ВОЗДЕЙСТВИЕ COVID-19 НА АВИАЦИЮ И ТУРИЗМ В ЦАРЭС

ФЕВРАЛЬ 2021 ГОДА

ВОЗДЕЙСТВИЕ COVID-19 НА АВИАЦИЮ И ТУРИЗМ В ЦАРЭС

ФЕВРАЛЬ 2021 ГОДА

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

© 2021 Азиатский банк развития
6 ADB Avenue, Mandaluyong City, 1550 Metro Manila, Philippines
Tel +63 2 8632 4444; Fax +63 2 8636 2444
www.adb.org

Некоторые права защищены. Опубликовано в 2021 году.

ISBN 978-92-9262-103-2 (печатный вариант), 978-92-9262-104-9 (электронный вариант); 978-92-9262-105-6 (электронная книга)
Номер тиража: SPR200268-2
DOI: <http://dx.doi.org/10.22617/SPR200268-2>

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 также 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 конкретных компаний или продуктов изготовителей не означает, что они одобряются или рекомендуются АБР в качестве предпочтительных, по сравнению с другими подобными продуктами, которые не были упомянуты.

Использование каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону, равно как и использование в настоящем документе термина “страна”, не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или 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 на <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 источника 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.

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

Примечания:

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

АБР признает «Китай» как Китайскую Народную Республику, а «Россию» – как Российскую Федерацию.

Дизайн обложки: Джаспер Лаусон.

Фото на обложке: Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) сильно затронула различные отрасли. В Нур-Султане (Казахстан) из-за карантина временно закрылись многие авиакомпании в международном аэропорту Нурсултан Назарбаев (фото Турара Казангапова).

Printed on recycled paper

Содержание

Таблицы и Рисунки	iv
Охват исследования	v
Предисловие	vi
Аббревиатуры	viii
1 Введение	1
2 Краткое описание оценки воздействия	3
3 Краткое изложение рекомендаций	4
4 Воздействие COVID-19 на воздушные перевозки в глобальном масштабе и ситуация в ЦАРЭС	5
5 Возможности для ЦАРЭС	21
А. Возможность для ЦАРЭС: Растущий внутренний и региональный туризм	21
В. Возможность для ЦАРЭС: Создание «зеленых полос» между странами ЦАРЭС	23
С. Возможность для ЦАРЭС: Улучшение воздушной связанности в рамках ЦАРЭС	25
D. Возможность для ЦАРЭС: Расширить потенциал грузовых перевозок	29
Е. Возможность для ЦАРЭС: модернизация аэропортов с использованием бесконтактных технологий	31
6 Потребности ЦАРЭС	33
А. Потребность ЦАРЭС: Финансирование ПАНО, чтобы компенсировать потерю доходов от использования воздушного пространства	33
В. Потребность ЦАРЭС: Финансирование ПАНО, чтобы компенсировать потерю доходов от использования воздушного пространства	36
Приложение	
1 Практический пример Монголии	37
2 Результаты опроса	46

Таблицы и Рисунки

Таблицы

1	Пассажирские перевозки для стран ЦАРЭС в 2019 году (в миллионах) и прогнозы на 2020 год	11
2	Пассажиропоток в аэропортах (в миллионах) для стран ЦАРЭС в 2019 году и прогнозы на 2020 год	12
3	Пассажирские перевозки (в миллионах) для ведущих аэропортов в ЦАРЭС в 2019 году	13
4	Пассажирские перевозки по прибытию и отправлению (в миллионах) для стран ЦАРЭС, 2018 год	16
5	Данные ВСТП по рабочим местам в сфере путешествий и туризма в ЦАРЭС по странам: 2018 год	18
6	Вклад путешествий и туризма в ВВП для стран ЦАРЭС в 2019 году	19
7	Вклад международных путешествий и туризма для стран ЦАРЭС в 2018 году	20
8	Прибытия посетителей (в миллионах) для стран ЦАРЭС: 2018 и 2019 годы*	22
9	Посетители, прибывающие воздушным транспортом (в тысячах), для выборочных стран ЦАРЭС: 2014 и 2018 годы	24
10	Еженедельный потенциал посадочных мест в одну сторону внутри ЦАРЭС: до COVID 19	30
11	Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов внутри ЦАРЭС, которые могут поддержать увеличение частоты воздушных сообщений	31
12	Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов в рамках ЦАРЭС	32

Рисунки

1	Пассажиропоток в международном аэропорту Тбилиси и годовой рост с 2006 по 2019 гг.	14
2	Пассажиропоток в аэропорту Нурсултан Назарбаев и годовой рост с 2006 по 2019 гг.	15
3	Годовое количество посетителей в Грузии и годовой рост с 2006 по 2019 гг.	22
4	Ежегодное количество посетителей Монголии с 1999 по 2019 годы	41
5	Ежегодные внутренние и международные пассажирские перевозки Монголии с 1999 по 2019 гг.	42

Охват исследования

Данное исследование охватывает следующие 10 стран-участниц Программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС): Афганистан, Азербайджан, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Синьцзян-Уйгурский автономный район и Автономный район Внутренний Монголии Китайской Народной Республики (КНР) также являются частью ЦАРЭС, однако КНР исключена из всех данных и анализа, подготовленных в рамках данного исследования. Отдельные данные конкретно по этим регионам КНР недоступны, а включение данных по всей КНР исказит общие данные.

Предисловие

Это исследование было первоначально оперативно подготовлено в мае 2020 года, чтобы дать быструю первоначальную оценку воздействия коронавирусной инфекции (COVID-19) на авиационный и туристический секторы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и дать рекомендации по восстановлению авиаперевозок и туризма. Первоначальный вариант этого исследования был завершен в начале июня 2020 года, всего через 2 месяца после того как функционирование авиационного и туристического секторов было приостановлено из-за пандемии.

Первоначальный вариант отчета о результатах исследования был опубликован на веб-сайте ЦАРЭС и обсуждался на заседании национальных координаторов ЦАРЭС 16 июня 2020 года. Впоследствии ЦАРЭС обсудил проект отчета со странами-членами, включая 11 первоначальных рекомендаций, местное влияние COVID-19 на секторы авиации и туризма ЦАРЭС, а также процесс восстановления. Был распространен опрос, на который ответили восемь стран-членов.

Исследование было обновлено для оценки воздействия COVID-19 по состоянию на октябрь 2020 года, но его не следует рассматривать как окончательный анализ воздействия, поскольку пандемия будет продолжаться еще в течение некоторого времени и ситуация остается нестабильной.

Азиатский банк развития (АБР) стремится к продолжению взаимодействия с авиационным сообществом ЦАРЭС, чтобы понять влияние COVID-19 и оценить прогресс в реализации мер и политики для содействия странам ЦАРЭС в смягчении последствий и восстановлении. Этот кризис дает возможность перезагрузить авиационную отрасль ЦАРЭС посредством реформ, новых стратегий и реструктуризации.

Данное исследование является только началом диалога, поскольку ЦАРЭС стремится приспособить авиационный компонент Транспортной стратегии ЦАРЭС 2030 к текущим условиям.

На 2021 год запланирован семинар ЦАРЭС по авиации, чтобы помочь лучше понять требования и способствовать разработке новой долгосрочной стратегии. Тем временем авиационная группа ЦАРЭС готова обсудить со странами-членами требования и стратегии по преодолению текущего кризиса и содействию быстрому восстановлению.

Авиационная программа ЦАРЭС была запущена по рекомендации Премьер-министра Пакистана, озвученной на 15-й министерской конференции в октябре 2016 года. Первый авиационный семинар ЦАРЭС был проведен в апреле 2017 года. Впоследствии программа ЦАРЭС заказала предварительное авиационное исследование, которое было проведено в конце 2017 года и опубликовано в 2018 году. В 2019 году авиационная команда ЦАРЭС провела миссии в Кыргызскую Республику, Монголию и Узбекистан. В 2020 году, в дополнение к этому исследованию по оценке воздействия COVID-19, авиационная команда ЦАРЭС завершила предложение по схеме воздушного проездного для стран ЦАРЭС и провела виртуальные совещания с несколькими странами ЦАРЭС по вопросам, связанным с авиацией.

Секретариат ЦАРЭС в АБР администрирует и руководит подготовкой этого исследования. Автором этого исследования является Брендан Соби, консультант по вопросам авиации, который участвует в авиационной программе ЦАРЭС с начала 2017 года, а также является соавтором предварительного обзорного исследования в области авиации.

Аббревиатуры

АБР	-	Азиатский банк развития
ПАНО	-	поставщики аэронавигационного обслуживания
ЦАРЭС	-	Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество
COVID-19	-	коронавирусная инфекция
ВВП	-	валовой внутренний продукт
ИАТА	-	Международная ассоциация воздушного транспорта
КНР	-	Китайская Народная Республика
ЮНВТО	-	Всемирная туристская организация ООН
ВСТП	-	Всемирный совет по путешествиям и туризму

1 Введение

Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) оказала разрушительное воздействие на авиационную отрасль во всем мире, так как в конце марта и в апреле 2020 года были остановлены почти все авиаперевозки. Страны Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) не стали исключением, так как практически все регулярные международные рейсы были приостановлены, а несколько стран также ввели запрет на внутренние авиаперевозки, пытаясь сдержать распространение COVID-19. Все страны ЦАРЭС организовали репатриационные рейсы, чтобы доставить граждан, оставшихся за границей, но эти перевозки были очень ограничены по сравнению с обычными объемами авиаперевозок.

Внутренние рынки в ЦАРЭС начали открываться в мае, и в настоящее время большинство внутренних рейсов возобновилось. Тем не менее, в большинстве стран ЦАРЭС объем внутренних перевозок все еще ниже докризисного уровня и, скорее всего, до окончания пандемии не восстановится в полном объеме.

По состоянию на начало октября 2020 года большинство международных рейсов оставались приостановленными, и большая часть пассажирских самолетов ЦАРЭС все еще находилась на земле.

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

В большинстве стран ЦАРЭС регулярные международные рейсы возобновились в июле, августе и сентябре. По состоянию на октябрь только две страны ЦАРЭС – Монголия и Туркменистан – не возобновили никаких регулярных международных рейсов и по-прежнему использовали чартерные рейсы для перевозки своих возвращающихся в страну граждан.

Пограничные ограничения остаются в силе на всей территории ЦАРЭС, влияя на спрос на международные авиаперелеты и ограничивая туризм. Сейчас объемы международных пассажирских перевозок в ЦАРЭС составляют ничтожную долю того, что было до пандемии. По состоянию на сентябрь 2020 года международный пассажиропоток в/из ЦАРЭС и внутри ЦАРЭС все еще снижен более чем на 90% по сравнению с показателем предыдущего года.

