

Часть
1

Влияние COVID-19 на авиационный сектор

Сессия по авиации, 19-е заседание ККТС ЦАРЭС, 20 октября 2022 г.

Брендан Соби
Независимый аналитик и консультант
Старший специалист по авиации ЦАРЭС



Авиационная программа ЦАРЭС

- Основана в 2017 году после первого семинара в Сингапуре.
- Предварительное обзорное исследование авиационного сектора ЦАРЭС опубликовано в 2018 году
- Миссии в Кыргызскую Республику и Монголию завершены в 2019 году
- Авиация принята в качестве нового элемента транспортной стратегии ЦАРЭС в 2019 году
- Исследование о влиянии на COVID-19, опубликованное в 2020 году
- Предложение воздушного проездного *Silk Road Air Pass* представлено авиакомпаниям/РСЧ в 2020 году
- Серия из трех авиационных вебинаров ЦАРЭС проведена в 2021 году
- Поддержка аэропортовых проектов АБР в Грузии и Казахстане в 2021 году
- Миссия в пять стран завершена в сентябре 2022 года (Азербайджан, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия и Узбекистан)
- В настоящее время готовятся исследования по бюджетным авиаперевозчикам (БАП) и грузовым авиаперевозкам/логистике
- Очередная серия вебинаров и второй семинар запланированы на 2023 год
- Авиационная программа ЦАРЭС призвана помочь странам-членам и ответить на их запросы, поскольку они рассматривают дальнейшие реформы и развитие сектора воздушного транспорта

Образец маршрута воздушного проездного *CAREC Air Pass*

1. Улан-Батор - Алматы*



2. Алматы - Ашхабад



3. Ашхабад - Ташкент



4. Ташкент - Душанбе



5. Душанбе - Бишкек



6. Бишкек - Астана



7. Астана - Тбилиси



8. Тбилиси - Баку



9. Баку - Карачи*



* Новый маршрут
ЦАРЭС

Новые маршруты внутри ЦАРЭС после COVID

9 авиакомпаний и 16 маршрутов!



Вид на западную Монголию по маршруту Алматы-Улан-Батор
Хунну Эйр №412, 15 сентября 2022 г.

Примечание. Другие маршруты, такие как Бишкек-Туркестан и Ташкент-Туркестан, также были запущены во время пандемии, но работали только временно, пока сухопутные границы были закрыты.

1. Актау-Баку *Buta Airways*
2. Алматы-Батуми *Эйр Астана*
3. Алматы-Самарканд *Uzbekistan Air*
4. Алматы-Улан-Батор *Hunnu Air*
5. Актау-Нукус *СКАТ*
6. Актау- Ургенч *СКАТ*
7. Актобе-Тбилиси *СКАТ*
8. Актобе-Баку *Qazaq Air*
9. Атырау-Кутаиси *FlyArystan*
10. Астана-Кутаиси *FlyArystan*
11. Баку-Исламабад *PIA*
12. Баку-Карачи *PIA*
13. Баку-Лахор *PIA*
14. Баку-Самарканд *AZAL*
15. Батуми-Ташкент *Узбеки Эйр*
16. Кутаиси-Шымкент *FlyArystan*

Рекомендации по изучению воздействия COVID

- Странам ЦАРЭС следует рассмотреть возможность реализации безвизовой политики для дальнейшего облегчения путешествий и туризма в рамках ЦАРЭС.
- ЦАРЭС следует способствовать улучшению воздушного сообщения между странами ЦАРЭС во время пандемии и после этого кризиса.
- ЦАРЭС следует рассмотреть вопрос о предоставлении стимулов для поддержки запуска новых маршрутов, соединяющих крупные города с туристическими направлениями в других странах ЦАРЭС.
- ЦАРЭС следует инвестировать в расширение возможностей грузовых авиаперевозок, используя свое стратегическое положение между Азией и Европой и стимулируя увеличение доходов от грузовых перевозок для авиационной отрасли.
- ЦАРЭС следует продвигать бесконтактные авиаперевозки и инвестировать в технологии для поддержки цифровых процедур в аэропортах.

