АВИАЦИЯ И РОЛЬ ЦАРЭС ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

СЕНТЯБРЬ 2018 Г.

АВИАЦИЯ И РОЛЬ ЦАРЭС

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

СЕНТЯБРЬ 2018 Г.

Creative Commons Attribution 3.0 IGO license (CC BY 3.0 IGO)

© 2018 Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines
Тел. +63 2 632 4444; Факс +63 2 636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2018 году.

ISBN 978-92-9261-398-3 (печатная версия), 978-92-9261-399-0 (электронная версия)
Номер публикации: TCS189552-2
Цифровой идентификатор объекта (ЦИО): <http://dx.doi.org/10.22617/TCS189552-2>

Изложенные в данной публикации взгляды выражают мнение авторов и могут не совпадать с мнениями и политикой Азиатского банка развития (АБР) или его Совета управляющих, а равно и с мнениями и политикой правительств тех стран, которые они представляют.

АБР не гарантирует точность данных, содержащихся в настоящей публикации, и не несет ответственность за какие-либо последствия их использования. Упоминание каких-либо конкретных компаний или продукции каких-либо конкретных изготовителей никоим образом не означает, что АБР одобряет или рекомендует эту продукцию или эти компании в качестве предпочтительных, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или упоминаний конкретных территорий или географических зон, равно как и использование в настоящем документе термина “страна”, ни в коей мере не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или географической зоны.

Данный материал доступен на условиях лицензии Creative Commons Attribution 3.0 IGO (CC BY 3.0 IGO) <https://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>. Использование Вами содержания данной публикации означает Ваше согласие соблюдать условия указанной лицензии. Для получения ссылок на источник, переводов, адаптаций и разрешений, пожалуйста, предварительно ознакомьтесь с положениями и условиями пользования по ссылке: <https://www.adb.org/terms-use#openaccess>.

Вышеозначенная лицензия CC не распространяется на содержащиеся в данной публикации материалы, не защищенные авторскими правами АБР. Если материал относится к другому источнику – пожалуйста, свяжитесь с владельцем авторских прав или издателем этого материала для получения разрешения на его воспроизведение. АБР не может привлекаться к ответственности в связи с какими-либо претензиями, вытекающими из использования Вами таких материалов.

Если у Вас имеются вопросы или комментарии в отношении содержания, либо если Вы желаете получить разрешение владельца авторских прав на использование публикации в целях, не предусмотренных настоящими условиями, или разрешение на использование логотипа АБР, пожалуйста, свяжитесь с pubsmarketing@adb.org.

Примечания:

В данной публикации символом “\$” обозначены доллары США.

Под “Китаем” АБР подразумевает Китайскую Народную Республику, а под “Кыргызстаном” – Кыргызскую Республику.

С исправленными опечатками в публикациях АБР можно ознакомиться по ссылке: <http://www.adb.org/publications/corrigenda>.

Фотография на обложке: Международный аэропорт Алматы присоединяется к авиакомпаниям-партнерам для предоставления новых маршрутов назначения и улучшения транспортных услуг (фотография сделана Еленой Сергиенко и предоставлена Международным аэропортом Алматы).

Содержание

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ	v
ПРЕДИСЛОВИЕ	vi
ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ	vii
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	viii
РЕЗЮМЕ ДЛЯ РУКОВОДСТВА	ix
1 ВВЕДЕНИЕ	1
А. Экономическое развитие и авиация	1
В. Ограничения и возможности	1
С. Цели и структура предварительного исследования	2
2 ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ АВИАЦИИ ЦАРЭС	3
А. Транспортная связанность стран-членов ЦАРЭС	3
В. Сети авиалиний в ЦАРЭС	6
3 ПОЛИТИКА И РЕГУЛИРОВАНИЕ	9
А. Развитие рынка	9
В. Экологическая политика и стандарты	19
С. Политика и стандарты в области безопасности	22
4 ИНФРАСТРУКТУРА И ОБОРУДОВАНИЕ	27
А. Аэропортовые объекты и оборудование	27
В. Связанность с аэропортами (интермодальность)	34
С. Парк воздушных судов	37
D. Коммуникационное и навигационное оборудование	42
5 ОПЕРАЦИИ	44
А. Формы собственности и управление операциями аэропортов	44
В. Поставщики аэронавигационного обслуживания	47
С. Безопасность полетов и авиационная безопасность	49
D. Электронные грузы («e-Cargo»)	51
Е. Упрощение формальностей	55

6	БЛАГОПРИЯТНЫЕ ФАКТОРЫ	59
	А. Заинтересованные стороны и партнерства	59
	В. Институциональные структуры	61
	С. Обучение и наращивание потенциала	61
	Д. Гендерное разнообразие через авиацию	63
	Е. Финансирование и фондирование	64
7	ВЫВОДЫ И ЗАКЛЮЧЕНИЯ	69
	ПРИЛОЖЕНИЯ	
	1 Пример Грузии	73
	2 Список отдельных кодов аэропортов ИАТА по странам-членам ЦАРЭС	78
	3 Пример Малайзии и Сингапура	79
	4 Результаты обследования авиационного сектора ЦАРЭС	84

Таблицы и рисунки

ТАБЛИЦЫ

1	Частота регулярных полетов в неделю между странами-членами ЦАРЭС (по состоянию на сентябрь 2017 года)	4
2	Приблизительная пассажировместимость регулярных полетов в неделю между странами-членами ЦАРЭС (по состоянию на сентябрь 2017 года)	4
3	Сравнение пассажировместимости полетов между странами-членами ЦАРЭС и общей пассажировместимости международных полетов	5
4	Количество сообщений, охватываемых авиакомпаниями региона ЦАРЭС	7
5	Сравнительный анализ склонности к путешествиям	14
6	Потенциал роста склонности к путешествиям в странах-членах ЦАРЭС при 2-х и 3-х-кратном увеличении текущего числа поездок	15
7	Ратификация международных соглашений в области авиации странами-членами ЦАРЭС	26
8	Аэропорты Казахстана, выполняющие коммерческие рейсы	29
9	Количество аэропортов, осуществляющих международные рейсы	34
10	Парк коммерческих самолетов ЦАРЭС по странам, по состоянию на сентябрь 2017 года	38
11	Возраст самолетов, тип закупок и новые заказы по состоянию на сентябрь 2017 года	40
12	Объемы и стоимость грузовых авиаперевозок для ЦАРЭС	53
13	Безвизовые поездки между странами-членами ЦАРЭС	58
A4.1	Результаты предварительного обзорного обследования сектора авиации ЦАРЭС	88
A4.2	Общая статистическая информация	89

РИСУНКИ

1	Девять свобод воздушного пространства в авиации	8
2	Близость к городам местного значения, находящимся по другую сторону границы, которые могли бы извлечь преимущества из расширения доступа к свободе воздушного пространства	13
3	Склонность к путешествиям – сравнение стран-членов ЦАРЭС с другими странами Азии	13
4	Схема обработки типичной воздушной перевозки	52
5	Региональное присутствие Международной организации гражданской авиации	60
A1	Рост объемов пассажирских авиаперевозок в Грузии с 2010 по 2016 гг.	74
A3	Рост пассажирооборота между Сингапуром и Малайзией до и после либерализации	80
A4	Взвешенные баллы ответов из обследования сектора авиации ЦАРЭС	90

Предисловие

Настоящее Предварительное исследование было подготовлено по запросу стран-членов Программы Центральноеазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Задачи исследования включают изучение текущего состояния авиации в регионе ЦАРЭС, а также определение областей, в которых действия в рамках ЦАРЭС могут улучшить региональную транспортную связанность и экономическое развитие посредством сотрудничества в области авиации.

Программа ЦАРЭС представляет собой это партнерство 11 стран (Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Китайская Народная Республика, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), поддерживаемое шестью многосторонними институтами, работающих совместно, чтобы способствовать развитию через сотрудничество, для ускорения экономического роста и сокращения бедности.

В соответствии с рекомендацией, сделанной премьер-министром Пакистана на 15-й Министерской конференции в октябре 2016 года, представители стран-членов ЦАРЭС встретились в Сингапуре в апреле 2017 года для проведения первого семинара группы по подсектору авиации. Семинар позволил странам-членам исследовать области, в которых региональное сотрудничество и совместная работа могли бы привести к улучшению условий для воздушного транспорта. Как основной результат этого события, участники рекомендовали признать авиацию новым направлением в программе ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле.

Чтобы лучше понять потенциальную роль ЦАРЭС в подсекторе авиации, участники сингапурского семинара также предложили провести предварительное исследование, которое должно оценить и подробно изучить возможности регионального сотрудничества в следующих областях: (i) политика и регулирование (включая региональные соглашения); (ii) инфраструктура и оборудование; и (iii) операции (включая авиационную безопасность и упрощение формальностей).

Целесообразность этого предварительного исследования была подтверждена на заседании Координационного комитета по транспортному сектору ЦАРЭС в мае 2017 г. в Тбилиси (Грузия) и на заседании высокопоставленных официальных лиц в июне 2017 г., также прошедшем в Тбилиси.

Выражение признательности

Секретариат ЦАРЭС в Азиатском банке развития (АБР) занимался руководством и организацией работы по подготовке этого Предварительного исследования. В состав команды Секретариата, поддерживающей работу ЦАРЭС по авиации, входят: Ко Сакамото, Олег Самухин, Ллойд Райт, Камел Бухмад, Пилар Сахилан и Дебби Гундая. Основными авторами этого исследования являются Саймон Рассел и Брендан Соби. По любым вопросам, связанным с этим исследованием, пожалуйста, обращайтесь к Ллойд Райту (lwright@adb.org) в АБР.

Поддержка, оказанная национальными и международными организациями при развертывании работы ЦАРЭС в области авиации, заслуживает глубокой благодарности. Мы выражаем признательность Управлению гражданской авиации Сингапура за его помощь в проведении первого семинара ЦАРЭС по авиации в 2017 году. Кроме того, поддержка г-на Антонина Комба и других коллег из Международной организации гражданской авиации (ИКАО) обеспечила возможность приступить к работе по авиации в рамках программы ЦАРЭС с основательным пониманием наиболее успешной международной практики и знаниями, связывающими прогресс воздушного транспорта с экономическим развитием.

Координаторы авиационного сектора каждой из стран-членов ЦАРЭС оказали неоценимую помощь и предоставили необходимые для этого исследования данные. Мы очень благодарны каждой из стран, принявших участие в обследовании авиационного сектора в рамках данного исследования.

Список сокращений

АСИ	Международный совет аэропортов
АБР	Азиатский банк развития
ПАНО	поставщик аэронавигационного обслуживания
ASBU	блочная модернизация авиационных систем
АСЕАН	Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
УВД	управление воздушным движением
САТ	скоростной автобусный транспорт
CANSO	Организация гражданского аэронавигационного обслуживания
ЦАРЭС	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
CORSIA	система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации
e-AWB	электронная авиагрузовая накладная
ЕС	Европейский Союз
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ВВП	валовой внутренний продукт
ПГ	парниковые газы
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
МФИ	международный финансовый институт
Км	километр
НБП	низкобюджетный (авиа)перевозчик (лоукостер)
М	метр
MALIAT	Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок
OAG	Официальный справочник авиакомпаний
СОК	справочник открытых ключей
ГЧП	государственно-частное партнерство
КНР	Китайская Народная Республика

Резюме для руководства

Сотрудничество ЦАРЭС создавалось, чтобы способствовать транспортной связанности. Связанность воздушным транспортом содействует экономическому развитию, особенно в части перемещения скоропортящихся продуктов и товаров высокой стоимости, развития туризма и деловых рынков, и обеспечения доступа и услуг в изолированные районы. Для стран региона, не имеющих выхода к морю, воздушная транспортная связанность обеспечивает жизненно важную связь, которая расширяет варианты доступа.

Настоящее Предварительное исследование было подготовлено, чтобы изучить потенциальную роль, которую программа ЦАРЭС может сыграть в создании эффективного рынка авиации для региона.

Текущее состояние авиации ЦАРЭС

Связанность воздушным транспортом в пределах региона ЦАРЭС имеет значительные резервы для роста и улучшения. В большинстве случаев, страны-члены ЦАРЭС лучше связаны с рынками за пределами ЦАРЭС, чем внутри региона. В настоящее время прямыми рейсами связаны менее половины всех пар стран-членов ЦАРЭС. Даже если исключить Китайскую Народную Республику (КНР), пассажирские перевозки по направлениям за пределами региона ЦАРЭС составляют приблизительно один миллион пассажирских мест еженедельно. Однако по направлениям между странами-членами ЦАРЭС перевозки едва достигают 73 000 пассажирских мест в неделю.

Кроме того, воздушное сообщение обычно характеризуется низкой частотой рейсов, что затрудняет перемещение между странами-членами ЦАРЭС – даже на рынках с прямыми рейсами. В настоящее время, из числа авиакомпаний, базирующихся в странах-членах ЦАРЭС, полеты в другие страны-члены ЦАРЭС выполняют 22 компании. Однако лишь три из этих авиакомпаний обслуживают более трех стран-членов ЦАРЭС.

Алматы, Астана, Ташкент и Урумчи к настоящему времени стали крупнейшими авиационными хабами в регионе. Однако вследствие отсутствия транспортной связанности в регионе, значительная часть воздушных перевозок между странами-членами ЦАРЭС сейчас осуществляется через хабы за пределами региона (такие как Дубай и Стамбул).

Как показывает успешный опыт Грузии, более открытый рынок, в сочетании с более низкими сборами и налогами, может существенно стимулировать спрос. Поскольку регион характеризуется необычайно низким показателем “склонности населения к перемещениям”, страны-члены ЦАРЭС имеют обширные перспективы стимулирования развития более прибыльной авиационной индустрии – как в части пассажирских, так и в части грузовых перевозок.

Политика и регулирование

Постепенный, поэтапный стратегический подход к более открытому рынку авиации может стать целесообразным вариантом, который многие из стран-членов ЦАРЭС могли бы рассмотреть как путь к достижению лучшей транспортной связанности. Одной из моделей, иллюстрирующих его, является подход, использованный десятью странами Ассоциации стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

Несмотря на то, что рынок АСЕАН не стал в полной мере «единым» авиационным рынком, его механизм использовался в течение нескольких лет с целью улучшения транспортной связанности и защиты отечественных авиационных компаний. В начальной фазе действия соглашения АСЕАН, между столицами его сторон были обеспечены третья и четвертая свободы. Соглашение АСЕАН показало, что нет необходимости в немедленном включении седьмой, восьмой, и девятой свобод, как это имеет место в едином авиационном рынке Европейского Союза (ЕС). Возможно также первоначальное открытие воздушного пространства отдельными субрегионами или парами стран-членов ЦАРЭС до реализации всеми странами.

Поскольку авиационный сектор является одним из наиболее быстро растущих источников выбросов парниковых газов (ПГ) и факторов локального шумового загрязнения и загрязнения окружающей среды, приоритетом должны также быть прогрессивные направления экологической политики. Страны-члены ЦАРЭС могли улучшить экологическую эффективность своих секторов авиации, рассмотрев возможность участия в глобальных программах по сокращению выбросов авиации и устанавливая местные стандарты для уровней шума от воздушных судов.

Разработка надлежащих политик и нормативных положений в области безопасности воздушного движения позволит странам-членам ЦАРЭС завоевать репутацию более высокой надежности, которая может подкрепить рост рынка. Реализация значительных изменений в авиационной индустрии, которые будут необходимы в связи с инициативами по безопасности, может потребовать принятия коллективных договоров, чтобы отслеживать возникающие проблемы и тенденции.

Инфраструктура и оборудование

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), ожидается, что до 2030 г. на глобальное развитие инфраструктуры аэропортов будут потрачены приблизительно 1,2-1,5 триллиона долларов США. Крупные проекты расширения аэропортов требуют баланса между развитием экономически эффективных объектов и пропускной способностью инфраструктуры, с учетом прогнозируемой потребности. Ограниченные возможности инфраструктуры аэропортов создают препятствия росту авиации в нескольких странах-членах ЦАРЭС.

За последние годы модернизация и/или расширение аэропортов были проведены в Ашхабаде, Астане, Баку, Душанбе, Тбилиси и Улан-Баторе. Кроме того, в настоящее время такие инициативы осуществляются также в Бишкеке, Исламабаде, Туркменбаши и Урумчи.

Создание связей аэропортов с второстепенными городами могут открыть новые экономически жизнеспособные рынки туризма. Страны-члены ЦАРЭС могут улучшить доступ к целевым второстепенным городам посредством двусторонних механизмов воздушных перевозок, расширение малых международных аэропортов и возможную модернизацию аэропортов для внутренних направлений, чтобы обеспечить работу с международным трафиком.

Инвестиции в мультимодальные схемы сообщения для соединения аэропортов с соседними городами являются фундаментальным аспектом улучшения жизнеспособности воздушного транспорта. Инвестиции в качественный общественный транспорт – скоростной автобусный транспорт (CAT) и железнодорожный транспорт – могут облегчить перемещения приезжих и населения. В Исламабаде в настоящее время строится линия CAT, которая соединит его новый международный аэропорт с городом.

Модернизация аэронавигационного оборудования важна для укрепления доверия к режимам безопасности, а также для обеспечения эксплуатационной эффективности. Странам-членам ЦАРЭС рекомендуется заручиться поддержкой ИАТА и Международной организации гражданской авиации (ИКАО), чтобы согласовать свои аэронавигационные планы с учетом конкретных потребностей стран-членов.

Операции

Несколько стран мира приступили к передаче управления аэропортами от государственного частному сектору. Как правило, активы остаются в собственности правительства, но повседневными операциями могут управлять концессионеры. Ключевым преимуществом государственно-частных партнерств (ГЧП) является получение доступа к доказанной способности мирового класса управлять деятельностью предприятия. Такая структура позволяет аэропортам максимизировать коммерческие доходы от розничной торговли, парковок, аренды офисов и концессий беспоплатную торговлю.

Управление воздушным движением в настоящее время также находится в состоянии перехода из-под нахождения под ограничительным контролем к более конкурентоспособным поставщикам услуг. Поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) представляют собой предприятия, которые управляют системами воздушного движения от имени аэропорта или страны. Использование ПАНО часто сопровождается введением новых институциональных инструкций и структур, которые лучше обслуживают

авиакомпаний и операторов воздушного транспорта благодаря повышению безопасности, и применению более высоких эксплуатационных, технических, экологических и экономических требований.

В сфере воздушных грузоперевозок, жизнеспособность авиационной индустрии определяет эффективность таможенных процессов и средств трансграничного контроля, поскольку воздушные грузоперевозки обычно сосредотачиваются на чувствительных ко времени и скоропортящихся продуктах. Модернизация методов покупки, отслеживания и получения воздушных грузов через национальные границы обеспечивает большую эффективность и безопасность для потребителя. Аэропорты и регионы, которые внедряют современные безбумажные системы, создают конкурентное преимущество, которое позволяет создавать прибыльные хабы для воздушных грузов. ЦАРЭС может оказать помощь в распространении безбумажных электронных систем грузоперевозок.

Содействие перемещениям относится к ключевым процессам прибытия и отправления, которые повышают эффективность аэропорта и, в конечном счете, влияют на удовлетворение пассажира и грузоперевозчика. Несколько стран-членов ЦАРЭС в последние годы упростили визовые требования. Однако, зачастую, страны-члены ЦАРЭС исключают граждан других стран-членов ЦАРЭС из своих новых или расширенных списков безвизового въезда. Программа ЦАРЭС могла бы рассмотреть возможность введения единой безвизовой политики, с тем, чтобы содействовать перемещениям между странами-членами, а также провести работу по сокращению времени оформления в иммиграционной службе и таможне, особенно для приезжих из других стран-членов ЦАРЭС.

Благоприятствующие факторы

Многие региональные и международные заинтересованные стороны готовы оказать помощь ЦАРЭС в улучшении сектора авиации в регионе. Например, было бы полезным участие стран-членов ЦАРЭС в мероприятиях по распространению знаний и программах по стандартам Международного совета аэропортов (АСИ), ИАТА и ИКАО.

Эти, и другие организации также являются источниками поддержки в наращивании потенциала и обучения. При проведении обследования для данного Предварительного исследования, страны-члены ЦАРЭС в особенности подчеркнули заинтересованность в дальнейших учебных мероприятиях по вопросам регулирования и политике (включая соглашения открытого неба), а также по навыкам управления аэропортами. Поскольку программа ЦАРЭС оказывала помощь в обучении для других подсекторов транспорта, следует также рассмотреть оказание поддержки для авиации.

Одним из факторов реализации рекомендаций настоящего Предварительного исследования будет доступность финансирования для планов ЦАРЭС по авиации. Важны, как государственные, так и частные источники финансирования. Частные

инвестиции через структуры ГЧП жизнеспособны в воздушном транспорте, особенно в тех случаях, когда имеется достаточный спрос на пассажирские или грузовые перевозки, чтобы подкрепить окупаемость инвестиций. В других случаях, конкретные условия могут потребовать частично или полностью государственных инвестиций, особенно в случае второстепенных городов или изолированных районов страны, где инвестиции в воздушный транспорт могут стать ключом к местному экономическому развитию.

Результаты и выводы

Основной рекомендацией этого исследования является поэтапный подход к открытию рынка авиации ЦАРЭС. Такая постепенная либерализация рынка привлечет инвестиции в инфраструктуру и откроет возможности для поставщиков услуг авиации, таких как авиакомпания, компании по наземной грузообработке, общественное питание, техническое обслуживание и грузовые операции, в то же время, не нарушая работу существующего рынка.

Программа ЦАРЭС должна также содействовать инвестициям в критические недостающие элементы инфраструктуры в секторе авиации, включая объекты аэропортов и оборудование, как в международных хабах, так и в городах местного значения. Таким инвестициям будет благоприятствовать привлечение на ранних стадиях потенциальных партнеров по финансированию, а также стимулирование участия частного сектора через структуры ГЧП.

Программа ЦАРЭС также имеет возможность обеспечить целевое наращивание потенциала и обучение для стран по темам в области авиации, представляющим общий интерес.

Это исследование приходит к заключению, что безопасный, надежный, и эффективный сектор авиации может сыграть каталитическую роль в местном и региональном экономическом развитии. Программа ЦАРЭС может сыграть роль в достижении этой цели.

Введение

1. Стратегическое расположение стран-членов ЦАРЭС означает, что регион обладает потенциалом, чтобы послужить в качестве авиационного хаба, как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Отсутствие выхода к морю у многих стран-членов ЦАРЭС также означает, что воздушный транспорт представляет собой необходимый вид транспорта с точки зрения региональной и глобальной транспортной связанности, и это, в конечном счете, указывает на наличие потенциала для экономического роста.

А. Экономическое развитие и авиация

2. Авиаперевозки наиболее актуальны для транспортировки скоропортящихся продуктов и товаров высокой стоимости. Несмотря на то, что грузоперевозки воздушным транспортом составляют лишь 0,5% общемирового объема грузоперевозок, в стоимостном выражении воздушные грузы представляют 35% общего объема торговли.¹ Товары высокой стоимости и скоропортящиеся сельскохозяйственные продукты из региона ЦАРЭС смогут достигнуть своего полного экспортного потенциала, только если будет установлено надежное воздушное сообщение.

3. Рост бизнеса и туризм также зависят от доступности посредством воздушного сообщения. Начальная стадия развития туризма в большей части стран-членов ЦАРЭС означает, что рост сектора будет тесно связан с налаживанием маршрутов и услуг воздушного транспорта. Развитие достаточной инфраструктуры аэропортов и систем в городах местного значения вблизи популярных туристических мест может сыграть фундаментальную роль в качестве катализатора местного экономического развития.

В. Ограничения и возможности

4. До настоящего времени полный потенциал воздушного транспорта в ЦАРЭС не был реализован. Как будет показано в этом Предварительном исследовании, текущая воздушная транспортная связанность в ЦАРЭС регионе относительно слаба, при этом взаимная связанность между странами часто ограничивается имеющимися соглашениями о воздушном сообщении.

5. Ограниченность финансовых возможностей для инвестиций в инфраструктуру авиации, неудовлетворенные потребности в развитии потенциала для сектора и отсутствие всестороннего регионального соглашения по открытому сообщению – это также ограничивает роль авиации в

¹ Группа действий по вопросам воздушного транспорта, 2016 г. Факты и цифры.
<https://www.atag.org/facts-figures.html>.

экономиках региона. С климатическими условиями региона также сопряжены определенные сложности в части безопасности воздушного движения.

6. В целом, однако, центральное географическое положение региона ЦАРЭС означает, что у авиации есть достаточный потенциал, чтобы сыграть роль в экономическом развитии региона. Авиакомпании из соседних стран за пределами региона (например, Катара, Турции и Объединенных Арабских Эмиратов), создали надежные бизнес-модели, основанные на стратегической географии региона. Создание для стран-членов ЦАРЭС возможностей также воспользоваться этим стратегическим преимуществом может помочь укрепить роль региона, как лидера в области авиации.

С. Цели и структура предварительного исследования

7. Настоящее предварительное исследование призвано изучить потенциальную роль программы ЦАРЭС в повышении эффективности авиации в регионе. Результаты исследования, в свою очередь, могут использоваться в помощь при формировании пунктов действий и мероприятий по наращиванию потенциала, которые подкрепляют роль авиации в экономическом развитии.

8. В начале исследования представлен обзорный анализ текущего состояния авиации в регионе ЦАРЭС, включая транспортную связанность между странами-членами ЦАРЭС, и рассмотрены текущие операции авиакомпаний. Затем, материалы исследования структурированы по трем основным компонентам развития авиации:

- (i) политика и регулирование (включая региональные соглашения);
- (ii) инфраструктура и оборудование;
- (iii) операции (включая авиационную безопасность и упрощение формальностей).

В исследовании также рассмотрены благоприятствующие факторы, такие как обучение и финансирование, которые могут быть необходимы для реализации улучшений в авиации, к которым стремятся правительства стран-членов ЦАРЭС. В исследовании представлен ряд выводов и обрисованы возможные дальнейшие пути развития авиации ЦАРЭС.

Текущее состояние авиации ЦАРЭС

9. В этом разделе рассматривается текущее состояние воздушного транспорта в регионе ЦАРЭС, и анализируется авиационная транспортная связанность стран-членов ЦАРЭС.

А. Транспортная связанность стран-членов ЦАРЭС

10. По международным и региональным стандартам, транспортная связанность между странами-членами ЦАРЭС относительно ограничена. В настоящее время, менее половины всех пар стран-членов ЦАРЭС обслуживаются прямыми рейсами. Из 110 пар стран в ЦАРЭС, прямые связи имеют лишь 52 пары, или 47%. Если исключить Китайскую Народную Республику (КНР), то полеты осуществляются лишь между 41% потенциальных пар стран.

11. КНР имеет сообщение со всеми 10 другими странами-членами ЦАРЭС. На долю КНР приходится 47% всех перелетов, соединяющих между собой страны-члены ЦАРЭС. Выполняются почти 150 еженедельных полетов из КНР в другие страны-члены ЦАРЭС (или 300 еженедельных полетов в оба конца).

12. Казахстан занимает второе место по связанности со странами-членами ЦАРЭС, поддерживая воздушное сообщение с восемью другими странами-

членами ЦАРЭС. Выполняются почти 130 еженедельных полетов из Казахстана в другие страны-члены ЦАРЭС – в том числе, 41 рейс в неделю между Казахстаном в КНР, которые составляют вторую по активности воздушного сообщения пару стран в регионе ЦАРЭС.

13. Узбекистан поддерживает сообщение с шестью другими странами-членами ЦАРЭС. Азербайджан и Кыргызская Республика имеют сообщение с пятью странами каждая. У остальных шести стран-членов ЦАРЭС имеются связи с четырьмя или менее странами-членами ЦАРЭС.

14. Частота сообщения обычно низкая, что затрудняет перемещение между странами-членами ЦАРЭС даже на тех рынках, на которых имеются прямые рейсы. Из 52 пар стран, имеющих связи между собой, 2 имеют частоту полетов менее семи (т.е., выполняются не ежедневно). Таблицы 1 и 2 представляют сводные данные о частоте полетов и провозной емкости сообщения между странами-членами ЦАРЭС.