Ожидается, что в течение следующих нескольких месяцев постепенно возобновятся дополнительные международные рейсы. Тем не менее, ограничения на поездки по нескольким направлениям, скорее всего, останутся в силе, включая карантинные требования. Большинство граждан ЦАРЭС также, вероятно, будут осторожны с поездками за границу в течение некоторого времени и будут предпочитать проводить отпуска, если таковые имеются, внутри страны.

Восстановление международных пассажирских перевозок будет осуществляться очень медленными темпами. Ожидается, что в 2021 году объем международных перевозок все еще будет представлять собой лишь небольшую долю докризисных показателей и не восстановится в полном объеме, как минимум, до 2023 года.

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

2020 год был чрезвычайно сложным для авиации и туризма. 2021 год также будет очень сложным. Однако есть возможности использовать этот кризис для улучшения долгосрочного положения ЦАРЭС.

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

Это исследование предназначено в качестве первого шага в более широком проекте для полной оценки воздействия COVID-19 и определения комплексного перечня рекомендуемых мер и политики, чтобы помочь странам ЦАРЭС смягчить воздействие и обеспечить восстановление. Как часть следующего этапа этого проекта Азиатский банк развития ставит цель осуществлять взаимодействие с авиационным сообществом, включая проведение авиационного семинара в четвертом квартале 2021 года.

2

Краткое описание оценки воздействия

Оценочное сокращение объема перевозок авиакомпаниями для ЦАРЭС в 2020 году:

40 миллионов пассажиров

Оценочное сокращение перевозок в аэропортах для ЦАРЭС в 2020 году:

46 миллионов пассажиров

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

7 миллиардов долларов США

Оценочное количество рабочих мест, связанных с поездками и туризмом в ЦАРЭС, которые подвержены риску в 2020 году (по методологии ИАТА):

1 миллион рабочих мест

Оценочное сокращение расходов международных посетителей для ЦАРЭС в 2020 году:

11 миллиардов долларов США

Расчетное сокращение вклада путешествий и туризма в ВВП стран ЦАРЭС в 2020 году:

27 миллиардов долларов США

Оценочное сокращение числа посетителей для ЦАРЭС в 2020 году:

33 миллиона посетителей

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

5,5 миллионов посетителей

Оценочная требуемая финансовая поддержка для авиакомпаний ЦАРЭС:

2 миллиарда долларов США

Эти цифры относятся к следующим 10 странам ЦАРЭС вместе взятым: Афганистан, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Синьцзян-Уйгурский автономный район и Автономный район Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики (КНР) также являются частью ЦАРЭС, однако КНР исключена из всех данных и анализа, собранных в рамках этого исследования.

3

Краткое изложение рекомендаций

- 1 | ЦАРЭС необходимо продвигать внутренний туризм, чтобы способствовать восстановлению авиационного и туристического секторов в период значительно меньшего объема международных перевозок.
- 2 | Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность открытия «зеленых полос» с целью содействия и стимулирования путешествий и туризма в ЦАРЭС.
- 3 | Страны ЦАРЭС должны рассмотреть возможность реализации безвизовой политики для дальнейшего содействия путешествиям и туризму в ЦАРЭС.
- 4 | Регион ЦАРЭС должен улучшать воздушную связанность между странами ЦАРЭС во время пандемии и после этого кризиса.
- 5 | ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления стимулов для поддержки запуска новых маршрутов, связывающих крупные города с туристическими дестинациями в других странах ЦАРЭС.
- 6 | ЦАРЭС необходимо инвестировать в расширение потенциала грузовых авиаперевозок, используя свое стратегическое расположение между Азией и Европой и увеличивая доходы от грузовых перевозок для авиационной отрасли в период снижения пассажиропотока.
- 7 | ЦАРЭС следует продолжить либерализацию своего рынка грузовых авиаперевозок сейчас, чтобы облегчить перемещение грузовых авиаперевозок во время пандемии и рост грузовых авиаперевозок в течение следующих нескольких лет.
- 8 | ЦАРЭС необходимо поощрять бесконтактные авиаперевозки и инвестировать в технологии для поддержки цифровых процедур в аэропортах.
- 9 | ЦАРЭС необходимо внедрить единые стандарты и правила для авиаперевозок в среде COVID-19.
- 10 | ЦАРЭС необходимо рассмотреть вопрос об оказании финансовой поддержки авиакомпаниям посредством предоставления кредитов и кредитных гарантий.
- 11 | ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов общей поддержки авиационной и туристической отраслям посредством таких льгот, как субсидии на заработную плату, снижение налогов и освобождение от сборов.
- 12 | ЦАРЭС необходимо рассмотреть альтернативные варианты финансирования, чтобы компенсировать влияние сокращения доходов от использования воздушного пространства.

4

Воздействие COVID-19 на глобальные воздушные перевозки и ЦАРЭС

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

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

Объем перевозок между 10 странами-членами ЦАРЭС, исключая Китайскую Народную Республику (КНР), составлял только около 3% от общего объема перевозок ЦАРЭС. Таким образом, если учитывать 27% общего объема внутренних перевозок, только 30% перевозок ЦАРЭС представляли собой пассажиров, направляющихся в ЦАРЭС, по сравнению с 70%, выезжающих за пределы региона. Это намного более низкий показатель внутренних перевозок, чем у других региональных групп, таких как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии.

Ожидается, что глобальный пассажиропоток сократится примерно на 66% в 2020 году.¹ Полное восстановление до уровня 2019 года не ожидается по крайней мере раньше 2022 года, а более вероятно, к 2023 или 2024 году.

Объемы внутренних перевозок будут восстанавливаться быстрее, но постепенно и со значительными колебаниями в зависимости от рынка. В 2020 году внутренние перевозки, вероятно, сократятся более чем на 40% на глобальном уровне.

Внутренние рынки в странах, где меры по сдерживанию вирусов оказались успешными, обычно восстанавливаются быстрее, чем в странах, где сдерживание остается проблемой. Внутренние рынки, которые в значительной степени зависят от иностранных туристов, также испытали более значительный спад, учитывая резкое падение международных перевозок. Внутренние рынки, которые зависят главным образом от местных жителей и имеют население, которое стремится возобновить поездки, но, в целом, не сможет выезжать за границу из-за всех международных ограничений, в состоянии восстанавливаться быстрее. Эти типы внутренних рынков, включая некоторые страны ЦАРЭС, такие как Казахстан, могут вернуться к уровням 2019 года в 2021 году.

На глобальном уровне международные пассажирские перевозки сократятся более чем на 70% в 2020 году и, как ожидается, останутся значительно ниже уровней 2019 года в 2021 году. В некоторых странах спады будут меньше, чем в других, но будет очень мало стран, которые могут восстановиться раньше, чем к 2022 году. Восстановление объема международных перевозок, вероятно, будет напрямую зависеть от вакцины против COVID-19.

¹ Международная организация воздушного транспорта (ИАТА). 2020 г. *Снижение прогноза объемов перевозок после мрачного лета*, 29 сентября. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-09-29-02/>.

В этом исследовании прогнозируется снижение общего пассажиропотока ЦАРЭС на 68% в 2020 году. Этот показатель выше, чем в среднем по миру, в основном в силу небольшого внутреннего рынка ЦАРЭС, который, согласно прогнозам, сократится на 37%.

Внутренние авиаперевозки начали восстанавливаться, и в некоторых странах ЦАРЭС сейчас они близки к тем уровням, которые были до пандемии COVID. Внутренний рынок Казахстана показал особенно хорошие результаты в последние месяцы и восстанавливался быстрее, чем в среднем по миру. Однако выгода от возобновления внутренних поездок несколько ограничена, учитывая небольшой размер рынков внутреннего воздушного транспорта в большинстве стран ЦАРЭС.

В данном исследовании прогнозируется снижение международного пассажиропотока ЦАРЭС на 80% к 2020 году. Этот показатель выше, чем в среднем по миру, поскольку страны ЦАРЭС медленнее открывали свои границы по сравнению с другими регионами, включая Европу и Ближний Восток.

Страны ЦАРЭС также имеют высокую степень сезонности с обычно значительно более высоким пассажиропотоком в летние месяцы. Таким образом, потеря летнего сезона 2020 года затронула ЦАРЭС больше, чем другие регионы.

Январь и февраль, в которых в 2020 году наблюдался нормальный объем перевозок во всем мире, за исключением КНР, также являются непииковыми месяцами для большинства стран ЦАРЭС. Объемы перевозок начались снижаться в марте, и к концу марта практически все регулярные международные пассажирские перевозки были приостановлены. Несколько внутренних рынков закрылись полностью, а на тех, которые оставались открытыми, предлагалось очень ограниченное количество рейсов. Внутренние рынки начали открываться в мае, и к началу июня почти все внутренние рынки – как в ЦАРЭС, так и в мире – были вновь открыты, но с сокращенными расписаниями.

Некоторые страны ЦАРЭС изначально надеялись спасти пик летнего сезона за счет привлечения некоторых международных туристов в июле и августе. Однако границы вовремя не открылись и с июня по август туристов ЦАРЭС практически не было.

Больше границ были частично открыты, и многие ограничения остаются в силе. Спрос ограничен, и жители ЦАРЭС обычно путешествуют только по важным причинам. Следовательно, международный пассажиропоток в ЦАРЭС останется на очень низком уровне в четвертом квартале 2020 года, хотя и будет некоторое улучшение по сравнению со вторым и третьим кварталами.

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

А. Воздействие на ЦАРЭС: на 40 Миллионов Авиапассажиров Меньше в 2020 году

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

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

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

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

В рамках данного исследования прогнозируется, что пассажиропоток в странах ЦАРЭС в 2020 году сократится на 54-81%. В странах, в значительной степени зависящих от международных перевозок, в частности от международного туризма, произойдет более значительный спад, чем в странах с более крупными внутренними рынками и небольшими туристическими отраслями.

Казахстан и Пакистан имеют крупнейшие внутренние рынки и, следовательно, страдают от пандемии в пропорционально меньшей степени.

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

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

В то время как уровень воздействия варьируется в зависимости от страны, пандемия COVID-19 оказала значительное влияние на все страны ЦАРЭС. Общее снижение пассажиропотока на 68%, прогнозируемое в этом исследовании на 2020 год, означает на 40 миллиона меньше пассажиров, чем в 2019 году (см. Таблицу 1). Такое значительное сокращение оказывает огромное влияние на авиационный сектор ЦАРЭС, а также на экономику в целом.

Этот прогноз представляет собой наиболее вероятный сценарий по состоянию на октябрь 2020 года. Если в четвертом квартале появятся новые значительные волны случаев COVID-19, возможно несколько большее сокращение объемов перевозок в течение всего года.