**Последствия COVID в 2020 году:
40 миллионов пассажиров
7 миллиардов долларов дохода**

Исследование воздействия COVID: возможные новые маршруты для 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-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: Таблица 12 (стр. 28) Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС.

Исследование воздействия COVID: маршруты ЦАРЭС, которые могут поддерживать большую частоту рейсов

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
Лахор-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: Таблица 11 (стр. 27) Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС.

Еженедельное количество посадочных мест на рейсах в один конец внутри ЦАРЭС

	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

До COVID только 18 или 44% всех пар стран ЦАРЭС (за исключением КНР) выполняли беспосадочные рейсы.

Из этих 18 пар стран лишь шесть или одна треть имели, по крайней мере, семь еженедельных рейсов (эквивалент ежедневного авиационного сообщения).

Источник: Таблица 10 (стр. 26) Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм в ЦАРЭС.

На основе расписаний полетов OAG за первые два месяца 2020 года

Международное восстановление после COVID

Страна ЦАРЭС	Скорость восстановления (%)
Кыргызская Республика	151%
Таджикистан	151%
Узбекистан	113%
Азербайджан	104%
ЦАРЭС (исключая КНР)	102%
Пакистан	100%
Грузия	92%
Казахстан	86%
Монголия	60%
Туркменистан	18%

- Количество мест на международных рейсах на октябрь 2022 года по сравнению с октябрём 2019 года (на основе данных расписания OAG)
- Рынок международных авиаперевозок ЦАРЭС (за исключением КНР) уже достиг полного восстановления, что является выдающимся достижением
- ЦАРЭС значительно опережает средний уровень восстановления в Азиатско-Тихоокеанском регионе, составляющий 45%
- ЦАРЭС также опережает среднемировой уровень восстановления составляющий 75%
- Пять из семи стран-членов АБР, которые полностью восстановили свои рынки международных авиаперевозок, входят в ЦАРЭС

Часть
2

Потенциал бюджетных авиаперевозчиков (БАП) в ЦАРЭС

Сессия по авиации, 19-е заседание ККТС ЦАРЭС, 20 октября 2022 г.

Брендан Соби
Независимый аналитик и консультант
Старший специалист по авиации ЦАРЭС

Кто такой бюджетный авиаперевозчик (БАП)?