15. Во многих случаях авиакомпании стран-членов ЦАРЭС прилагают значительные усилия, пытаясь сохранить региональные международные маршруты. За последние пять лет воздушное сообщение было приостановлено между восемью парами стран-членов ЦАРЭС.

Таблица 1: Частота регулярных полетов в неделю между странами-членами ЦАРЭС
(по состоянию на сентябрь 2017 года)

Страна отправления Страна назначения	Афганистан	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Пакистан	КНР	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Всего ЦАРЭС
Афганистан				1			8	1				
Азербайджан			21	23				5		6	2	
Грузия		21		21				3				
Казахстан	1	23	21		13			41	8	2	18	
Кыргызская Респ.				13		3		10	2		2	
Монголия					3			53				
Пакистан	8							12			2	
КНР	1	5	3	41	10	53	12		7	4	8	
Таджикистан				8	2			7			1	
Туркменистан		6		2				4				
Узбекистан		2		18	2		2	8	1			
Всего	10	57	45	127	30	56	22	144	18	12	33	554
Всего без КНР	9	52	42	86	20	3	10		11	8	25	266

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: База данных Официального справочника авиакомпаний (OAG). <https://www.oag.com/analytics/schedules-analyser>.

Таблица 2: Приблизительная пассажировместимость регулярных полетов в неделю
между странами-членами ЦАРЭС (по состоянию на сентябрь 2017 года)

Страна отправления Страна назначения	Афганистан	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Пакистан	КНР	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан	Всего ЦАРЭС
Афганистан				150			800	150				
Азербайджан			2 700	1 600				900		1 200	300	
Грузия		2 700		2 100				500				
Казахстан	150	1 600	2 100		1 600			6 000	1 000	300	2 200	
Кыргызская Респ.				1 600		500		1 500	300		300	
Монголия					500			4 800				
Пакистан	800							3 200			300	
КНР	150	900	500	6 000	1 500	4 800	3 200		1 300	1 000	1 700	
Таджикистан				1 000	300			1 300			150	
Туркменистан		1 200		300				1 000				
Узбекистан		300		2 200	300		300	1 700	150			
Всего	1 100	6 700	5 300	14 950	4 200	5 300	4 300	21 050	2 750	2 500	4 950	73 100
Всего без КНР	950	5 800	4 800	8 950	2 700	500	1 100		1 450	1 500	3 250	31 000

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: База данных OAG. <https://www.oag.com/analytics/schedules-analyser>.

Таблица 3: Сравнение пассажировместимости полетов между странами-членами ЦАРЭС и общей пассажировместимости международных полетов (%)

Страна ЦАРЭС	Пассажировместимость полетов в другие страны-члены ЦАРЭС в процентном отношении к международным полетам	Пассажировместимость полетов в другие страны-члены ЦАРЭС в процентном отношении к международным полетам, за исключением КНР
Афганистан	7	6
Азербайджан	7	6
Грузия	8	7
Казахстан	20	12
Кыргызская Респ.	14	9
Монголия	37	3
Пакистан	2	1
КНР	1	N/A
Таджикистан	13	7
Туркменистан	15	9
Узбекистан	14	9

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: База данных OAG. <https://www.oag.com/analytics/schedules-analyser> (сентябрь 2017 г.).

Если бы эти восемь рынков по-прежнему обсуживались, то в настоящее время прямое сообщение действовало бы между 60-ю, а не 52-я парами стран-членов ЦАРЭС. К числу пар стран в регионе ЦАРЭС, между которыми с 2012 года было прекращено прямое сообщение, относятся:

- (i) Афганистан – Азербайджан,
- (ii) Афганистан – Кыргызская Республика,
- (iii) Кыргызская Республика – Азербайджан,
- (iv) Азербайджан – Пакистан,
- (v) Азербайджан – Таджикистан,
- (vi) Пакистан – Таджикистан,
- (vii) Таджикистан – Туркменистан, и
- (viii) Туркменистан – Узбекистан.

16. В большинстве случаев, страны-члены ЦАРЭС лучше связаны с рынками за пределами ЦАРЭС. В настоящее время,

провозная емкость перевозок между странами-членами ЦАРЭС составляет приблизительно 73 000 пассажиромест в неделю, в том числе, приблизительно 42 000 пассажиромест в неделю между КНР и другими странами-членами ЦАРЭС.

17. Совокупная провозная емкость международных авиаперевозок десяти стран-членов ЦАРЭС без учета КНР составляет приблизительно один миллион пассажиромест в неделю. При этом общая провозная емкость международных перевозок КНР составляет более 3,4 миллиона пассажиромест в неделю.

18. Хотя КНР имеет наиболее плотную сеть и наибольшую провозную емкость воздушных сообщений с другими странами-членами ЦАРЭС, на долю всех стран-членов ЦАРЭС в совокупности

приходится лишь 1% общей провозной емкости международных авиаперевозок КНР. Еще у четырех стран-членов ЦАРЭС на долю транспортных связей внутри региона ЦАРЭС приходится менее 10% общей провозной емкости международных авиаперевозок. Монголия характеризуется самой высокой долей провозной емкости сообщений со странами-членами ЦАРЭС в общем объеме международных авиаперевозок, однако имеет самый маленький рынок среди всех стран-членов ЦАРЭС, причем на долю КНР приходится почти вся провозная емкость сообщений Монголии со странами-членами ЦАРЭС.

В. Сети авиалиний в ЦАРЭС

19. Большинство флагманских перевозчиков региона имеют относительно небольшие сети в ЦАРЭС. В настоящее время в ЦАРЭС странах действуют 22 авиакомпании, осуществляющие авиаперевозки в другие страны-члены ЦАРЭС. Однако лишь три из этих авиакомпаний обслуживают более чем три страны-члены ЦАРЭС. «Georgia Airways» является единственной национальной авиакомпанией в регионе ЦАРЭС, не имеющей сообщения ни с одной из остальных стран-членов ЦАРЭС. В каждой из остальных стран-членов ЦАРЭС имеется, по крайней мере, одна местная авиакомпания, обслуживающая, как минимум, одно направление пассажирского сообщения с другой страной-членом ЦАРЭС. В Таблице 4 представлен охват сообщений авиакомпаниями.

20. В дополнение к 22 авиакомпаниям ЦАРЭС, выполняющим авиаперевозки в другие страны-члены ЦАРЭС, имеются также три авиакомпании, базирующиеся за пределами региона ЦАРЭС, пользующиеся правами «пятой свободы» на отдельных маршрутах.² На Рисунке 1 представлен визуальный обзор девяти свобод воздушного пространства между странами. Тремя конкурентами в использовании пятой свободы в регионе ЦАРЭС являются: «Lufthansa» (полеты между Баку в Азербайджане и Ашхабадом в Туркменистане); «Qatar Airways» (полеты между Баку в Азербайджане и Тбилиси в Грузии); и «Turkish Airlines» (полеты между Бишкеком в Кыргызской Республике и Улан-Батором в Монголии).

21. Компании «Эйр Астана», «China Southern», и «Узбекистон хаво йуллари» имеют самые крупные сети авиаперевозок в регионе ЦАРЭС. «Эйр Астана» является крупнейшим перевозчиком авиатранспортного узла в регионе, и выделяет приблизительно четверть пассажироместимости своих международных перевозок для сообщений с другими странами-членами ЦАРЭС.

22. «Узбекистон хаво йуллари» отводит для других стран-членов ЦАРЭС лишь 12% пассажироместимости своих международных перевозок, поскольку все восемь маршрутов компании в страны-члены ЦАРЭС обслуживаются не ежедневно. Всего 2% пассажироместимости международных сообщений выделены странам-членам

² «Пятая Свобода» права относится к возможности авиакомпании ввести неродную страну и пассажиров пикапа для перемещения в другую третью страну.

Таблица 4: Количество сообщений, охватываемых авиакомпаниями региона ЦАРЭС

Авиакомпания	Количество обслуживаемых стран-членов ЦАРЭС	Количество обслуживаемых аэропортов в регионе ЦАРЭС
Air China (КНР)	3	4
Эйр Кыргызстан (Кыргызская Республика)	1	1
Аэро Монголия (Монголия)	1	1
Эйр Астана (Казахстан)	6	7
Эйр Манас (Кыргызская Республика)	1	1
Ariana (Афганистан)	1	1
Avia Traffic (Кыргызская Республика)	2	2
AZAL (Азербайджан)	3	3
China Southern (КНР)	8	10
Georgian Airways (Грузия)	0	0
Hainan Airlines (КНР)	1	1
Hunnu Air (Монголия)	1	4
Kam Air (Афганистан)	1	2
МИАТ (Монголия)	1	1
PIA (Пакистан)	2	2
SCAT (Казахстан)	3	5
Shaheen Air (Пакистан)	1	1
Сомон Эйр (Таджикистан)	2	2
Suparna (КНР)	1	1
Таджик Эйр (Таджикистан)	3	3
Туркменистан Эйрлайнз (Туркменистан)	2	2
Узбекистон хаво йуллари (Узбекистан)	6	8

AZAL = Азербайджанские авиалинии, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, МИАТ = Монгольские авиалинии, КНР = Китайская Народная Республика, SCAT = авиакомпания SCAT.

Источник: База данных OAG. <https://www.oag.com/analytics/schedules-analyser> (сентябрь 2017 г.).

ЦАРЭС компанией «China Southern», однако маршруты в страны-члены ЦАРЭС занимают большую часть международных провозных мощностей компании в Урумчи. «China Southern» выполняет полеты по 16 международным маршрутам из своего хаба в Урумчи, включая 10 маршрутов в страны-члены ЦАРЭС.

23. Алматы, Астана, Ташкент и Урумчи превратились в крупные хабы для авиaperевозок в регионе. Вместе с тем, значительная часть перевозок между

странами-членами ЦАРЭС в настоящее время вынуждена проходить через хабы за пределами региона (такие как Дубай и Стамбул) из-за отсутствия транспортной связанности в регионе.

24. Существуют огромные возможности для улучшения транспортной связанности между странами-членами ЦАРЭС. Однако достичь улучшения связанности можно лишь при наличии надлежащей политики и поддержки. В среде более благоприятной политики (без двусторонних ограничений,

Рисунок 1: Девять свобод воздушного пространства в авиации

Источник: Управление гражданской авиации Сингапура. Либерализация воздушного сообщения: Опыт Сингапура. Представлено на семинаре по авиации ЦАРЭС в Сингапуре 6-7 апреля 2017 года.

визовых ограничений и высоких налогов) прямое сообщение могло бы быть установлено между большим количеством городов региона.

25. Открытый рынок и более низкие налоги уменьшили бы стоимость авиаперелетов, стимулируя спрос. В настоящее время стоимость авиабилетов на перелеты между странами-членами ЦАРЭС намного выше, по сравнению с перелетами аналогичной протяженности в других регионах, таких как Европа, Ближний Восток и Юго-Восточная Азия. Высокие эксплуатационные расходы, отсутствие конкуренции и высокие налоги

являются главными препятствиями для роста пассажирских авиаперевозок в регионе ЦАРЭС.

26. За несколькими исключениями, стоимость самых дешевых авиабилетов в оба конца между странами-членами ЦАРЭС превышает 200 USD. В некоторых случаях, самый низкий тариф составляет более 500 USD. Одни лишь аэропортовые сборы и плата за обслуживание зачастую составляют больше 100 USD, что делает почти невозможным уменьшение стоимости авиаперелетов до уровня, на котором можно в достаточной мере стимулировать спрос.

Политика и регулирование

27. В этом, а также в двух последующих разделах будет начато формулирование возможных вариантов для продвижения вперед авиации ЦАРЭС в каждом из основных компонентов подсектора. В сфере политики и регулирования, ключевыми аспектами являются:

- (i) развитие рынка (поэтапный подход к развитию рынка),
- (ii) экологическая политика и стандарты, и
- (iii) политика и стандарты в области безопасности.

А. Развитие рынка

28. Авиация является неотъемлемой отраслью для мировой торговли и туризма и, согласно прогнозам, к концу 2017 года обеспечит перевозку почти четырех миллиардов пассажиров. Несмотря на свою жизненно важную роль, авиация остается связанной рамками экономических ограничений и регулятивных барьеров, которые существуют с начала двадцатого века.

29. Некоторые страны и экономические торговые партнеры приняли курс на большую либерализацию воздушного сообщения, с тем, чтобы улучшить доступ к рынкам и свободу перемещения.

Соглашения могут быть реализованы как на многосторонней, так и на двусторонней основе. В случае ЦАРЭС, страны-члены должны рассмотреть относительные преимущества каждой из форм соглашения. Многосторонние соглашения обеспечивают наиболее широкий охват, но являются значительно более сложными, и требуют более длительного времени для переговоров. Двусторонние соглашения легче реализовать, однако они могут быть несколько ограничены в охвате. Приведенные ниже примеры предложены для демонстрации этих различных типов соглашений, без каких-либо указаний на то, что является наилучшей формой для ЦАРЭС. К примерам таких соглашений относятся:

- (i) Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок (MALIAT),
- (ii) Соглашение АСЕАН по открытому небу, и
- (iii) Соглашение между Европейским Союзом и Грузией.

Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок

30. Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок (MALIAT),³ первоначально сформированное Брунеем, Чили, Новой

³ Международная организация гражданской авиации (ИКАО), рабочий документ №34. Шестое совещание Всемирной авиатранспортной конференции (ATCONF), Монреаль, 18-22 марта 2013 г.: Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок (MALIAT): Основа будущего экономического регулирования воздушных перевозок. Предоставлено Новой Зеландией. 2 декабря 2013 года. https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/WorkingPapers/ATConf6-wp034_en.pdf.

Зеландией и Сингапуром, закладывает перспективную платформу для участия стран в либерализованном воздушном сообщении, включающем “открытое небо”.⁴ Соглашение первоначально было введено в действие в форме протокола в 2001 году, а к настоящему времени оно включает дополнительные страны, подписавшие договор, а также ряд других стран, рассматривающих вопрос членства.

31. Главные особенности MALIAT:

- (i) открытое расписание для маршрута;
- (ii) открытые права перевозок, включая услуги грузоперевозок в рамках седьмой свободы;
- (iii) открытая провозная емкость;
- (iv) положения об инвестициях в авиакомпанию, которые фокусируются на эффективном управлении и основном месте ведения деятельности, но защищают от перевозчиков с «удобным флагом»;
- (v) назначение нескольких авиакомпаний;
- (vi) код-шеринг с третьей страной; и
- (vii) минимальный режим утверждения тарифов.

Соглашение АСЕАН по открытому небу

32. В рамках АСЕАН происходил устойчивый переход от ограничительных двусторонних соглашений о воздушном сообщении к открытому небу, чтобы расширить транспортную связанность между десятью странами АСЕАН. Несмотря на то, что АСЕАН не стала по-настоящему единым рынком авиаперевозок, его механизм существовал

в течение нескольких лет с целью улучшения транспортной связанности, защиты местных авиационных компаний и инвестиций в инфраструктуру.

33. Соглашение АСЕАН об открытом небе отличается от других соглашений об открытом небе, например, европейских, потому что из него исключены седьмая свобода и осуществление внутренних операций иностранными авиаперевозчиками (восьмая и девятая свободы).

34. На начальном этапе реализации соглашения АСЕАН, третья и четвертая свободы предоставлялись только между столицами стран. На текущем этапе, третья и четвертая свободы также обеспечены между столицами и второстепенными городами. К настоящему времени сторонами соглашения являются все 10 стран АСЕАН, после ратификации последними оставшимися членами АСЕАН в 2015 году и в начале 2016 года. Единственным исключением является Индонезия, которая открыла не все, а лишь четыре второстепенных города и столицу. Пятая свобода теперь также разрешена в АСЕАН, при условии, что маршруты пролегают по прямой линии (перевозки в обратном направлении в настоящее время не разрешаются).

35. За десять лет до начала обсуждений между всеми 10 странами АСЕАН, предпринимались также действия по переходу к открытому небу между четырьмя странами АСЕАН. Субрегион, состоящий из Брунея (Бруней-Даруссалам), Индонезии, Малайзии и Филиппин,

⁴ Правительство Новой Зеландии. Многостороннее соглашение о либерализации международных авиаперевозок (MALIAT). <http://www.maliat.govt.nz/>.

был определен в 1994 г., как Восточно-Азиатская зона роста (BIMP-EAGA) с целью содействия либерализации транспортного сектора между соответствующими странами.⁵ С тех пор, авиация играет важную роль в развитии туризма в этом субрегионе.

36. Страны-члены ЦАРЭС могли бы использовать подобный поэтапный подход к открытию рынков, как это было сделано в регионе АСЕАН, – т.е., первоначально разрешить третью и четвертую свободы, прежде чем рассмотреть принятие пятой свободы. Соглашение АСЕАН показало, что нет необходимости сразу включать седьмую, восьмую и девятую свободы, как это имело место в случае единого рынка авиаперевозок Европейского Союза (ЕС). Возможно, также первоначально открыть рынки для субрегионов или пар стран-членов ЦАРЭС, до реализации такого соглашения всеми 11 странами-членами.

37. Страны-члены ЦАРЭС будут иметь возможность определить те города и аэропорты, где может происходить свободная конкуренция в больших масштабах, чем это имеет место в настоящее время, и одновременно предложить стимулы для нарождающихся авиационных хабов и аэропортов крупнейших городов, чтобы подготовиться к более высокой конкуренции в регионе.

38. Поэтапный переход ЦАРЭС к открытому небу для стран в регионе позволил бы странам, которые в меньшей степени готовы к конкуренции,

улучшить и модернизировать мощности и инфраструктуру авиации, с тем, чтобы конкурировать с более сильными странами-членами.

39. Рекомендации: страны-члены ЦАРЭС могли бы поработать над тем, чтобы разрешить открытый доступ для полетов между международными аэропортами в регионе ЦАРЭС, начиная с прав третьей и четвертой свобод. Страны-члены ЦАРЭС могут разработать план поэтапного и управляемого перехода к конкуренции, который в большей степени принесет пользу общему развитию авиации в регионе, нежели создаст внезапный дисбаланс между более слабыми и более сильными операторами. Приведение в соответствие мощностей авиации и инфраструктурных потребностей на уровне региона ЦАРЭС обеспечит возможность для успешного развития нарождающегося сектора авиации.

Соглашение между Европейским Союзом и Грузией

40. В 2010 году ЕС подписал общее соглашение по авиации с Грузией с целью устранения рыночных ограничений рынка для перемещения и содействия интеграции сектора воздушного транспорта Грузии в европейскую систему авиационных стандартов и правил. Соглашение либерализует доступ для европейских и грузинских авиаперевозчиков на соответствующие рынки, и предоставляет Грузии поддержку, чтобы привести ее авиационный сектор в соответствие с авиацией ЕС.⁶

⁵ АБР. Азиатский региональный интеграционный центр. Трансграничная инфраструктура в зоне экономического роста восточной части АСЕАН: Бруней-Даруссалам – Индонезия – Малайзия – Филиппины (BIMP-EAGA). <https://aric.adb.org/initiative/brunei-darussalam-indonesia-malaysia-philippines-east-asean-growth-area>.

⁶ Европейский Союз. Мобильность и транспорт. Международная авиация: Грузия. https://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/georgia_en.

41. Ожидается, что преимущества такой ассоциации будут включать увеличение инвестиций, рост туризма, улучшение пассажирских сетей и воздушных грузоперевозок. Соглашение создает равные возможности для конкуренции, основанные на платформе стандартов в области безопасности, управления воздушным движением, окружающей среды и авиационной безопасности. Потребительские преимущества включают возможности более широкого выбора, удобство перемещения к большему количеству мест назначения и конкурентное установление стоимости авиабилетов. С момента вступления соглашения в силу, число международных пассажиров увеличилось в пять раз за период с 2012 по 2016 г., и в 2016 г. количество прибытий международных пассажиров в Грузию достигло приблизительно 1,4 миллиона. В Приложении 1 приведен практический пример роста рынка Грузии.

Транспортная связанность и склонность к путешествиям

42. Предварительный анализ необслуживаемых и плохо обслуживаемых городов в регионе ЦАРЭС определил значительное число городов, которые могли бы извлечь преимущества из улучшения авиатранспортных каналов, как внутренних, так и международных сообщений. Во многих случаях, ближайший аэропорт, который мог бы обслуживать тот или иной город в регионе ЦАРЭС, фактически расположен в другой стране ЦАРЭС (Рисунок 2).

43. ИАТА идентифицирует рост авиаперелетов и его корреляцию с ростом национального валового

внутреннего продукта (ВВП) как “склонность к путешествиям”. На покупательную способность оказывают влияние относительная простота или трудность перемещения автомобильным и/или железнодорожным транспортом, по сравнению с воздушным, и приемлемость стоимости авиабилетов, как движущие факторы потребительского спроса на авиаперелеты. На Рисунке 3 ниже приведено сравнение склонности к путешествиям между странами-членами ЦАРЭС и другими азиатскими странами.

44. Сравнительный анализ ключевых показателей демонстрирует низкую склонность к путешествиям в странах-членах ЦАРЭС из региона и в регион, по сравнению с другими странами. После исключения КНР, с годовыми показателями 487 миллионов поездок и 0,35 поездки на душу населения в 2016 году, анализ 10 других стран-членов ЦАРЭС показал среднюю склонность к путешествиям 0,13 поездки на душу населения в год. Склонность к путешествиям для этих 10 стран колеблется от 0,05 поездки на душу населения в год до 0,28 поездки на душу населения в год. У четырех стран этот показатель составил 0,07 поездки на душу населения или ниже, и лишь у двух стран показатели склонности к путешествиям оказались выше 0,20 поездки на душу населения. В Таблице 5 представлены сводные результаты сравнительного анализа.

45. Даже самые высокие показатели в регионе ЦАРЭС (исключая КНР) относительно невелики. Показатели азиатских государств с уровнем ВВП на душу населения, аналогичным группе стран-членов ЦАРЭС, достигают 0,5–1,0 поездок на душу населения. Склонность к путешествиям в Австралии, Новой Зеландии, Сингапуре, Турции и

Рисунок 2: Близость к городам местного значения, находящимся по другую сторону границы, которые могли бы извлечь преимущества из расширения доступа к свободе воздушного пространства

Примечание: Аэропорты отмечены кодом ИАТА. См. в Приложении 2 определения кодов аэропортов странами-членами ЦАРЭС.
Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок 3: Склонность к путешествиям – сравнение стран-членов ЦАРЭС с другими странами Азии

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.
Источник: Азиатский банк развития.

Таблица 5: Сравнительный анализ склонности к путешествиям

	Афганистан	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Пакистан	КНР	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Население (млн. чел.)	34,66	9,76	3,72	17,80	6,08	3,03	193,20	1 379,00	8,74	5,66	31,85
ВВП (млрд долл. США)	19,47	37,85	14,33	133,70	6,55	11,16	283,00	11 200,00	6,95	36,18	67,22
ВВП на душу населения (долл. США)	562	3 877	3 854	7 510	1 077	3 686	1 468	8 123	796	6 389	2 111
Приезжие	1 917 923	1 961 639	220 448	5 007 869	583 997	537 853	9 628 354	487 960 477	1 037 897	1 318 350	2 383 631
Склонность к путешествиям	0,06	0,20	0,06	0,28	0,10	0,18	0,05	0,35	0,12	0,23	0,07
	Австралия	Бразилия	Новая Зеландия	Сингапур	Турция	ОАЭ					
Население (млн чел.)	24,13	207,00	4,69	5,60	79,51	9,27					
ВВП (млрд долл. США)	1 205,00	1 796,00	185,00	297,00	857,00	348,00					
ВВП на душу населения (долл. США)	49 927	8 650	39 426	52 960	10 787	37 622					
Приезжие	72 597 701	94 142 377	15 243 179	34 969 110	100 366 461	92 160 692					
Склонность к путешествиям	3,01	0,45	3,25	6,24	1,26	9,94					

ВВП = валовой внутренний продукт, КНР = Китайская Народная Республика, ОАЭ = Объединённые Арабские Эмираты.

Источник: анализ Азиатского банка развития с использованием общедоступных данных, взятых с сайта Всемирного банка: <https://data.worldbank.org/>.

Объединённых Арабских Эмиратов намного выше, чему способствуют частота воздушных сообщений между ключевыми городами, высокая международная транспортная связанность и либерализованные двусторонние и многосторонние соглашения. При уровне 0,13 приезжих на душу населения в среднем по странам-членам ЦАРЭС, низкая склонность к путешествиям указывает на причины: низкая частота сообщений, трудности стыковки полетов, отсутствие обслуживания городов местного

значения, ограничительные двусторонние соглашения о воздушном сообщении и отсутствие многосторонних соглашений.

46. Предварительный анализ показывает, что увеличение склонности к путешествиям в два раза может дополнительно создать приблизительно 50 миллионов поездок и увеличит показатель склонности к путешествиям до 0,27, что по-прежнему будет значительно ниже среднего показателя для стран Азии. В случае увеличения в три раза,

Таблица 6: Потенциал роста склонности к путешествиям в странах-членах ЦАРЭС при 2-х и 3-х-кратном увеличении текущего числа поездок

Члены ЦАРЭС (без КНР)	Население (млн чел.)	ВВП (млрд долл. США)	ВВП на душу населения (долл. США)	Текущее число поездок	Поездок на душу населения	2х-кратное увеличение поездок	Поездок на душу населения	3х-кратное увеличение поездок	Поездок на душу населения
				текущее		в 2 раза		в 3 раза	
Афганистан	34,660	19,470	562,00	1 917 923	0,06	3 835 845	0,11	5 753 768	0,17
Азербайджан	9,762	37,850	3 877,00	1 961 639	0,20	3 923 278	0,40	5 884 917	0,60
Грузия	3,719	14,330	3 854,00	220 448	0,06	440 896	0,12	661 345	0,18
Казахстан	17,800	133,700	7 510,00	5 007 869	0,28	10 015 739	0,56	15 023 608	0,84
Кыргызская Республика	6,083	6,551	1 077,00	583 997	0,10	1 167 995	0,19	1 751 992	0,29
Монголия	3,027	11,160	3 686,00	537 853	0,18	1 075 706	0,36	1 613 559	0,53
Пакистан	193,200	283,000	1 468,00	9 628 354	0,05	19 256 708	0,10	28 885 062	0,15
Таджикистан	8,735	6,952	796,00	1 037 897	0,12	2 075 794	0,24	3 113 691	0,36
Туркменистан	5,663	36,180	6 389,00	1 318 350	0,23	2 636 700	0,47	3 955 050	0,70
Узбекистан	31,850	67,220	2 110,65	2 383 631	0,07	4 767 262	0,15	7 150 893	0,22
Итого	314,500			24 597 961	0,13	49 195 923	0,27	73 793 884	0,40

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: анализ Азиатского банка развития с использованием общедоступных данных, взятых с сайта Всемирного банка: <https://data.worldbank.org/>.

показатель склонности к путешествиям достиг бы значения 0,40 в среднем по региону, сгенерировав приблизительно 75 миллионов поездок в год. Это должно быть достижимо в условиях более открытого рынка, приводящих к увеличению конкуренции и снижению тарифов. В Таблице 6 представлены цифры, отражающие потенциальный рост склонности к путешествиям в регионе ЦАРЭС.

47. Рост ВВП также будет стимулировать спрос на авиаперелеты, поскольку располагаемый доход генерирует потребность в путешествиях. Сочетание более высоких уровней располагаемого дохода и более низких

тарифов, вытекающих из либерализации, послужило движущим фактором быстрого роста на таких рынках авиаперевозок, как Юго-Восточная Азия. При реализации надлежащей политики, Центральная и Западная Азия также могут достигнуть подобного роста.

Национальная авиационная стратегия

48. Национальный подход к авиации, туризму и инфраструктуре воздушного транспорта, поддерживаемый современной нормативной базой и передовым опытом в технической инфраструктуре, обеспечивает необходимые стимулы, побуждающие авиакомпании открывать новые маршруты.⁷

⁷ И. Г. Пуспарани. 2017 г. Авиационный сектор воспарил в открытом небе ACEAN. Seasia. 21 июня. <https://seasia.co/2017/06/21/>.

Страны, добившиеся успеха, имеют ясно сформулированную национальную авиационную стратегию, направленную на максимизацию эффективности активов (самолеты, аэропорты, управление воздушным движением, воздушное пространство, другая инфраструктура) и предоставление коммерческой свободы, как государственным, так и частным предприятиям, с тем, чтобы увеличить транспортную связанность, частоту сообщений и удовлетворенность клиентов обслуживанием, тесно связанным с растущим спросом.