Таблица 1: Пассажирские Перевозки Для Стран ЦАРЭС в 2019 году (в миллионах) и прогнозы на 2020 год

Страна	Внутрен. 2019 г.	Междун. 2019 г.	Всего 2019 г.	Внутрен. 2020 г., оцен.	Междун. 2020 г., оцен.	Всего 2020 г., оцен.	Сокращ. по сравн. с предыд. годом
Афганистан*	0,7	1,5	2,2	0,4	0,4	0,8	64%
Азербайджан	0,6	4,4	5	0,3	0,9	1,2	76%
Грузия	...	5,2	5,2	...	1,0	1,0	81%
Казахстан	5,4	6,3	11,7	4,2	1,2	5,4	54%
Кыргызская Республика	0,6	2,5	3,1	0,3	0,5	0,8	74%
Монголия	0,4	1,2	1,6	0,4	0,2	0,6	63%
Пакистан	6,0	14,0	20,0	3,4	2,9	6,3	69%
Таджикистан	...	2,1	2,1	...	0,4	0,4	81%
Туркменистан*	1,3	0,9	2,2	0,6	0,2	0,8	64%
Узбекистан*	0,7	4,7	5,4	0,3	0,9	1,2	78%
ВСЕГО	15,7	42,8	58,5	9,9	8,6	18,5	68%

... = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, оцен. = оценка, у-о-у = в годовом исчислении (по сравнению с прошлым годом)

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

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

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

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

Источник: автор.

А. Воздействие на ЦАРЭС: на 46 миллионов меньше пассажиров в аэропортах в 2020 году

Для аэропортов ЦАРЭС прогнозируемое сокращение составляет 46 миллионов пассажиров. Более высокая цифра обусловлена тем, что каждый пассажир внутри страны учитывается дважды (при посадке и при отправлении).

В 2019 году количество обслуженных пассажиров в аэропортах ЦАРЭС составило 74 миллиона человек. В рамках данного исследования прогнозируется, что из-за COVID-19 в 2020 году аэропорты ЦАРЭС обслужат 28 миллионов пассажиров.

В рамках этого исследования прогнозируется снижение пассажиропотока в аэропортах на 62% по сравнению с 2019 годом (см. Таблицу 2). Это сокращение меньше, чем сокращение пассажирских перевозок авиакомпаний на 68% из-за повышенного внимания к менее затронутому внутреннему рынку.

Таблица 2: Пассажиропоток в аэропортах (в миллионах) для стран ЦАРЭС в 2019 году и прогнозы на 2020 год

Страна	Внутрен. 2019 г.	Междун. 2019 г.	Всего 2019 г.	Всего 2020 г., оцен.	Сокращение по сравн. с пред. годом
Афганистан*	1,4	1,5	2,9	1,2	59%
Азербайджан	1,2	4,4	5,6	1,5	73%
Грузия	...	5,2	5,2	1,0	81%
Казахстан	10,7	6,3	17	9,6	44%
Кыргызская Республика	1,2	2,5	3,7	1,1	70%
Монголия	0,9	1,2	2,1	1,0	52%
Пакистан	12	14,0	26,0	9,7	63%
Таджикистан	...	2,1	2,1	0,4	81%
Туркменистан*	2,6	0,9	3,5	1,4	60%
Узбекистан*	1,4	4,7	6,1	1,5	75%
ВСЕГО	30,4	42,8	74,2	28,4	62%

... = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, оцен. = оценка, у-о-у = в годовом исчислении (по сравнению с прошлым годом)

Примечания: Грузия и Таджикистан имеют ограниченные внутренние рынки.

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

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

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

Источник: автор.

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

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

До пандемии в ЦАРЭС было 14 аэропортов с ежегодным пассажиропотоком более 1 миллиона человек. Другие шесть аэропортов, обслуживающие как минимум 1 миллион пассажиров: Ашхабад, Кабул, Бишкек, Улан-Батор, Душанбе и Пешавар. Ашхабад и Кабул не включены в таблицу 3, так как они не отчитываются о пассажиропотоке; оба эти аэропорта немного меньше, чем в Бишкеке, но больше, чем в Улан-Баторе.

Таблица 3: Пассажирские перевозки (в миллионах) для ведущих аэропортов в ЦАРЭС в 2019 году

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

... = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество

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

Распределение по внутреннему и международному пассажиропотоку Ташкента оценочное.

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

Источник: автор

14 лучших аэропортов ЦАРЭС в 2019 году обслужили около 51 миллиона пассажиров (включая 46,8 миллиона пассажиров для 12 перечисленных в Таблице 3 аэропортов и примерно 4 миллиона пассажиров для Ашхабада и Кабула вместе взятых). Это составляет около 70% от общего объема перевозок аэропортов в ЦАРЭС, в том числе 52% от общего объема внутренних перевозок и 82% от общего объема международных перевозок. Около 40 других аэропортов рейсами имеют регулярные международные рейсы, но все они являются небольшими аэропортами.

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

В период с 2009 по 2019 гг. самым быстро растущим крупным аэропортом ЦАРЭС был аэропорт Тбилиси, пассажиропоток которого увеличился более чем в пять раз: с 700 000 человек в 2009 году до 3,7 миллиона человек в 2019 году. Однако в 2019 году объем перевозок в Тбилиси снизился на 3%, поскольку на него повлияло приостановление воздушного сообщения с Российской Федерацией.

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

Рисунок 1: Пассажиропоток в международном аэропорту Тбилиси и рост в годовом исчислении с 2006 по 2019 гг.

Источник: Агентство гражданской авиации Грузии.

Рисунок 2: Пассажиропоток в аэропорту Нурсултан Назарбаев и рост в годовом исчислении с 2006 по 2019 гг.

Источник: Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев.

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

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

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

У стран ЦАРЭС есть возможность привлекать больший объем транзитного трафика в будущем. Однако транзитные перевозки в аэропортах ЦАРЭС значительно сократятся в 2020 году из-за глобального падения объема перевозок. Вероятно, в 2020 году аэропорты ЦАРЭС обслужат менее 500 000 международных транзитных пассажиров.

С. Воздействие на ЦАРЭС: сокращение доходов от пассажирских перевозок на 7 миллиардов долларов США

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

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), в 2018 году в ЦАРЭС было чуть более 50 миллионов отправляющихся и прибывающих пассажиров.² Пакистан, безусловно, является крупнейшим рынком, на него приходится 38% всего объема перевозок ЦАРЭС по отправлению и прибытию. Казахстан является вторым по величине рынком, но его доля в перевозках по отправлению и прибытию меньше, чем его доля в общем объеме перевозок, поскольку в Казахстане обслуживается больший объем транзитных перевозок, чем в любой другой стране ЦАРЭС.

² ИАТА. 2020 г. *Мировая статистика воздушного транспорта за 2020 год*. <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2020-mediakit.pdf>.

Таблица 4: Пассажирские перевозки по прибытию и отправлению (в миллионах) для стран ЦАРЭС, 2018 год

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

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

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

Источник: Международная организация воздушного транспорта.

В этом исследовании прогнозируется сокращение исходных и конечных перевозок на 62%, что эквивалентно 31 миллиону пассажиров.

В настоящее время ИАТА ожидает более чем 60%-ное сокращение пассажиропотоков между мировыми пунктами отправления и назначения в 2020 году, а также более чем 60%-ное сокращение доходов от пассажиров.

В апреле ИАТА прогнозировала снижение пассажиропотоков между пунктами отправления и назначения на 50%, включая снижение на 52% в Пакистане, в результате чего в Пакистане произошло сокращение на 9,87 млн прибывающих и отбывающих пассажиров. В то же время, ИАТА также прогнозирует снижение доходов от пассажирских перевозок в Пакистане на 1,83 миллиарда долларов США.³ ИАТА не обновляла эти цифры и не включала в разбивку по странам другие страны ЦАРЭС.

По данным ИАТА, в 2019 году глобальный доход от пассажирских перевозок составил 612 миллиардов долларов США. По оценкам данного исследования, доля ЦАРЭС в этой сумме составила, приблизительно, 10 миллиардов долларов США (исходя из доли ЦАРЭС в общем объеме перевозок, скорректированной с учетом более высоких средних тарифов на билеты для ЦАРЭС, учитывая относительно небольшой размер внутреннего рынка и низкую долю рынка у бюджетных авиакомпаний). По оценкам этого исследования, в 2020 году доходы авиакомпаний в ЦАРЭС снизятся до 3 миллиардов долларов США.

³ ИАТА. 2020 г. *Влияние COVID-19 на авиацию Азиатско-Тихоокеанского региона ухудшается, 24 апреля*. <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-24-01/>.

D. Воздействие на ЦАРЭС: 1 миллион рабочих мест подвержены риску (по методологии ИАТА)

ИАТА также заявила в апреле о том, что 259 400 рабочих мест в Пакистане подвержены риску в результате ожидаемого снижения пассажиропотока. ИАТА не предоставила прогнозы по рабочим местам, подверженных риску для других стран ЦАРЭС, но, используя методологию ИАТА, в этом исследовании оценивается, что 1 000 000 рабочих мест в сфере путешествий и туризма в ЦАРЭС подвержены риску.

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

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

Количество рабочих мест в сфере путешествий (включая авиацию) и туризма может значительно варьироваться по странам в зависимости от популярности туристической дестинации и эффективности рабочей силы. Например, Пакистан и некоторые другие страны ЦАРЭС имеют непропорционально высокий уровень сотрудников авиакомпаний и авиационного сектора, учитывая размеры их рынков авиаперевозок в силу неэффективности. Некоторые страны ЦАРЭС, такие как Азербайджан, Монголия, Узбекистан и, в частности, Грузия, имеют большие отрасли туризма по сравнению с экономикой в целом.

Количество рабочих мест в сфере путешествий и туризма также варьируется в зависимости от используемой методологии. По данным Всемирного совета по туризму и путешествиям (ВСТП), в 2019 году в мире было 330 миллионов рабочих мест в сфере путешествий и туризма. По прогнозам ВСТП, 60% этих рабочих мест, или 197 миллионов, подвержены риску из-за COVID-19. В последний раз ВСТП обновлял эту цифру в июне, когда он также заявил, что количество международных туристических прибытий в 2020 году может сократиться до 73%.⁴

Всемирная туристская организация (ЮНВТО) заявила, что от 100 до 120 миллионов рабочих мест в сфере путешествий и туризма подвержены риску из-за пандемии.⁵ Данные ЮНВТО не обновлялись с мая.

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

⁴ ВСТП. 2020 г. Более 197 миллионов рабочих мест в сфере путешествий и туризма будут потеряны из-за продолжительных ограничений на поездки, 10 июня ВСТП. <https://wtcc.org/News-Article/More-than-197m-Travel-Tourism-jobs-will-be-lost-due-to-prolonged-travel-restrictions>.

⁵ ЮНВТО. 2020 г. Оценка воздействия вспышки COVID-19 на международный туризм, 9 марта (обновлено в мае). <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism#:~:text=In%20an%20unprecedented%20blow%20to,they%20were%20a%20year%20ago.&text=This%20translates%20into%20a%20loss,USD%2080%20billion%20in%20receipts>.

