и получает прибыль, которая используется для покрытия убытков в оставшуюся часть года.

План расширения «MIAT», включающий поставку новых самолетов Boeing 737 MAX 8 и Boeing 787-9, также может подвергнуться влиянию COVID-19, хотя его долгосрочная стратегия, скорее всего, останется без изменений. Расширение «MIAT» является важным компонентом общего плана правительства по развитию туризма и позиционированию нового аэропорта Улан-Батор в качестве узлового аэропорта.

Первый самолет компании «MIAT» Boeing 787 должен прибыть в мае 2021 года и может быть использован для запуска рейсов в Северную Америку. Четыре Boeing 737 MAX 8, которые предлагают улучшенный диапазон возможностей по сравнению с Boeing 737-800,

будут использоваться для расширения рейсов в Восточную Европу и Азию. У компании «MIAT» был один Boeing 737 MAX, когда эксплуатация данного типа была приостановлена во всем мире в марте 2019 года, и у нее есть обязательства еще по трем воздушным судам, которые первоначально должны были быть поставлены в 2019 и 2020 годах.

Воздушный парк компании «MIAT» в настоящее время ограничен тремя самолетами Boeing 737-800 и двумя Boeing 767. В последние месяцы Boeing 737-800 практически не эксплуатировались из-за приостановки регулярных рейсов. Во время кризиса самолеты Boeing 767 использовались для перевозки грузов, что обеспечило определенный доход, хотя они не были спроектированы как грузовые самолеты.

Частные компании «Aero Mongolia» и «Hunnu Air» в основном работают на внутреннем рынке, поэтому пострадали меньше. Однако у обеих компаний были планы расширения до международного уровня с использованием вновь приобретенных региональных реактивных самолетов. Их внутренний трафик также сократится нынешним летом в связи с сокращением туризма.

«Aero Mongolia» и «Hunnu» в значительной степени пострадали от решения Монголии запретить с начала 2019 года эксплуатацию самолетов Fokker 50, которые десятилетиями были рабочими лошадками на внутреннем рынке Монголии. В настоящее время компания «Aero Mongolia» эксплуатирует самолет Embraer ERJ-145, а компания «Hunnu» – самолет ATR 72 и Embraer E190. Хотя самолеты Fokker 50-х годов были стареющими и дорогостоящими в обслуживании, они могли работать на небольших взлетно-посадочных полосах, которые с тех пор потеряли воздушное обслуживание.

В 2019 году в общем четыре авиакомпании Монголии заработали 499 миллиарда монгольских тугриков (194 миллиона долларов США). Доходы авиакомпаний Монголии увеличились почти вдвое с 2015 года, когда они составляли 254 миллиарда монгольских тугриков. Доходы авиакомпаний в 2020 году вернутся примерно на уровень 2015 года. В данном исследовании прогнозируется снижение доходов авиакомпаний на 100 миллионов долларов США в 2020 году, при этом почти весь дефицит приходится на компанию «MIAT».

Поддержка правительства

Поскольку «MIAT» на 100% принадлежит государству, оно должно обеспечить компании финансовую поддержку, чтобы пережить кризис. Авиакомпания, вероятно, потребует не менее 100 миллионов долларов США для покрытия убытков в связи с пандемией, и ей потребуются больше капитала для покрытия будущих инвестиций, которые необходимы для поддержки стремления к росту.

Могут возникнуть сложности с выделением средств для авиакомпании, учитывая бюджетные трудности и социальные потребности, возникшие в результате пандемии.

Правительству также необходимо будет компенсировать недостаток сборов за пролеты воздушного пространства.

В 2019 году Монголия обслужила 134 000 пролетов. С 2010 года число пролетов удвоилось в связи с быстрым ростом мирового воздушного движения. Воздушное пространство Монголии часто используется для полетов между Азией и Европой, а также для полярных полетов между Азией и восточной частью Северной Америки. В связи с огромным сокращением количества международных рейсов из-за COVID-19, в рамках данного исследования прогнозируется снижение количества пролетов и доходов от сборов за использование воздушного пространства на 60% в 2020 году.

Доходы от других сборов и налогов, связанных с авиаперевозками, также сократятся в связи с уменьшением количества рейсов в Монголию, из Монголии и внутри страны. Неясно, как Монголия и другие страны ЦАРЭС покроют эти дефициты, но, скорее всего, они приведут к еще большему давлению на бюджет в это очень трудное время.