49. Как пример, Дубай в Объединенных Арабских Эмиратах, с весьма ограниченными природными туристическими активами и небольшим населением, демонстрирует, как авиация может улучшить национальную экономику благодаря четкому видению, тщательному планированию и совместной реализации.⁸ Определив единое направление для сектора авиации, правительство содействовало государственным и частным инвестициям в развитие мощностей и компетентности в секторе авиации, как в воздухе, так и на земле. Дубай привлек инвестиции в инфраструктуру, принял открытую конкуренцию и обеспечил глобальную транспортную связанность благодаря эффективной работе и сильному видению дальнейшего расширения

отрасли. Ожидается, что к 2020 году авиация внесет 53,1 миллиарда US\$ в экономику, и 37,5% в ВВП, с более чем 750 000 рабочих мест, обеспечиваемых сектором.⁹

50. ИАТА продвигает авиацию в качестве ключевой стратегии для правительств и национальных государств в достижении эффективного экономического и социального развития посредством улучшения авиатранспортную связанности. Это может быть достигнуто путем применения либерализованного подхода к воздушным перевозкам, стимулирования инвестиций в авиацию посредством более открытой нормативной базы, и поддержки местных учреждений для развития мощностей и потенциала, которые подкрепляют рост безопасного и надежного сектора авиации.¹⁰

51. Рекомендации: страны-члены ЦАРЭС должны приоритизировать разработку своих национальных авиационных стратегий, или обновить стратегии в тех странах, которые их уже разработали. Страны-члены ЦАРЭС могут также рассмотреть целесообразность разработки региональной авиационной стратегии, согласования их индивидуальных стратегий и продвижения авиаперелетов в регионе.

⁸ Р. Тадрос. 2014 г. К 2020 году доля авиации в экономике Дубая составит 53,1 млрд долларов (37,5% его ВВП), и на данный сектор будет приходиться свыше 750 000 рабочих мест. "Emirates". 17 ноября. <https://www.emirates.com/media-centre/>.

⁹ "Oxford Economics". 2014 г. Количественное определение экономического воздействия авиации в Дубае. <http://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/282178>.

¹⁰ ИАТА. 2016 г. Пометки Тони Тайлера «Крылья перемен», Сантьяго. <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2016-03-30-01.aspx>.

Доступ к рынку

52. ИКАО активно работает с правительствами и заинтересованными сторонами в области авиации по дефрагментации индустрии воздушного транспорта и созданию более целостной и сильной рамочной политики поддержки, содействующей облегчению перемещения пассажиров.¹¹ Она основывается на фундаментальном принципе, что перемещение пассажиров и груза воздушным путем с минимумом транзитных точек сокращает время поездки, увеличивает удовлетворенность клиентов и способствует снижению эксплуатационных расходов, формируя потенциал для более низкой стоимости авиабилетов и повышения конкурентоспособности.

53. Наряду с авиакомпаниями, обеспечивающими возможность доступа к маршрутам и рынкам, оптимальное использование служб аэронавигации, эффективные аэропортовые системы, упрощение пограничных формальностей и обеспечение мер безопасности, вносят значительный вклад в интермодальную перевозку пассажиров и грузов воздушным путем. Первыми принципами авиации являются безопасный, регулярный, эффективный и экономичный воздушный транспорт. Доступ к рынку создает варианты транспортной связанности, которые вносят вклад в экономическое развитие. Улучшение авиатранспортных

связей также расширяет потребности в высококвалифицированных авиационных специалистах и улучшении возможностей инфраструктуры, которые, в свою очередь вносят вклад в развитие своих стран.

Видение и рамки политики

54. Правительства стран-членов ЦАРЭС, в целом: (i) определяют видение и рамки политики, которая направляет участников на повышение эффективности, (ii) устанавливают политики, обеспечивающие дальнейшее уменьшение регулирования, и (iii) определяют уровень либерализации для улучшения доступа к рынкам.

55. Эти факторы были приняты на глобальном уровне в плане обеспечения устойчивого роста авиаперевозок и увеличения вклада авиации в ВВП. ИАТА количественно определила ключевую роль авиации, в сочетании с глобальными цепочками добавления стоимости, как благоприятствующего фактора, способствующего интеграции стран в глобальную торговую систему. Исследованием были установлены сильные взаимосвязи между улучшением связанности грузовыми авиаперевозками и увеличением внешнеторгового оборота в стоимостном выражении – увеличение связанности грузовыми авиаперевозками на 1% обуславливает увеличение общего экспорта и импорта на 6,3%.¹²

¹¹ ИКАО. “Экономическое развитие воздушного транспорта”. <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Connectivity.aspx>.

¹² Экономический брифинг ИАТА. 2016 г. “Стоимость воздушных перевозок и глобальных цепочек стоимости”. <http://www.iata.org/publications/economic-briefings/value-of-air-cargo-2016-summary.pdf>.

56. Как часть необходимых шагов к интеграции, страны, имеющие более развитые грузовые авиатранспортные связи, в сочетании с налаженной работой таможенных служб и эффективными границами, лучше интегрируются в глобальные стоимостные цепочки. Организация экономического сотрудничества и развития признает быстрые и эффективные таможенные и портовые процедуры, как существенные факторы для того, чтобы страна или региональный торгово-экономический союз были привлекательными для иностранных инвестиций в перевозки и инфраструктуру; это контрастирует с излишне сложными процессами и документацией, которые повышают издержки для бизнеса и вызывают задержки в перемещении товаров и услуг.¹³

57. Рекомендации: ЦАРЭС может способствовать партнерству между правительственными органами, принимающими решения, и участниками рынка, для проведения совместной работы по удовлетворению скрытого спроса на авиаперелеты (удобство, эффективность по времени, доступность по цене). ЦАРЭС может также оказать помощь в создании конкурентной среды, чтобы привести к более высокой экономической эффективности, излишку производителя и излишку потребителя.

58. Наиболее успешная мировая практика предусматривает наличие политик для ключевых функций:

- (i) Разработка (дизайн) рынка. Состав маршрутов и сети для максимального охвата
- (ii) Управление монополиями. Определение поставщиков и инфраструктуры (аэропорты, управление воздушным движением), которые максимизируют потоки товаров и услуг с минимальными ограничениями или ценовыми штрафными санкциями для операторов
- (iii) Государственно-частное партнерство. Как государства взаимодействуют с частными инвесторами и поставщиками услуг, чтобы максимизировать общую эффективность, развитие потенциала, реализацию ценностей и предоставление услуг
- (iv) Структура авиакомпаний. Требования отдельного государства и региональных структур ЦАРЭС
- (v) Значение двусторонних соглашений (отмена государственного регулирования). Ясное понимание экономических, социальных, и политических преимуществ от двусторонних и многосторонних прав для максимизации транспортной связанности и доступа к рынкам
- (vi) Наращивание мощностей и ресурсов. Ясное понимание того, какие мощности и ресурсы требуются, чтобы повышать эффективность и экономические показатели, и уровень требуемой внешней помощи

¹³ Индикаторы содействия торговле ОЭСР. <http://www.oecd.org/trade/facilitation/indicators.htm> (по состоянию на сентябрь 2017 года).

- (vii) Использование правительственных субсидий и мер защиты. Ценность поддержки для услуг и инвестиций в инфраструктуру превышает размер расходов на субсидию, с преимуществами, ясно понятыми и прозрачными.

59. При использовании макро-подхода к вкладу воздушного транспорта в экономику соответствующих стран и на более широком региональном уровне ЦАРЭС, реализация преимуществ развития авиации и инвестиций достигается благодаря дизайну рынка и серии политик и мероприятий, которые содействуют и поощряют участие отрасли. Цели определения рынка включают следующее:

- (i) Повышение уровня транспортной связанности страны посредством использования двусторонних соглашений и перехода к дополнительным свободам воздушного пространства;
- (ii) Обеспечение мощностей для целевого уровня склонности к путешествиям;
- (iii) Определение масштаба сети и охвата на основе согласованных прогнозов;
- (iv) Сегментирование спроса по перевозкам в рамках третьей, четвертой, пятой и шестой свобод;
- (v) Удовлетворение потребностей регионального развития; и
- (vi) Определение аэропортов ЦАРЭС по категориям внутренних и международных аэропортов, и хабов авиакомпаний, чтобы оптимизировать и облегчить движение потоков пассажирских и грузовых перевозок.

60. Разные страны-члены ЦАРЭС в настоящее время предпринимают важные шаги для расширения охвата и возможностей авиации, наряду с расширением международного принятия и признания региона. Согласование направлений потенциала роста и развития мощностей, как усилия, координируемого на региональном уровне, может способствовать дальнейшему улучшению коллективного прогресса стран-членов, и, что очень важно, обеспечить платформу и основу для значительного повышения инвестиционного потенциала региональной авиации.

В. Экологическая политика и стандарты

61. На глобальном уровне, авиация является одним из наиболее быстро растущих источников выбросов ПГ. Поэтому правительства все чаще принимают политики, призванные обезопасить вклад авиации в устойчивый рост. Недавно, ИКАО разработала Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA),¹⁴ и приблизительно 65 государств согласились на участие в CORSIA, как в добровольной программе, до 2026 года.

62. С 2027 года участие станет обязательным для государств, соответствующих определенным критериям, связанным с уровнем деятельности их авиации, за исключением наименее развитых стран, малых островных развивающихся государств и

¹⁴ Программа CORSIA была согласована на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2016 г.

развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые будут освобождены, если не вызовутся добровольно принять участие. Многие члены ЦАРЭС входят в группу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, однако рассмотрение принципов CORSIA является важным для ЦАРЭС. Приоритетами программы являются:

- (i) коммерциализация устойчивых видов альтернативного авиационного топлива,
- (ii) дальнейшее определение деталей CORSIA, с предоставлением достаточного времени для реализации программы авиакомпаниями, и
- (iii) модернизация управления воздушным движением.

63. С точки зрения разработки политики ЦАРЭС и обеспечения соответствия требованиям завтрашнего дня отрасли, правительства, принимая во внимание вопросы охраны окружающей среды при рассмотрении необходимых элементов соглашения о региональной торговле, руководствуются несколькими движущими факторами политики. К ним относятся:

- (i) вклад в общие цели устойчивого развития;
- (ii) обеспечение единых «правил игры» для всех сторон соглашения;
- (iii) улучшение сотрудничества по экологическим вопросам, представляющим общий интерес;
- (iv) осуществление международной программы по охране окружающей среды.

64. Экологические соображения все чаще учитываются при заключении международных торговых и природоохранных соглашений.¹⁵ Ввиду роста авиации как одного из основных источников парниковых газов и обычных загрязнителей, также, скорее всего, будет расти и выдающаяся роль сектора в международной природоохранной политике.

65. В течение следующих двадцати лет авиационная индустрия – в частности, авиакомпания – инвестирует еще несколько триллионов долларов в закупки новой авиационной техники, чтобы модернизировать стареющий и неэффективно расходующий топливо авиационный флот. Согласно текущим прогнозам развития рынка, составленным компанией «Boeing», с 2017 по 2036 гг. потребуется 41 030 новых самолетов общей стоимостью 6,1 трлн долл. США, причем основным фактором роста спроса являются узкофюзеляжные воздушные суда, составляющие 29 530 узкофюзеляжных самолетов стоимостью около 3,2 трлн долл. США (сноска 15).

66. Аэронавигационные технологии, позволяющие оптимизировать траекторию полета, экономят как горючее, так и время пребывания в воздухе. Модернизированные и усовершенствованные технологии позволяют сократить полетное время, что можно приравнять к сокращению расхода топлива самолетами, а промышленность, в целом, добровольно обязалась

¹⁵ К. Джордж. 2014 г. «Окружающая среда и региональные торговые соглашения: появляющиеся тренды и движущие факторы политики», Рабочие документы ОЭСР по торговле и окружающей среде, № 2014/02, OECD Publishing, Париж. <http://dx.doi.org/10.1787/5jz0v4q45g6h-en>

сократить выбросы углекислого газа, в соответствии с глобальной повесткой дня в области изменения климата. Отраслевая организация ИАТА лидирует в части добровольного достижения поставленной перед собой цели сокращения к 2020 году выбросов углекислого газа и потребления топлива, как минимум, на 25% по сравнению с 2005 годом. Сокращение потребления топлива непосредственно сокращает выбросы, а входящие в ИАТА авиакомпании повысили эффективность использования топлива на 3,1% за период с 2000 по 2007 гг.

67. По данным ИАТА, самолеты последнего поколения «по расходу топлива на 70% эффективнее, чем 40 лет назад, и на 20% эффективнее, чем 10 лет назад».¹⁶ Внедрение новых типов воздушных судов несет дополнительную пользу для окружающей среды за счет снижения уровня шумового загрязнения в результате применения новых технологий воздушных судов и двигателей.

68. Потенциальная экологическая польза в авиационном секторе не ограничивается только лишь авиационными технологиями. Энергоэффективные технологии – такие как эффективное освещение, например – способны существенно снизить потребление энергии в аэропортах. Программа сертификации передовых разработок в энергетическом и экологическом проектировании (LEED) является наиболее широко используемой системой рейтинговой оценки экологического строительства в мире. Многие аэропорты

по всему миру добились “золотого” и даже “платинового” статуса за проектирование и применение энергетически эффективных и экологически чистых конструкторских решений. Кроме того, еще одной возможностью является использование транспортных средств с низким или нулевым уровнем выбросов для перевозки пассажиров между терминалами и от выхода на посадку до самолета. Создание качественных систем общественного транспорта между населенными пунктами и аэропортами может во многом способствовать отказу от использования частного транспорта для поездок в аэропорт, что способствует улучшению энергетической и экологической эффективности систем воздушных перевозок в целом.

69. К 2050 году входящие в ИАТА авиакомпании планируют добиться сокращения авиационных выбросов на 50% (нетто) по сравнению с уровнями выбросов 2005 года (сноска 15). Ожидается, что эти улучшения будут достигнуты за счет:

- (i) усовершенствованных технологий – например, экологически безопасного топлива с низким содержанием углерода;
- (ii) повышения эффективности эксплуатации воздушных судов;
- (iii) внедрения современных технологий для систем управления воздушным движением и совершенствования и повышения эффективности инфраструктуры; и

¹⁶ ИАТА. Политика по вопросам изменения климата. <http://www.iata.org/policy/environment/Pages/climate-change.aspx>; и “Zacks Equity Research”. Nasdaq, 2017 г. “Компания Boeing (BA) достигла 52-недельного максимума показателей стабильности своей работы. 15 декабря. <http://www.nasdaq.com/article/boeing-ba-hits-a-52-week-high-on-consistent-performance-cm892379>.

- (iv) внедрения в использование на мировом рынке единой меры для количественной оценки любых разрывов в уровнях выбросов.

70. Государства-члены ЦАРЭС могут извлечь выгоду из этих инициатив за счет внедрения новых авиационных технологий, совершенствования систем управления воздушным движением, совершенствования инфраструктуры для наземного обслуживания, а также за счет эффективной эксплуатации воздушных судов и координации руления на взлетно-посадочных полосах.

71. Рекомендация: страны-члены ЦАРЭС могли бы улучшить экологическую эффективность своих авиационных секторов, рассмотрев следующие рекомендации:

- (i) участие в глобальных программах с целью сокращения выбросов авиации;
- (ii) установление местных стандартов для уровней шума от самолетов;
- (iii) проведение оценок рисков авиационной отрасли на местном и глобальном уровне, чтобы обеспечить устойчивость.

С. Политика и стандарты в области безопасности

72. Летная годность самолетов и безопасность эксплуатации крайне важны для ЦАРЭС с точки зрения развертывания авиации во всем регионе, а также во всем мире из региона Центральной Азии. Гармонизация эксплуатационных процедур и правил в глобальном воздушном пространстве вносит вклад в повышение безопасности и эффективности

авиационной индустрии. Полеты через регион Центральной Азии обычно пересекают многочисленные районы полетной информации и общепринятые практики и процедуры упрощают процесс для авиакомпаний и центров управления воздушным движением, что также снижает риски коммуникации и критериев безотказной эксплуатации.

73. Существует возможность согласования политик внутри региона ЦАРЭС, с тем, чтобы укрепить репутацию и доверие к надежности авиации в регионе. Для этого требуется, чтобы отдельные страны и все коллективное объединение реализовали следующие меры:

- (i) обеспечить применение эффективного набора правил и инструкций, соответствующих стандартам ИКАО и потребностям ЦАРЭС;
- (ii) согласовать стандарты в рамках всего региона ЦАРЭС, чтобы содействовать трансграничному сотрудничеству и обучению;
- (iii) проводить одобрение новых компаний, входящих в сектор авиации ЦАРЭС;
- (iv) осуществлять мониторинг последующей деятельности по всем предоставленным одобрениям (полетопригодность, операции, безопасность, обучение, техобслуживание, ремонт и капремонт, опасные грузы и т.д.); и
- (v) осуществлять вмешательство, по мере необходимости, в случае нарушений и несоблюдения стандартов, и управлять выходом из системы авиации ЦАРЭС.

74. Навигация на основе эксплуатационных характеристик способствует повышению эффективности

воздушного пространства во всем мире, с использованием новых процедур, которые эффективно перепроектируют воздушное пространство. К достоинствам навигации на основе эксплуатационных характеристик относятся улучшение потока воздушного движения и повышение его эффективности, увеличение пропускной способности воздушного пространства и упрощение рабочей нагрузки на авиадиспетчеров. Первым поставщиком аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в мире, «получившим признание ИКАО как разработчик методики контроля показаний пилотажных приборов для навигации на основе эксплуатационных характеристик и стандартных проектных решений»¹⁷ стала Новая Зеландия.

75. Применение процедуры «требуемые навигационные характеристики – требуется разрешение» позволяют ПАНО обеспечить возможность полета ВС по выверенной и высокоточной траектории, что повышает, как эффективность, так и безопасность. Опыт Новой Зеландии позволяет эксплуатировать реактивные ВС в широком спектре сложных атмосферных условий, и над самыми сложными ландшафтами мира, что позволяет сделать вывод о целесообразности внедрения этой технологии в регионе ЦАРЭС.

76. Развивающиеся технологии оказывают влияние на управление воздушным пространством в связи с появлением новых летательных аппаратов, таких как дроны и воздушные шары, и активизация использования космических аппаратов. Важные достижения в технологиях также изменяют методы,

которые авиационная индустрия использует для безопасного и эффективного управления воздушным пространством, в том числе – автоматическое зависимое наблюдение – вещание и переход на использование цифровых данных центрами управления воздушным движением. Новые инициативы – такие как общесистемное управление информацией – признают важность глобальной функциональной совместимости и стандартизации как необходимого элемента для будущего управления воздушным пространством.¹⁸

77. Обмен информацией критически важен для:

- (i) пилотов. Во время взлета, на крейсерской высоте, при управлении полетами и приземлении;
- (ii) центров управления аэропортом. Управление вылетами, наземным движением, наличие и распределение выходов на посадку, и управление прибытиями;
- (iii) центров управления авиакомпаний. Формирование расписания, планирование полетов и маршрутизация, планирование топлива и вычисления загрузки/резервов, стыковка пассажирских перелетов, и управление и планирование задержек полетов и восстановление после задержек;
- (iv) ПАНО. Упреждающее управление национальным воздушным пространством и координация со службой управления воздушным движением, и управление воздушным движением ВС, пересекающих их воздушное пространство.

¹⁷ Воздушные трассы. Навигация на основе эксплуатационных характеристик. <https://www.airways.co.nz/products-and-services/aeronautical-support-services/performance-based-navigation/>.

¹⁸ Евроуправление. Общесистемное управление информацией (SWIM). <https://www.eurocontrol.int/swim>.

- (v) поставщиков метеорологического обслуживания. Извещения для пилотов (NOTAM), погода и прогнозы;
- (vi) центров управления военными операциями. Планирование миссий, блокирование воздушного пространства для проведения учебных операций, выполнение задач национальной безопасности.

78. К информации, которая подлежит совместному использованию с соответствующими заинтересованными сторонами сектора авиации, относится:

- (i) Аэронавигационная информация. Информация, получаемая в результате сбора, анализа, и форматирования аэронавигационных данных;
- (ii) Траектория полета. Подробный маршрут самолета, определенный в четырех измерениях (4D), так, чтобы положение самолета было также определено относительно компонента времени;
- (iii) Операции на аэродроме. Состояние различных аспектов аэропорта, включая подходы, подъездные пути, рулежные дорожки, выходы на посадку и информацию о предрейсовой обработке самолета;
- (iv) Метеорологическая. Информация о прошлом, текущем, и будущем состоянии атмосферы земли, важная для воздушного движения;
- (v) Поток воздушного движения. Информация об управлении сетью, необходимая для понимания полной картины воздушного движения и служб управления воздушным движением;
- (vi) Наблюдение. Позиционирование информации с радаров, спутниковых навигационных систем, каналов передачи данных самолета, и т.д.;

- (vii) Возможности и потребности. Информация о потребностях пользователей воздушного пространства в обслуживании, доступа к воздушному пространству и аэропортам, и о самолетах, уже использующих их.

79. Для того чтобы максимизировать воздушное движение внутри региона ЦАРЭС и обеспечить управление верхним воздушным пространством по районам полётной информации транзитных полетов, с тем, чтобы максимизировать безопасность, а также создать значительный потенциал дохода от роста использования воздушного пространства, необходимы координация и согласование в рамках всего региона ЦАРЭС, и стандартизация отдельными странами-членами.

80. При подготовке к изменениям, ПАНО должны будут скорректировать текущие бизнес-модели и, возможно, отделить некоторые службы, в случаях, когда внедряются новые технологии, так, чтобы страны могли содействовать дальнейшей либерализации и коммерциализацию в этой области авиационной индустрии.

81. Для стран-членов ЦАРЭС крайне важно идти в ногу с текущими инициативами и директивами на глобальном уровне, с тем, чтобы подготовиться к новым и будущим пользователям воздушного пространства, а также к увеличению воздушного движения вследствие ожидаемого роста в регионе. Чтобы достигнуть этого, странам-членам ЦАРЭС потребуется сделать серию инвестиций в модернизацию и усовершенствование инфраструктуры в тех случаях, когда эти мероприятия еще не проводились.

82. Повышение эффективности глобального управления воздушным движением (УВД) и предоставление пользователям «бесшовного воздушного пространства» потребуют инвестиций в новую технологию, которая сможет наглядно продемонстрировать преимущества ее реализации в страна ЦАРЭС. Это является главной целью Организации гражданского аэронавигационного обслуживания (CANSO). Реализация значительных изменений в отрасли, являющихся результатом инициатив повышения безопасности, также потребует коллективных соглашений для отслеживания возникающих проблем и тенденций. Для стран-членов ЦАРЭС, участие соответствующих управлений гражданской авиации в CANSO, обеспечило бы возможность сравнительного анализа и повышения осведомленности в отношении предлагаемых изменениях и усовершенствованиях для провайдеров аэронавигационного обслуживания (деятельность ПАНО).

83. Если сравнивать с ЕС, ЦАРЭС сталкивается с несколькими проблемами в отношении принятия стандартов безопасности и контроля странами-членами, поскольку отсутствует какой-либо общий орган управления. У ЕС имеется Европейская комиссия, Европейский суд и Европейское агентство по авиационной безопасности, обеспечивающее наблюдение за сектором авиации, поэтому рекомендуется определить, планирует ли регион развивать одну или несколько из этих функций. ЦАРЭС также не имеет какого-либо регулятивного органа или организации для разрешения споров и обеспечения соблюдения норм странами

или поставщиками авиационных услуг, и осуществления арбитража споров между странами-членами по таким проблемам, как стандартизация цен на авиабилеты, или соблюдение директив по безопасности авиации, выпущенных международными органами или в регионе, и аудит их соблюдения.

Воздушное право и Соглашение о транзите в международных воздушных перевозках

84. Соглашение о транзите 1944 года было подписано семью странами из числа стран-членов ЦАРЭС, тогда как Кыргызская Республика, КНР, Таджикистан и Туркменистан не подписали соглашение. Расширение совместного использования верхнего воздушного пространства ЦАРЭС, с тем чтобы расширить возможности пролета над территорией региона, потребует подписания соглашения ИКАО оставшимися странами.

85. Все страны-члены ЦАРЭС являются подписавшими сторонами Чикагской конвенции 1944 года и Монреальской конвенции 1971 года (Таблица 7). Дополнительные приложения и неподписанные соглашения, такие как Пекинская, Кейптаунская, и Монреальская конвенции и протоколы, еще не ратифицированы различными странами-членами. Для того чтобы продвигать ЦАРЭС, как безопасный и надежный регион воздушного пространства и привлекать инвестиции иностранных авиакомпаний, аэропортов и провайдеров инфраструктурных услуг, ратификация неподписанных соглашений с целью нормализации и гармонизации воздушного права в отношении воздушного пространства региона, могла бы стать полезным шагом.

Таблица 7: Ратификация международных соглашений в области авиации странами-членами ЦАРЭС

Страна ЦАРЭС	Чикагская конвенция (1944)	Статья 93 бис (1947)	Статья 45 (1954)	Статьи 48 (а), 49 (е) и 61 (1954)	Статья 50 (а) (1961)	Статья 48 (а) (1962)	Статья 50 (а) (1971)	Статья 56 (1971)	Статья 50 (а) (1974)	Статья 83 бис (1980)	Статья 3 бис (1984)	Статья 56 (1989)	Статья 50 (а) (1990)	Согл. о транзите в межд. возд. сооб. (1944)	Варшавская конвенция (1929)	Монреальская конвенция (1971)	Монреальский протокол No. 4 (1975)	Монреальский протокол (1978)	Монреальский доп. протокол (1988)	Монреальская конвенция (1999)	Кейптаунская конвенция (2001)	Кейптаунский протокол о ВС (2001)	Пекинская конвенция (2010)	Пекинский протокол (2010)	Монреальский протокол (2014)
Афганистан	x	x	x	x						x				x	X	x					x	x			
Азербайджан	x									x	x			x	X	x	x	x	x	x					
Грузия	x									x	x			x		x			x	x					
Казахстан	x									x	x			x		x			x	x	x	x			
Кыргызская Республика	x	x	x	x		x				x	x	x	x		X	x			x						
Монголия	x									x	x	x	x	x	X	x			x	x	x	x			
Пакистан	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	X	x			x	x	x	x			
КНР	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		X	x			x	x	x	x			
Таджикистан	x									x	x					x			x		x	x			
Туркменистан	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		X	x			x						
Узбекистан	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	X	x	x		x						

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: анализ Азиатского банка развития с использованием общедоступных данных, взятых из Сборника авиационных соглашений ICAO. <https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/TreatyCollection.aspx>.

86. Рекомендации: страны-члены ЦАРЭС могли бы повысить уровень безопасности своего сектора авиации, рассмотрев следующие рекомендации:

(i) рассмотреть все ограничения в отношении сроков службы воздушных судов, чтобы соответствовать сертификационным требованиям государства.

(ii) неподписавшим странам ратифицировать Соглашение о транзите ИКАО 1944 года, чтобы максимизировать потенциал пролета в верхнем воздушном пространстве для транзитных рейсов авиакомпаний.

(iii) ратифицировать неподписанные конвенции ИКАО по безопасности полетов, и участвовать в программах безопасности полетов ИКАО.

Инфраструктура и оборудование

87. Главная сильная сторона программы ЦАРЭС – это ее способность коллективной мобилизации финансирования для физических инфраструктурных проектов. В этом разделе рассматриваются типы инвестиций в инфраструктуру и оборудование в странах-членах ЦАРЭС, которые могут усилить региональное торгово-экономическое развитие посредством авиационного сектора. Ключевыми компонентами авиационной инфраструктуры и оборудования являются:

- (i) аэропортовые объекты и оборудование (терминалы, взлетно-посадочные полосы, объекты для проведения технического обслуживания);
- (ii) межмодальность (связанность с аэропортами);
- (iii) флот (формы собственности на самолеты и варианты закупок); и
- (iv) коммуникационное и навигационное оборудование, включая оборудование для управления облетами.