Таблица 5: Данные по рабочим местам в сфере путешествий и туризма в ЦАРЭС по странам, 2018 год

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

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: Всемирный совет по путешествиям и туризму.

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

На основании оценок ВСТП по потерям глобальных рабочих мест и доле общего числа рабочих мест в сфере путешествий и туризма в странах ЦАРЭС, в ЦАРЭС имеется около 3,7 миллионов рабочих мест, подверженных риску. Однако эта цифра кажется слишком высокой, учитывая другие источники данных.

По консервативным оценкам, 1 миллион рабочих мест подвержены риску. Многие из этих рабочих мест должны будут восстановиться за несколько следующих лет по мере восстановления международного туризма. Однако даже временная потеря 1 миллиона рабочих мест окажет глубокое влияние на экономику ЦАРЭС в целом.

Е. Воздействие на ЦАРЭС: сокращение расходов международных туристов на 11 миллиардов долларов США; сокращение доли путешествий и туризма в валовом внутреннем продукте на 27 миллиардов долларов США

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

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

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

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

В 2019 году расходы международных посетителей составили 39% от общего объема экспорта Грузии. Кыргызская Республика, Таджикистан и Узбекистан также имеют относительно высокую долю расходов международных посетителей в общем объеме экспорта, что указывает на высокую зависимость от международного туризма. Поэтому на эти страны отмечается пропорционально большее воздействие спада международного туризма в 2020 году, хотя влияние стоимости доллара относительно невелико в Кыргызской Республике и особенно в Таджикистане, учитывая, что в целом это небольшие экономики.

Таблица 6: Вклад путешествий и туризма в валовой внутренний продукт для стран ЦАРЭС в 2019 году

Страна	ВВП путешествий и туризма (млн. дол. США)	% от ВВП	Расходы международных посетителей (млн. дол. США)	% от общего экспорта
Азербайджан	3 539,2	7,2%	1 727,2	6,5
Грузия	4 487,9	26,3%	3 578,1	39,0
Казахстан	8 866,1	5,2%	2 883,5	4,1
Кыргызская Республика	722,5	8,3%	515,1	18,6
Монголия	989,2	7,2%	605,5	6,8
Пакистан	16 576,5	5,9%	852,2	3,1
Таджикистан	503,7	6,4%	165,3	28,4
Узбекистан	2473,5	4,5%	1 550,9	21,1
ВСЕГО	38 158,6		11 877,8	

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество

Источник: Всемирный совет по путешествиям и туризму.

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

Таблица 7: Вклад международных путешествий и туризма для стран ЦАРЭС в 2018 году

Страна	Поступления от международного туризма (млн. дол. США)	% от экспорта	% от ВВП	Всего ВВП (млн. дол. США)
Афганистан	50	3,1%	0,3%	19 363
Азербайджан	2 830	11,1%	6,0%	46 940
Грузия	3 518	39,5%	20,0%	17 600
Казахстан	2 651	3,9%	1,5%	179 340
Кыргызская Республика	487	18,7%	6,0%	8 093
Монголия	526	6,8%	4,0%	13 067
Пакистан	818	2,7%	0,3%	314 588
Таджикистан	171	15,3%	2,3%	7 523
Туркменистан	46	...	0,1%	40 761
Узбекистан	1 314	3,8%	2,6%	50 500
ВСЕГО	12 411	...	1,8%	697 775

... = данные отсутствуют, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт, н/д = нет данных

Источник: TCdata360 Indicators, Всемирный банк

В июне ВСТП заявил о том, что доля путешествий и туризма в мировом ВВП может сократиться на 62% или 5,5 триллиона долларов США в 2020 году. Общий объем глобального ВВП в сфере путешествий и туризма составил 8,9 триллиона долларов США в 2019 году, что составляет 10,3% мировой экономики.

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

С учетом мирового спада на 62%, вклад путешествий и туризма в ВВП ЦАРЭС сократится примерно на 25 миллиардов долларов США в 2020 году. Тем не менее, ЦАРЭС, скорее всего, столкнется с более высоким, чем в среднем, снижением из-за более высокой, чем в среднем, доли расходов международных посетителей. Глобальный экспорт посетителей составил 1,7 триллиона долларов США в 2019 году, при этом доля ЦАРЭС составила 0,7%.

По оценкам этого исследования, расходы международных посетителей в ЦАРЭС сократятся на 85% в 2020 году, что приведет к сокращению примерно на 11 миллиардов долларов США по сравнению с 2019 годом.

По оценкам этого исследования, общий вклад путешествий и туризма в ВВП ЦАРЭС снизится на 70% в 2020 году, что приведет к сокращению примерно на 27 миллиардов долларов США. В регионе ЦАРЭС прогнозируется более высокий пропорциональный спад, чем в среднем по миру, в силу большей средней зависимости региона от международного туризма.

Прогнозируемое сокращение на 27 миллиардов долларов США за 2020 год применено на основе 38,5 миллиардов долларов США в 2019 году. 38,5 миллиардов долларов США рассчитаны с использованием данных ВСТП для восьми стран плюс оценочно 230 миллионов долларов США для Афганистана и Туркменистана.

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

Г. Воздействие на ЦАРЭС: На 33 миллиона меньше прибытий посетителей в 2020 году

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

В 2018 году страны ЦАРЭС (без учета КНР) посетили более 36 миллионов человек (см. Таблицу 8). Данные за 2019 год пока не доступны для всех стран, но число прибытий посетителей, вероятно, превысило 40 миллионов, на основе роста, о котором сообщили некоторые страны.

В 2019 году в Узбекистане наблюдался самый быстрый рост числа посетителей среди стран ЦАРЭС, который увеличился на 26% и составил 6,749 миллиона прибытий посетителей. Число посетителей в Узбекистане утроилось за 3 года, по сравнению с 2,027 миллионами в 2016 году, что обусловлено либерализацией и визовой реформой.

Число посетителей Азербайджана выросло в прошлом году на 11%, Монголии – на 9% и Грузии – на 7%.

Казахстан и Кыргызская Республика еще не сообщили об общем количестве прибытий посетителей за 2019 год. Однако Кыргызская Республика сообщила о 6,947 миллиона посетителей в 2018 году и 7,8 миллиона за первые 11 месяцев 2019 года, что обеспечило двузначный показатель роста за полный год. Казахстан сообщил о 8,2 миллиона посетителей за первые девять месяцев 2019 года, что эквивалентно количеству за первые 9 месяцев 2018 года и, следовательно, скорее всего, количество посетителей за полный год не изменилось.

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

Афганистан и Туркменистан не сообщают данные о посетителях. Как правило, они не привлекают значительное количество посетителей, и поэтому их исключение незначительно искажает общие данные. В ходе видеоконференции, посвященной обсуждению проекта этого отчета, представители Туристического агентства Туркменистана заявили о том, что, с учетом регистрации посетителей в туристических агентствах, в 2019 году страну посетили около 15 000 человек. В отличие от других стран ЦАРЭС, Туркменистан не учитывает посетителей, которые находятся в Туркменистане для участия во встречах, выставках и конференциях.

Таблица 8: Прибытия посетителей (в миллионах) для стран ЦАРЭС: 2018 и 2019 годы*

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

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

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

Источник: автор (используя данные и отчеты туристических администраций)

В рамках этого исследования прогнозируется снижение числа посетителей на 83%, что приведет к снижению на 33 миллиона по сравнению с примерно 40 миллионами посетителей в 2019 году.

В Азербайджане и Монголии в последние четыре года наблюдался быстрый рост, но Грузия достигла самого быстрого роста числа посетителей среди стран ЦАРЭС за последнее десятилетие. В 2019 году Грузию посетили 7,726 миллионов человек по сравнению с всего лишь 5 миллионами в 2014 году, 2 миллионами в 2010 году и 1 миллионом в 2007 году.

Рисунок 3: Годовое количество посетителей в Грузии с 2006 по 2019 гг.

Источник: Национальное управление туризма Грузии.

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

ЮНВТО прогнозирует, что в 2020 году количество туристов в глобальном масштабе сократится на 58-78%. Прибытия сократились на 22% в первом квартале 2020 года, включая на 57% в марте, когда COVID-19 распространился по всему миру.⁶

Изначально, в мае, ЮНВТО прогнозировала сокращение прибытий туристов на 60-80%, заявляя о том, что спад на 80% основан на более худшем сценарии: границы остаются закрытыми в течение всего года, и поэтому почти все посетители за 2020 год ограничены первым кварталом. Прогноз на уровне 60% предполагает открытие границ в третьем квартале, и число посетителей начнет восстанавливаться уже в июле.

В сентябре ЮНВТО заявила о том, что в первой половине 2020 года количество туристов сократилось на 65%. ЮНВТО немного обновила свой прогноз на весь год, заявив, что за полный год количество туристов снизится на 58-78%. Эксперты ЮНВТО добавили, что, с учетом августовских тенденций, снижение, вероятно, будет ближе к 70%.⁷ В этом исследовании прогнозируется более значительное сокращение числа посетителей ЦАРЭС по сравнению со средним глобальным показателем, поскольку страны ЦАРЭС не сняли свои пограничные ограничения так быстро, как страны в других регионах.

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

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

⁶ ЮНВТО. 2020 г. В 2020 году число международных туристов может упасть на 60-80%, 7 мая. <https://www.unwto.org/news/covid-19-international-tourist-numbers-could-fall-60-80-in-2020>

⁷ ЮНВТО. 2020 г. В первой половине 2020 года число международных туристов сократилось на 65%, 15 сентября. <https://www.unwto.org/news/international-tourist-numbers-down-65-in-first-half-of-2020-unwto-reports>

учитываются в том случае, если они остаются на период меньше года (если они остаются дольше года, они считаются резидентами).

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

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

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

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

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

Сокращение числа посетителей, уезжающих в тот же день, будет меньше в 2020 году, чем количество посетителей, остающихся на ночь. Когда границы открываются, сегмент однодневных поездок обычно восстанавливается быстрее, нежели сегмент посетителей, остающихся на ночь. Тем не менее, по-прежнему будет наблюдаться значительное сокращение числа посетителей, приезжающих на один день (вероятно, более 60%), учитывая закрытие границ в течение нескольких месяцев из-за COVID-19.

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

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

**Таблица 9: Посетители, прибывающие воздушным транспортом (в тысячах),
для выборочных стран ЦАРЭС: 2014 и 2018 годы**

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

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Всемирная туристская организация

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

Посетителей, прибывающих воздушным транспортом, также называют входящим трафиком, в то время как местных жителей, выезжающих из страны воздушным транспортом, называют исходящим трафиком. Сегмент входящего трафика, вероятно, сократится примерно до 3 миллионов пассажиров в 2020 году, или до 1,5 миллионов посетителей, прибывающих воздушным транспортом, что окажет влияние на авиакомпании, а также на туристическую отрасль ЦАРЭС.