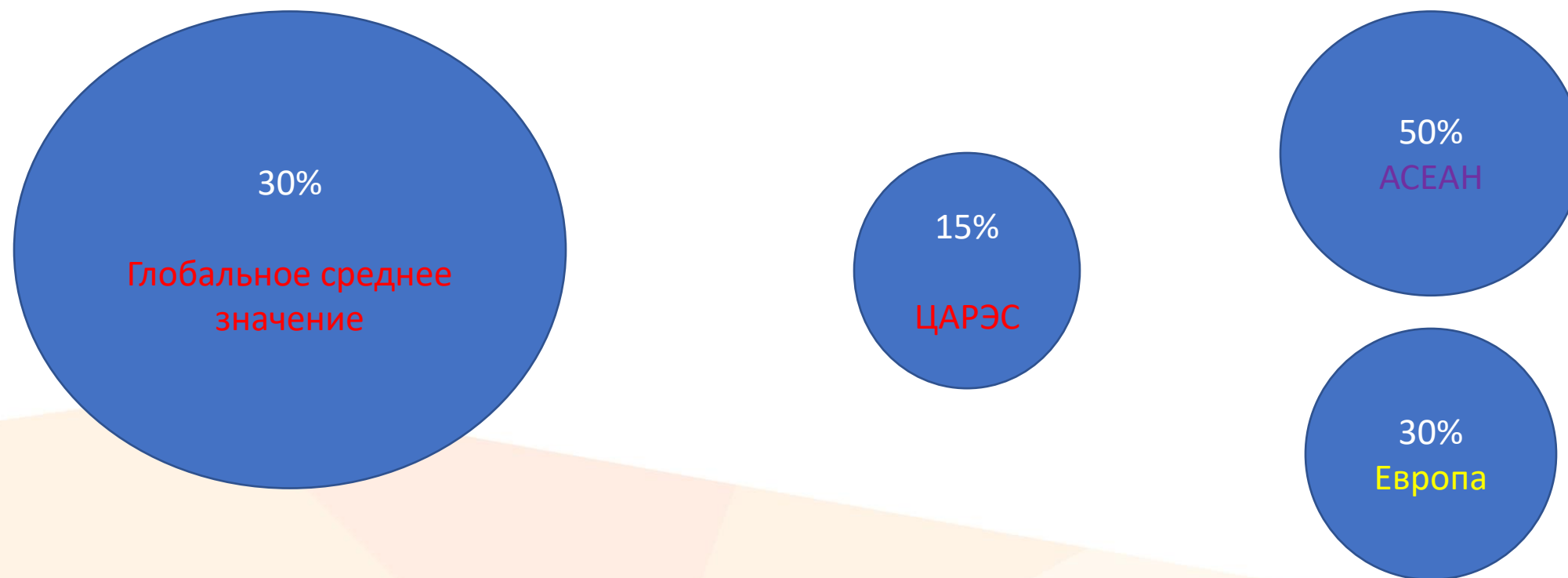
- Сосредоточен на том, чтобы свести затраты к минимуму и работать максимально эффективно, обеспечивая более низкие тарифы, чем у перевозчиков с полным спектром услуг (ППУ)
- Обычно взимает отдельную плату за все услуги на борту (еда, напитки, развлечения), регистрируемый багаж и выбора места
- Обычно эксплуатирует только один тип самолета и отдает на аутсорсинг большинство функций, включая техническое обслуживание, погрузку и обработку
- Обеспечивает очень высокий уровень использования воздушных судов за счет быстрого разворота воздушных судов после каждого полета и работы в ночное время, когда это возможно
- Обычно обустривает конфигурацию своих самолетов только с экономическим классом с более высокой плотностью рассадки, чем ППУ, что позволяет ему перевозить больше пассажиров за рейс
- Сосредоточен на маршрутах «из точки в точку» и часто не предлагает стыковки

Почему БАП важны?

- Предлагая значительно более низкие тарифы, чем ППУ, БАП стимулируют спрос, что приводит к ускорению темпов роста
- БАП делают полеты доступными для значительной части населения, особенно на развивающихся рынках с растущим средним классом
- БАП способствуют туризму, что приводит к значительному увеличению числа посетителей. БАП открывают новые маршруты и помогают создавать новые исходные рынки и увеличивать количество посетителей на устоявшихся исходных рынках по мере снижения тарифов
- Влияние БАП хорошо зарекомендовало себя в Северной Америке (с 1980-х гг.), Европе (с 1990-х гг.) и, совсем недавно (с 2001 г.), Южной Азии, Восточной Азии, на Ближнем Востоке и в Латинской Америке
Теперь настала очередь и Центральной Азии извлечь выгоду из распространения БАП!