А. Аэропортовые объекты и оборудование

88. Согласно ИАТА, ожидается, что до 2030 года на развитие глобальной аэропортовой инфраструктуры будет

потрачено порядка 1,2-1,5 триллиона долларов США.¹⁹

89. Крупные проекты по расширению аэропортов требуют баланса между развитием экономически эффективных объектов и пропускной способностью инфраструктуры для обслуживания пассажиров по сравнению с прогнозируемым спросом. Авиакомпании требуют, чтобы уровни обслуживания и операционная эффективность соответствовали инвестициям, вкладываемым в объекты. Как недофинансирование, так и чрезмерное инвестирование могут привести к неэффективности, наносящей ущерб системе воздушного транспорта и экономическому развитию.

90. Ограничения инфраструктуры аэропортов создают препятствия для роста авиации в нескольких странах-членах ЦАРЭС. Есть возможности значительно увеличить пассажиропоток – как между странами-членами ЦАРЭС, так и за пределами региона – в случае наличия правильной политики и более либерализованного подхода к авиаперевозкам. Однако рост объема перевозок будет оказывать дополнительное давление на инфраструктуру.

¹⁹ ИАТА. Операции и инфраструктура. <http://www.iata.org/whatwedo/ops-infra/airport-infrastructure/Pages/index.aspx>.

91. Страны-члены ЦАРЭС должны проявлять инициативу и инвестировать в авиационную инфраструктуру, чтобы обеспечить соответствие ожидаемому росту пассажиропотока. Снижение показателей ниже кривой роста имеет огромные последствия, оказывая влияние на туризм и экономику в целом.

Пример Казахстана

92. Быстрый рост Казахстана в качестве регионального хаба является иллюстративным примером необходимости сочетания пропускной способности инфраструктуры и оборудования с ожидаемым ростом. В течение нескольких лет инфраструктурные ограничения тормозили рост объема перевозок в Алматы – крупнейшем городе Казахстана и одном из крупнейших аэропортов ЦАРЭС, без учета КНР.

93. В настоящее время международный аэропорт Алматы обслуживает около 5 миллионов пассажиров в год, что превышает его проектную мощность. Терминал аэропорта достиг предела пропускной способности, что приводит к ограниченному уровню обслуживания пассажиров, особенно транзитных пассажиров. Пространство для перронов ограничено, а состояние ВПП и РД представляет собой проблему.

94. Проект по реконструкции ВПП начался в августе 2017 года и, как ожидается, будет завершен к концу 2018 года, улучшив состояние взлетно-посадочной полосы и добавив высокоскоростные рулежные дорожки. Однако насущная проблема с пространством терминала еще не решена. В конечном итоге может понадобиться

запланировать новый аэропорт для Алматы для обеспечения роста рынка.

95. После открытия нового терминала в июне 2017 года, пропускная способность в столице Астане удвоилась до 8,2 миллиона пассажиров. Международный аэропорт Астаны, который обслуживал 3,5 миллиона пассажиров в 2016 году, приближался к своей проектной мощности до открытия нового терминала. В последние годы «Эйр Астана» уделяет самое пристальное внимание расширению перевозок в Астане, включая рост транзитных перевозок, из-за ограничений в своем более крупном хабе в Алматы.

96. В Астане сейчас находится один из крупнейших и самых современных аэропортов в регионе, что улучшает его позицию в качестве хаба для поездок в страны-члены ЦАРЭС и между ними. Тем не менее, необходимы дальнейшие инвестиции, включая модернизацию ВПП. С течением времени снова потребуются расширение терминала, чтобы опережать кривую роста.

97. Проекты модернизации аэропортов также осуществляются или планируются для нескольких региональных аэропортов Казахстана в рамках программы по улучшению авиационной инфраструктуры страны. Новые терминалы и реконструкция существующих терминалов улучшат уровень обслуживания и будут содействовать росту.

98. Проекты по модернизации взлетно-посадочной полосы повысят уровень безопасности и сократят задержки или отмену рейсов при плохих погодных условиях. Протяженность взлетно-посадочных полос не является

Таблица 8: Аэропорты Казахстана, выполняющие коммерческие рейсы

Аэропорт (код аэропорта)	Общий объем пасс. перевозок в 2016 г.	Число еженедельных межд. вылетов: сент. 2017 г.	Протяженность ВПП (м)
Алматы (ALA)	4 878 000	490	4 500; 4 397
Астана (TSE)	3 446 000	322	3 500
Актау (SCO)	866 000	100	2 935
Атырау (GUW)	625 000	34	3 000
Шымкент (CIT)	621 000	23	2 800; 3 300
Актобе (AKX)	338 000	12	3 097
Оскемен (UKK)	287 000	12	2 510
Караганда (KGF)	222 000	28	3 301
Кызылорда (KZO)	198 000	0	2 700
Уральск (URA)	189 000	4	2 800
Павлодар (PWQ)	177 000	6	2 500
Костанай (KSN)	117 000	6	2 484
Семей (PLX)	66 000	0	3 096
Тараз (DMB)	55 000	2	3 500
Талдыкорган (TDK)	27 000	0	3 001
Жезказган (DKN)	25 000	0	2 600
Кокшетау (KOV)	14,000	2	2 850
Петропавловск (PPK)	4 000	0	2 489
Байконур (BXY)	Недоступно	2	3 100
Зайсан (SZI)	Недоступно	0	1 505
Балхаш (BXH)	Недоступно	0	2 502

м = метр.

Источники: Комитет гражданской авиации Казахстана. Представлено на семинаре по авиации ЦАРЭС в Сингапуре 6-7 апреля 2017 года; и Официальный справочник авиакомпаний (OAG). База данных. www.oag.com (данные получены в сентябре 2017 года – доступ только по подписке).

проблемой: почти все коммерческие аэропорты Казахстана могут принимать широкофюзеляжные самолеты, хотя внутренний и региональный международный рынок может в достаточной степени обслуживаться узкофюзеляжными самолетами. Однако состояние ВПП зачастую ниже международных стандартов.

99. Казахстан имеет более 20 аэропортов, осуществляющих коммерческие воздушные сообщения,

в том числе 14, выполняющих регулярные международные рейсы. У небольших международных аэропортов есть возможности привлекать больше региональных международных рейсов, улучшая связанность в рамках ЦАРЭС.

100. В настоящее время шесть международных аэропортов Казахстана выполняют менее одного регулярного международного рейса в день. Еще пять аэропортов выполняют в среднем от двух до пяти ежедневных международных рейсов.

101. Международная связанность имеет решающее значение, поскольку Казахстан является большой страной с второстепенными городами, которые в некоторых случаях ближе к столицам или крупным городам в соседних странах, чем к Астане или Алматы. Например, рейс из Актау (третий по величине аэропорт в Казахстане) в Баку или Тбилиси занимает всего один час, в то время как полет в Астану – более двух часов, а полет в Алматы – три часа.

102. Второстепенные города в Казахстане выиграют от большого количества рейсов в другие страны-члены ЦАРЭС. Однако в настоящее время развитие рынка тормозится как результат двусторонних ограничений, уровня налогов и сборов и ограничений в аэропортах.

103. Пассажирам приходится осуществлять длительные поездки автомобильным или железнодорожным транспортом из-за отсутствия авиарейсов, или экономичных авиарейсов. Короткий международный рейс обычно в несколько раз дороже, чем более длительный внутренний рейс из-за высоких налогов и отсутствия конкуренции. Например, обратный рейс из Актау в Тбилиси стоит как минимум 300 долларов США, включая налоги.

Аэропортовые объекты и оборудование в странах-членах ЦАРЭС

104. Необходимость модернизации существующих аэропортов и развития небольших аэропортов во второстепенных городах очевидна во многих других странах региона ЦАРЭС, если необходимо реализовать ожидаемый рост пассажиропотока.

105. В странах-членах ЦАРЭС существует несколько крупных проектов по развитию аэропортов, которые были завершены в последние годы или планируются к завершению. Проект по расширению терминала в международном аэропорту Тбилиси завершен совсем недавно, увеличив пропускную способность аэропорта с 5 до 7 миллионов пассажиров в год. В течение последних четырех лет объемы перевозок в Тбилиси увеличились в два раза, и теперь у аэропорта более чем достаточно возможностей, чтобы поддержать еще одно двукратное увеличение пассажиропотока.

106. Туркменистан открыл новый терминал в Ашхабаде в сентябре 2016 года, увеличив пропускную способность аэропорта до 17 миллионов пассажиров в год. Баку в Азербайджане и Душанбе в Таджикистане открыли новые терминалы в 2014 году. В 2017 году в Душанбе начато строительство нового грузового терминала.

107. Новый аэропорт для столицы Монголии Улан-Батор почти завершен и планируется к открытию в 2018 году. Новый аэропорт будет иметь первоначальную пропускную способность для обслуживания до 3 миллионов пассажиров, что является достаточным, учитывая размер авиационного рынка Монголии. Будущее расширение может увеличить пропускную способность до 12 миллионов пассажиров, но это зависит от амбициозной цели превратить Улан-Батор в хаб для перевозок в направлении восток-запад. Ашхабад, Тбилиси и Улан-Батор являются исключениями в регионе, где показатели большинства крупных аэропортов находятся ниже кривой роста. Баланс между спросом и инвестициями является очень важным. Как отмечалось ранее, чрезмерное инвестирование может иметь собственные риски и привести к неэффективности,

📷 ▲ **Развитие авиационной инфраструктуры.** Благодаря недавно завершившемуся расширению терминала аэропорта в Тбилиси пассажирооборот вырос до семи миллионов человек в год (фотографии предоставлены Ллойдом Райтом, АБР).

📷 ▲ Развитие авиационной инфраструктуры. Новый аэропорт в Улан-Баторе расширит пассажирооборот до 12 миллионов человек в год (компьютерное изображение предоставлено Правительством Монголии).

поскольку использованные ресурсы можно было бы оптимальнее – в экономическом отношении – задействовать в других областях.

108. В 2014 году аэропорт Баку открыл новый терминал и, впоследствии, увеличил его пропускную способность до девяти миллионов пассажиров в год. В настоящее время используется лишь половина имеющейся пропускной способности, однако рынок быстро растет. В 2016 году объем пассажирских перевозок в Баку увеличился, примерно, на 20%, а в 2017 году – более чем на 30%. Азербайджан заинтересован в том, чтобы сделать Баку хабом для региона.

109. В июне 2017 года Узбекистан приостановил проект по созданию нового терминала, который увеличит пропускную способность Ташкента до 5,7 миллиона пассажиров в год. Международный аэропорт Ташкента стал еще одним хабом для региона благодаря расширению сети полетов авиакомпании «Узбекистон

хаво йуллари». Однако Ташкенту также потребуются более крупные и более современные терминалы для улучшения уровней обслуживания, особенно для транзитных пассажиров. Изначально «Узбекистон хаво йуллари» надеялась, что новый терминал откроется в 2019 году, но сейчас похоже на то, что будет задержка.

110. В июле 2017 года Кыргызская Республика объявила об отсрочке планов по развитию новых грузового и пассажирского терминалов в Международном аэропорту «Манас» Бишкека до 2022 года. Проект, который также включает строительство второй взлетно-посадочной полосы, является частью инициативы с целью позиционирования Бишкека в качестве хаба. В настоящее время пропускной потенциал аэропорта «Манас» Бишкека позволяет обслуживать только 3,5 миллиона пассажиров в год. В то же время Кыргызская Республика отложила планы по модернизации и усовершенствованию нескольких региональных аэропортов до 2022 года.

111. Более крупные, более современные основные аэропорты принесут пользу во всех странах с целью поддержания роста туризма (как внутри региона ЦАРЭС, так и прибывающих туристов из других регионов) и большего объема транзитных перевозок. Вероятно, что потребуются модернизация второстепенных аэропортов, чтобы поддерживать большой объем региональных международных сообщений в рамках ЦАРЭС. Грузия рассматривает возможность развития небольших аэропортов во второстепенных городах Амбролаури и Омало. Оба этих города имеют туристический потенциал, учитывая находящийся поблизости Кавказский горный хребет. Однако, так как наземные маршруты, ведущие в эти города, могут быть достаточно продолжительными по времени, эта возможность большей частью не используется, так как туристы, путешествующие во время длительных выходных, просто не могут позволить себе тратить столько времени на проезд. В случае существования аэропорта, стыковочные рейсы из международных аэропортов в стране могут сделать туризм более жизнеспособным для этих второстепенных городов.

112. За исключением КНР, в настоящее время в ЦАРЭС действуют 53 аэропорта с регулярными международными рейсами. Большинство из них – это небольшие аэропорты с ограниченной инфраструктурой. Для этих небольших аэропортов развитие таможенного и иммиграционного потенциала также является ключевым фактором, если планируется расширять международные сообщения.

113. Дополнительные трансграничные маршруты внутри региона ЦАРЭС представляют огромные возможности для второстепенных городов, которые сегодня слабо охвачены воздушным сообщением. Почти каждая страна ЦАРЭС имеет второстепенные города, которые выиграют от увеличения доступа к «Свободе воздушного пространства».

114. Задача будет заключаться в расширении международных объектов, которые необходимы для поддержания большего числа международных рейсов в регионе, без увеличения налогов для пассажиров и аэропортовых сборов для авиакомпаний. Стоимость авиаперевозок между странами-членами ЦАРЭС в идеале должна быть уменьшена, чтобы стимулировать спрос, а инфраструктура должна быть модернизирована, чтобы повысить уровень обслуживания и учитывать увеличившиеся объемы перевозок.

115. КНР – это очевидное исключение, учитывая ее гигантские инвестиции в аэропорты по всей стране – практически во все международные аэропорты (которых насчитывается более 70), а также во внутренние аэропорты. Наиболее значимым для ЦАРЭС является Международный аэропорт Урумчи, который стал хабом для Центральной Азии. В начале 2017 года в Урумчи начат крупный проект модернизации, который будет включать в себя новый терминал и взлетно-посадочную полосу.

116. Ожидается, что к 2020 году пропускная способность Урумчи будут увеличена почти до 50 миллионов пассажиров в год, что усилит позиции Урумчи в качестве крупнейшего хаба в

регионе. Урумчи перешел 20-миллионный рубеж по числу пассажиров в 2016 году, но только около 5% от его объема перевозок являются международными. Урумчи обслуживает почти 50 внутренних маршрутов и 20 международных маршрутов, включая 11 международных маршрутов в страны-члены ЦАРЭС.

Таблица 9: Количество аэропортов, осуществляющих международные рейсы

Страна-член ЦАРЭС	Количество аэропортов, осуществляющих регулярные международные рейсы
Афганистан	3
Азербайджан	5
Грузия	3
Казахстан	14
Кыргызская Республика	2
Монголия	1
Пакистан	11
КНР	74
Таджикистан	3
Туркменистан	1
Узбекистан	10

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Азиатский банк развития.

117. Для других стран-членов ЦАРЭС по-прежнему существуют возможности создавать новые региональные хабы или расширять те, которые в настоящее время представляют собой относительно скромные хабы. В то время как Урумчи имеет хорошее географическое расположение, чтобы обслуживать перевозки между странами Северо-Восточной Азии (особенно в других частях КНР) и ЦАРЭС, его расположение не является хорошим, чтобы обеспечивать стыковки внутри региона ЦАРЭС.

118. Рекомендации: странам-членам ЦАРЭС следует рассмотреть вопрос об инвестициях в модернизацию аэропортовой инфраструктуры, как в крупных, так и в средних аэропортах, с потенциальной финансовой помощью от международных партнеров по финансированию и структур ГЧП. Страны-члены ЦАРЭС могли бы также работать над улучшением доступа к воздушным перевозкам для целевых второстепенных городов посредством двусторонних договоренностей по обслуживанию воздушных судов, сокращения налогов, расширения небольших международных аэропортов и потенциальной модернизации внутренних аэропортов для обслуживания международных перевозок.

В. Связанность с аэропортами (интермодальность)

119. Связанность с аэропортами ЦАРЭС – это основная проблема, которая может препятствовать экономическому росту и развитию туризма в рамках региона.

120. Необходимо обеспечить хорошую связанность аэропортов с городами и предлагать варианты общественного транспорта, чтобы привлечь больше пассажиров. Больше рейсов между странами-членами ЦАРЭС и снижение стоимости полетов (включая более низкие налоги) будут стимулировать спрос, но только в том случае, если поездка из аэропорта в город будет легкой и недорогой.

121. Многие страны-члены ЦАРЭС в настоящее время не могут обеспечить эффективные варианты общественного транспорта для поездок

в аэропорты и из аэропортов. Могут быть реализованы новые проекты для решения этой проблемы и обеспечения беспрепятственного передвижения по региону ЦАРЭС.

122. Недавний пример – инвестиции Грузии в железнодорожное сообщение из аэропорта Кутаиси в столицу Тбилиси. Строительство нового железнодорожного сообщения, которое соединит аэропорт с существующей железнодорожной линией Грузии восток-запад, должно быть завершено в 2018 году. Кутаиси, расположенный в 250 километрах (км) к западу от Тбилиси, является вторым по величине городом Грузии и его аэропорт стал альтернативными воротами в страну. Грузия проектировала Кутаиси в качестве недорогого аэропорта, который привлекает рейсы низкобюджетных авиакомпаний

в несколько европейских пунктов назначения. Новое железнодорожное сообщение является важным компонентом инициативы по повышению доступности Грузии и стимулированию туризма.

123. Когда новая железнодорожная ветка будет завершена, аэропорт Кутаиси будет связан железной дорогой как с Тбилиси, так и с Черноморским курортным городом Батуми, при этом продолжительность поездки составит три часа или меньше. Грузия также планирует улучшить доступ к более отдаленным районам – там, где нет железнодорожного сообщения, и где ограничены возможности доступа по автомобильным дорогам, – посредством реконструкции и возобновления эксплуатации нескольких небольших внутренних аэропортов.

▲ Сообщение с аэропортом. Разрабатываемый скоростной транзитный автобусный коридор в Исламабаде (Пакистан) свяжет недавно построенный международный аэропорт с центром города (компьютерное изображение предоставлено Национальной администрацией автомобильных дорог Пакистана).

124. В 2017 году началось строительство новой легкой железнодорожной системы в столице Казахстана Астане, которая будет включать остановку в Международном аэропорту Астаны. Другой крупный аэропорт Казахстана – международный аэропорт Алматы – связан автобусным сообщением.

125. Скоростной автобусный транспорт (CAT) является относительно недорогим средством обеспечения качественного варианта массовых перевозок для обеспечения связанности с аэропортами. CAT использует выделенные полосы для движения автобусов, закрытые всепогодные станции, информационные технологии и умные системы для взимания оплаты за проезд, а также современные транспортные средства для обеспечения быстрых и удобных перевозок. В настоящее время в Исламабаде строится полоса для CAT между городом и его новым международным аэропортом.

126. В нескольких крупных городах в странах-членах ЦАРЭС основная железнодорожная станция зачастую находится менее чем в 10 км от аэропорта, но железнодорожное или автобусное сообщение в аэропорт зачастую отсутствует. Это требует дополнительных пересадок между аэропортом и основными железнодорожными или автобусными (CAT) коридорами, что создает неудобства и значительно увеличивает общее время поездки и снижает привлекательность пункта назначения для туристов. Это особенно касается пассажиров, перевозящих сумки и багаж.

127. Имея прямое сообщение общественным транспортом с основным международным аэропортом, жители

второстепенных городов с большей вероятностью будут путешествовать воздушным транспортом. Также существует большая вероятность, что второстепенные города будут привлекать туристов, если у них будет обеспечена прямая связь общественным транспортом с международным аэропортом.

128. Быстрые и частые перевозки общественным транспортом, соединяющие второстепенные города с международными аэропортами, особенно важны для поездок между странами-членами ЦАРЭС. Полеты в регионе осуществляются на короткие расстояния, что делает поездки в выходные дни и во время коротких отпусков осуществимыми. Однако короткие отпуска становятся практически невозможными, если рейсы выполняются нечасто или если поездка из аэропорта в пункт назначения не является быстрой и удобной.

129. Улучшенная связанность имеет отношение не только к пассажирским перевозкам. Эффективность грузовых авиаперевозок зависит от связей с интермодальностью дорожных и железнодорожных грузовых перевозок. Для перевалки грузов в аэропортах и связанной с ними дорожной и/или железнодорожной сети требуются инвестиции и планирование в эффективное обеспечение возможностей доставки высокоценных воздушных грузов в пункты назначения. Развитие сухопутных портов и прочих объектов, занимающихся подготовкой грузов, во многих случаях может быть достигнуто за счет применения правильных стимулов для налаживания партнерства с частной грузовой и логистической отраслью.

130. Успешная активизация региональных поездок в ЦАРЭС требует разносторонних усилий. Просто увеличение числа рейсов будет недостаточным. Аэропорты должны быть доступными как для основного города, так и для туристических мест назначения в более отдаленных районах. Аэропорты также должны быстро и эффективно обслуживать пассажиров (в идеале без виз) и взимать разумные сборы и налоги. В противном случае ценовые и временные факторы будут «отталкивать» жителей стран-членов ЦАРЭС от проведения своего отдыха в регионе. Объекты инфраструктуры аэропорта также должны удовлетворять потребности в интермодальности для осуществления грузовых перевозок.

131. Рекомендация: ЦАРЭС необходимо работать над улучшением интермодальной связанности аэропортов, включая новые станции и коридоры для общественного транспорта, осуществляющего перевозки в аэропорты.

С. Парк воздушных судов

132. Страны-члены ЦАРЭС, за исключением КНР, имеют относительно скромные размеры парков коммерческих воздушных судов. Авиакомпании, базирующиеся в КНР, имеют объединенный парк, состоящий из более чем 3000 самолетов, в то время как ни одна из других стран-членов ЦАРЭС не располагает флотом, состоящим из более чем 100 коммерческих самолетов. Казахстан, Пакистан и КНР являются единственными странами с активным торговым воздушным флотом, в которых насчитывается более 50 самолетов (по состоянию на сентябрь 2017 года).

Они также являются единственными странами, имеющими более 10 операторов. В целом за пределами КНР, в странах-членах ЦАРЭС зарегистрировано приблизительно 350 коммерческих самолетов. Это включает почти 330 пассажирских самолетов и почти 50 грузовых самолетов.

133. Флот широкофюзеляжных самолетов относительно невелик, поскольку существует ограниченный спрос на магистральные авиаперевозки из стран-членов ЦАРЭС, исключая КНР. В странах-членах ЦАРЭС, за исключением КНР, зарегистрировано только примерно 70 широкофюзеляжных самолетов (включая грузовые). В парке самолетов только Эмиратов насчитывается более 260 широкофюзеляжных самолетов, что в четыре раза больше, чем в ЦАРЭС в целом.

134. Большая часть парка ЦАРЭС состоит из узкофюзеляжных самолетов (в основном самолеты семейства A320 и 737) и региональных самолетов. В настоящее время в странах-членах ЦАРЭС зарегистрировано около 300 узкофюзеляжных и региональных самолетов, за исключением КНР, на долю которых приходится более 80% всего флота.

135. Магистральные маршруты (полеты продолжительностью более восьми часов) из стран-членов ЦАРЭС, за исключением КНР, являются, в целом, неисполнимыми. Магистральные пункты назначения, которые охвачены в настоящее время, могут обслуживаться с одной пересадкой только через крупные хабы, такие как Дубай и Стамбул. Поэтому, авиакомпаниям может быть полезнее фокусировать

внимание на полетах продолжительностью до восьми часов с использованием узкофюзеляжных и региональных самолетов.

136. Узкофюзеляжные самолеты нового поколения способны долететь из Центральной Азии до большинства стран Азии и Европы. Региональные самолеты (турбовинтовые и реактивные региональные самолеты вместимостью до 100 пассажиров) могут использоваться на маршрутах между странами-членами ЦАРЭС и для внутренних рейсов.

137. Региональные самолеты уже обеспечивают важный доступ к небольшим внутренним пунктам назначения и используются некоторыми авиакомпаниями ЦАРЭС для региональных международных сообщений. Например, «Эйр Астана»

использует 97-местные самолеты «Embraer E190» для выполнения большинства своих международных рейсов в другие страны-члены ЦАРЭС, за исключением КНР. Азербайджанская авиакомпания «AZAL», также использует E190 на региональных международных маршрутах, включая рейсы, выполняемые ее низкобюджетными брендами «AZALJET» и «Buda Airways».

138. Необходимо расширять парк региональных самолетов, чтобы оказать поддержку улучшению связанности в рамках ЦАРЭС. Потенциальные новые маршруты внутри ЦАРЭС в целом имеют очень небольшую загрузку, чтобы поддерживать эксплуатацию таких узкофюзеляжных самолетов как A320 и 737. Расширение парка региональных самолетов также поможет авиакомпаниям увеличить частоту

Таблица 10: Парк коммерческих самолетов ЦАРЭС по странам, по состоянию на сентябрь 2017 года

Страна-член ЦАРЭС	Кол-во широко- фюзеляжных самолетов	Кол-во узко- фюзеляжных самолетов	Кол-во региональных самолетов	Всего: активный флот	Соотношение пассажирских / грузовых самолетов
Афганистан	3	8	5	16	15/1
Азербайджан	22	12	9	43	25/18
КНР	9	8	6	23	12/11
Грузия	4	36	52	92	90/2
Казахстан	0	11	6	17	14/3
Кыргызская Республика	2	4	10	16	16/0
Монголия	16	47	23	86	85/1
Пакистан	386	2 619	234	3 239	3 158/81
Таджикистан	1	11	8	20	14/6
Туркменистан	3	21	0	24	24/0
Узбекистан	12	13	13	38	34/4
Всего	458	2 790	366	3 614	3 487/127
Всего (без КНР)	72	171	132	375	329/46

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Центр авиации (CAPA). Дата-центр CAPA, база данных о воздушном флоте. <https://centreforaviation.com/data> (данные получены в сентябре 2017 года – доступ только по подписке).

полетов по существующим маршрутам между странами-членами ЦАРЭС – по большинству из которых ежедневных рейсов нет.

139. Региональные реактивные самолеты имеют дальность полетов, которая фактически позволяет обслуживать любой маршрут между странами-членами ЦАРЭС, исключая КНР. Турбовинтовые самолеты могут использоваться для открытия второстепенных международных маршрутов между соседними или близлежащими странами-членами ЦАРЭС. Существует несколько потенциальных международных маршрутов протяженностью менее 1 000 км, соединяющих второстепенный город, который во многих случаях расположен ближе к крупному городу другой страны-члены ЦАРЭС, чем столица этой страны.

140. Это относительно небольшие рынки, но они имеют достаточный спрос, чтобы поддерживать воздушные сообщения, если использовать самолеты нужного размера, и если тарифы на авиаперевозки и налоги будут обоснованными. Большинство пассажиров на этих рынках сейчас выбирают достаточно продолжительные поездки на автобусе и поезде, так как прямых рейсов или нет, или они дорогостоящие.

141. Страны-члены ЦАРЭС должны стимулировать приобретение большего количества региональных самолетов, чтобы поддерживать рост перевозок воздушным транспортом в рамках региона. Потребуется финансовая поддержка, в частности, если авиакомпании решат приобретать региональные самолеты нового поколения, а не устаревшее поддержанное оборудование.

Большинство авиакомпаний ЦАРЭС исторически приобретали поддержанные самолеты. В случае нужной поддержки, больше авиакомпаний смогут приобретать новые самолеты, или, как минимум, более новые поддержанные самолеты.

142. Обновление флота важно для повышения уровня услуг и привлечения большего количества международных пассажиров. Средний возраст самолетов в ЦАРЭС (без учета КНР) в настоящее время относительно старый, по сравнению с международными стандартами. В шести странах-членах ЦАРЭС средний возраст парка составляет более 20 лет. В других четырех странах-членах ЦАРЭС (без учета КНР) средний возраст составляет как минимум 10 лет.

143. Авиакомпании ЦАРЭС, исключая КНР, в настоящее время имеют только договоренности о покупке примерно 50 новых самолетов. Необходима финансовая поддержка для приобретения большего числа самолетов, как для обновления парка, так и обеспечения роста.

144. Лизинг новых самолетов также является вариантом для авиакомпаний, желающих обновить флот и обеспечить рост. Большинство самолетов, эксплуатируемых авиакомпаниями ЦАРЭС, в настоящее время являются собственными, а не арендованными. Операционный лизинг традиционно не используется, так как большинство авиакомпаний ЦАРЭС предпочитают более старые, относительно недорогие самолеты, и не имеют кредитного рейтинга, необходимого для обеспечения гарантии для лизинга.