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

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

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

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

5

Возможности для ЦАРЭС

А. Растущий внутренний и региональный туризм

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

Поездки рабочих восстанавливаются быстрее, чем поездки туристов, по мере того как границы откроются. Тем не менее, количество рабочих-мигрантов, вылетающих в страны ЦАРЭС и из стран ЦАРЭС, все же значительно сократится в 2020 году.

Также важен выездной туристический трафик. В 2020 году гораздо меньше жителей ЦАРЭС поедут в отпуска за границу, что приведет к общему резкому снижению пассажиропотока на выезд.

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

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

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

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

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

особенно популярным местом отдыха для жителей Тбилиси, однако, в целом, объемы туризма все еще были снижены, поскольку Грузия открылась только для небольшого числа международных стран.

Хотя с конца марта до середины мая внутренний туризм практически отсутствовал, с тех пор он возобновился во всех странах ЦАРЭС. Ожидается, что в нескольких странах ЦАРЭС уровень внутреннего туризма приблизится к нормальному уровню в последние несколько месяцев 2020 года.

Внутренний туризм будет продолжать играть важную роль в 2021 году и до тех пор, пока не закончится пандемия. Доходы от внутреннего туризма могут достичь рекордных максимумов для нескольких стран ЦАРЭС в 2021 году, поскольку ограничения на поездки за границу, вероятно, сохранятся, и многие жители могут предпочесть отдыхать ближе к дому, даже если ограничения на границах ослабнут. Однако для полной реализации потенциала внутреннего туризма странам необходимо будет продвигать отдых внутри страны, а туристическим компаниям необходимо будет адаптироваться к потребностям местных путешественников.

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

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

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

Казахстан имеет особенно хорошее расположение для привлечения внутренних авиапассажиров благодаря низким тарифам и молодому населению, которое желает снова путешествовать. Внутренний рынок Казахстана быстро рос во второй половине 2019 года и в первые два месяца 2020 года благодаря новой недорогой авиакомпании «FlyArystan», которая начала свою деятельность в мае 2019 года. Внутренний рынок Казахстана быстро восстановился в последние месяцы и должен будет достичь рекордного уровня в 2021 году, превысив показатель 2019 года – чуть более 5 миллионов внутренних пассажиров. Рекламные тарифы на авиабилеты и отели уже успешно стимулируют бюджетный сегмент рынка.

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

В. Возможность для ЦАРЭС: Создание «зеленых полос» между странами ЦАРЭС

Существует также возможность продвигать региональный туризм в ЦАРЭС в 2021 году в качестве альтернативы поездкам за пределы региона, которые могут оставаться ограничительными или сложными, пока не будет проводится вакцинация.

Хотя жители ЦАРЭС часто пересекают границу с соседними странами, особенно те лица, которые живут рядом с границей, обычно это короткие поездки для покупок, по делам или чтобы посетить друзей и членов семьи, а не в целях туризма. Большинство жителей ЦАРЭС никогда полностью не «исследовали» туристические дестинации в соседних странах ЦАРЭС. Поездки в другую страну ЦАРЭС, с которой нет общей границы, является еще более редким явлением.

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

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

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

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

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

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

Страны в других регионах создавали «зеленые полосы» (также известные как «пузыри» или воздушные мосты) с выборочными странами. В ЦАРЭС «зеленых полос» пока нет.

В то время как некоторые страны ЦАРЭС начали отмену пограничных ограничений, подход в целом был частичным и односторонним. Двусторонние зеленые полосы между странами ЦАРЭС или многосторонние зеленые полосы с участием нескольких стран ЦАРЭС помогут облегчить возобновление поездок в рамках ЦАРЭС и восстановление авиационного и туристического секторов ЦАРЭС.

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

До сих пор страны ЦАРЭС уделяли основное внимание повторному открытию рынков-источников выездного туризма за пределами ЦАРЭС. Например, когда Грузия вновь открылась для международного туризма в конце июля, ограничения были сняты только для Эстонии, Франции, Германии, Латвии и Литвы.

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

Например, Европа открыла границы этим летом, но, похоже, основное внимание уделялось 26 странам Шенгенской зоны. Для стран ЦАРЭС до сих пор трудно заключить соглашение с какой-либо шенгенской страной, так как отсутствует возможность контролировать движение в пределах Шенгенской зоны соглашения после прибытия туристов.

Несколько «зеленых полос» также создаются в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Например, Сингапур уже открыл «зеленые полосы» с Брунеем-Даруссаламом, КНР, Индонезией, Японией, Малайзией и Южной Кореей. Сингапур также объявил о «пузыре» авиаперелетов, позволяющем путешествовать туристам любой категории, включая Гонконг (КНР).

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

Учитывая ограничения, которые все еще могут существовать для поездок из ЦАРЭС во многие страны за пределами ЦАРЭС, туризм внутри ЦАРЭС может процветать. Однако необходимо принять правильные стратегии и политику.

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

Концепция «зеленой полосы» ЦАРЭС предназначена для тех стран ЦАРЭС, которые готовы начать открываться, чтобы работать с другими странами ЦАРЭС, имеющими такое же мышление. Это может привести к созданию нескольких «зеленых полос» между странами ЦАРЭС к весне 2021 года, стимулируя рост туризма следующим летом. Содействие развитию туризма внутри ЦАРЭС в течение следующих нескольких месяцев особенно важно, поскольку летом 2021 года количество международных посетителей с традиционных исходных рынков за пределами ЦАРЭС, вероятно, останется очень низким.

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

На начальном этапе осуществление поездок между всеми странами ЦАРЭС может оказаться невозможным. Однако создание «зеленых полос» для всего региона ЦАРЭС может стать целью через несколько месяцев.

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

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

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

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

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

С. Возможность для ЦАРЭС: Улучшение воздушной связанности в рамках ЦАРЭС

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

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

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

Таблица 10: Еженедельный потенциал посадочных мест в одну сторону внутри ЦАРЭС: до COVID 19

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

АФГ = Афганистан, АЗЕ = Азербайджан, ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, COVID-19 = коронавирусная инфекция, ГРУ = Грузия, КАЗ = Казахстан, КЫР = Кыргызская Республика, МОН = Монголия, ПАК = Пакистан, ТАД = Таджикистан, ТКМ = Туркменистан, УЗБ = Узбекистан.

Примечания: Показатели основаны на расписаниях полетов из Официального руководства для авиакомпаний (OAG) за первые два месяца 2020 года.

Цифры по количеству посадочных мест являются приблизительными.

Источник: Автор.

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

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

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

При нормальных обстоятельствах может потребоваться несколько лет, чтобы восстановить ограниченную связанность между странами ЦАРЭС, существовавшую до КОВИД-19, что отбросит стремления ЦАРЭС к улучшению связанности на несколько лет назад. Тем не менее, в 2021 году можно было бы восстановить воздушные сообщения, существовавшее до COVID-19, если между странами ЦАРЭС будут созданы «зеленые полосы», и если ЦАРЭС будет продвигать туризм внутри ЦАРЭС.

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

В Таблице 11 приведен список маршрутов, которые могут потенциально поддерживать ежедневное воздушное сообщение, если получат поддержку со стороны «зеленых полос» и будут стимулироваться промо-акциями. До начала пандемии большинство этих маршрутов использовались только одной авиакомпанией, но потенциально их могли бы использовать больше авиакомпаний по мере увеличения частоты рейсов.

Таблица 11: Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов внутри ЦАРЭС, которые могут поддержать увеличение частоты воздушных сообщений

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

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, COVID-19 = коронавирусная инфекция.

Источник: автор.

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

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

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

В Таблице 12 приводится выборка из 20 потенциальных новых маршрутов в рамках ЦАРЭС, которые потенциально могут быть запущены в 2021 году посредством создания «зеленых полос» и реализации правильной политики, стимулов и промо-акций. Было бы нереально быстро запустить такое количество маршрутов, но те, которым не будет дан «зеленый свет» в 2021 году, потенциально можно было бы рассматривать в течение следующих нескольких лет, по мере того как рынок будет продолжать восстанавливаться и расти.

Таблица 12: Примеры недостаточно обслуживаемых маршрутов в рамках ЦАРЭС

Маршрут	Первоначальная частота
Алматы-Батуми	3 раза в неделю
Алматы-Бухара	2 раза в неделю
Алматы-Карачи	3 раза в неделю
Алматы-Ош	3 раза в неделю
Алматы-Самарканд	2 раза в неделю
Алматы-Улан-Батор	2 раза в неделю
Ашгабат-Баку	2 раза в неделю
Баку-Бишкек	2 раза в неделю
Баку-Душанбе	2 раза в неделю
Бишкек-Карачи	2 раза в неделю
Бишкек-Тбилиси	3 раза в неделю
Душанбе-Тбилиси	2 раза в неделю
Кабул-Самарканд	2 раза в неделю
Карачи-Ош	2 раза в неделю
Карачи-Самарканд	2 раза в неделю
Карачи-Ташкент	3 раза в неделю
Лахор-Бухара	2 раза в неделю
Лахор-Самарканд	2 раза в неделю
Нур-Султан-Иссык-Куль	2 раза в неделю
Тбилиси-Улан-Батор	2 раза в неделю

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: автор.

Через несколько недель после публикации первоначального проекта этого исследования, включая Таблицу 12, «Эйр Астана» объявила о планах запустить в июле первый маршрут в этом списке – Алматы-Батуми. Однако запуск пришлось отложить, поскольку Грузия не открыла границу с Казахстаном. По состоянию на октябрь Грузия все еще не отменила пограничные ограничения с Казахстаном, в результате чего «Эйр Астана» также не возобновила полеты в Тбилиси.

Надеемся, что рейс Алматы-Батуми будет запущен летом 2021 года вместе с несколькими другими рейсами, перечисленными в таблице, включая Алматы-Улан-Батор. После выполнения чартерного рейса в Алматы (для возвращения своих граждан на родину) в конце сентября 2020 года монгольская авиакомпания «Hunnu Air» заявила о том, что планирует начать регулярные рейсы из Улан-Батора в Алматы после улучшения эпидемиологической ситуации.

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

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

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

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

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

Для облегчения партнерства авиакомпаний и роста туризма в долгосрочной перспективе АБР в начале августа завершил отдельное исследование, в котором изучается возможная схема воздушного проездного для ЦАРЭС. Предлагаемый проездной «Шелковый путь», который может способствовать дальнейшему улучшению воздушного сообщения в ЦАРЭС после окончания пандемии, в настоящее время рассматривается странами и авиакомпаниями ЦАРЭС.

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

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

D. Возможность для ЦАРЭС: Расширить потенциал грузовых перевозок

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

До возникновения COVID-19 большая часть авиационных грузов перевозилась в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Резкое сокращение пассажирских рейсов привело к значительному снижению общей грузоподъемности в глобальном масштабе, а также в ЦАРЭС. Таким образом, общий объем грузовых авиаперевозок в 2020 году снизится. ИАТА сообщала двузначные показатели сокращения грузовых тонно-километров каждый месяц, начиная с марта.