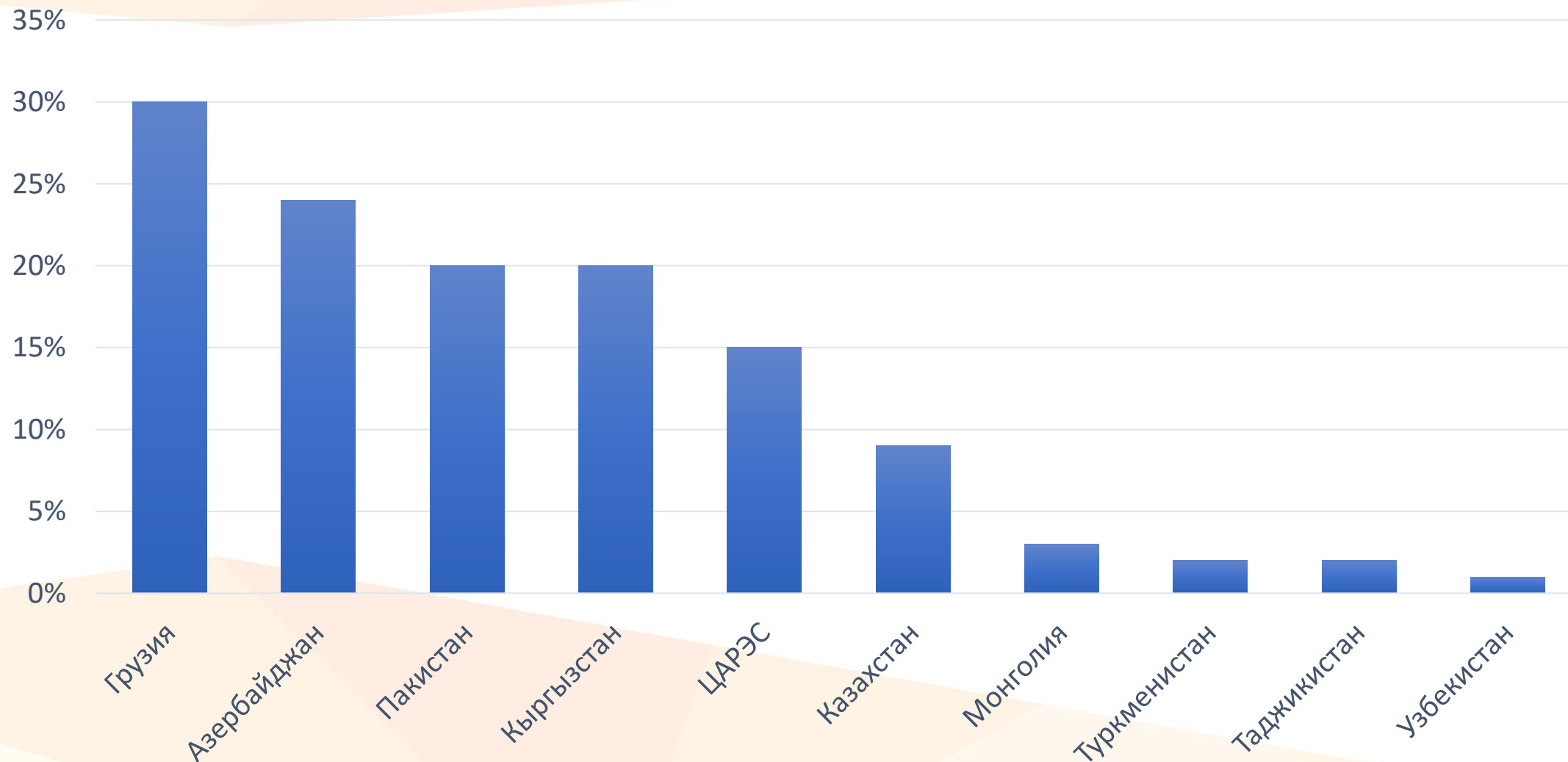
Доля рынка БАП, 2019 г.:

ЦАРЭС отстает от остального мира



Примечание. На основе запланированной вместимости на 2019 год; Доля ЦАРЭС не включает КНР
Источник: OAG