Таблица 11: Возраст самолетов, тип закупок и новые заказы по состоянию на сентябрь 2017 года

Страна-член ЦАРЭС	Средний возраст самолетов	Количество собственных судов в процентном отношении к количеству арендованных судов	Количество самолетов на заказ
Афганистан	28	94%/6%	0
Азербайджан	10	76%/24%	14
Грузия	26	74%/26%	0
Казахстан	21	89%/11%	18
Кыргызская Республика	26	81%/19%	0
Монголия	20	70%/30%	4
Пакистан	14	72%/28%	13
КНР	7	Не применимо	1 148
Таджикистан	29	75%/25%	0
Туркменистан	11	100%/0%	0
Узбекистан	14	89%/11%	4

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Центр авиации (CAPA). Дата-центр CAPA, база данных о воздушном флоте. <https://centreforaviation.com/data> (данные получены в сентябре 2017 года – доступ только по подписке).

145. В случае оказания правильной поддержки, больше авиакомпаний ЦАРЭС должны быть способны заключать сделки с компаниями, предоставляющими самолеты в лизинг. Так как парк самолетов расширяется и молодеет, доля арендованных самолетов может значительно увеличиться. В настоящее время доля арендованных самолетов составляет 30% или меньше для всех стран-членов ЦАРЭС, а в некоторых странах – 10% или меньше. На лизинговую деятельность в регионе также могут влиять кредитные рейтинги. На низких показателях лизинга воздушных судов также мог сказаться и отказ отдельных стран подписать Кейптаунскую конвенцию 2001 года. Кейптаунская конвенция – это международное соглашение, в котором разъясняются механизмы восстановления в правах собственности владельцев воздушных судов в случае дефолта лизингополучателей.

146. Общий парк самолетов в ЦАРЭС (без учета КНР) мог бы легко удвоиться к 2025 году. Большой по размеру флот, и, в частности, больше узкофюзеляжных и региональных самолетов, создаст условия для роста пассажирских перевозок в рамках ЦАРЭС. Широкофюзеляжные самолеты обычно являются слишком большими для большинства рынков ЦАРЭС и слишком велики для маршрутов в рамках ЦАРЭС.

147. Чтобы реализовать рост объема перевозок в рамках ЦАРЭС, в течение последующих пяти-семи лет необходимо будет закупить как минимум 100 дополнительных узкофюзеляжных самолетов (сочетание региональных реактивных и турбовинтовых самолетов). Большие по размеру парки самолетов позволят авиакомпаниям ЦАРЭС открыть новые маршруты, улучшить эффективность работы и стать более

▲ Улучшенная эффективность воздушных судов. Для таких авиакомпаний, как «AZAL» из Азербайджана, обновление парка узкофюзеляжными самолетами оптимизирует экономическую и операционную эффективность (фотография предоставлена «AZAL»).

конкурентоспособными. Региональные реактивные и турбовинтовые самолеты позволяют увеличить частоту использования существующих маршрутов.

148. В 10 странах-членах ЦАРЭС базируется более 50 авиакомпаний, не учитывая КНР. Однако лишь семь из этих авиакомпаний имеют активный флот из как минимум 10 самолетов: «Эйр Астана» (Казахстан), «AZAL» (Азербайджан), «PIA» (Пакистан), «SCAT» (Казахстан), «Shaheen Air» (Пакистан), «Turkmenistan Airlines» и «Узбекистон хаво йуллари». У пяти стран-членов ЦАРЭС нет авиакомпаний, эксплуатирующих 10 или более самолетов.

149. Без учета КНР, «Эйр Астана», «PIA» и «Узбекистон хаво йуллари» являются крупнейшими авиакомпаниями в регионе, каждая из которых эксплуатирует от 30 до 40 самолетов. «AZAL», «Shaheen Air» и «Turkmenistan Airlines» – каждая эксплуатирует 20-30 самолетов. Единственная другая авиакомпания, имеющая более 10 самолетов – «SCAT», активный флот которой насчитывает почти 20 самолетов.

150. Большинство авиакомпаний в регионе имеют флот недостаточного размера, что ведет к относительно неэффективной операционной

деятельности. Авиакомпании, имеющие небольшие парки, в целом, сталкиваются с проблемой как стать прибыльными из-за относительно высоких затрат и отсутствия экономии масштабов.

151. Страны-члены ЦАРЭС должны рассмотреть внесение поправок в положения об иностранном праве собственности, чтобы позволить осуществлять перекрестные инвестиции между компаниями. Это будет способствовать созданию групп авиакомпаний в составе аффилированных компаний в большом числе стран-членов ЦАРЭС. Авиакомпании, которые являются частью таких групп большего размера, будут способны использовать синергию и пользоваться экономией масштаба, чего они никогда не смогут добиться поодиночке.

152. Синергия парков самолетов будет одним из нескольких ключевых преимуществ, связанных с созданием трансграничных групп авиакомпаний в ЦАРЭС. Группы авиакомпаний будут эксплуатировать более крупные парки самолетов, чем любая индивидуальная авиакомпания, что приведет к повышению уровня эффективности. Группы авиакомпаний также смогут договариваться о лучших сделках с производителями самолетов, лизинговыми компаниями и другими поставщиками, чем если бы они это делали индивидуально.

153. Для авиакомпаний ЦАРЭС важно расширять и модернизировать свои парки самолетов. Однако авиакомпаниям потребуется доступ к капиталу, чтобы инвестировать в новые самолеты. Более либеральная среда поможет

авиакомпаниям привлечь капитал – в том числе, для приобретения новых самолетов – и улучшить прибыльность и показатели роста.

154. Рекомендация: ЦАРЭС может играть информационную и познавательную роль, чтобы помочь странам-членам понять текущие тенденции и варианты закупок флота.

D. Коммуникационное и навигационное оборудование

155. Коммуникационное и навигационное оборудование является краеугольным камнем безопасности и эффективности воздушных операций. Однако это оборудование также может использоваться и в некоторых других целях. Аэронавигационные системы могут быть усовершенствованы с целью расширения использования воздушного пространства стран ЦАРЭС, что будет приносить этим системам дополнительные доходы. Аэронавигационные системы также могут приносить больше пользы цепочке создания стоимости в авиации за счет оптимизации маршрутов, частоты полетов, времени буксировки и разворота воздушных судов у гейтов, а также времени пребывания на рулежной дорожке.

156. Связь, навигация и надзор – это те области, в которых ИАТА работает в глобальном масштабе с ИКАО с целью продвижения глобальных стандартов, рекомендуя практики и руководства, используемые авиакомпаниями, поставщиками аэронавигационных услуг и регулирующими органами в интересах всех заинтересованных сторон.²⁰

²⁰ ИАТА. Организация воздушного движения. <http://www.iata.org/whatwedo/ops-infra/air-traffic-management/Pages/index.aspx>.

В частности, ИКАО сотрудничает с государствами-членами в реализации Глобального аэронавигационного плана, который включает методологию блочной модернизации авиационной системы (ASBU). CANSO определяет ASBU²¹ как пакет возможностей (модулей) с:

- (i) четко определенными и измеримыми усовершенствованиями операционной деятельности с проведением соответствующих измерений для определения успеха;
- (ii) необходимым оборудованием и / или системами на воздушных судах и на земле вместе с планом утверждения эксплуатации или планом сертификации;
- (iii) стандартами и процедурами для бортовых и наземных систем; и
- (iv) положительным обоснованием в течение четко определенного периода времени.

157. В отношении ЦАРЭС, ASBU направляет разработку дорожной карты для оказания ПАНО помощи в разработке индивидуальных стратегических планов и инвестиционных решений, согласовывая эти задачи с общей целью глобальной операционной совместимости авиационных систем.

158. Это программный и гибкий технический подход к глобальным системам, который предоставляет странам-членам ЦАРЭС возможности и технические знания для развития собственных аэронавигационных мощностей на основе конкретных эксплуатационных требований страны. Результатом блочной модернизации является создание возможностей для авиации с целью достижения глобальной гармонизации, управления спросом на увеличенные мощности и для повышения экологической эффективности в результате роста спроса на современные авиаперевозки.

159. Рекомендация: Поощряется, чтобы страны-члены ЦАРЭС воспользовались поддержкой со стороны ИКАО и ИАТА для согласования соответствующих аэронавигационных планов на основе конкретных требований стран-членов.

²¹ Организация гражданского аэронавигационного обслуживания (CANSO). Введение в модули блочной модернизации авиационной системы (ASBU): Стратегическое планирование внедрения модулей ASBU, 2013 г. <https://www.canso.org/sites/default/files/Introduction%20to%20the%20ASBU%20Modules.pdf>.

Операции

160. В этом разделе рассматриваются основные эксплуатационные аспекты, как для пассажирских, так и для грузовых перевозок. Основываясь на вызовах и проблемах, отмеченных ранее в этом исследовании, в данном разделе будут описаны новейшие практики, знания и технологии, которые могут сделать воздушные перевозки ЦАРЭС более эффективными, безопасными, надежными и удобными для клиентов. Эти вопросы охватывают:

- (i) операции аэропортов (формы собственности и управление, развитие потенциала человеческих ресурсов);
- (ii) поставщиков аэронавигационных услуг (ПАНО) (планы по модернизации аэронавигационного оборудования, формы собственности и управление);
- (iii) авиационную безопасность и безопасность полетов;
- (iv) электронные грузы; и
- (v) службы содействия (визовые процессы, таможня и пр.).

А. Формы собственности и управление операциями аэропортов

161. Несколько стран по всему миру начали выводить аэропорты из-под государственного контроля и передавать их в частное управление. Для этого использовались разные модели. Как правило, активы остаются в собственности правительства, а на предоставление управленческих услуг заключается

концессионный контракт на определенный срок. В Саудовской Аравии аэропорт Медина перешел в частное управление с использованием модели «строительство-эксплуатация-передача» в рамках контракта с «TAV Turkish Airports Group». Другие аэропорты в Саудовской Аравии заключили контракты на управление с частными административными фирмами, включая Управление аэропортов Дублина в Эр-Рияде и Службу аэропорта «Чанги» в Джедде. В Бразилии сейчас несколько аэропортов находятся под управлением в рамках концессий с участием как местных, так с иностранных инвесторов, со сроком действия контрактов до 30-40 лет.

162. Обычно национальным правительствам и правительствам штатов зачастую выплачивается концессия, полученная из финансовых доходов. Ключевым преимуществом партнерских отношений между ГЧП является доступ к подтвержденной способности в области управления мирового класса в действующих аэропортах, как по коммерческим, так и по авиационным причинам. Как правило, успешный аэропорт максимизирует коммерческие доходы от парковки, аренды офисных помещений, рекламы, розничных пунктов по продаже продуктов питания и напитков и магазинов беспрошленной розничной торговли. Эти источники дохода обычно составляют примерно половину от общего объема доходов аэропорта, а остальная часть – это главным образом плата за посадку и другие прямые доходы, связанные с полетами.

Оптимизация активов аэропортов. На основе примера нового модернизированного международного аэропорта в Тбилиси: такие виды коммерческой деятельности, как парковка (вверху слева), продажа продуктов питания и напитков (вверху справа), рекламная деятельность (внизу слева) и магазины беспошлинной торговли (внизу справа), могут быть привлекательными источниками доходов аэропортов (фотографии предоставлены Ллойдом Райтом, АБР).

163. Частные инвесторы активно работают в Азиатско-Тихоокеанском регионе в силу нереализованного потенциала роста и устойчивого дохода от новых и развивающихся аэропортов. Часть аэропортов в регионе работают в рамках концессий с частным сектором, имеющим опыт. При этом многие аэропорты частично или полностью принадлежат национальным правительствам.²²

164. Понимание ценности аэропортовых активов и их оптимальной эффективности является важным шагом для правительств в принятии решений относительно приватизации или продажи части подразделений. Аэропортовые концессии позволяют частному предприятию управлять активом, чтобы возвращать прибыль и генерировать дополнительные доходы, которые могут

²² Дж. Тёрнер. 2014 г. Не слишком ли высока цена? Риски и выгоды приватизации аэропортов. "Airport Technology". 31 июля. <http://www.airport-technology.com/features/featuretoo-high-a-price-the-risks-and-rewards-of-airport-privatisation-4327078/>.

указывать на истинную эффективность активов и потенциал стоимости перед любой последующей продажей или частичной продажей.

165. Учитывая все большее дерегулирование рынка и возрастающий спрос на пункты назначения в регионе ЦАРЭС, крайне важно, чтобы инфраструктура заранее имела потенциал для удовлетворения спроса, чтобы не ограничивать спрос и не сдерживать экономический рост. Аэропорты представляют собой постоянные затраты, и поэтому размер и местоположение активов являются необратимыми решениями. Таким образом, и в тоже время чрезмерное инвестирование может также представлять собой риск. Экономическая жизнь аэропортов составляет более 50 лет, и необходимо понимать риски до принятия важных решений. Как правило, решения являются компромиссом между неограниченным потенциалом и эффективностью капитальных вложений, а процесс прогнозирования на национальном уровне должен вовлекать операторов аэропортов в процессе планирования.

166. Поскольку страны-участницы ЦАРЭС стремятся отделить аэропортовые операции от роли государственной регулирующей организации, акционирование – это вариант, который позволяет повысить эффективность работы аэропорта на коммерческой основе, при этом сохраняя право собственности, тогда как приватизация представляет собой продажу части активов. Переход к участию частного

сектора потребует, чтобы правительства ЦАРЭС играли другую и более важную роль, чтобы обеспечить осуществление инвестиций в потенциал, и эффективность и обслуживание, конкурентоспособные на глобальном уровне. Чтобы создать экономически жизнеспособные возможности для частного сектора, ключевую роль играет планирование пропускных мощностей и установление стандартов. Такое планирование может влиять на распределение спроса между аэропортами посредством целевого использования двусторонних прав на авиаперевозки, что было достигнуто в Великобритании.²³

167. С целью повышения уровней производительности и обслуживания в аэропортах, контролируемых правительством, где это необходимо, анализ пробелов в отношении текущей эффективности и целевых показателей может определить уровень помощи, которая может потребоваться (в случае недостаточного качества обслуживания или отсутствия функциональных возможностей). Это действие позволяет соответствующим государствам определить, каким образом можно максимизировать аэропортовую инфраструктуру, а также влияние на операторов авиакомпаний и поставщиков услуг.

168. С целью усиления аэропортов-хабов и увеличения перевозок через второстепенные аэропорты, потребуется координированный подход и согласование с двусторонними соглашениями,

²³ МТФ-ОЭСР. Прогнозирование спроса на аэропорты. Обзор прогнозов и сценариев Комиссии по аэропортам Великобритании: Анализ политики на конкретных примерах. 2015 г. <https://www.itf-oecd.org/forecasting-airport-demand-review-uk-airports-commission-forecasts-and-scenarios>.

операторами авиакомпаний, поставщиками услуг, а также понимание существующих навыков и возможностей, чтобы можно было определить наилучшие варианты и решения для повышения эффективности.

169. В нескольких странах региона ЦАРЭС уже осуществлены инвестиции в модернизацию аэропортов и обновление оборудования.²⁴ За счет государственного финансирования построена инфраструктура, а варианты политики включают делегирование полномочий и оценку участия частного сектора.

170. Если аэропорты осуществляют деятельность как монополии, они имеют большой риск при инвестировании капитала из-за потенциально низкого уровня использования. Частное участие принесет пользу в результате уверенности в том, что четкие рамки политики обеспечат коммерческий потенциал для инвесторов, которые могут сотрудничать с национальными и местными правительствами.

171. Рекомендации: Чтобы подготовиться к качественным операциям частного сектора, странам-членам ЦАРЭС необходимо будет разработать политику по стандартам обслуживания, а также разработать процессы для принятия действий по жалобам пользователей и потребителей в аэропортах. Кроме того, страны-члены ЦАРЭС могут провести анализ разрывов по существующим аэропортам, чтобы определить потенциал роста и выгоды, как для государственных,

так и частных инвесторов и операторов. Концессии частного сектора на операции в аэропортах следует рассматривать как средство обеспечения эффективности и возмещения затрат.

В. Поставщики аэронавигационного обслуживания

172. В глобальном масштабе, в настоящее время управление воздушным движением (УВД) находится на этапе перехода от находящегося под ограничительным государственным контролем к предоставляемому более конкурентоспособными поставщиками услуг. Поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО) – это организации, которые управляют системами воздушного движения от имени аэропорта или страны. ПАНО зачастую сопровождаются новыми институциональными руководствами и структурами, которые лучше обслуживают авиакомпании и операторов воздушного транспорта, за счет применения усиленных требований к безопасности, операционных, технических, экологических и экономических требований. Глобальные требования по беспрепятственному и безопасному воздушному пространству, предъявляемые к ПАНО, требуют предоставления экономичных и эффективных услуг, и планирование уровня производственного потенциала, чтобы соответствовать потребностям операторов воздушного транспорта.

²⁴ “Российское авиатранспортное обозрение”. 2017 г. “Завершилось расширение терминала в ошском аэропорту Кыргызстана”. 11 апреля. <http://www.rusaviainsider.com/kyrgyzstan-osh-airport-completes-terminal-expansion/>; и “К 2020 году Казахстан откроет 15 новых аэродромов”. 28 июля <http://www.rusaviainsider.com/kazakhstan-open-15-new-airfields-2020/>.

173. Такие организации как Европейская организация по электронному оборудованию для гражданской авиации в настоящее время работают с CANSO над улучшением авиационных операций, расширением сотрудничества по вопросам, связанным с отраслевыми стандартами, и поддержкой глобальной и региональной функциональной совместимости систем УВД.²⁵ Основные новые вопросы для УВД включают безопасную интеграцию и реализацию стандартов для беспилотных авиационных систем, и важность мер кибербезопасности для обеспечения безопасности воздушного пространства и контроля над авиационной деятельностью. Активное участие на этом уровне разработки усовершенствованных политик и стандартов обеспечивает дополнительную защиту для построения репутации и развития способностей индивидуальных государств-членов.

174. Взаимодействие по реализации новых и возникающих технологий обеспечивает развитие безопасной, бесшовной и эффективной авиационной системы, где различные стороны обмениваются информацией и передовыми методиками, а также обмениваются опытом и наращивают потенциал посредством участия в рабочих группах и совместных инициативах по поддержке. Сотрудничество между государствами-членами усиливает уровень доверия на региональной и глобальной сцене,

одновременно предоставляя доступ к новейшему обучению и стандартам, которые могут помочь в развитии потенциала мирового класса и квалификации в местной авиационной отрасли.

175. CANSO была создана для того, чтобы отвечать на эти вызовы и обеспечить координационную и лидерскую роль среди заинтересованных сторон в авиационной отрасли. В плане CANSO «Видение 2020»²⁶ содержится общая цель создания бесшовных аэронавигационных систем, которые включают безопасное и безграничное воздушное пространство, которое соответствует глобальной концепции УВД ИКАО, чтобы учитывать региональные различия в интенсивности движения и его сложности. Другая особенная черта этой концепции – это реализации конкретных ключевых характеристик, включая стандартизированные правила, процедуры, управление информацией и наземную инфраструктуру.

176. ИКАО приняла Глобальный аэронавигационный план на 2016-2030 гг.,²⁷ преследующий конкретные цели:

- (i) Безопасность,
- (ii) потенциал и эффективность аэронавигации,
- (iii) безопасность и облегчение формальностей,

²⁵ У. Элличипурам. 2017 г. «Организация гражданского аэронавигационного обслуживания (CANSO) и Европейская организация по электронному оборудованию для гражданской авиации (EUROCAE) сотрудничают с целью совместной разработки стандартов авиационной промышленности». «Airport Technology». 13 октября. <http://www.airport-technology.com/news/newscanso-eurocae-collaborate-to-jointly-upgrade-aviation-standards-5946962>.

²⁶ CANSO. Видение 2020: Поддержка стратегий и планов. Июнь 2013 г. https://www.canso.org/sites/default/files/CANSO%20Vision%202020_1.pdf.

²⁷ ИКАО. 2016-2030 гг.: Глобальный аэронавигационный план. Монреаль. 2016 г. https://www.icao.int/publications/Documents/9750_5ed_en.pdf.

- (iv) экономическое развитие воздушного транспорта, и
- (v) защита окружающей среды.

177. Рекомендация: ЦАРЭС может помочь странам-членам стимулировать эффективное использование ПАНО для усовершенствования целей управления воздушным пространством с точки зрения безопасности, операционных и коммерческих задач.

С. Безопасность полетов и авиационная безопасность

178. Постоянно увеличивающиеся объемы воздушных пассажирских и грузовых перевозок и последние события означают, что защита и безопасность представляют собой главные аспекты беспокойности для отрасли. Такие организации, как ИКАО и ИАТА, существуют для того, чтобы продвигать очень важную роль регулирования в сочетании с коммерческим и операционным взаимодействием для обеспечения безопасной и надежной мировой авиационной системы. Ясность и определенность для всех – это конечный результат гармонизированного регулирования и он признается в качестве выгоды, как для потребителей, так и самой авиационной отрасли.

179. Потому рассмотрение аспектов безопасности во время разработки изменений в регулировании и соблюдения стандартов имеют огромное значение. Отрасль также признается, что во многих

развивающихся государствах ресурсы ограничены. Приобретающие все более многонациональный характер условия работы создают определенные сложности в плане скорости преобразований и масштабов потенциала, требуемого от многих национальных систем регулирования вопросов безопасности,²⁸ и поэтому глобальное сотрудничество приобретает еще большую важность.

180. Глобальные организации – такие как ИКАО – преследуют цель установления согласованных стандартов авиационной безопасности и безопасности полетов в авиационных органах всех государств-членов. В соответствии с недавней инициативой «Глобальный план обеспечения безопасности полетов» (ГПБП), ИКАО преследует цель улучшить основу для более эффективного обмена информацией между государствами и с заинтересованными сторонами отрасли для решения текущих и будущих угроз в области безопасности. Программные инициативы включают управление текущими угрозами и средой рисков, а также управление ростом объема перевозок безопасным и эффективным способом, чтобы повысить доверие со стороны общественности. Инициатива ГПБП будет определять приоритеты государств посредством целевого планирования. Участие в программе дает направления соответствующим государствам в целях обеспечения более высоких уровней безопасности полетов и авиационной безопасности и более высокой приверженности в рамках всей отрасли.

²⁸ Секретариат ИКАО. “Исследование аспектов надежности и безопасности экономической либерализации”. Представлено Совету 1 июня 2005 года: https://www.icao.int/sustainability/Documents/SafetySecurityStudy_en.pdf.

181. Согласованный со стандартами авиационный сектор повышает репутацию отдельных стран в авиационном сообществе и, что более важно, демонстрирует готовность государств участвовать в безопасных и эффективных глобальных воздушных перевозках, которые приносят пользу туризму и национальным экономикам. Программа ГПБП является одной из нескольких инициатив по созданию более безопасной и более надежной операционной среды, как для авиационной отрасли, так и для глобального туризма.

182. Для продвижения плана ГПБП потребуется активная политическая поддержка во всех странах-членах ЦАРЭС. Отсутствие потенциала для использования подходов по управлению рисками и ресурсов, необходимых для эффективного наращивания потенциала, признается ИКАО²⁹ в качестве рисков, наряду с тем, чтобы сделать цели и целевые показатели достижимыми для членов, насколько это возможно.

183. Своевременные и быстродействующие системы безопасности важны для управления проверками пассажиров во всех авиационных сетях и на маршрутах полетов в режиме реального времени. Это может быть достигнуто только путем гармонизированного и совместного использования данных для подтверждения подлинности и идентификации отдельных путешественников наряду с потенциальными уровнями угроз и управлением рисками. Эффективные

технологии и совместное использование данных позволяют получить доступ к аутентифицированным паспортным данным в режиме «24/7», а для этого требуется заменить изолированные и негибкие меры безопасности на новые гармонизированные системы и доступ к данным для управления подтверждением подлинности паспортов и лиц, намеревающихся путешествовать по воздуху.³⁰

184. Инициатива, имеющая непосредственное отношение к членам ЦАРЭС, – это глобальная инициатива ИКАО по Справочнику открытых ключей (СОК ИКАО). Эта программа управляет хранилищем данных паспортов и подтверждением их подлинности как часть процесса проверки электронных паспортов. Сертификаты о валидации позволяют государственным органам пограничного контроля определять подлинность паспорта и проездных документов, а также то, была ли изменена биографическая и биометрическая информация на чипе после выдачи документа, или был ли документ отозван. Инициатива СОК обеспечивает большую безопасность и ускоряет проверку личности во время процесса пограничного контроля.

185. СОК ИКАО необходим для эффективной реализации общей стратегии ИКАО по идентификации пассажиров, которая требует координации на национальном и международном уровнях и устанавливает соответствующие обязательные и глобальные совместимые стандарты и спецификации для

²⁹ С. Лефойер. 2017 г. Глобальный план обеспечения безопасности полетов. Представлен на Министерской конференции AVSEC в Шарм-эль-Шейхе 22-24 августа 2017 года. <https://www.icao.int/Meetings/AVSEC-RMC-Egypt/Documents/PPTs/session2-1.pdf>.

³⁰ ИАТА. Политика: надежность и безопасность. <http://www.iata.org/policy/consumer-pax-rights/safety-security/Pages/index.aspx>.

регистрации перемещения пассажиров во время поездок, такие как предварительная информация о пассажирах и учетные записи с именами пассажиров для бронирования, сделанные в системах бронирования авиакомпаний, и которые обмениваются с пограничными контролирующими органами. Несколько государств ЦАРЭС являются членами СОК ИКАО; однако другие еще не присоединились к инициативе.³¹

186. Рекомендации: Страны-члены ЦАРЭС, вероятно, пожелают рассмотреть возможность участия в форуме ГПБП для обеспечения согласования с глобальными стандартами безопасности. В рамках ГПБП страны-члены ЦАРЭС будут поощряться к тому, чтобы определить ограничения в ресурсах, потребности в обучении и развитии потенциала, необходимые для обеспечения соответствия стандартам и соблюдения протоколов и инициатив. Необходимо также рекомендовать странам-членам ЦАРЭС присоединиться к инициативе СОК ИКАО с целью улучшения безопасности и валидации паспортных данных в пограничных пунктах контроля для обеспечения общей авиационной безопасности в регионе ЦАРЭС.

D. Электронные грузы («e-Cargo»)

187. Основным преимуществом воздушного транспорта для перевозки грузов является его экономия времени. Воздушный транспорт доминирует в

отрасли грузовых перевозок, как для высокоценных товаров, так и для скоропортящихся грузов. Модернизация закупок, отслеживание и получение воздушных грузов через национальные границы обеспечивает большую эффективность и безопасность для потребителей, а национальным органам предоставляет возможность управлять и обрабатывать увеличивающиеся объемы товаров и услуг, предлагаемые воздушными грузовыми перевозками.

188. Задержки с приемкой и доставкой в связи с таможенными и другим процедурами трансграничного контроля ослабляют обоснование для перевозки грузов воздушным транспортом и могут непоправимо подорвать доверие потребителей. Медленная обработка авиационных грузов также влияет на общую экономическую эффективность, в частности для продуктов, чувствительных ко времени, таких как экспорт скоропортящейся сельскохозяйственной продукции, срочные высокотехнологичные детали и запасные части, а также жизненно важные фармацевтические товары. Во многих странах-членах ЦАРЭС обработка средней партии авиационных грузов может включать обработку более 30 документов, как проиллюстрировано на Рисунке 4. Аэропорты и регионы, которые внедрили современные безбумажные системы, создают конкурентное преимущество, которое позволяет реализовать создание привлекательных хабов для авиационных грузовых перевозок.

³¹ ОБСЕ. 2016 г. Каталог открытых ключей (PKD) Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в регионе ОБСЕ. 14 октября. <http://www.osce.org/secretariat/>; и государства-участники каталога открытых ключей (PKD), выдающие электронные паспорта (ePassport) ИКАО: карта. <http://gis.icao.int/epassport/>.