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

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

Хотя в 2020 году мировые объемы грузоперевозок сократились, в некоторых аэропортах ЦАРЭС с начала пандемии наблюдалось значительное увеличение количества грузовых рейсов из-за их стратегического расположения. По мере увеличения грузовых рейсов между Азией и Европой в странах ЦАРЭС останавливалось больше самолетов для заправки и смены экипажей.

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

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

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

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

Азербайджан сообщил о более чем удвоении объема грузовых авиаперевозок за первые 8 месяцев 2020 года до 277 000 тонн. Во время пандемии Азербайджан и соседняя Грузия были популярными направлениями для обработки грузовых рейсов с медицинским оборудованием, направляющимся из КНР в Европу и Содружество Независимых Государств.

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

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

Правительствам стран-членов ЦАРЭС следует также проводить полную либерализацию рынка грузовых авиаперевозок, чтобы способствовать росту грузовых авиаперевозок во время и после пандемии. Грузовые авиаперевозки обычно работают в более либеральной нормативной среде, нежели пассажирские перевозки — как в ЦАРЭС, так и во всем остальном мире. Однако дальнейшая либерализация поможет странам ЦАРЭС восстановиться экономически и упростит перемещение товаров, включая скоропортящиеся продукты, в текущий сложный период.

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

Рекомендация: ЦАРЭС следует продолжить либерализацию рынка грузовых авиаперевозок сейчас, чтобы облегчить перемещение грузовых авиаперевозок во время пандемии и рост грузовых авиаперевозок в течение следующих нескольких лет.

Е. Возможность для ЦАРЭС: модернизация аэропортов с использованием бесконтактных технологий

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

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

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

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

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

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

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

Страны ЦАРЭС также должны рассмотреть возможность принятия рекомендаций ИАТА, включая развертывание тестирования на COVID-19 в качестве альтернативы карантинным мерам. Тестирование на COVID в аэропортах становится все более распространенным во всем мире, и важно, чтобы страны и аэропорты ЦАРЭС также внедряли программы тестирования.

В течение нескольких месяцев мировая авиационная отрасль пыталась поддержать возобновление авиаперевозок посредством применения ряда инициатив, которые облегчают авиаперелеты, но требуют единообразного принятия правительствами. К сожалению, правительства совсем не спешили согласовывать стандарты международных авиаперевозок. Хотя ЦАРЭС и не может иметь большого влияния на глобальном уровне, ЦАРЭС может улучшить региональную ситуацию, призывая все страны региона согласовывать новые стандарты и правила, тем самым ускоряя возобновление международных поездок в рамках ЦАРЭС.

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

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

6

Потребности ЦАРЭС

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

Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов поддержки, чтобы помочь авиакомпаниям, аэропортам и другим компаниям авиационной отрасли пережить период значительного сокращения доходов.

Пакеты государственной поддержки для авиационной отрасли стали обычным явлением во всем мире, но пока их количество и объем в регионе ЦАРЭС ограничены.

Авиакомпании в более чем 60 странах получили пакеты финансовой поддержки от своих правительств. Эти пакеты обычно включают кредиты или кредитные гарантии от государственных банков. В некоторых случаях правительства предоставляют капитал напрямую, особенно авиакомпаниям, которые уже на 100% принадлежат правительству. В других случаях используются государственные инвестиционные фирмы для поддержки в области прав или увеличения доли в акционерном капитале.

Общая сумма финансовой поддержки, выделенной на данный момент, составляет более 100 миллиардов долларов США, причем Франция (8 миллиардов долларов США), Германия (12 миллиардов долларов США), Сингапур (10 миллиардов долларов США) и США (29 миллиардов долларов США) предоставляют крупнейшие индивидуальные пакеты. Цифра в 100 миллиардов долларов США не включает несколько стран, таких как Объединенные Арабские Эмираты, которые объявили пакеты финансовой поддержки для авиакомпаний, не раскрывая информацию о конкретных суммах. Если учесть страны, которые не предоставили конкретные цифры, и страны, которые, как ожидается, предоставят свои пакеты в ближайшие недели, общая стоимость пакетов государственной финансовой поддержки для авиакомпаний может составить 200 миллиардов долларов США.

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

По оценкам этого исследования, авиакомпаниям ЦАРЭС может потребоваться финансовая поддержка в размере 2 миллиардов долларов США, чтобы пережить этот кризис. Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть

вопрос об оказании финансовой поддержки авиакомпаниям посредством предоставления льготных кредитов или кредитных гарантий.

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

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

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

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

Узбекистан предоставил беспроцентные гранты или кредиты в размере 50 миллионов долларов США авиакомпании «Uzbekistan Airways» и аэропортам Узбекистана. Также были предоставлены продления или отсрочки по ранее выданным кредитам на сумму 120 млн долларов США и 6 млн долларов США в виде налоговых льгот.

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

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

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

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

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

Некоторые страны ЦАРЭС пообещали определенные льготы компаниям в сфере туризма и путешествий, но еще не предоставили их или не разработали конкретные планы. Существует риск того, что без государственной поддержки многие компании обанкротятся 2021 году. Отели и некоторые авиакомпании являются особенно уязвимыми.

Сектор путешествий и туризма ЦАРЭС, включая авиацию, зависит от летних месяцев, чтобы генерировать доходы для покрытия расходов, понесенных в течение года. Из-за закрытия границ лето (июнь-август) 2020 года было чрезвычайно сложным для секторов путешествий и туризма ЦАРЭС. Некоторым компаниям будет сложно оставаться в бизнесе до лета 2021 года, и ожидается, что летом 2021 года количество путешествий будет значительно ниже уровня 2019 года. Могут потребоваться займы от государственных банков, чтобы избежать массовых банкротств, которые могут иметь долгосрочные последствия для экономики и способности секторов туризма и путешествий восстановиться.

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

Схемы субсидирования заработной платы или защиты рабочих мест были реализованы с начала пандемии в более чем 50 странах. В большинстве стран субсидии представляют собой существенное преимущество, поскольку они покрывают большую часть заработной платы в пострадавших компаниях для работников, которые временно не работают или работают по сокращенному графику. Что касается авиакомпаний, то большинство или все сотрудники были охвачены страхованием, поскольку колоссальное сокращение полетов привело к тому, что большинство сотрудников работают меньше или временно отправлены в отпуска. С начала пандемии аэропорты и другие компании в авиационной отрасли, а также компании в туристическом секторе, также воспользовались выгодами в рамках этих схем, хотя в сентябре-октябре некоторые программы страхования начали истекать.

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

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

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

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

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

В. Потребность ЦАРЭС: Финансирование для поставщиков аэронавигационного обслуживания, чтобы компенсировать потерю доходов от использования воздушного пространства

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

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

В 2018 году Азербайджан обслужил 95 000 пролетов, а в 2017 году – 145 000 пролетов воздушного пространства. Данные по пролетам воздушного пространства недоступны для большинства других стран ЦАРЭС. Тем не менее, все страны ЦАРЭС, вместе взятые (кроме КНР), вероятно, обслуживали около одного миллиона пролетов в год до COVID-19. Количество пролетов, вероятно, уменьшится более чем на 60% в 2020 году, что приведет к сокращению доходов на несколько сотен миллионов долларов.

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

Некоторые страны ЦАРЭС зависят от доходов от использования воздушного пространства, чтобы помочь финансировать свои авиационные власти. Доходы от пролетов через воздушное пространство также иногда используются для финансирования государственных авиакомпаний и перекрестного субсидирования других государственных предприятий, не относящихся к авиации.

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Практический пример Монголии

Монголия: Оценка воздействия

Оценочное сокращение пассажирских перевозок на 2020 год:

1,1 млн

Оценочное сокращение доходов всех авиакомпаний Монголии на 2020 год:

120 миллионов долларов США

Оценочное сокращение количества перелетов на 2020 год:

94 000

Оценочное сокращение числа посетителей в 2020 году:

515 000

Оценочное экономическое воздействие на валовой внутренний продукт в 2020 году:

1,1 миллиарда долларов США

Рабочие места под угрозой сокращения:

60 000

Монголия: до пандемии

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

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

Количество посетителей Монголии выросло на 13% в 2018 году и на 9% в 2019 году. Туризм в Монголии начал набирать обороты в 2017 году, когда количество посетителей выросло на 16%, положив конец нескольким годам равномерного роста. Показатель 2016 года в 404 000 посетителей сравнился с количеством 404

Рисунок А1.1: Количество посетителей Монголии с 1999 по 2019 годы

Источник: Национальная статистическая служба Монголии.

000 посетителей десятилетие назад – в 2006 году, но в последующие три года их число возросло на 43% и составило 577 000.

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

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

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

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

В то время как в период с 2006 по 2016 год число посетителей не менялось, международные пассажирские перевозки за этот период увеличились более чем в три раза с быстрым ростом сегмента исходящего трафика, так как больше граждан Монголии выезжало за рубеж. Доля населения Монголии, выезжавшего за рубеж, в последние три года продолжала расти, способствуя общему росту международных пассажирских перевозок наряду с резким увеличением числа посетителей.

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

Рисунок А1.2: Ежегодные внутренние и международные пассажирские перевозки Монголии с 1999 по 2019 гг.

Источник: Национальная статистическая служба Монголии.

Внутренний рынок авиаперевозок Монголии в основном зависит от посетителей и рабочих, в том числе иностранцев, работающих на горнодобывающих предприятиях. Самый большой внутренний маршрут – Улан-Батор – Ою Толгой, горнодобывающее предприятие «Рио Тинто», имеющее одно из крупнейших в мире месторождений меди и золота. В 2019 году на этот маршрут пришлось 275 000 пассажиров или 64% от общего объема внутренних пассажирских перевозок. В 2019 году на горнодобывающую отрасль приходилось 24% ВВП Монголии. В настоящее время на Ою Толгой ведется масштабная экспансия, которая, как ожидается, увеличит объемы производства в четыре раза в течение следующих пяти лет (хотя сейчас из-за COVID-19 в реализации проекта по расширению добычи ожидаются задержки) и должна привести к дальнейшему росту внутренних авиаперевозок.

Хотя горнодобывающая промышленность вносит более значительный вклад в экономику страны, туризм также имеет высокое значение, и до пандемии ожидалось, что его роль в экономике Монголии будет увеличиваться. Монголия прогнозировала, что к 2028 году число посетителей превысит 1 миллион человек в год, при этом вклад туризма в ВВП составит 2,1 миллиарда долларов США и сектор туризма обеспечит около 149 000 рабочих мест.

Последствия пандемии

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

Рейсы в Южную Корею и Японию были приостановлены 26 февраля. Все остальные международные рейсы были приостановлены 11 марта, Монголия также закрыла все свои границы с Россией. По состоянию на начало октября Монголия еще не открыла границы и не возобновила никаких регулярных международных рейсов.