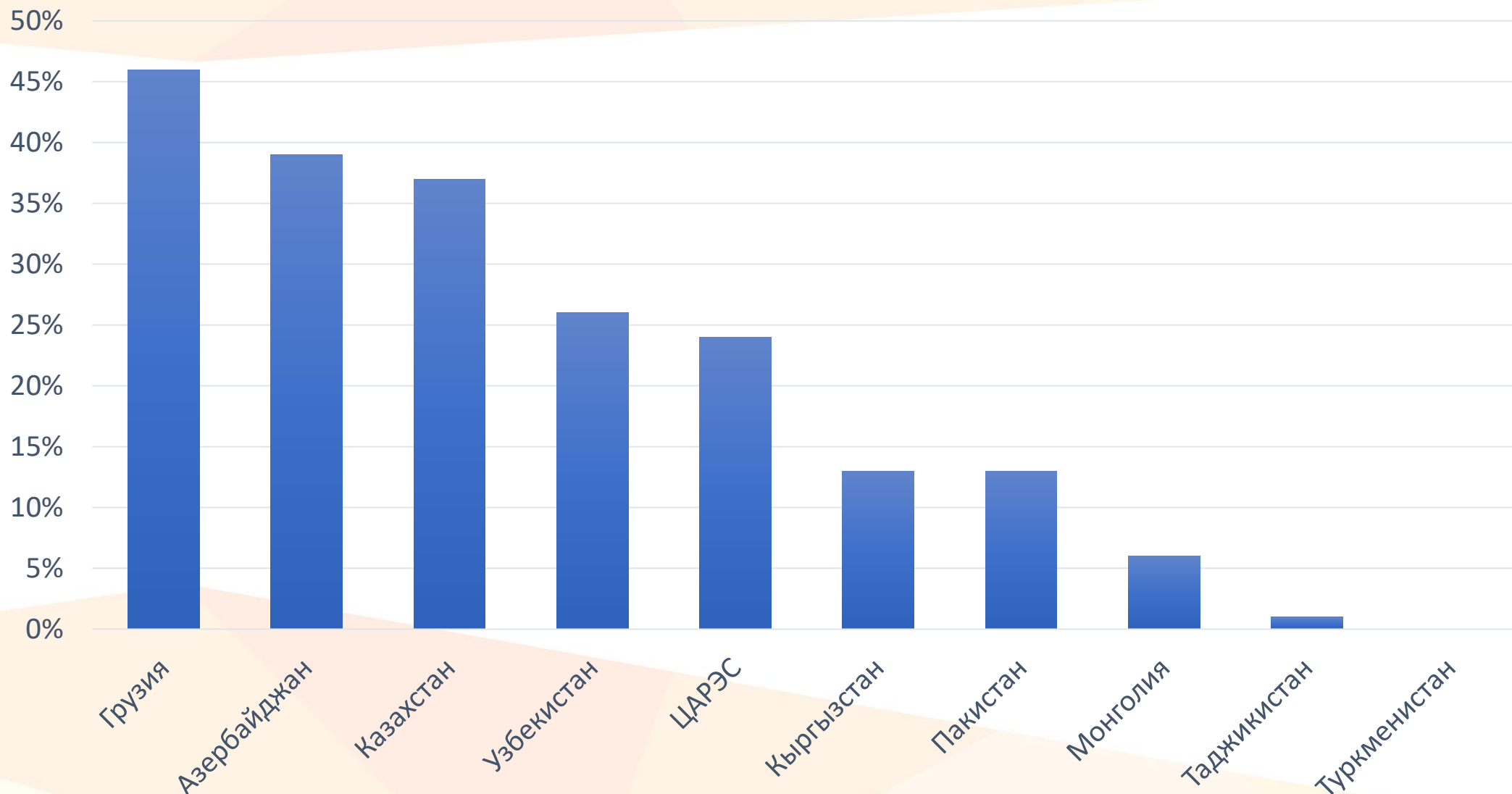
Доля рынка БАП в ЦАРЭС: до пандемии COVID



Исходя из запланированной вместимости на 2019 г., за исключением КНР.

Источник: OAG и Sobie Aviation.

Доля рынка БАП в ЦАРЭС: после пандемии COVID



Исходя из запланированной вместимости на первые 10 месяцев 2022 г., за исключением КНР

Источник: OAG и Sobie Aviation.

БАП в ЦАРЭС: текущее состояние дел

- Грузия, Азербайджан и Казахстан в настоящее время имеют уровень проникновения БАП, который близок к среднемировому показателю
- В Казахстане и Узбекистане с 2019 года наблюдается быстрый рост БАП, но это только начало роста БАП в ЦАРЭС
- В настоящее время в ЦАРЭС (исключая КНР) базируются шесть БАП. Три являются брендами/виртуальными авиакомпаниями без собственного сертификата эксплуатации авиакомпании (АОС), а у двух в настоящее время нет регулярных рейсов
- ЦАРЭС также обслуживают более 10 иностранных БАП – в основном, из стран Ближнего Востока и Европы. Некоторые из них не являются настоящими БАП и следуют гибридным моделям
- Flydubai — крупнейший БАП в ЦАРЭС, обслуживающий все страны, кроме Китая и Монголии. Вторым по величине является Air Arabia