Рисунок 4: Схема обработки типичной воздушной перевозки

189. Глобальные организации, такие как ИАТА, работают с авиакомпаниями, экспедиторами и правительственными учреждениями, чтобы обеспечить безбумажную эффективность и скорость обработки транзакций в отрасли грузовых авиаперевозок. В последнем докладе отмечалось, что в 2016 году более 50% мировой торговли, осуществляемой воздушным транспортом, основывалось на бумажных процессах, причем для каждой партии грузов подготавливалось

до 30 бумажных документов. Процесс авиационных грузовых перевозок по-прежнему зависит от вмешательства человека³² и устаревших процессов, особенно по сравнению с системами других отраслей и обменом данными, такими как онлайн-розничная торговля и банковский сектор, и даже покупка и бронирование пассажирских авиабилетов, которые теперь доступны в онлайн-режиме из любого места. Как показано на Рисунке 4, Обработка обычного авиагруза

³² Д. Саув. ИАТА. e-AWB: Стратегия реализации. Февраль 2018 г. <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-implementation-playbook.pdf>.

может вовлекать подготовку и обработку более 30 различных документов, что ведет к задержкам и препятствует использованию преимуществ грузовых авиаперевозок.

190. Объем грузовых авиаперевозок в 2016 году для региона ЦАРЭС, включая КНР, составил 22,4 млрд метрических тонн согласно источникам данных Всемирного банка.³³ При корректировке объемов воздушных грузовых перевозок КНР для операций только с другими странами-

членами ЦАРЭС (по оценке 2% от общего объема грузовых авиаперевозок КНР), общий объем грузовых авиаперевозок ЦАРЭС составляет приблизительно 612 000 метрических тонн за 2016 год. При среднем расстоянии перевозок 2 500 км на метрическую тонну, чтобы добраться до рынков за пределами региона, доходы от грузовых авиаперевозок ЦАРЭС оцениваются в размере 1,61 миллиарда долларов (см. Таблицу 12).³⁴

Таблица 12: Объемы и стоимость грузовых авиаперевозок для ЦАРЭС

Название страны	Среднее расстояние авиаперевозок: 2 500 км		Средняя стоимость грузовых авиаперевозок: 2,64 долл. США/кг		
	Код страны	Объем грузовых авиаперевозок за 2016 год (млн метрических тонно-километров)	Оценочно в метрических тоннах	Тариф за метрическую тонну (долл. США)	Стоимость на рынке грузовых авиаперевозок (долл. США)
Афганистан	AFG	29,0	11 604	2 640	30 635 490
Азербайджан	AZE	732,8	293 116	2 640	773 825 981
Грузия	GEO	0,2	72	2 640	190 616
Казахстан	KAZ	38,9	15 558	2 640	41 072 550
Кыргызская Республика	KGZ	0,1	35	2 640	93 290
Монголия	MNG	8,1	3 228	2 640	8 522 146
Пакистан	PAK	175,5	70 190	2 640	185 300 966
Китайская Народная Республика	CHN	21 304,6	8 521 834	2 640	22 497 641 866
Туркменистан	TKM	6,0	2 381	2 640	6 286 942
Таджикистан	TJK	1,5	618	2 640	1 630 243
Узбекистан	UZB	112,3	44 913	2 640	118 569 507
Всего		22 379,9	8 951 945		23 633 134 108
Всего, без учета КНР			430 111		1 135 492 242
В. КНР, только в /из ЦАРЭС			170 437	2%	449 952 837
Оценочные объем и доходы ЦАРЭС			600 547		1 585 445 080

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, кг = килограмм, км = километр.

Источники данных: Друри, индекс цен на грузовые авиаперевозки Восток-Запад, июль 2017 г. <http://aircargoworld.com/allposts/drewry-east-west-price-index-continues-climb-through-july/> и Индикаторы мирового развития (данные с сайта получены 8 февраля 2017 г.)

³³ Открытые данные Всемирного банка: <https://data.worldbank.org/> (по состоянию на сентябрь 2017 г.).

³⁴ К. Ливингстон. 2017 г. Индекс Друри (индекс цен на грузовые авиаперевозки Восток-Запад) с начала года до июля, включительно. "Air Cargo World". 23 августа. <http://aircargoworld.com/allposts/drewry-east-west-price-index-continues-climb-through-july/>.

191. ИАТА работает с авиакомпаниями и грузовыми экспедиторами для перехода на электронные авианакладные (е-AWB) для ускорения пропускной способности при обработке воздушных грузов в транзитных пунктах и для обработки прилетов и вылетов пограничными ведомствами. Для реализации использования е-AWB в качестве договора о перевозке между «грузоотправителем» и «перевозчиком» требуется, чтобы государственные органы признавали и принимали е-AWB для перевозки по возможным торговым маршрутам.

192. Возможные торговые маршруты – это когда страна происхождения и страна назначения ратифицировали один и тот же договор ИКАО: либо Монреальский протокол № 4 от 1975 года (MP4), либо Монреальскую конвенцию от 1999 года (MC99). Шесть из 11 стран-членов ЦАРЭС являются сторонами MC99 – Азербайджан, Грузия, Казахстан, Монголия, Пакистан и КНР³⁵, при этом две из одиннадцати стран-членов ЦАРЭС подписали MP4 (Азербайджан и Узбекистан³⁶).

193. ЦАРЭС имеет идеальное положение, чтобы выступать в качестве транзитного узла и транспортно-экспедиционного интермодального логистического центра для грузовых авиаперевозок по направлениям Восток-Запад и Север-Юг. Воздушные маршруты из Северной Америки в Азию

и из Европы в Азию и Австралазию означают, что ЦАРЭС позиционируется для автомобильных или железнодорожных перевозок товаров местного производства, таких как скоропортящиеся пищевые продукты и сельскохозяйственные продукты (например, срезанные цветы, свежие фрукты) для грузовых авиаперевозок по всему миру. Всемирный банк определяет увеличение роста авиаперевозок на основе интегрированных мультимодальных цепочек поставок, которые уравнивают приоритеты затрат и времени для грузовых перевозок.³⁷

194. ЦАРЭС имеет возможность создать «центр передового опыта» для срочных и дорогостоящих грузовых авиаперевозок, если будет создана необходимая инфраструктура, как для физического складирования, так и для объектов для перевозки в/из аэропортов. Однако для того, чтобы такой центр передового опыта функционировал, необходимо реализовать оптимизированную электронную обработку авианакладных для таможенного оформления и эффективных карантинных деклараций.

195. ИАТА описывает выгоды технологии е-AWB и методов обработки как:

- (i) исключение медленного ручного процесса для заполнения и подачи бумажных авиагрузовых накладных;

³⁵ ИКАО. 1999 г. Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Монреаль. 28 мая. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

³⁶ ИКАО. 1975 г. Протокол №4 о внесении поправок в Конвенцию об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года, в действующей редакции с учетом изменений и дополнений, внесенных протоколом, принятым в Гааге 28 сентября 1955 года. Монреаль, 25 сентября. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf.

³⁷ Всемирный банк. 2009 год. Грузовые авиаперевозки: исследование рынка с последствиями для стран, не имеющих выхода к морю: <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/air-freight-study>.

- (ii) возможность видеть содержимое груза и время в пути для органов управления границами посредством использования передовых электронных информационных систем;
- (iii) доступ в режиме реального времени к данным грузовой авианакладной для всех авторизованных сотрудников в каждом пункте маршрута поездки;
- (iv) сокращение затрат на обработку за счет исключения бумажной авианакладной;
- (v) улучшение возможности видеть и точности данных грузовой авианакладной для грузоотправлений;
- (vi) сокращение случаев задержек при обработке для авиагрузов из-за отсутствия или неразборчивых бумажных авианакладных.

196. КНР является одной из основных стран по реализации e-AWB, при этом ИАТА отмечает, что ее распространенность составляет 52% по состоянию на июль 2017 года. Основные авиакомпании, такие как «Air France/KLM Group», «Cathay Pacific Group», «SIA Cargo», «Emirates», «Lufthansa Cargo», «Qatar Airways» и «SIA Cargo» отмечают, что распространенность e-AWB составляет от 38% до 81% в их общей сети маршрутов. Авиакомпания «flydubai» сообщила о 100%-ном использовании e-AWB по состоянию на июль 2016 года.³⁸

197. Рекомендации: Чтобы все страны-члены ЦАРЭС совместно перешли к безбумажным электронным грузовым

системам, предлагаются следующие действия:³⁹

- (i) внедрение электронных систем обработки данных, таких как «e-AWB» и «e-Freight»;
- (ii) разработка политики для внедрения обработки по принципу «единого окна»;
- (iii) координация процедур пограничных ведомств с целью сокращения дублирующего контроля;
- (iv) внедрение механизмов управления рисками в сочетании с электронными грузовыми системами для борьбы с незаконной деятельностью и упрощения формальностей для законопослушных участников ВЭД; и
- (v) инициирование и внедрение процессов для утверждения выпуска грузов до их фактического прибытия.

Е. Упрощение формальностей

198. Упрощение формальностей относится к ключевым процессам прибытия и отправления, которые повышают эффективность работы аэропортов и в конечном итоге влияют на удовлетворенность пассажиров и грузовых перевозчиков. Страны-члены ЦАРЭС имеют возможность стимулировать рост туризма, а, следовательно, и воздушные перевозки, путем упрощения визовых требований и облегчения для посетителей процедур прибытия и отправления в международных аэропортах.

³⁸ ИАТА, Ежемесячный международный отчет e-AWB. Июль 2017 года. <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-monthly-report-r17.pdf>.

³⁹ ИАТА. 2016 г. «Стоимость воздушных грузов: воздушный транспорт и глобальные цепочки добавленной стоимости». Итоговый отчет. 6 декабря. <https://www.iata.org/publications/economic-briefings/value-of-air-cargo-2016-report.pdf>.

199. Региональный туризм является особенно многообещающим сегментом и сочетается с улучшенной связностью в ЦАРЭС. Большинство туристов, посещающих страны-члены ЦАРЭС, приезжают из других регионов. Страны-члены ЦАРЭС могли бы привлечь больше посетителей из других стран-членов ЦАРЭС, если бы улучшилась связность по воздуху, налоги были бы снижены, а требования к визе были бы облегчены. Страны-члены ЦАРЭС также выиграли бы, если бы больше посетителей путешествовали бы по всему региону, останавливаясь в нескольких странах-членах ЦАРЭС.

200. В последние годы несколько стран-членов ЦАРЭС ослабили визовые требования. Однако страны-члены ЦАРЭС часто исключают граждан других стран-членов ЦАРЭС из своих новых или расширенных перечней безвизового режима.

201. Казахстан начал пилотную программу в 2014 году, предлагая безвизовый въезд для граждан из 10 стран. Первоначальный список включал шесть стран-членов ЦАРЭС, но по мере расширения программы, первоначально в 2015 году, а затем в начале 2017 года, ни одна из других стран-членов ЦАРЭС не была добавлена к списку. Казахстан теперь предлагает безвизовый въезд более чем для 50 стран, но все же четыре страны-члены ЦАРЭС не входят в этот список.

202. Кыргызская Республика также предлагает безвизовый въезд гражданам из, более чем, 50 стран, но только пять из других стран-членов ЦАРЭС включены в эту схему.

203. Грузия предлагает безвизовый въезд гражданам почти 100 стран. Однако в эту схему в настоящее время включены только пять из 10 других стран-членов ЦАРЭС (что касается шестой страны, КНР, – она находится в процессе добавления). Для граждан из стран, не входящих в безвизовый список, доступна электронная виза за 20 долларов США. Грузия успешно стимулировала рост туризма, что привело к быстрому росту объема воздушных перевозок среди стран-членов ЦАРЭС (см. Практический пример по Грузии в Приложении 1).

204. Азербайджан в значительной степени либерализовал свою визовую политику в начале 2017 года, внедрив систему электронной визы почти для 100 стран. Стоимость электронной визы составляет всего 23 доллара США (включая сбор за обслуживание в размере 3 долларов США). Азербайджан предлагает безвизовый доступ гражданам из пяти стран-членов ЦАРЭС, а еще четыре страны-члены ЦАРЭС имеют право на получение электронных виз. Лишь четыре страны, не относящиеся к ЦАРЭС, имеют безвизовый доступ в Азербайджан.

205. Таджикистан имеет аналогичную визовую политику, предлагая безвизовый доступ для граждан из девяти стран (все из числа бывших советских республик), включая четыре страны-члена ЦАРЭС и электронную визу для пяти из шести других стран-членов ЦАРЭС. Таджикистан реализовал свою программу электронной визы в 2016 году. Стоимость электронной визы составляет 50 долларов США и она выдается в течение двух рабочих дней.

206. Остальные шесть стран-членов ЦАРЭС, в целом, имеют в определенной степени более ограничительную визовую политику. Монголия имеет безвизовый доступ для граждан из примерно 20 стран, но только для двух стран-членов ЦАРЭС. Она не предлагает программу электронной визы.

207. Узбекистан имеет безвизовый доступ для граждан девяти стран, включая четырех стран-членов ЦАРЭС. Узбекистан планировал расширить безвизовый доступ на другие 27 стран в апреле 2017 года. Однако реализация расширенного безвизового списка была отложена до начала 2021 года, и в этот список не вошла ни одна из стран-членов ЦАРЭС.

208. Гражданам всех стран для въезда в Туркменистан необходима виза. Вместе с тем, для граждан Ирана, Казахстана и Узбекистана, проживающих на приграничных с Туркменистаном территориях, действует безвизовый режим.

209. Виза для въезда в Афганистан требуется гражданам всех стран – как относящихся к региону ЦАРЭС, так и всех остальных. Пакистан и КНР предлагают безвизовый въезд для граждан ограниченного числа стран, ни одна из которых не является членом ЦАРЭС. В среднем каждый член ЦАРЭС в настоящее время разрешает гражданам из трех стран-членов ЦАРЭС въезжать в их страну без визы.

210. Визовые ограничения и издержки являются серьезным препятствием для роста авиаперевозок между странами-членами ЦАРЭС. Туризм и международная торговля выигрывают, когда визовые

ограничения снимаются или облегчаются с помощью современных электронных услуг по получению электронной визы. Действия со стороны правительств и заинтересованных сторон отрасли с целью сокращения барьеров для въезда помогают убедить авиакомпании открывать новые маршруты и вкладывать средства в новые воздушные сообщения. Программы получения электронной визы и более низкие барьеры для въезда для деловых путешественников и туристов были успешно внедрены в некоторых странах-членах ЦАРЭС и представляют собой модель для других стран-членов ЦАРЭС.

211. Предоставление прав на осуществление авиаперевозок между странами-членами ЦАРЭС не будет иметь большого значения, если не будет большей свободы передвижения. В 2006 году страны АСЕАН договорились принять единую политику выдачи виз при принятии решения о реализации ограниченного открытого неба. Число посетителей между странами АСЕАН резко возросло. В Приложении 3 представлен практический пример по открытию рынка между Малайзией и Сингапуром.

212. Аэропорты АСЕАН также предлагают специальную линию в пунктах иммиграции для владельцев паспортов АСЕАН. Страны-члены ЦАРЭС должны рассмотреть возможность предоставления отдельной иммиграционной линии ЦАРЭС. Ускоренное иммиграционное и таможенное оформление для граждан стран-членов ЦАРЭС позволит свести к минимуму неудобства авиаперевозок в регионе, что еще больше повысит привлекательность пунктов назначения в регионе ЦАРЭС.

Таблица 13: Безвизовые поездки между странами-членами ЦАРЭС

Страна	Количество стран-членов ЦАРЭС, не требующих визы (на сентябрь 2017 года)
Казахстан	6
Азербайджан	5
Грузия	5
Кыргызская Республика	5
Таджикистан	4
Узбекистан	4
Туркменистан	2 (ограничено выборочными областями)
Монголия	2
Афганистан	0
Китайская Народная Республика	0
Пакистан	0

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Азиатский банк развития.

213. Сокращение времени на таможенное и иммиграционное оформление в аэропортах ЦАРЭС также сделает более привлекательными поездки в самом регионе. Из-за нехватки ресурсов зачастую распространенным явлением являются очереди, отнимающие больше часа времени. Некоторые из стран-членов ЦАРЭС, опрошенных АБР для этого отчета, подтвердили, что среднее время таможенного и иммиграционного оформления прибывающих пассажиров составляет более 40 минут (см. результаты опроса в Приложении 4). Устранение визовых ограничений и другие инициативы по либерализации приведут к резкому росту пассажиропотока, что потенциально усугубит проблему длинных очередей на таможне и иммиграции. Государствам ЦАРЭС необходимо инвестировать в

ресурсы, в том числе обеспечить большее количество таможенных и иммиграционных офицеров, чтобы убедиться, что их международные аэропорты способны обрабатывать большее число международных прибывающих пассажиров, как из региона, так и извне. Следует также учитывать инвестиции в новые технологии, такие как автоматизированные киоски паспортного контроля.

214. Рекомендации: ЦАРЭС следует рассмотреть возможность введения единой политики безвизового режима для облегчения поездок между странами-членами. Странам-членам ЦАРЭС необходимо работать над сокращением времени таможенного и иммиграционного оформления, особенно для посетителей из других стран-членов ЦАРЭС.

Благоприятные факторы

215. Рекомендации и предложения, содержащиеся в этом обзорном исследовании, представляют собой широкую трансформацию авиационного рынка ЦАРЭС. Для достижения этого видения потребуется поддержка и координация от широкого диапазона вовлеченных заинтересованных сторон, в том числе тех, которые регулируют отрасль, тех, кто предоставляет услуги авиаперевозок, и тех, кто потребляет ее продукцию. В этом разделе рассматриваются благоприятные факторы, которые будут оказывать поддержку более эффективному видению для авиации ЦАРЭС:

- (i) заинтересованные стороны и партнерства,
- (ii) институциональные структуры,
- (iii) обучение и наращивание потенциала,
- (iv) гендерное разнообразие через авиацию, и
- (v) финансирование и фондирование (включая структуры ГЧП).

А. Заинтересованные стороны и партнерства

216. Авиационные условия ЦАРЭС уникальны, поскольку нормативные, технические, климатические и политические ландшафты региона обеспечивают свои собственные контексты. Тем не менее, опыт других стран, регионов и заинтересованных сторон может быть поучительным даже в случае отличающихся исходных условий.

Таким образом, программа ЦАРЭС может содействовать обмену знаниями, которые позволят странам-членам принимать обоснованные решения относительно будущего направления национальной и региональной авиации.

217. Значительную пользу при проведении данного предварительного исследования принесло сотрудничество с ИКАО, которая является специализированным агентством Организации Объединенных Наций, образованным государствами в 1944 году для администрирования и управления Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). ИКАО работает со своим 191 государством-членом и отраслевыми группами с целью достижения консенсуса в отношении стандартов и рекомендаций по их применению в международной гражданской авиации. ИКАО также выпускает базы данных, публикации и проводит мероприятия в области знаний, которые могут быть полезны для стран-членов ЦАРЭС в процессе модернизации их систем авиационных перевозок. Благодаря своей глобальной перспективе и местной информационно-просветительской деятельности ИКАО является полезным для программы ЦАРЭС партнером.

218. При проведении данного исследования также пригодились знания и программы, предоставленные ИАТА. В частности, работа ИАТА по системам электронных грузовых перевозок и безопасности полетов особенно актуальна

Рисунок 5: Региональное присутствие Международной организации гражданской авиации

для стран-членов ЦАРЭС, и рекомендуется принимать участие в программах и учебных мероприятиях, организуемых ИАТА. ИАТА также публикует соответствующие материалы по этим темам.

219. Аналогичным образом, официальные лица из стран-членов ЦАРЭС получают пользу от дополнительного взаимодействия с другими известными международными организациями, такими как Международный совет аэропортов (АСИ) и CANSO. Создание сетей знаний посредством участия на международных форумах может принести пользу лицам, принимающим решения в области авиации в странах-членах ЦАРЭС. Такое участие, вероятно, поможет приблизить страны-члены ЦАРЭС к международным стандартам и практике.

220. Региональные авиационные организации часто обладают наиболее актуальными сведениями о местных условиях. Поскольку страны-члены ЦАРЭС расположены на стыке Азии, Европы и Ближнего Востока, понимание этих рынков может обеспечить стратегическое преимущество. Ассоциации, базирующиеся в этих регионах, включают Ассоциацию азиатско-тихоокеанских авиакомпаний, Авиалинии для Европы и Организацию арабских авиаперевозчиков.

221. Возможно, наиболее важными заинтересованными сторонами являются фактические пользователи авиационных услуг. Воздушный транспорт не будет существовать без спроса, генерируемого внутренними и международными пассажирами, а также компаниями, использующими воздушные грузовые перевозки. Взаимодействие с летающей

общественностью с помощью опросов пользователей и других форм обратной связи может помочь выявить области, требующие дальнейшего внимания со стороны национальных органов власти.

В. Институциональные структуры

222. Институциональные структуры для регулирования, администрирования и эксплуатации аэропортов и воздушных сообщений различаются между странами и регионами. Как правило, прямой контроль в области регулирования и управления возлагается на Управление гражданской авиации под руководством национального Министерства транспорта. В отношении инвестиционных решений обычно требуется планирование национального бюджета и координация с национальным Министерством финансов.

223. Во многих случаях развитие и управление авиацией в странах-членах ЦАРЭС затрудняется нехваткой человеческих ресурсов в соответствующих авиационных органах. Учитывая лишь небольшое число сотрудников, многие роли не могут исполняться надлежащим образом. Кроме того, отсутствие опыта и необходимых навыков по многим позициям означает, что реальной потребностью является оказание поддержки в области обучения и развития потенциала.

224. Также различается и степень участия операторов частного сектора в структуре. На сегодняшний день страны-члены ЦАРЭС имеют тенденцию к созданию институциональной и бизнес-модели, исполняющей главную роль государственного контроля и

государственных ограничений. Однако такой тип структуры препятствует полному использованию потенциала авиационного рынка страны. Передача по контракту определенных видов деятельности субъектам частного сектора может освободить государственных лиц, принимающих решения, чтобы они фокусировали внимание на основных элементах стратегии и контроля качества. Партнерские отношения с частным сектором повысят эффективность затрат, привлекут необходимые навыки и опыт и повысят профессиональные стандарты, которые в конечном итоге принесут пользу как правительствам, так и пассажирам.

С. Обучение и наращивание потенциала

225. ЦАРЭС сыграла определенную роль в различных подсекторах транспорта в предоставлении обучения с целью улучшения развития потенциала. Официальные лица авиационной отрасли в странах-членах ЦАРЭС могли бы также получить пользу от инвестиций в оказание поддержки в области обучения.

226. В ходе обследования, проведенного для данного Предварительного исследования, страны-члены ЦАРЭС особо выделяли потребности в обучении. Страны-члены ЦАРЭС определили следующие приоритетные области для обучения и развития потенциала:

- (i) усовершенствование нормативной базы и политики, включая соглашения по открытому небу;
- (ii) навыки в области менеджмента для органов гражданской авиации;
- (iii) управление аэропортами;

- (iv) системы управления воздушным движением;
- (v) техническое и наземное обслуживание; и
- (vi) опыт в области коммерческой авиации.

227. Международным финансовым партнерам в рамках программы ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность оказания странам-членам ЦАРЭС поддержки в плане обучения авиационной тематике. Уже существует целый ряд организаций, которые могут подготовить и провести такое обучение. Высшие учебные заведения, предоставляющие такую поддержку, включают: Крэнфилдский университет, Великобритания; Школа авиации Университета Масси, Новая Зеландия; Университет авионавтики

Эмбри-Риддла, США; Сингапурская авиационная академия (предлагает программы в сотрудничестве с Управлением гражданской авиации Сингапура, а также Университетом Крэнфилда и Университетом авионавтики Эмбри-Риддла), Сингапур; Школа авиации и транспортных технологий Университета Нового Южного Уэльса, Австралия; и Школа авиации Университета Пердью, Соединенные Штаты Америки.

228. ЦАРЭС также эффективно работает над созданием продуктов знаний, определяемых потребностями стран-членов. На сегодняшний день были подготовлены документы по руководству знаниями по таким темам, как управление дорожными активами и безопасность дорожного движения.

📷 ▲ Обучение и развитие потенциала. Представители сектора авиации стран-членов ЦАРЭС получили возможность посетить учебный центр в Академии гражданской авиации Сингапура в апреле 2017 года (фотография предоставлена Секретариатом ЦАРЭС).

На основе просьб официальных лиц авиационной отрасли стран-членов ЦАРЭС, продукты знаний могут быть весьма полезными для следующих авиационных тем: (i) либерализация рынка; (ii) эффективные процессы упрощения формальностей (таможня и иммиграция); и (iii) системы электронных грузовых перевозок.

D. Гендерное разнообразие через авиацию

229. Авиация является одной из ключевых сфер трудоустройства женщин на квалифицированной работе с оплатой выше среднего уровня. Количественно преобладая в авиационном секторе, при выборе профессии женщины отдают предпочтение высоко востребованным рабочим местам в авиакомпаниях. Оплата труда в авиационном секторе, как правило, выше, чем в других сферах.⁴⁰ Кроме того, авиационный сектор обеспечивает социальную мобильность за счет квалифицированной работы и возможности поездок за границу, наряду с сопутствующими возможностями обучения за пределами основной страны проживания.

230. Все большее число авиакомпаний по всему миру систематически и целенаправленно поддерживает гендерную сбалансированность своей рабочей силы, а также влияет на переход остальных

областей авиации к большему равенству. Можно привести ряд примеров:

- (i) Авиакомпания «Easyjet» (Соединенное Королевство). Авиакомпания «Easyjet» разработала модель, позволившую ей добиться большего гендерного равенства на работе – особенно, в вопросах, касающихся найма, продвижения по службе, заработной платы и удержания работников. По состоянию на 2015 год правление «Easyjet» состояло, приблизительно, на 30% из женщин – включая главного исполнительного директора. Руководящий состав на 50% состоит из женщин, 23,1% которых являются руководителями старшего звена, а 33,4% относятся к руководящему персоналу среднего звена. По состоянию на 31 октября 2015 года, женщины составляли 45,4% всего штата компании.⁴¹
- (ii) Авиакомпания «Emirates» (ОАЭ) имеет диверсифицированный в этническом и гендерном отношении состав рабочей силы (более 29 000 сотрудников), почти 44% которой составляют женщины. Приблизительно 18 000 сотрудников авиакомпании работают бортпроводниками. Женщины занимают почти 2,5% руководящих должностей, и этот показатель растет. У авиакомпании «Emirates» также имеется прогрессивная программа трудоустройства большого числа женщин в качестве пилотов, а

⁴⁰ Авиакомпания EasyJet PLC. Равенство и разнообразие. <http://corporate.easyjet.com/corporate-responsibility/our-people/equality-and-diversity>.

⁴¹ И. Оксбороу. 2017 г. Видеосюжет “Самая молодая женщина-пилот в ОАЭ управляет аэробусом A380 – компания “Emirates” уделяет внимание женщинам”. Деловой раздел издания “The National”. 6 марта. <https://www.thenational.ae/business/youngest-emirati-female-pilot-flies-a380-as-emirates-turns-attention-to-women-video-1.20645>.

нынешний штат женщин-пилотов представлен сотрудницами в возрасте от 20 до 59 лет родом из 24 разных стран.⁴²

231. Авиация является одним из ключевых факторов трудоустройства женщин на квалифицированной работе, а также ключевым фактором сокращения бедности в отдаленных общинах и общинах, находящихся в неблагоприятных условиях, за счет (i) улучшения сообщения, (ii) разнообразных вариантов трудоустройства на квалифицированной и хорошо оплачиваемой работе, и (iii) а также за счет улучшения доступа к рынкам товаров и услуг.

Е. Финансирование и фондирование

232. Данное обзорное исследование выявило как мягкие инвестиции (например, реформа политики и либерализация рынка), так и твердые инвестиции (например, развитие и модернизация аэропортов), которые могут трансформировать авиацию в странах-членах ЦАРЭС. Разработка индивидуальных решений по финансированию и фондированию для каждой из этих инвестиционных потребностей может помочь странам-членам ЦАРЭС продвигаться вперед по реализации прогрессивной повестки дня в области авиации. Страны-члены ЦАРЭС должны в полной мере изучить финансовые инструменты, доступные для авиационных инвестиций.