Монголии возможно также нужно поддержать частные компании в авиационном и туристическом секторах, чтобы обеспечить их выживание. Такая поддержка оправдана, учитывая важность этих секторов для экономики в целом.

Монголия должна рассмотреть возможность предоставления льготных кредитов в помощь малому авиационному и туристическому бизнесу. Правительство могло бы также рассмотреть схемы поддержки работников и покрыть расходы на заработную плату и защитить рабочие места.

Без государственной поддержки воздействие на авиацию и туризм может быть катастрофическим и необратимым. Восстановление в 2021 и 2022 годах будет невозможным без предприятий и сотрудников.

Возможности и нужды

В последние годы АБР профинансировал в Монголии несколько проектов, связанных с транспортом и туризмом. В мае 2020 года АБР также объявил о предоставлении займа в размере 100 миллионов долларов США правительству Монголии, чтобы помочь в ликвидации медицинских и экономических последствий пандемии COVID-19. Эти средства предназначены для оказания помощи уязвимым предприятиям и отдельным лицам. Малые предприятия, которые в значительной степени зависят от туризма, должны иметь возможность воспользоваться этой программой.

Можно рассмотреть поддержку авиации с учетом ее решающей роли в общей экономике и туризме. Авиационная отрасль Монголии должна пережить этот кризис и развиваться для поддержки стратегии туризма.

АБР может оказать техническую помощь путем финансирования исследования либерализации воздушного транспорта, которое первоначально было запланировано на 2019 год. Монголия проводит либерализацию своего рынка воздушных перевозок и могла бы использовать помощь для разработки соответствующих стратегий для выявления препятствий и возобновления роста. Это имеет даже большую важность, учитывая влияние COVID-19 и предстоящее открытие нового аэропорта Улан-Батора.

Для авиации и туризма наступили критические времена. При правильной стратегии и инвестициях Монголия может быстро восстановиться и возобновить рост.

До конца пандемии Монголия могла позиционировать себя в качестве безопасной дестинации, учитывая ее успешные усилия по сдерживанию COVID-19 и удаленность. Отдых в Монголии – это наслаждение открытыми пространствами, захватывающими дух пейзажами и природой. Это идеальное место в условиях нынешнего социального дистанцирования.

Экотуризм также является одним из основных направлений долгосрочной стратегии развития туризма в Монголии. АБР уже инвестировал в два проекта по экотуризму в Монголии в рамках инициативы АБР по продвижению и инвестированию в экологически безопасный туризм.

Оба проекта АБР по экотуризму в Монголии получили бы пользу от улучшения доступа к воздушному транспорту. Первый объект находится в Национальном парке на озере Хувсгул, одной из самых популярных туристических дестинаций в Монголии, а второй объект – в менее посещаемом Национальном парке Онон-Балж, родине Чингисхана. Рассматривается вопрос о строительстве нового аэропорта в Онон-Балже, а доступ к озеру Хувсгул осуществляется через существующий аэропорт в столице Хувсгульской области Морон. Планируется повышение класса обслуживания в аэропорту Морон для приема реактивных самолетов, что позволит осуществлять более регулярные внутренние рейсы из Улан-Батора, а также сезонные международные чартерные рейсы из Южной Кореи.

Озеро Хувсгул является популярной дестинацией, особенно для корейцев, и можно было бы значительно увеличить количество посетителей с улучшенным доступом к воздушному сообщению, что возможно только при модернизации аэропорта. МФК решила прекратить финансирование проекта по модернизации аэропорта Морон. АБР мог бы рассмотреть возможность участия в этом проекте, учитывая важность аэропорта Морон в развитии региона озера Хувсгул и Монголии как дестинации для экотуризма. В настоящее время рассматривается несколько других региональных проектов по модернизации аэропортов, которые помогут поддержать позицию Монголии как дестинации экотуризма и стремление к росту туризма.

Настало время инвестировать в будущее и разработать правильные стратегии для содействия развитию Монголии. Монголия обладает огромным авиационным и туристическим потенциалом, но его можно раскрыть только при наличии тесно

скоординированных и реализуемых стратегий для обоих секторов. COVID-19 создает множество проблем, но этот кризис также дает возможность «перезапустить» стратегию и провести реформы.

Аналогичные инвестиции в туризм и связанную с ним авиацию необходимы по всему региону ЦАРЭС, по мере того, так как страны-члены предпринимают попытки восстановления после воздействия COVID-19. В этом первоначальном исследовании воздействия Монголия выделена в качестве лишь одного примера. Другие примеры могут быть приведены на будущих этапах этого проекта.