Сухопутные границы с Российской Федерацией и КНР имеют решающее значение для торговли, которая продолжалась во время пандемии, а также для поддержки прибывающих и выезжающих туристических потоков. В 2019 году почти 2,5 миллиона человек (иностранцы и местные жители) въехали в Монголию через сухопутные границы с КНР и Российской Федерацией.

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

Закрытие всех границ и приостановка всех регулярных международных авиарейсов неоднократно продлевались с марта месяца. Из этих запретов исключены только чартерные рейсы, организованные для возвращения иностранных граждан, застрявших в Монголии, и монголов, застрявших за границей.

Воздействие на туризм и авиацию потенциально будет разрушительным. Как и в других странах ЦАРЭС, изначально была надежда на то, что часть летнего туристического сезона можно было спасти за счет создания «зеленых полос» или открытия границ с определенными странами. Однако Монголия до сих пор не использовала никаких «зеленых полос», и теперь кажется, что границы откроются не раньше весны или лета 2021 года.

В этом исследовании прогнозируется сокращение числа посетителей на 89% за 2020 год. Национальное статистическое управление Монголии сообщило о 53 000 въезжающих туристов за первые три квартала 2020 года, что на 89% меньше, чем за первые три квартала 2019 года.

Данное исследование прогнозирует снижение международных пассажирских перевозок на 90% (более чем на 1 миллион пассажиров меньше). Пассажирские перевозки с марта были ограничены чартерными рейсами, обслуживающими репатриантов и иностранных рабочих из горнодобывающего сектора. Всего чартерными рейсами было перевезено около 20 000 пассажиров.

Сейчас восстановление в 2021 году находится под вопросом и будет зависеть от открытия границ к лету следующего года. Поскольку пандемия может закончиться не раньше лета 2021 года, Монголии следует рассмотреть вопрос о создании в 2021 году «зеленых полос» с отдельными странами, чтобы способствовать частичному восстановлению международного движения и возобновлению туризма.

Южная Корея может стать первой «зеленой полосой» для Монголии, давая толчок входящему и исходящему сегментам. «Зеленая полоса» между Монголией и Южной Кореей является логичным решением, учитывая успешные усилия обеих стран по сдерживанию COVID-19 и их тесные связи.

В 2019 году Южную Корею посетили 114 000 граждан Монголии, в то время как Монголия привлекла 101 000 южнокорейских посетителей. Оба сегмента быстро растут: количество посетителей из Южной Кореи в Монголию с 2015 года увеличилось более чем в два раза, в то время как количество посетителей из Южной Кореи в Монголию увеличилось почти на 70% за тот же период.

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

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

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

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

Во время пандемии в Монголии не прекращались внутренние рейсы в пределах страны. На внутренний трафик повлиял спад в секторе туризма и экономике в целом. Однако это влияние смягчается непрекращающейся активностью на Ою Толгой и увеличением числа монголов, путешествующих внутри страны во время каникул/отпуска, в связи с закрытием международных границ. Хотя большинство монголов путешествуют внутри страны на машине, особенно во время семейного отдыха, во время пандемии увеличилось число местных жителей, летающих внутри страны.

Данное исследование предполагает снижение внутренних пассажирских перевозок на 20% (на 85 000 пассажиров меньше), вызванное в основном спадом в небольших региональных аэропортах вблизи туристических достопримечательностей, таких как пустыня Гоби и озеро Хувсгул.

Новый аэропорт Улан-Батора

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

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

Дата открытия еще не определена, но правительство надеется, что это произойдет позже в этом году. Новая дата открытия не утверждена, но теперь ожидается, что это произойдет где-то в 2021 году – возможно, незадолго до начала летнего сезона. Новый международный аэропорт Улан-Батора является важной составляющей стремления Монголии к увеличению пассажиропотока и туризма. Восстановление после COVID-19 в настоящее время имеет решающее значение для того, чтобы Монголия смогла извлечь выгоду из крупных инвестиций и дополнительных мощностей.

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

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

Если бы не COVID-19, новый международный аэропорт Улан-Батора, вероятно, достиг бы 2 миллионов пассажиров в год в 2021 году и 3 миллионов пассажиров в год к 2025 году. В настоящее время есть вероятность того, что до 2023 года рынок Монголии не вернется к уровню до COVID 19. Таким образом, до 2025 или 2026 года новый аэропорт не сможет выйти на уровень 2 миллионов пассажиров, а до 2029 или 2030 года – 3 миллионов пассажиров.

Экономические последствия

Экономическое воздействие COVID-19 также будет значительным. За первое полугодие 2020 года Монголия сообщила о снижении ВВП на 9,7% до 16,8 трлн тугриков (5,9 млрд долларов США). Двухзначное значение снижения ВВП вероятно в течение всего года, что, по сути, сведет на нет два года экономического роста.

Вклад туризма в ВВП может сократиться на 1,1 миллиард долларов США, что в свою очередь приведет к почти 8%-ному снижению ВВП. Воздействие на туристический бизнес и более 120 000 рабочих мест, которые он создает (по данным Правительства Монголии), будет иметь резонансный эффект на всю экономику. По оценкам данного исследования, сейчас под угрозой сокращения находятся 70 000 рабочих мест в секторах путешествий и туризма.

Туризм в Монголии в значительной мере имеет сезонный характер, и компании зависят от относительно короткого летнего сезона, чтобы покрыть свои круглогодичные расходы и заработную плату. Без типичного летнего сезона в 2020 году компаниям, по сути, приходится пережить исключительно длинный 20-месячный сезон бездействия, и им будет трудно сохранить свой бизнес.

Внутренний туризм приобрел большое значение и продолжит играть более значимую роль до тех пор, пока не будут окончательно сняты ограничения на границах, которые сделали невозможным выезд граждан Монголии за границу этим летом. Однако для большинства компаний увеличения внутреннего туризма недостаточно, чтобы преодолеть огромные потери доходов от иностранных посетителей. В среднем отечественные туристы тратят меньше, а некоторые курорты и отели почти полностью зависят от иностранцев.

Последствия для авиакомпаний

Для авиации рост внутреннего туризма несколько приглушен тем обстоятельством, что монголы для отдыха внутри страны предпочитают ездить на машинах, а не летать самолетами. Две авиакомпании Монголии – «MIAT Mongolian» и «Eznis Airways» – также не обслуживают ни один регулярный внутренний рейс.

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

«MIAT» является государственным флагманским перевозчиком и крупнейшей авиакомпанией Монголии. Для восполнения дефицита поступлений потребуются дополнительная финансовая поддержка со стороны правительства. «MIAT» уже сообщил о дефиците доходов в размере 50 миллиардов монгольских тугриков (18 миллионов долларов США) в первом квартале 2020 года, так как его доходы за первый квартал сократились более чем на 50%. Вероятен более значительный спад за весь год из-за приостановки всех регулярных международных рейсов. Тем не менее, «MIAT» смогла относительно хорошо пережить бурю и избежать сокращения рабочих мест за счет увеличения доходов от чартерных и грузовых перевозок и снижения затрат. С марта «MIAT» выполняет регулярные международные чартерные рейсы, уделяя особое внимание репатриации, а также продолжает выполнять внутренние чартерные рейсы с горняками в Ою-Толгой.

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

Первый самолет Boeing 787 компании «MIAT» прибыл в мае 2021 года и использовался для запуска рейсов в Северную Америку. Однако доставка и запуск рейсов в Северную Америку теперь, вероятно, будут отложены, как минимум, до 2022 года.

Четыре Boeing 737 MAX 8, которые предлагают улучшенный диапазон возможностей по сравнению с Boeing 737-800, будут использоваться для расширения рейсов в Восточную Европу и Азию. У компании «MIAT» был один Boeing 737 MAX, когда эксплуатация данного типа была приостановлена во всем мире в марте 2019 года, и у нее есть обязательства еще по трем воздушным судам, которые первоначально должны были быть поставлены в 2019 и 2020 годах. В настоящее время маловероятно, что «MIAT» примет поставку этих самолетов, как минимум, до 2022 года, поскольку он стремится эксплуатировать меньший флот до тех пор, пока не закончится пандемия.

Воздушный парк компании «MIAT» в настоящее время ограничен тремя самолетами Boeing 737-800 и двумя самолетами Boeing 767. Один из трех самолетов Boeing 737-800 в настоящее время находится в эксплуатации, а один из двух самолетов Boeing 767 должен быть возвращен арендодателю в январе 2021 года.

Частные компании «Aero Mongolia» и «Hunnu Air» в основном работают на внутреннем рынке, поэтому пострадали меньше. Однако у обеих компаний были планы расширения до международного уровня с использованием вновь приобретенных региональных реактивных самолетов. Их внутренние перевозки также пострадали из-за нехватки иностранных туристов, которые обычно составляют большинство внутренних пассажиров Монголии в летние месяцы.

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

В 2019 году четыре авиакомпании Монголии заработали, в общем, 499 миллиардов монгольских тугриков (194 миллиона долларов США). Доходы авиакомпаний Монголии увеличились почти вдвое с 2015 года, когда они составляли 254 миллиарда монгольских тугриков. В данном исследовании прогнозируется снижение доходов авиакомпаний на 120 миллионов долларов США в 2020 году, при этом большая часть дефицита приходится на компанию «MIAT».

Поддержка государства

Поскольку «MIAT» на 100% принадлежит государству, оно должно обеспечить компании финансовую поддержку, чтобы пережить кризис. Авиакомпания пока не нуждалась во вливании капитала, но, возможно, в 2021 году ей потребуется повысить свою ликвидность – в зависимости от того, как долго продлится кризис, и как быстро она сможет восстановиться. В определенный момент «MIAT» также, вероятно, потребуется больше капитала для покрытия будущих инвестиций, которые необходимы для поддержки стремления к росту.

Могут возникнуть сложности с выделением средств для авиакомпании, учитывая бюджетные трудности и социальные потребности, возникшие в результате пандемии. Правительству также необходимо будет компенсировать недостаток сборов за пролеты воздушного пространства.

В 2019 году Монголия обслужила 134 000 пролетов. С 2010 года число пролетов удвоилось в связи с быстрым ростом мирового воздушного движения. Воздушное пространство Монголии часто используется для полетов между Азией и Европой, а также для полярных полетов между Азией и восточной частью Северной Америки. В связи с огромным сокращением количества международных рейсов из-за COVID-19, в рамках данного исследования прогнозируется снижение количества пролетов и доходов от сборов за использование воздушного пространства на 70% в 2020 году.

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

Монголии возможно также нужно поддержать частные компании в авиационном и туристическом секторах, чтобы обеспечить их выживание. Была предоставлена определенная поддержка, включая схему субсидирования заработной платы, которая на протяжении трех месяцев покрывала часть заработной платы работников в отраслях, пострадавших от COVID-19. Монголии, возможно, потребуется рассмотреть возможность более широкой поддержки авиации и туризма, что должно быть обосновано, учитывая важность этих секторов для экономики в целом.