Государственно-частные партнерства

233. В секторе авиации уместны как государственные, так и частные источники финансирования. Частные инвестиции через структуры ГЧП используются в воздушном транспорте, особенно там, где имеется достаточный спрос на пассажирские или грузовые перевозки, которые являются основой для окупаемости инвестиций. Как отмечалось ранее, субъекты частного сектора могут предоставлять аэропортовые услуги в сфере управления аэропортами, бортового питания, обработки багажа и других наземных услуг, и розничных магазинов. В обмен на концессию на предоставление таких услуг (и соответствующие доходы) частная фирма может осуществить предварительные инвестиции в инфраструктуру и оборудование аэропортов. Группы аэропортов, такие как Управление аэропортов Дублина, Служба аэропорта Чанги и «Flughafen München GmbH» (Группа аэропортов Мюнхена) - все они предоставляют услуги по управлению аэропортами за пределами своих стран. «Flughafen München GmbH» оказала поддержку в создании нового терминала 2 в Международном аэропорту Ашхабада.

234. Новый терминал 2 в Международном аэропорту Ашгабат в Туркменистане извлек для себя выгоды из партнерства с «Flughafen München GmbH» (фотография предоставлена компанией «Polimeks»).

⁴² ATAG. Польза от авиации пересекает границы между странами: Обеспечение мирового экономического роста, занятости, торговых связей, туризма и поддержки для устойчивого развития за счет воздушного транспорта. Июль 2016 г. https://aviationbenefits.org/media/149668/abbb2016_full_a4_web.pdf.

📷 ▲ **Государственно-частные партнерства.** Новый терминал 2 в Международном аэропорту Ашгабат в Туркменистане извлек для себя выгоды из партнерства с «Flughafen München GmbH» (фотография предоставлена компанией «Polimeks»).

235. Структуры ГЧП приносят наилучшие результаты, когда обеспечиваются определенные ключевые условия:

- (i) достаточный спрос на пассажирские и грузовые перевозки для обеспечения окупаемости инвестиций;
- (ii) открытые, прозрачные и конкурсные процессы проведения тендеров;
- (iii) все риски определяются с самого начала и четко установлены для каждого субъекта;
- (iv) чтобы убедиться в жизнеспособности, проводится подробный финансовый анализ;
- (v) контракт включает положения и стимулы для достижения результатов, основанных на показателях эффективности; и
- (vi) способность договаривающегося государственного органа осуществлять надзор и мониторинг эффективности.

236. Структуры ГЧП без этих характеристик могут привести к неудовлетворительным результатам, будь то с точки зрения неспособности привлечь компетентные фирмы, участвующие в торгах, или качества предоставляемых услуг. Структуры ГЧП не являются панацеей для планирования качества, особенно если основные условия ведения бизнеса не поддерживают правильные стимулы и результаты.

237. Покупка самолетов – это та область, когда частные инвестиции являются уместными и зачастую предпочтительными. Для частных авиакомпаний бизнес условия для конкретного маршрута могут способствовать принятию решения о покупке воздушных судов. Доступ к коммерческому кредитованию будет меняться, в зависимости от местной финансовой среды и относительной

убедительности экономического обоснования. Многие банки развития также имеют опцию кредитования частного сектора, что может быть уместным, если инвестиции приводят к положительным результатам в области развития, таким как предоставление услуг региону, ранее неохваченному такими услугами. Как отмечалось ранее, вариантами могут быть как лизинг воздушных судов, так и право собственности на воздушные суда. Хотя лизинг имеет тенденцию повышать доступность, может оказаться необходимым прийти к компромиссу между качеством и возрастом самолета.

238. Национальные авиакомпании часто сталкиваются с ограниченностью своих финансовых ресурсов для закупки флота. В соответствии с обследованием авиационного сектора

ЦАРЭС, проведенного в рамках этого Предварительного исследования, наиболее часто упоминаемой потребностью финансирования было финансирование покупки флота. Учитывая различные потребности в области развития большинства стран-членов ЦАРЭС, инвестиции в авиацию являются сложным решением по сравнению с неотложными потребностями в других областях, таких как образование, здравоохранение и другие инфраструктурные потребности. В этом контексте инвестиции в авиацию зачастую являются второстепенными. Для национальных авиакомпаний, обслуживающих коммерчески жизнеспособные маршруты, доступ к кредитам и использование лизинговых схем может быть решением для обновления и роста воздушного флота.

▲ Государственные инвестиции. АБР предоставляет финансовую поддержку, чтобы помочь Папуа-Новой Гвинее стать региональным авиационным хабом (фотография предоставлена Эриком Сэйлсом, АБР).

📷 ▲ Государственные инвестиции. Финансируемый АБР проект устойчивого транспорта во Вьентьяне (Лаосская Народно-Демократическая Республика) успешно привлёк гранты из двух международных источников. Проект включает в себя создание системы скоростного автобусного транзита, связывающей исторический центр города с аэропортом (компьютерное изображение предоставлено АБР).

Суверенные государственные инвестиции

239. Во многих случаях условия могут потребовать частичных или полных государственных инвестиций от национальных, провинциальных или местных органов власти. Государственные инвестиции могут быть особенно актуальны в случае второстепенных городов или изолированных районов страны, где инвестиции в воздушный транспорт могут стать ключом к местному экономическому развитию – в особенности, для туризма. АБР предоставил инвестиции в аэропорты, обслуживающие меньшие рынки, в таких странах, как Бутан, Непал и Папуа-Новая Гвинея. Такие инвестиции могут быть весьма важными для обеспечения связанности

для изолированных сообществ и, таким образом, предоставления выгод – таких как доступность аварийных служб, доставка очень важных товаров и экономическое развитие.

240. Для городов ЦАРЭС существующий спрос в большинстве случаев может оказаться недостаточным для реализации адекватной нормы прибыли для исключительно частных лиц. Однако, по мере открытия этих авиационных рынков, инвестиции от частного сектора могут становиться все более жизнеспособными.

241. Источники финансирования для государственных инвестиций включают как внутренние, так и международные опции. Национальное, провинциальное и местное государственное финансирование

— все эти виды финансирования являются возможными для компонентов инфраструктуры и оборудования аэропортов, особенно когда имеется убедительное обоснование общественных интересов. Кредитование от международных финансовых институтов (МФИ) может быть экономически эффективным вариантом, особенно для смягчения рисков, связанных с крупномасштабными инвестициями, такими как аэропорты. МФИ предоставляют не только льготные кредиты и гранты, но зачастую и знания в форме технической помощи и специализированных знаний. В числе прочих, к подходящим для региона ЦАРЭС МФИ относятся АБР, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк и Всемирный банк.

242. Как национальные, так и международные организации предоставляют гранты с целью стимулирования привлечения инвестиций в сторону более устойчивых вариантов. Гранты обычно связаны с внедрением мер, которые считаются инновационными и экологически безопасными. Сокращение выбросов ПГ является основной задачей грантовых ресурсов, предоставляемых Глобальным экологическим фондом и Фондом зеленого климата. Эти фонды специально ищут инновационные компоненты проектов, которые приводят к сокращению выбросов ПГ с потенциалом расширения их применения. Потенциальные типы проектов, относящиеся к авиации, которые могут быть успешными с точки зрения получения доступа к грантовому финансированию, включают:

- (i) системы общественного транспорта, обеспечивающие связь с аэропортами;

- (ii) улучшение доступности, например, пешеходная и велосипедная инфраструктура (для сотрудников аэропортов или для обеспечения связанности с транзитными услугами);
- (iii) энергоэффективные строительные технологии;
- (iv) технологии использования возобновляемых источников энергии в аэропортах; и
- (v) альтернативные технологии производства топлива.

243. Проект устойчивого городского транспорта Вьентьяна (Лаосская Народно-Демократическая Республика), финансируемый АБР, получает гранты от ГЭФ и Инвестиционного фонда ЕС для Азии. Проект Вьентьяна включает линию для САТ, которая соединяет международный и внутренний аэропорты города с центром города.

244. Возможности получения грантов меньшего размера зачастую поддерживают подготовку технико-экономических обоснований и небольшие демонстрационные проекты. Среди фондов, предоставляющих такую поддержку:

- (i) Инициатива по развитию городов Азии,
- (ii) Японский фонд сокращения бедности,
- (iii) Трастовый фонд устойчивого развития городов АБР,
- (iv) Инвестиционный фонд ЕС для Азии, и
- (v) «Мобилизуй свой город» ЕС.

Несмотря на то, что грантовые источники зачастую малы по своему масштабу по отношению к общему размеру инвестиций, этот вклад зачастую выступает катализатором, как с точки зрения возможности реализации проекта, так и внедрения инновационных характеристик.

Выводы и заключения

245. В этом Предварительном исследовании были определены рекомендации и выводы для авиационного сектора, которые могут принести значительную пользу странам-членам ЦАРЭС и региону в целом. Безопасный, надежный и эффективный авиационный сектор может быть ключевым компонентом в обеспечении экономического роста. Более открытый авиационный рынок ЦАРЭС сократит транспортные издержки и время в пути, что приведет к прямым выгодам для правительств, частного сектора и потребителей.

246. Поэтапный подход к открытию авиационного рынка ЦАРЭС является основной рекомендацией этого Исследования. Такая постепенная либерализация рынка будет привлекать инвестиции в инфраструктуру и предоставлять возможности для поставщиков авиационных услуг, таких как авиакомпании, наземные службы, бортовое питание, техническое обслуживание и грузовые операции, не нарушая при этом существующий рынок.

247. Поэтапный переход к модели более открытого авиационного сектора для региона должен изначально сосредоточить внимание на возможностях в регионе ЦАРЭС и гармонизации нормативной базы:

- (i) страны-члены ЦАРЭС начинают предлагать права Пятой свободы для авиакомпаний ЦАРЭС, осуществляющих полеты в рамках региона ЦАРЭС

- (ii) страны-члены ЦАРЭС поощряют и поддерживают перекрестные инвестиции для авиакомпаний в регионе и создание групп авиакомпаний с филиалами авиакомпаний, базирующимися в нескольких странах-членах ЦАРЭС
- (iii) страны-члены ЦАРЭС работают над достижением большей гармонизации нормативной базы (лицензирование пилотов, лицензирование инженеров, регистрация самолетов и пр.).

248. ЦАРЭС также должно способствовать инвестициям в очень важные недостающие инфраструктурные связи в авиационном секторе, включая аэропорты и оборудование, как в международных хабах, так и во второстепенных городах. Такие инвестиции выиграют от раннего вовлечения потенциальных партнеров по финансированию, а также поощрения участия частного сектора в рамках ГЧП.

249. Еще одна ключевая рекомендация – принятие единой политики безвизового режима и более эффективных процессов упрощения формальностей, чтобы сделать поездки в регионе более бесшовными. Странам-членам предлагается сократить и стандартизировать налоги и сборы на международные рейсы между странами-членами ЦАРЭС, чтобы стимулировать рост авиаперевозок в регионе.

250. Из опроса стран-членов ЦАРЭС, проведенного для этого исследования, прослеживается неизменный вывод в пользу оказания поддержки:

- (i) развитию инфраструктуры и оборудования с целью поддержания экономического роста и использования активов, включая взлетно-посадочные полосы, терминалы и аэронавигацию;
- (ii) инвестиций авиакомпаний с целью модернизации флотов, развития сетей маршрутов и профессионального развития потенциала в области управления; и
- (iii) наращивания потенциала и обучения по темам усовершенствования нормативной базы и политики, управленческих навыков в области авиации, управления воздушным движением, технического и наземного обслуживания, а также профессиональной компетенции в области коммерческой авиации (как авиакомпаний, так и аэропортов).

251. С целью обеспечения дальнейшего роста и инвестиций в регионе и отдельных странах, проведение независимой оценки возможностей в области развития будет способствовать привлечению инвестиций. Оценки осуществимости являются очень важным первым шагом для оценки потребностей и масштаба различных возможностей, выявленных при проведении этого исследования. Подготовка перечня осуществимых и приемлемых для банков инвестиций является как полезным для заинтересованной страны, так и обеспечивает определенную степень уверенности для внешних сторон в отношении наличия квалифицированного

потенциала с целью дальнейшего повышения активности и усиления участия.

252. Международные партнеры в области финансирования и развития могут помочь странам-членам ЦАРЭС, координируя предоставление:

- (i) продуктов знаний по ключевым темам, таким как либерализация рынка, эффективные процессы упрощения формальностей (таможенных и иммиграционных), и электронные грузовые системы («e-cargo»);
- (ii) поддержки с целью наращивания потенциала и обеспечения доступа к обучению; и
- (iii) технико-экономических обоснований, чтобы проанализировать возможности для
  - инвестиций в инфраструктуру и оборудование; и
  - инвестиций в новые самолеты и в эффективность и использование существующего флота.

253. При содействии международных партнеров в области финансирования и развития страны-члены ЦАРЭС могут получить доступ к высшим учебным заведениям мирового уровня и организациям и консультационным компаниям авиационной отрасли. Примеры таких заинтересованных сторон отрасли и организаций, оказывающих поддержку, могут включать:

- (i) органы гражданской авиации, такие как Управление гражданской авиации Сингапура (CAA), УГА Великобритании, Управление безопасности гражданской авиации Австралии, Федеральная авиационная

- администрация США и «Транспорт Канада» (Департамент транспорта Канады);
- (ii) всемирные авиационные организации, такие как ИКАО, ИАТА, CANSO и АСИ;
  - (iii) региональные авиационные организации, такие как ААРА, ААСО и А4Е;
  - (iv) поддержка высших и учебных заведений, таких как Крэнфилдский университет, Авиационная школа Университета Мэсси, Авиационный университет Эмбри-Риддла, Авиационная академия Сингапура, Школа авиации Университета Нового Южного Уэльса, Школа авиации и транспортных технологий Университета Пердью; и
  - (v) специализированные авиационные консультанты и эксперты по технико-экономическим обоснованиям, такие как «Eagle Aviation Consulting», CAPA, консультационные услуги по авиации ИАТА и «Оценка и консультации» ИКАО, которые могут разработать стратегию, политику, повышение эффективности и развитие рынка для авиакомпаний и аэропортов.
- 254.** С целью дальнейшего продвижения вперед и получения пользы от дальнейших следующих шагов, рекомендованных в этом отчете, последующие непосредственные действия будут включать:
- (i) скоординированные полевые поездки в страны-члены ЦАРЭС, чтобы представить обзор данного отчета и основных выводов, имеющих непосредственное отношение к отдельным странам-членам и региону; эти сессии предназначены для того, чтобы предоставить обновленную информацию заинтересованным сторонам авиационной отрасли, обеспечить диалог для оценки будущих потребностей и платформы знаний;
  - (ii) оценку ограничений и инициатив, связанных с электронными грузовыми перевозками, которые могли бы упростить процесс грузовых авиаперевозок и максимизировать выгоды для создания авиационных грузовых хабов в регионе;
  - (iii) технико-экономические обоснования по потребностям развития инфраструктуры, особенно для второстепенных городов;
  - (iv) технико-экономические обоснования по модернизации парка самолетов и требованиям к закупкам, чтобы соответствовать растущему потенциалу на национальном и региональном уровнях (где возможно взаимодействие);
  - (v) оценку возможностей коммерциализации аэропортов и потенциала концессий, чтобы повысить эффективность и устойчивость за счет роста и сочетания авиационных и коммерческих доходов;
  - (vi) определение конкретных потребностей в обучении на основе запросов, сделанных во время обследования ЦАРЭС, и обеспечение обучения и развития способностей; и
  - (vii) документы с руководством по поэтапному переходу к рыночным отношениям, электронным грузовым системам и процессам эффективного упрощения формальностей.

255. Регион ЦАРЭС имеет хорошие возможности, чтобы стать свидетелем значительного роста рынка авиаперевозок в сочетании с развитием инфраструктуры и реализацией соглашений о воздушных сообщениях. Безопасный, надежный и эффективный авиационный сектор будет стимулировать экономический рост

и максимизировать развитие. В этом исследовании делается вывод о том, что программа ЦАРЭС может сыграть существенную роль в реализации открытого и конкурентного видения качественных и профессиональных авиационных услуг в регионе Центральной и Западной Азии.

Пример Грузии

Стратегическое открытие рынка в целях экономического развития

Грузия стала самым быстрорастущим авиационным рынком среди стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), что является результатом недавней либерализации страны.

Пассажирские перевозки в Грузии за последние шесть лет выросли более чем в три раза – с 920 000 тысяч человек в 2010 году до 2,84 млн в 2016 году.

Темпы роста перевозок составили, как минимум, 10% в год, при том, что за последние два года темпы роста значительно ускорились. Если в 2016 году объем пассажирских перевозок в Грузии увеличился на 26%, то за первые восемь месяцев 2017 года рост составил 48% (до 2,7 млн).

Среди крупнейших городов ЦАРЭС наиболее быстрыми темпами развивается Тбилиси. В 2016 году объем перевозок Тбилисского международного аэропорта вырос на 22% и составил 2,3 млн человек, а за первые восемь месяцев 2017 года

📷 ▲ **Преимущества открытых авиационных рынков.** В последнее время Грузия была наиболее быстро растущим авиационным рынком среди стран-членов ЦАРЭС (фотография предоставлена Ллойдом Райтом, АБР).

рост составил 43% или 2,1 млн человек. Практически все перевозки в Грузии являются международными, поскольку масштабы внутреннего сообщения в стране ограничены.

Темпы роста двух других международных аэропортов Грузии, в Батуми и в Кутаиси, были еще выше, но при этом сам рост был относительно невысок. В 2016 году темп роста пассажиропотока аэропорта Батуми составил 38% или 312 тыс. человек, а за первые восемь месяцев 2017 года рост составил 56% или 342 000 человек. Объемы перевозок в Кутаиси выросли на 48% – до 271 000 человек – в 2016 году, и на 83% – до 283 тыс. человек – за первые восемь месяцев 2017 года.

Грузия позиционирует аэропорт Кутаиси как гавань для низкобюджетных перевозчиков – первую в своем роде в регионе. Аэропорт Кутаиси стремительно

развивается с момента открытия в 2016 году базы группы «Wizz», представляющей собой европейских низкобюджетных перевозчиков (НБП). «Wizz» в настоящее время совершает более десяти рейсов из Кутаиси. В Грузии на НБП приходится более 20% перевозок, и это необычно высокая цифра для стран-членов ЦАРЭС.

Высокие темпы роста в Грузии за последние несколько лет обусловлены либеральной авиационной политикой, которая была первоначально принята в 2005 году и, по существу, обеспечила неограниченное число третьих и четвертых прав на свободу воздуха для иностранных авиакомпаний, а также некоторое число пятых прав. Количество иностранных авиакомпаний, обслуживающих Грузию, постоянно увеличивается, и в настоящее время страна обслуживается почти пятьюдесятью иностранными авиакомпаниями, включая шесть НБП.

Рисунок А1: Рост объемов пассажирских авиаперевозок в Грузии с 2010 по 2016 гг.

Источник: Управление гражданской авиации Грузии. Число обслуживаемых пассажиров. <http://gcaa.ge/eng/regular.php>.

В Грузии присутствует больше иностранных авиакомпаний, чем в любой другой стране ЦАРЭС, за исключением Китайской Народной Республики (КНР), и это впечатляющее достижение, учитывая, что Грузия занимает второе место по малочисленности населения (после Монголии) среди одиннадцати стран-членов ЦАРЭС.

Либеральная визовая политика позволила обеспечить рост рынка прибывающих в Грузию авиатранспортом и привлекать новые услуги разнообразных иностранных авиакомпаний. По данным туристической администрации Грузии, в 2016 году число прибывающих в страну воздушным транспортом выросло на 40%, или 1,07 млн человек. В 2017 году темпы роста посетителей, прибывающих в страну воздушным транспортом, ускорились. Так, в июле и августе 2017 года (пиковые летние месяцы) число посетителей, прибывающих воздушным транспортом, увеличилось на 47%.

Рынок на вылет из Грузии также растет, чему способствует реализация в 2017 году новой политики Европейского союза (ЕС), предусматривающей безвизовый режим для граждан Грузии. При этом, Грузия является гораздо более крупным рынком на прилет, и посетители из-за рубежа составляют три четверти всего пассажиропотока.

Туризм стал важной частью экономики Грузии, на которую приходится более 7% валового внутреннего продукта (ВВП). Этого невозможно было бы добиться без либеральной политики в области авиации и без либеральной визовой политики. В настоящее время Грузия предоставляет безвизовый доступ гражданам примерно из ста стран, включая половину стран-членов ЦАРЭС. Для других стран была внедрена система электронных виз, предоставляющая собой простой и недорогой вариант с выдачей виз в течение пяти дней всего лишь за 20 долларов США.

📷 ▲ **К политике открытого рынка.** «Грузинские авиалинии» – это частная авиакомпания, предоставляющая ограниченное количество внутренних и международных рейсов (фотография предоставлена Ллойдом Райтом, АБР).

Быстрый рост туризма и авиации в Грузии является результатом ее политики относительной открытости. При этом практически весь рост до настоящего момента осуществлялся за счет рынков, находящихся за пределами ЦАРЭС. Большинство пассажиров, которые прибывают в Грузию воздушным транспортом, прибывают из Европы. В настоящее время из Грузии в другие страны-члены ЦАРЭС осуществляется всего лишь 45 регулярных еженедельных рейсов, в том числе 21 рейс в Азербайджан, 21 – в Казахстан, и три – в КНР. На маршруты, связывающие Грузию с другими странами-членами ЦАРЭС, приходится всего лишь 7% общего пассажиропотока Грузии, и большая часть этого потока направляется из или в пункты назначения за пределами ЦАРЭС.

Авиакомпания «Georgian Airways», на которую приходится всего лишь 10% перевозок на внутреннем рынке, не осуществляет никаких регулярных рейсов в другие страны-члены ЦАРЭС. Авиакомпания «Georgian Airways» полностью находится в частной собственности, и на нее не распространяются никакие льготы. Рост, достигнутый Грузией благодаря открытию своего рынка для иностранных авиакомпаний, показывает, как небольшая страна может процветать из-за того, что нет необходимости защищать местные авиакомпании.

Лишь четыре авиакомпании из других стран-членов ЦАРЭС осуществляют регулярные пассажирские перевозки в Грузию – «Эйр Астана», «Азербайджанские авиалинии» (AZAL), «China Southern» и SCAT. AZAL осуществляет рейсы Баку-Тбилиси (используя низкобюджетный

бренд «Buta Airways»); «China Southern» осуществляет рейсы Урумчи-Тбилиси; «Эйр Астана» летает в Тбилиси из Алматы и Астаны, а SCAT осуществляет рейсы из Актау на западе Казахстана во все три международных аэропорта Грузии (Тбилиси, Батуми и Кутаиси). «Qatar Airways» также летает между Тбилиси и Баку, обладая правом пятой свободы воздуха.

Существует великолепная возможность для роста объема перевозок между Грузией и другими странами-членами ЦАРЭС. При правильной политике посетители из стран-членов ЦАРЭС, которым в настоящее время приходится тратить много времени на проезд в Грузию через сухопутные границы, могут стать авиапассажирами, и можно будет стимулировать новые перевозки.

За последние несколько лет отмечается быстрый рост рынка Грузия-Азербайджан, что обуславливается выгодами от статуса открытого неба. Первоначально, быстрый рост объема перевозок начался после того, как в начале 2012 года авиакомпания «Qatar Airways» начала обслуживать рынок Тбилиси-Баку. В последние месяцы на рынке Тбилиси-Баку наблюдается рост перевозок, осуществляемый авиакомпанией «AZAL», которая использует свой новый низкобюджетный бренд «Buta Airways» для снижения тарифов и стимулирования спроса. Тарифы между Тбилиси и Баку в обе стороны теперь начинаются всего со 100 долларов США и являются самыми низкими среди всех международных рейсов внутри ЦАРЭС. Налоги здесь также ниже, чем на любом международном рейсе внутри ЦАРЭС, составляя всего лишь немногим более 20 долларов США.

На рынке Тбилиси-Баку существуют возможности для дальнейшего роста, равно как и на новых рейсах, связывающих другие города Грузии и Азербайджана. Ежегодно в Грузию прибывает более 1,5 миллионов пассажиров из Азербайджана, а количество пассажиров, прибывающих в Азербайджан из Грузии, составляет более 500 000 человек в год, но почти всем им приходится путешествовать наземным транспортом. Расстояние из Тбилиси в Баку по автодорогам составляет почти 600 км, а вся поездка занимает более шести часов. Если будет больше рейсов, осуществляемых низкобюджетными операторами, то можно будет привлечь тех пассажиров, которым сейчас приходится тратить много времени на проезд по автодорогам.

Девять стран-членов ЦАРЭС не имеют общей границы с Грузией. В 2016 году, из семи этих стран Грузию посетило менее 10 000 человек. Два исключения составляют Казахстан и КНР – единственные страны-члены ЦАРЭС, имеющие воздушные связи с Грузией наряду с соседним Азербайджаном.

В 2016 году в Грузию приехало примерно 50 000 человек из Казахстана и менее 15 000 человек из КНР. Оба рынка быстро растут, и можно будет расширить объем предоставляемых услуг, особенно если можно будет снизить тарифы (этого можно достичь, если вырастет конкуренция). Несмотря на короткую продолжительность полета, тарифы из Грузии в Казахстан в обе стороны в настоящее время начинаются с более чем 300 долларов США.

Грузия присоединилась к ЦАРЭС в 2016 году и является самым новым его членом. По мере роста экономических связей неизбежно будет возрастать объем перевозок. Нет причин, по которым Грузия не может стать популярным туристическим направлением для жителей других стран-членов ЦАРЭС, точно так же, как она завоевала популярность среди европейцев. Рост объема перевозок между Грузией и странами-членами ЦАРЭС может ускориться, если Грузия распространит свою политику безвизового режима на все страны-члены ЦАРЭС, и если другие страны-члены ЦАРЭС последуют за Грузией в принятии либеральной политики в области авиации и визового режима.