Местные БАП в ЦАРЭС *

airM**NAS**



air**blue**SM



FlyJinnah



Примечания: *за исключением КНР

Авиакомпания FlyJinnah (Пакистан) получила свой первый самолет, но еще не приступила к эксплуатации

БАП в ЦАРЭС: небольшие, но растущие

Авиакомпания	Страна	Год запуска	Количество самолетов	Количество направлений
AirBlue	Пакистан	2004 г.	12	11
Air Manas	Кыргызская Республика	2013 г.	1	0*
Buta Airways	Азербайджан	2017 г.	8	16
FlyArystan	Казахстан	2019 г.	12	19
Eznis Airways LLC	МОНГОЛИИ	2019 г.	2	0*
Uzbekistan Express	Узбекистан	2021 г.	4	21
<i>ОБЩИЙ</i>			39	56

*Air Manas и Eznis Airways в настоящее время не выполняют регулярные рейсы

Eznis перезапустился в 2019 году как БАП с новым владельцем; она работала с 2006 по 2014 год как авиакомпания с полным спектром услуг. Первоначально авиакомпания Air Manas была основана как Pegasus Asia в 2013 году и приняла бренд Air Manas в 2015 году; турецкая БАП Pegasus продала 49% акций Air Manas в конце 2019 года

Источник: Sobie Aviation, CAPA, OAG

БАП в ЦАРЭС: текущие ограничения

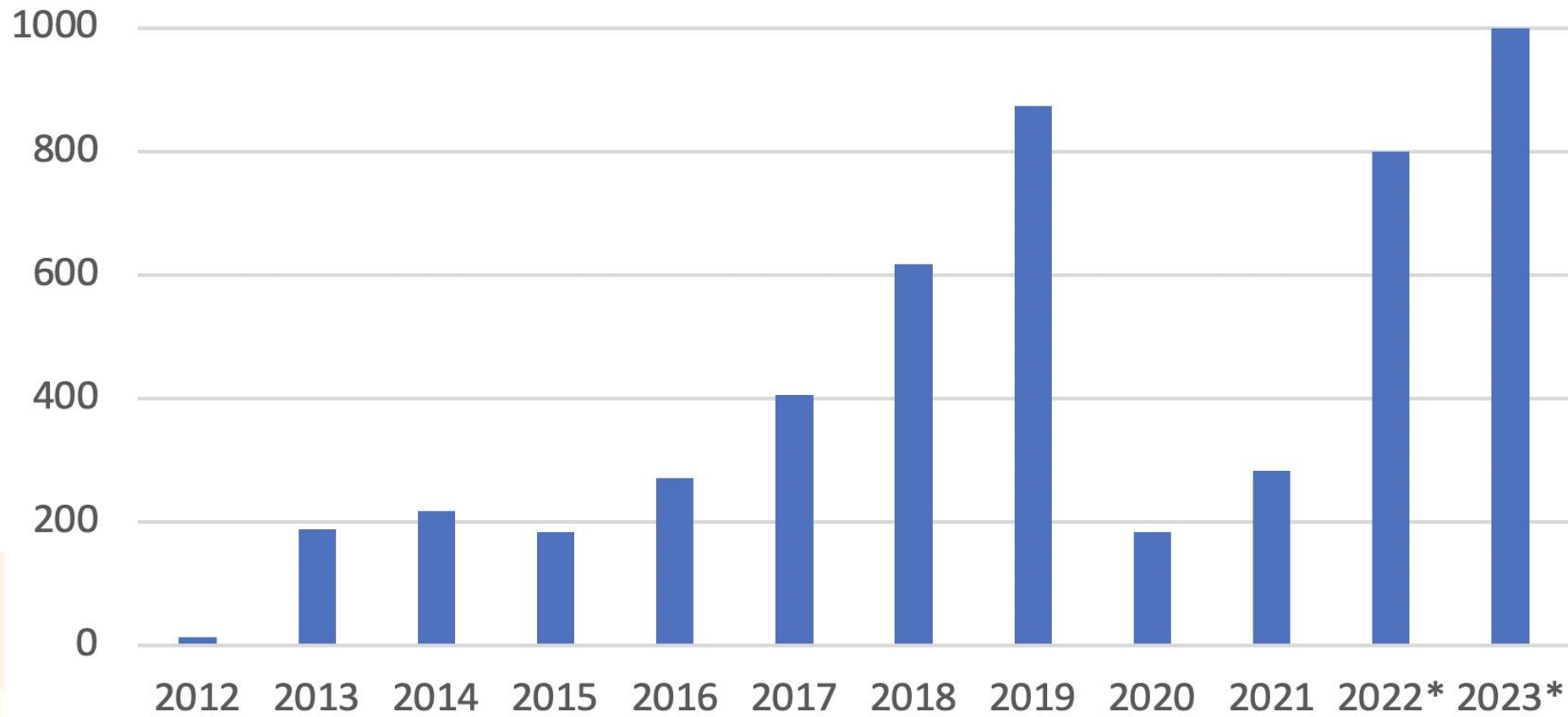
- В ЦАРЭС существует всего несколько маршрутов БАП
- FlyArystan — в основном, внутренняя авиакомпания
- Uzbekistan Express обслуживает, в основном, российские направления
- Buta Airways фокусируется на международных рейсах за пределами ЦАРЭС
- Air Manas и Eznis в настоящее время не выполняют регулярные рейсы
- Недавно были осмотрены все пять из этих БАП, и они будут объектами предметного изучения в предстоящем исследовании; большинство из них не следуют традиционным моделям БАП
- БАП ЦАРЭС продолжают сталкиваться с рядом проблем и препятствий, препятствующих их развитию
- Иностранные БАП имеют некоторое преимущество, но также сталкиваются с препятствиями при запуске или росте во многих странах ЦАРЭС