Список отдельных кодов аэропортов ИАТА по странам-членам ЦАРЭС

АФГАНИСТАН		
CCN = Аэропорт Чагчаран	KDH = Международный аэропорт Кандагар	MZR = Международный аэропорт Мазари-Шариф
KBL = Международный аэропорт Хамид Карзай	HEA = Международный аэропорт Герат	ZAJ = Аэропорт Зарандж
АЗЕРБАЙДЖАН		
GBV = Международный аэропорт Кабала	KVD = Международный аэропорт Гянджа	NAJ = Международный аэропорт Нахичевань
GVD = Международный аэропорт Гейдар Алиев	LLK = Международный аэропорт Ленкорань	ZTU = Международный аэропорт Закатала
ГРУЗИЯ		
BUS = Международный аэропорт Батуми	KUT = Международный аэропорт Кутаиси	TBS = Международный аэропорт Тбилиси
КАЗАХСТАН		
AKX = Аэропорт Актобе	KOV = Аэропорт Кокшетау	SCO = Аэропорт Актау
ALA = Международный аэропорт Алматы	KSN = Аэропорт Костанай	TSE = Международный аэропорт Астана (Нурсултан Назарбаев)
AYK = Аэропорт Аркалык	KZO = Аэропорт Кызылорда	UKK = Аэропорт Оскемен (Усть-Каменогорск)
CIT = Международный аэропорт Шымкент	PLX = Аэропорт Семей (Семипалатинск)	URA = Аэропорт «Ак Жол» (Уральск)
DMB = Аэропорт Тараз	ППК = Аэропорт Петропавловск	
GUW = Аэропорт Атырау	PWQ = Аэропорт Павлодар	
KGF = Аэропорт Сары-Арка (Караганда)		
КЫРГЫЗСКАЯ РЕСПУБЛИКА		
FRU = Международный аэропорт Манас	OSS = Аэропорт Ош	
МОНГОЛИЯ		
AVK = Аэропорт Арвайхээр	HVD = Аэропорт Ховд	ULG = Аэропорт Улгий
BYN = Аэропорт Баянхонгор	LTJ = Аэропорт Алтай	ULO = Аэропорт Улаангом
COQ = Аэропорт Чойбалсан	MXV = Аэропорт Морон	UUN = Аэропорт Баруун-Урт
DLZ = Аэропорт Даланзадгад	UGA = Аэропорт Булган	
ПАКИСТАН		
BHV = Аэропорт Бахавалпур	KHI = Международный аэропорт Джинна (Карачи)	PEW = Международный аэропорт Бача-Хан (Пешавар)
CJL = Аэропорт Читрал	LHE = Международный аэропорт Аллама Икбал (Лахор)	PJG = Аэропорт Панджгур
DBA = Аэропорт Далбандин	LYP = Международный аэропорт Фейсалабад	PSI = Аэропорт Пасни
DEA = Международный аэропорт Дера-Гази-Хан	MJD = Аэропорт Мохенджо-Даро	PZH = Аэропорт Жоб
DSK = Аэропорт Дера-Исмаил-Хан	MUX = Международный аэропорт Мултан	RYK = Международный аэропорт Шейх Зайед
GWD = Международный аэропорт Гвадар		SDT = Аэропорт Сайду Шариф
ISB = Международный аэропорт Беназир Бхутто (Исламабад)		SKT = Международный аэропорт Сиалкот
JIW = Аэропорт Дживани		UET = Международный аэропорт Кветта
КИТАЙСКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА		
AKU = Аэропорт Аксу	HMI = Аэропорт Хами	TGO = Аэропорт Тунляо
AAT = Аэропорт Алтай	HTN = Аэропорт Хотан	URC = Международный аэропорт Урумчи Дивопу
CIF = Аэропорт Чифан Юлун	KCA = Аэропорт Куча Цюцэ	ABP = Аэропорт Ухай
DSN = Аэропорт Ордос Эджин Хоро	KHG = Аэропорт Кашгар	XIL = Аэропорт Силинхот
HLD = Аэропорт Хулунбуйр Хайлар	KRL = Аэропорт Корла	
HLH = Аэропорт Уланхот	KRY = Аэропорт Карамай	
ТАДЖИКИСТАН		
DYU = Международный аэропорт Душанбе	KQT = Международный аэропорт Кургантеппа (Курган-Тюбе)	TJU = Аэропорт Куляб
Туркменистан		
ASB = Международный аэропорт Ашхабад	MYP = Аэропорт Мары	TAZ = Аэропорт Дашогуз
KRW = Аэропорт Туркменбаши		
УЗБЕКИСТАН		
BHK = Международный аэропорт Бухара	SKD = Международный аэропорт Самарканд	TAS = Международный аэропорт Ташкент
NCU = Аэропорт Нукус		UGC = Международный аэропорт Ургенч

Пример Малайзии и Сингапура

Открытое небо и низкобюджетные перевозчики ведут к быстрому росту рынка

Страны-члены Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) имеют возможность значительно увеличить объем перевозок с другими членами ЦАРЭС путем либерализации воздушных сообщений. Существует несколько примеров быстрого роста объема перевозок между двумя странами после внедрения принципа открытого неба или принятия двусторонних соглашений с неограниченными правами на движение. Один из лучших примеров – это Малайзия и Сингапур, которые в конце 2008 года реализовали принцип открытого неба.

Пассажирооборот между Малайзией и Сингапуром увеличился на 70% в декабре 2008 года – в первый месяц после реализации принципа открытого неба. С тех пор пассажиропоток в Малайзии и Сингапуре рос в среднем на 14% ежегодно.

В 2016 году на местном рынке Малайзия-Сингапур в месяц обслуживалось от 420 000 до 470 000 пассажиров (за исключением транзитных пассажиров, путешествующих за пределы Куала-Лумпур или Сингапура). До либерализации в 2008 году пассажирооборот между двумя странами составлял всего от 100 000 до 150 000 пассажиров в месяц.

В настоящее время из Малайзии в Сингапур осуществляется более 500 еженедельных рейсов по сравнению с

примерно 200 еженедельными рейсами до открытого неба. Девять аэропортов в Малайзии теперь связаны с Сингапуром, и десятый аэропорт будет обслуживать авиарейсы с начала 2018 года.

До либерализации в 2008 году рейсы из Сингапура обслуживались только в пяти аэропортах Малайзии.

Куала-Лумпур–Сингапур стали второй по величине международной парой аэропортов в мире после пары Гонконг (Китай)–Тайбэй (Китай). Объем рынка Куала-Лумпур–Сингапур (который включает в себя два аэропорта Куала-Лумпура) теперь составляет примерно 350 еженедельных рейсов и более 100 000 мест в оба конца.

Авиакомпании «Malaysia Airlines» и «Singapore Airlines» ранее имели дуополию на маршруте Куала-Лумпур-Сингапур. В настоящее время рынок Куала-Лумпур-Сингапур обслуживают четыре малайзийских перевозчика и три сингапурских перевозчика. За последнее десятилетие несколько авиакомпаний из-за пределов региона также стали конкурировать на рынке Куала-Лумпур-Сингапур, имея права пятой свободы, включая «Узбекистон хаво йуллари» (которая в настоящее время выполняет один еженедельный рейс Куала-Лумпур-Сингапур).

Новым участникам, включая низкобюджетных перевозчиков (НБП), ранее блокировался вход на рынок Малайзии и Сингапура из-за двусторонних ограничений. В настоящее время на долю НБП и гибридных перевозчиков приходится 60% от емкости рынка между двумя странами.

На унаследованные сетевые авиакомпании, которые в 2008 году обслуживали исключительно малайзийско-сингапурский рынок, теперь приходится 40% от емкости рынка. Авиакомпания «AirAsia» в Малайзии, которая запустила низкобюджетные рейсы в 2001 году, но не смогла получить доступ к рынку Малайзии и Сингапура в первые семь лет своей работы, в настоящее время является лидером на рынке с почти 30%-й долей рынка Малайзия-Сингапур.

Тарифы между двумя странами резко упали по мере увеличения конкуренции.

Доступные тарифы на авиабилеты, которые во многих случаях не намного дороже автобусных тарифов, стимулировали спрос.

Низкие налоги в обеих странах также обеспечивают доступность воздушных перевозок между Малайзией и Сингапуром. Стоимость авиабилетов в оба конца между Куала-Лумпуром и Сингапуром теперь начинаются с менее 50 долларов США, включая налоги. Даже в последнюю минуту тарифы на поездку в оба конца зачастую ниже 100 долларов США, включая налоги. Многие пассажиры возвращаются в тот же день.

Рисунок А3: Рост пассажирооборота между Сингапуром и Малайзией до и после либерализации

CAGR = совокупный годовой темп роста, OD = пункт отправления – пункт назначения.

Источник: Управление гражданской авиации Сингапура. Либерализация воздушного сообщения: опыт Сингапура. Представлено на семинаре по авиации ЦАРЭС в Сингапуре 6-7 апреля 2017 года.

📷 ▲ **Открытое небо и рыночный рост.** Открытое небо между Малайзией и Сингапуром – одна из многих причин, по которым Сингапур осуществляет строительство новых терминалов 4 и 5 (фотография предоставлена Секретариатом ЦАРЭС).

В рамках ЦАРЭС есть несколько пар городов, которые также могут быть соединены по воздуху, при этом время в пути составляет один час или меньше. Однако, как правило, на этих маршрутах нет достаточно частых рейсов, чтобы можно было бы вернуться в тот же день. Тарифы и налоги также значительно выше по сравнению с тарифами и налогами на рейсы Малайзия-Сингапур.

Короткий международный рейс между странами-членами ЦАРЭС стоит в несколько раз больше, чем средний билет по маршруту Малайзия-Сингапур. Однако текущая стоимость в рамках ЦАРЭС не намного выше, чем средняя стоимость билета Малайзия-Сингапур до либерализации в 2008 году.

Экономические выгоды от либерализации авиаперевозок между соседними странами неоспоримы. Бизнес связи улучшается по мере улучшения связанности, что приводит к экономическому росту. Более низкие тарифы приводят к росту туризма, что также способствует экономическому росту. Даже если налоги сокращаются, дополнительный объем пассажиров генерирует большие поступления, чем те, которые необходимы для компенсации более низких ставок налога.

Однако важно признать, что либерализация является лишь первым шагом и сама по себе не гарантирует быстрый рост. Новые авиакомпании (особенно, НБП) должны быть готовы воспользоваться новыми доступными правами на коммерческие

перевозки, что приведет к увеличению пропускной способности и повышению уровня конкуренции. В противном случае тарифы будут оставаться высокими, а рост не будет достигнут.

Например, Азербайджан и Грузия имели договоренность по открытому небу в течение десяти лет, но в течение нескольких лет не отмечалось какого-либо роста объема авиаперевозок, а тарифы оставались высокими. «Qatar Airways» начала конкурировать на рынке Баку-Тбилиси в начале 2012 года, имея права пятой свободы, что привело к снижению тарифов и увеличению объема перевозок. Однако «Qatar Airways» оказала только относительно ограниченное влияние,

поскольку она выполняла только один ежедневный рейс по маршруту, а тарифы оставались относительно высокими.

Намного более значительные изменения на рынке Баку-Тбилиси произошли в сентябре 2017 года, когда маршрут начал обслуживать новый дешевый конкурент «Buta Airways». Теперь «Buta Airways» выполняет два ежедневных рейса по маршруту Баку-Тбилиси с тарифом в оба конца до 100 долларов США. Этот новый недорогой вариант уже привел к быстрому росту объема перевозок, поскольку низкие тарифы стимулировали спрос, привлекая пассажиров, ранее ездивших между двумя городами на автомобиле, автобусе или поезде, путешествовать самолетом.

📷 ▲ **Бюджетные авиакомпании (лоукостеры).** Появление «Buta Airways» привело к сокращению стоимости авиабилетов и росту рынка, особенно для воздушных сообщений между Азербайджаном и Грузией (фотография предоставлена авиакомпанией «Buta Airways»).

Расписание «Buta Airways» также впервые позволило совершать однодневные поездки между Баку и Тбилиси, потому что ранее два конкурента на маршруте («AZAL» Азербайджанской авиакомпании и «Qatar Airways») выполняли только один ежедневный рейс.

Авиакомпания «AZAL» создала «Buta Airways» в рамках проводимой государством работы по снижению тарифов и стимулированию роста авиаперевозок в Азербайджане. Более низкие тарифы позволяют летать большей части местного населения, а также стимулируют въездной туризм. В Азербайджане теперь также взимаются низкие налоги и аэропортовые сборы с пассажиров (как и в Грузии), что делает общую стоимость полета между двумя странами доступной. Налоги и аэропортовые сборы в большинстве других стран-членов ЦАРЭС значительно выше.

«Buta Airways», скорее всего, увеличит число рейсов по маршруту Баку-Тбилиси, чтобы удовлетворять растущий спрос. Спрос на дешевые тарифы, предлагаемые «Buta Airways» со времени открытия маршрута, намного превышает предложение. Она может также начать выполнять рейсы в два других международных аэропорта Грузии - Батуми и Кутаиси. В настоящее время Баку-Тбилиси является единственным маршрутом между Азербайджаном и Грузией. При низких тарифах и налогах должен быть достаточный спрос, чтобы сделать жизнеспособными несколько маршрутов между двумя странами, а также поддерживать выполнение несколько ежедневных рейсов по основному маршруту Баку-Тбилиси.

Маршрут Баку-Тбилиси никогда не будет таким большим по объему перевозок, как Куала-Лумпур-Сингапур. Общее население Баку и Тбилиси составляет всего около трех миллионов человек по сравнению с 13 миллионами в столице Куала-Лумпуре и окрестностях и в Сингапуре. Валовой внутренний продукт на душу населения в Куала-Лумпуре и Сингапуре также намного выше. Однако существует огромная возможность для роста авиаперевозок между Баку и Тбилиси. В настоящее время количество выполняемых рейсов из Куала-Лумпур в Сингапур в 17 раз больше, чем из Баку в Тбилиси.

Баку-Тбилиси является первым из нескольких потенциальных маршрутов в ЦАРЭС, которые могут продемонстрировать огромный рост объема перевозок в условиях более либеральной и конкурентной среды. Азербайджан и Грузия сейчас практически единственная пара стран-членов ЦАРЭС с открытым небом. Это также практически единственная пара стран-членов ЦАРЭС с низкими налогами и с вариантом низкобюджетного перевозчика. «Buta Airways» в настоящее время не выполняет рейсы в другие места назначения в ЦАРЭС. Единственная другая низкобюджетная авиакомпания в ЦАРЭС – это «Эйр Манас», базирующаяся в Бишкеке, также имеет только один пункт назначения в ЦАРЭС – Урумчи, при этом стоимость авиабилета в оба конца начинается примерно с 200 долларов США, включая налоги.

Десятки маршрутов в ЦАРЭС способны продемонстрировать такие темпы роста, какие сейчас демонстрирует маршрут Баку-Тбилиси, и который демонстрирует маршрут Куала-Лумпур-Сингапур с 2008 года. Однако необходим либеральный подход к правам на воздушные перевозки, а также запуск в работу большего числа НБП.

Результаты обследования авиационного сектора ЦАРЭС

Как часть процесса подготовки этого Предварительного исследования, Секретариат Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) провел опрос в странах-членах ЦАРЭС, чтобы лучше понять авиационную отрасль региона и ее потребности. В этом разделе представлены анализ результатов, а также сводные таблицы.

Степень открытости рынка в ЦАРЭС

Конечное создание единого авиационного рынка с открытым небом будет долгосрочной целью, которая будет способствовать связанности и экономическому развитию ЦАРЭС. Однако, на данный момент в регионе существует относительно небольшое количество соглашений об открытом небе. У пяти из восьми участвовавших в опросе стран нет соглашений об открытом небе, а у двух имеется лишь по одному партнеру с открытым небом.

Грузия является исключением, имея более 10 соглашений об открытом небе. Однако у нее имеется только одно соглашение об открытом небе с другой страной-членом ЦАРЭС – Азербайджаном. Других известных соглашений об открытом небе в ЦАРЭС нет.

Совместное воздушное пространство также является относительно редкой концепцией

в ЦАРЭС, несмотря на очевидные преимущества совместного управления воздушным пространством. Только две из опрошенных стран-членов ЦАРЭС сообщили о совместном использовании воздушного пространства с другими странами-членами ЦАРЭС.

Страны-члены ЦАРЭС имеют двусторонние соглашения о воздушном сообщении с большинством, но не всеми, другими членами ЦАРЭС. Из восьми опрошенных стран семь имеют двусторонние соглашения, как минимум, с шестью и, максимум, с девятью странами-членами ЦАРЭС. Афганистан является наиболее распространенным недостающим звеном.

Хотя взаимоотношения в целом в ЦАРЭС установлены, похоже на то, что общая политика в отношении воздушных сообщений недостаточно либеральна, чтобы поддерживать потенциальное пан-региональное соглашение об открытом небе. Несколько стран-членов ЦАРЭС могли бы извлечь пользу из обучения по преимуществам открытости рынка.

Страны-члены ЦАРЭС имеют относительно строгие правила в отношении формы собственности авиакомпаний, хотя они в целом открыты для создания новых местных авиакомпаний, если они отвечают требованиям к форме собственности и нормативным требованиям. Большинство стран-членов ЦАРЭС не субсидируют ни одну из своих местных авиакомпаний.

Ни одна из опрошенных стран-членов ЦАРЭС не допускает владения большинством акций в местных авиакомпаниях иностранными субъектами. Большинство стран разрешают владение меньшей долей акций до 49%. Из восьми стран, участвовавших в опросе, только Туркменистан и Узбекистан не допускают права собственности иностранных субъектов в местных авиакомпаниях. Государства-члены ЦАРЭС должны рассмотреть возможность смягчения своих положений по праву собственности иностранных субъектов в авиакомпаниях, поскольку это будет способствовать инвестициям, в том числе инвестициям со стороны авиакомпаний в других странах-членах ЦАРЭС. Большинство стран-членов ЦАРЭС имеют небольшие авиационные рынки, что делает трудным для местных авиакомпаний добиться экономии масштаба и эффективно конкурировать с гораздо более крупными иностранными авиакомпаниями.

Все восемь стран, охваченных исследованием, имеют международные рынки, состоящие из менее пяти миллионов пассажиров в год, и только три страны имеют более двух миллионов международных пассажиров в год. Только две страны имеют значительный внутренний рынок (как минимум, один миллион внутренних пассажиров в год).

Либеральные положения по иностранным формам собственности могут привести к слияниям между авиакомпаниями ЦАРЭС, в результате чего появятся более эффективные и более сильные местные конкуренты. Также важно, чтобы страны-члены ЦАРЭС поощряли конкуренцию в других смежных областях, чтобы обеспечить обоснованность расходов,

которые несут авиакомпании за доступ к аэропортам и предоставление услуг.

Отсутствие конкуренции в секторе наземного обслуживания вызывает особую обеспокоенность. Почти во всех обследованных странах есть только одна компания наземного обслуживания в каждом международном аэропорту. Некоторые страны, но не все, готовы разрешить деятельность второй компании наземного обслуживания.

Для того, чтобы операционные издержки стали разумными, необходимо положить конец монополии в наземном обслуживании. Страны-члены ЦАРЭС должны быть открыты для работы двух компаний наземного обслуживания в каждом основном аэропорту и должны пытаться стимулировать новых поставщиков прийти на рынок. Также будет полезно иметь несколько поставщиков в других областях, таких как поставки топлива и техническое обслуживание самолетов.

Многие аэропорты в ЦАРЭС также имеют сборы за посадку, цены на топливо, сборы за использование объектов и налоги, которые значительно выше среднего мирового показателя. В восьми участвовавших в опросе странах наблюдается широкий разброс сборов за посадку и налогов на топливо. Только три страны не начисляют налог на авиационное топливо. Ставка налога составляет 18% в одной стране, и 15% – в другой. Настолько высокие налоги на авиационное топливо существенно влияют на общую структуру расходов авиакомпании и затрудняют предоставление низких тарифов на авиабилеты.

Сборы за объекты для обслуживания пассажиров, расходы и налоги на билеты также влияют на спрос, хотя они переносятся непосредственно на пассажиров. Сборы и налоги значительно варьируются в зависимости от страны. В некоторых случаях высокие тарифы и налоги на международных пассажиров влияют на спрос, так как это делает региональные поездки в ЦАРЭС дорогими и недоступными.

Пять из обследованных стран не регулируют тарифы на авиабилеты, а местные авиакомпании могут устанавливать тарифы самостоятельно. Три страны регулируют или частично регулируют тарифы на авиабилеты. В то время как дерегулированные тарифы носят стимулирующий характер, зачастую одного лишь дерегулирования недостаточно для того, чтобы стимулировать рост. В нескольких странах-членах ЦАРЭС конкуренция носит ограниченный характер, что позволяет авиакомпаниям устанавливать высокие тарифы на короткие рейсы в другие страны-члены ЦАРЭС. Принятие более открытой политики, которая устраняет барьеры для въезда, и разрешение, чтобы иностранные субъекты являлись владельцами авиакомпаний, может привести к высокому уровню конкуренции и более низким тарифам.

Все страны-члены ЦАРЭС сообщили, что они планируют модернизировать свои аэропорты, осуществляя широкий спектр проектов, включая строительство новых терминалов, взлетно-посадочных полос, контрольно-диспетчерские пункты, средства технического обслуживания, навигационное оборудование, оборудование связи и оборудование для обеспечения безопасности. Отрадно, что страны

признают нехватку инфраструктуры в своих аэропортах, что может препятствовать росту объема авиаперевозок. Важно, чтобы для всех этих проектов был обеспечен капитал, и чтобы они осуществлялись без каких-либо значительных задержек.

Большинство стран ответили, что у них нет достаточных человеческих ресурсов, чтобы удовлетворять спрос в течение следующего десятилетия с точки зрения различных профессий в авиационной отрасли. Все страны также отметили, что хотят иметь дополнительные учебные ресурсы в различных областях. Наиболее часто упоминаемые области, где необходимо дополнительное обучение для стран-членов ЦАРЭС, включают управление авиационными агентствами, региональные и/или двусторонние соглашения, безопасность полетов и управление аэропортами.

Авиационная отрасль ЦАРЭС имеет огромный потенциал, но чтобы воспользоваться им, потребуется предпринять многосторонние усилия. ЦАРЭС может пожелать рассмотреть единую, более открытую политику в отношении прав на воздушные перевозки. Такая политика приведет к увеличению полетов между странами-членами ЦАРЭС и снижению тарифов по мере увеличения конкуренции. Более открытая политика в отношении форм собственности авиакомпаний – возможно, в форме новых положений, разрешающих перекрестное владение авиакомпаниями в ЦАРЭС, при этом не предоставляя права собственности инвесторам за пределами региона, – поможет авиакомпаниям стать более конкурентоспособными, что приведет к дальнейшему увеличению объема авиаперевозок.

Страны-члены ЦАРЭС также потенциально могут многому научиться друг у друга, поскольку у них есть разные сильные стороны и недостатки. Страны-члены должны совместно работать над созданием или определением школ и усовершенствованием авиационных стандартов в регионе.

Требования в отношении человеческих ресурсов и обучения можно выполнить более легко, если все страны смогут объединить свои ресурсы. Например, количество обучаемых пилотов невелико, и варьируется от пяти до 40 пилотов в год, для каждой из стран, участвовавших в опросе.

Взвешенные результаты с таблицами и графиками

Восемь стран ответили на вопросы в рамках Первоначального исследования по авиации: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Ответы на вопросы обследования были взвешены с использованием шкалы Ликерта, при этом 0 обозначал высокий государственный контроль и низкую либерализацию стоимости авиабилетов, права собственности, двусторонний охват и авторизацию маршрутов. Оценка 5 использовалась для обозначения более высокой либерализации, большого количества подписанных двусторонних соглашений, небольшое или отсутствие вмешательства со стороны правительства в ценообразование и выбор маршрутов, а также соглашения об открытом небе.

Результаты были сведены в таблицу (см. Таблицу A4.1), чтобы определить, где на данном этапе могут существовать пробелы.

Большинство ответивших стран отметили потребности в области обучения и оказания поддержки по мере необходимости. Уровень эксплуатации воздушных судов в каждой стране, как правило, низкий на основе показателя «самолетов на душу населения», причем с низким объемом, как местных, так и международных авиаперевозок, по сравнению с другими странами схожего размера или с точки зрения количества населения или географического размера.

В Таблице A4.2 представлены основные данные авиационной статистики каждой из стран.

На диаграмме A4 показаны взвешенные оценки ответов для каждой из шести стран и где существуют пробелы на уровне стран и на уровне ЦАРЭС. Левая часть диаграммы отражает общий низкий уровень парка воздушных судов, объема внутренних и международных пассажирских перевозок и низкие результаты подготовки пилотов по всей группе. Справа – как правило низкий уровень иностранной формы собственности в авиакомпаниях, двусторонний охват и признание открытого неба.

Многие из стран-респондентов обследования указали, что у них есть национальная авиационная стратегия, которая является важным составным компонентом для определения связанности и согласования деятельности местной авиационной отрасли. Дальнейший анализ национальной авиационной стратегии каждой страны может помочь в определении уровня сотрудничества,

ожидаемого в рамках стран-членов ЦАРЭС, и где дальнейшая работа по согласованию может способствовать повышению эффективности соответствующих авиационных секторов для каждой страны.

Двусторонние соглашения между государствами ЦАРЭС варьируются от низкого до высокого и зависят от географии, численности населения и от того, обеспечивает ли хаб в соседнем государстве доступ к более широкой группе стран-членов ЦАРЭС.

Таблица А4.1: Результаты предварительного обзорного обследования сектора авиации ЦАРЭС

Компонент	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Национальная авиационная стратегия	5	0	0	5	5	5	5	5
Утверждение маршрутов	5	5	3	0	2.5	1	0	3
Установление стоимости авиабилетов	4	5	5	5	3	5	2	3
Иностранная форма собственности	3	4	4	4	4	4	0	0
Международные двухсторонние соглашения	3	3	3	2	3	2	4	4
Двухсторонние соглашения в регионе ЦАРЭС	3	1	5	5	2	3	5	3
Соглашения об открытом небе	2	4	0	0	0	0	0	1
Сотрудничество в области воздушного пространства	0	0	0	4	0	0	1	0
Модернизация аэропортовых объектов	4	2	4	4	4	3	2	2
Требуемые инвестиции	5	1	3	5	5	3	4	1
Потребности в обучении	5	3	3	3	5	5	5	3
Потенциал для обучения пилотов	2	2	2	0	0	0	0	1
Объемы грузовых перевозок	4	2	2	1	0	0	1	3
Объем внутренних пассажирских перевозок	2	0	3	1	2	0	4	1
Объем международных пассажирских перевозок	3	3	3	2	1	1	1	1
Потенциал воздушного флота	3	3	5	1	2	3	2	2
Налог на топливо	5	5	1	5	1	0	1	1
Компании наземного обслуживания	4	2	4	5	2	5	0	0

0 = высокий уровень государственных ограничений; 3 = смешанный показатель; 5 = открытый и неограниченный рынок
ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, рах = пассажир.

Источник: Азиатский банк развития.

Таблица А4.2: Общая статистическая информация

Компонент	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
Самолеты	54	34	228	17	17	26	33	29
Внутренние пассажиры, 2016 г.	534 607	6 316	6 000 000	1 009 438	232 586	36 286	2 922 846	513 411
Международные пассажиры, прибывающие в 2016 г.	1 395 048	1 400 000	2 025 000	1 025 002	388 619	839 334	448 286	949 591
Кол-во международных пассажиров, вылетевших в 2016 году	1 364 022	1 400 000	2 027 900	1 048 491	401 840	865 310	461 274	920 599
Кол-во пассажиров из стран-членов ЦАРЭС, прибывших в 2016 году	102 946	122 385	Нет данных	Нет данных	134 360	86 299	Нет данных	102 489
Кол-во пассажиров из стран-членов ЦАРЭС, вылетевших в 2016 году	125 505	80 875	Нет данных	Нет данных	142 737	86 029	Нет данных	101 154
Объем грузов, тонн	144 529	34 000	69 576	25 230	4 409	3 577	20 911	53 819
Подписанные двусторонние соглашения ЦАРЭС	6	7	10	9	6	8	10	7
Налог на авиационное топливо	0%	0%	12%	0%	10%	18%	15%	Нет данных
Всего: аэропортов	6	7	18	8	24	18	6	11
Всего: международных аэропортов	5	3	17	5	6	4	6	11
Всего: диспетчеров воздушного движения	222	113	962	150	186	120	77	Нет данных
Число зарегистрированных пилотов	476	121	2327	200	126	160	261	Нет данных
База обучения пилотов	35	40	45	10	10	5	Нет данных	Нет данных

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, рах = пассажир.

Источник: Азиатский банк развития.

Рисунок А4: Взвешенные баллы ответов из обследования сектора авиации ЦАРЭС

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Азиатский банк развития.

Авиация и роль ЦАРЭС

Предварительное исследование

Программа ЦАРЭС была создана для содействия транспортной связанности. Связанность воздушным транспортом содействует экономическому развитию. В рамках данного предварительного исследования предпринимается попытка начать определение потенциальной роли программы ЦАРЭС в повышении эффективности авиации в регионе. Исследование предлагает анализ текущего состояния авиационной отрасли региона ЦАРЭС и строится вокруг трех основных компонентов развития авиации: политика и регулирование, инфраструктура и оборудование, и операции. В нем также описываются стимулирующие факторы, необходимые для осуществления тех улучшений в авиационной отрасли, к которым стремятся правительства стран ЦАРЭС. В исследовании изложены выводы и обрисованы возможные дальнейшие шаги по оказанию ЦАРЭС помощи в формировании элементов действий и направлений деятельности по наращиванию потенциала, поддерживающих роль авиации в экономическом развитии.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа ЦАРЭС представляет собой это партнерство 11 стран и партнеров по развитию, совместно работающих над продвижением развития через сотрудничество в целях ускорения экономического роста и сокращения бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением: «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Членами ЦАРЭС являются следующие страны: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Об Азиатском банке развития

АБР стремится к достижению процветания, всеохватности, стабильности и устойчивости в Азии и Тихоокеанском регионе, не прекращая при этом свои усилия, направленные на искоренение крайней нищеты. Основанный в 1966 году банк принадлежит 67 членам, 48 из которых относятся к данному региону. Его основными инструментами для оказания помощи развивающимся странам-членам являются диалог по вопросам проводимой политики, кредиты, инвестиции в акционерный капитал, гарантии, гранты и техническая помощь.

CAREC SECRETARIAT
www.carecprogram.org

ASIAN DEVELOPMENT BANK
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org