БАП в ЦАРЭС: возможности

- БАП могут способствовать улучшению международной связанности между странами ЦАРЭС, облегчая туризм и стимулируя путешествия вдоль Шелкового пути
- БАП также могут стимулировать внутренний рост в крупнейших странах ЦАРЭС и способствовать туризму вдоль Шелкового пути, а также местным путешествиям
- ЦАРЭС явно может поддерживать большее количество БАП и получать выгоду от роста БАП – как местных, так и иностранных перевозчиков
- Но нормативно-правовая среда должна быть улучшена для поддержки расширения и распространения БАП
- Высокие аэропортовые расходы и налоги являются одними из многих препятствий
- В настоящее время готовится исследование возможностей и проблем БАП в ЦАРЭС, которое будет опубликовано в начале следующего года

БАП в ЦАРЭС: возможности

Годовой пассажиропоток в аэропорту Кутаиси (тыс.)



* Трафик на 2022 и 2023 годы основан на недавнем прогнозе United Airports Georgia.

Источник: Агентство гражданской авиации Грузии.

- Единственный аэропорт БАП ЦАРЭС быстро рос с момента открытия в 2012 году
- База Wizz Air (единственная база иностранных авиакомпаний в ЦАРЭС) с 2016 года

БАП в ЦАРЭС: возможности

- Иностранные БАП могут стимулировать рост в ЦАРЭС, открывая базы и новые СП
- Air Arabia, Pegasus, Ryanair и Wizz стремятся к расширению в ЦАРЭС
- FlyArystan также может стать платформой для расширения БАП, поскольку она расширяется и рассматривает возможность открытия франшиз в других странах
- Масштаб имеет решающее значение для создания успешного БАП; модель партнерства может быть привлекательной в ЦАРЭС, учитывая небольшой размер отдельных рынков
- Имеется возможность открыть другие аэропорты БАП или терминалы БАП по кутаисской модели; аэропорт Астаны планирует открыть терминал БАП в 2023 году

Спасибо за внимание!



Авиакомпания FlyArystan добилась 60%-ного роста на внутреннем рынке Казахстана с начала своей деятельности

С начала своей деятельности в мае 2019 года авиакомпания FlyArystan перевезла более 7 миллионов авиапассажиров