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

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

Возможности и нужды

В последние годы Азиатский банк развития (АБР) профинансировал в Монголии несколько проектов, связанных с транспортом и туризмом. В мае 2020 года АБР также объявил о предоставлении займа в размере 100 миллионов долларов США Правительству Монголии, чтобы помочь в ликвидации медицинских и экономических последствий пандемии COVID-19.¹ Эти средства предназначены для оказания помощи уязвимым предприятиям и отдельным лицам. Малые предприятия, которые в значительной степени зависят от туризма, должны иметь возможность воспользоваться этой программой.

¹ АБР. 2020 г. АБР выделяет 100 миллионов долларов США на поддержку борьбы с COVID-19 в Монголии. 12 мая. <https://www.adb.org/news/adb-provides-100-million-support-mongolias-covid-19-response>.

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

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

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

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

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

Оба проекта АБР по экотуризму в Монголии получили бы пользу от улучшения доступа к воздушному транспорту. Первый объект находится в Национальном парке на озере Хувсгул, одной из самых популярных туристических дестинаций в Монголии, а второй объект – в менее посещаемом Национальном парке Онон-Балж, родине Чингисхана.² Рассматривается вопрос о строительстве нового аэропорта в Онон-Балже, а доступ к озеру Хувсгул осуществляется через существующий аэропорт в столице Хувсгульской области Морон. Планируется повышение класса обслуживания в аэропорту Морон для приема реактивных самолетов, что позволит осуществлять более регулярные внутренние рейсы из Улан-Батора, а также сезонные международные чартерные рейсы из Южной Кореи.

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

Настало время инвестировать в будущее и разработать правильные стратегии для содействия развитию Монголии. Монголия обладает огромным авиационным и туристическим потенциалом, но его можно раскрыть только при наличии тесно скоординированных и реализуемых стратегий для обоих секторов. COVID-19 создает множество проблем, но этот кризис также дает возможность «перезапустить» стратегию и провести реформы.

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

² АБР. 2019 г. АБР начинает второй проект экотуризма для национальных парков Монголии. 19 октября. <https://www.adb.org/news/adb-starts-second-eco-tourism-project-mongolias-national-parks>.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Результаты опроса

В июне 2020 года, вскоре после завершения первоначального проекта исследования по оценке воздействия COVID-19 на авиацию и туризм ЦАРЭС, ЦАРЭС разослал опрос всем странам-членам. Восемь из 11 стран ЦАРЭС заполнили и вернули анкету.

Также были предложены виртуальные конференции для дальнейшего обсуждения исследования и его рекомендаций. Впоследствии, в июле 2020 года, были проведены виртуальные конференции с тремя странами.

Опрос охватывал три основные области – 11 рекомендаций относительно того, как страны помогают авиакомпаниям и как страны количественно оценивают влияние пандемии COVID-19 на авиацию и туризм. Результаты были использованы для оценки того, имеется ли согласие с предложенными рекомендациями. Опрос также использовался для предоставления дополнительных данных и информации для включения в окончательную версию отчета.

Часть А опроса: Рекомендации исследования последствий COVID-19

Результаты первой части опроса показывают, что страны ЦАРЭС согласны почти со всеми рекомендациями, которые были включены в первоначальный проект исследования, представленный странам-членам в июне 2020 года.

Двенадцатая рекомендация была добавлена в окончательную версию исследования после получения предложений от Китайской Народной Республики. Окончательная версия исследования также изменяет формулировку первой рекомендации, удаляя ссылку на вторую половину 2020 года. Эта рекомендация, касающаяся продвижения внутреннего туризма, также актуальна для 2021 года, учитывая продолжение пандемии и очень медленные темпы восстановления международного туризма.

Ниже приводится сводная информация о том, как восемь стран ответили на вопрос о том, согласны ли они с каждой из рекомендаций. Все восемь стран Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), ответивших на опрос, отметили поле «Да» для пяти рекомендаций; еще с пятью рекомендациями согласились шесть стран, а пять стран приняли по одной рекомендации. Общее количество ответов для всех рекомендаций не равно восьми, поскольку одна страна не отметила ни «Да», ни «Нет» для некоторых рекомендаций.

- (1) ЦАРЭС необходимо продвигать внутренний туризм во второй половине 2020 года, чтобы способствовать восстановлению авиационного и туристического секторов в период значительно меньшего объема международных перевозок.

Да	Нет
8	

- (2) Странам ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность открытия «зеленых полос» с целью содействия и стимулирования путешествий и туризма в ЦАРЭС.

Да	Нет
8	

- (3) Страны ЦАРЭС должны рассмотреть возможность реализации безвизовой политики для дальнейшего содействия путешествиям и туризму в ЦАРЭС.

Да	Нет
6	1

- (4) Странам ЦАРЭС необходимо продвигать улучшенную воздушную связанность между странами ЦАРЭС во время пандемии и после этого кризиса.

Да	Нет
7	

- (5) ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления стимулов для поддержки запуска новых маршрутов, связывающих крупные города с туристическими дестинациями в других странах ЦАРЭС.

Да	Нет
7	1

- (6) ЦАРЭС необходимо инвестировать в расширение потенциала грузовых авиаперевозок, используя свое стратегическое расположение между Азией и Европой и увеличивая доходы от грузовых перевозок для авиационной отрасли в период снижения пассажиропотока.

Да	Нет
7	

- (7) ЦАРЭС необходимо поощрять бесконтактные авиаперевозки и инвестировать в технологии для поддержки цифровых процедур в аэропортах.

Да	Нет
8	

- (8) ЦАРЭС необходимо внедрить единые стандарты и правила для авиаперевозок в среде COVID-19.

Да	Нет
8	

- (9) ЦАРЭС необходимо рассмотреть вопрос об оказании финансовой поддержки авиакомпаниям посредством предоставления кредитов и кредитных гарантий.

Да	Нет
8	

- (10) ЦАРЭС необходимо рассмотреть возможность предоставления пакетов общей поддержки авиационной и туристической отраслям посредством таких льгот, как субсидии на заработную плату, снижение налогов и освобождение от сборов.

Да	Нет
7	

- (11) ЦАРЭС необходимо рассмотреть альтернативные варианты финансирования, чтобы компенсировать влияние сокращения доходов от использования воздушного пространства.

Да	Нет
7	1

Часть В опроса: Помощь авиакомпаниям в условиях COVID-19

Результаты второго раздела опроса показывают, что большинство стран не предоставили своим авиакомпаниям финансовую помощь или другие льготы в связи с коронавирусной инфекцией (COVID-19). Отсутствие государственной поддержки авиакомпаний в ЦАРЭС могло иметь последствия, поскольку большинство крупных стран мира оказали финансовую и общую поддержку своим секторам авиаперевозок.

Странам ЦАРЭС задали вопрос о 12 конкретных преимуществах, которые были предоставлены многими странами в других регионах. Также был включен дополнительный вопрос о других предоставленных льготах, если это было применимо.

Из 12 конкретных льгот четыре не были предоставлены ни одной страной. Шесть льгот были предоставлены двумя странами, а одна – тремя странами. Оставшееся одно пособие было предоставлено одной страной. На вопрос о других льготах четыре страны представили по списку, а остальные четыре страны заявили о том, что другие льготы не предоставлялись.

Как и в случае с Частью А, общее количество ответов на все вопросы исследования не равно восьми, поскольку некоторые страны предпочли не отвечать на некоторые вопросы.

Возможно, что некоторые страны ЦАРЭС решили предоставить авиакомпаниям финансовую помощь или другие льготы совсем недавно. В то время как большинство стран в других регионах объявили о пакетах поддержки авиакомпаний в первые месяцы кризиса – в целом, в апреле и мае – некоторые страны до недавнего времени не предоставили пакеты поддержки.

Ниже приводится сводная информация о количестве стран, ответивших на каждый вопрос «да» и «нет».

- (1) Снижение или отмена сборов за посадку

Да	Нет
2	6

- (2) Снижение или отмена сборов за парковку в аэропорту

Да	Нет
2	6

- (3) Снижение или отмена сборов за использование телескопического трапа

Да	Нет
2	6

- (4) Снижение или отмена подоходного налога

Да	Нет
2	5

- (5) Снижение или отмена НДС

Да	Нет
2	6

- (6) Снижение или отмена арендной платы за офисы и другие сооружения (например, ангары)

Да	Нет
3	5

- (7) Субсидии или гранты для поддержания внутренних перевозок

Да	Нет
	7

- (8) Субсидии или гранты для международных репатриационных рейсов

Да	Нет
	7

- (9) Субсидии на заработную плату для сотрудников авиакомпаний

Да	Нет
	7

- (10) Государственные займы

Да	Нет
2	5

- (11) Государственные кредитные гарантии

Да	Нет
1	6

- (12) Денежные вливания (применимо только к государственным авиакомпаниям)

Да	Нет
	7

- (13) Другие льготы

Да	Нет
4	4

Часть С опроса: Определение масштаба воздействия COVID-19

Результаты третьего раздела опроса указывают на значительное влияние COVID-19 на авиационные и туристические компании и высокий риск банкротства.

Странам ЦАРЭС было предложено оценить по пятибалльной шкале финансовое положение четырех различных типов компаний – авиакомпаний, аэропортов, отелей и туристических операторов. Их также попросили оценить по пятибалльной шкале влияние на выручку двух типов компаний – авиакомпаний и аэропортов, а также на авиацию и туризм в целом. Наиболее частым ответом было сокращение доходов от 60% до 80% по всем категориям, в то время как туристические операторы были признаны наиболее близкими к банкротству.

Учитывая, что возобновление международных авиаперелетов и международного туризма происходит медленнее, чем это предполагалось первоначально, ответы многих стран на вопросы исследования, вероятно, будут находиться правее на представленной шкале, указывая на еще большее влияние на доходы и более тяжелое финансовое положение, если бы это исследование было повторно проведено позднее.

Как и в случае с первыми двумя частями, общее количество ответов на все вопросы исследования не равно восьми, поскольку некоторые страны предпочли не отвечать на некоторые вопросы.

В следующей таблице показано количество стран, отметивших каждый квадратик по пятибалльной шкале для каждого из восьми вопросов.

- (1) Как бы вы оценили по пятибалльной шкале текущую финансовую ситуацию пассажирских авиакомпаний в вашей стране:

Устойчивый уровень ликвидности / Нет риска банкротства			Тяжелое / Близкое к банкротству	
		3	2	

- (2) Как бы вы оценили по пятибалльной шкале текущую финансовую ситуацию аэропортов в вашей стране:

Устойчивый уровень ликвидности / Нет риска банкротства			Тяжелое / Близкое к банкротству	
	1	4	1	

- (3) Как бы вы оценили по пятибалльной шкале текущую финансовую ситуацию гостиниц в вашей стране:

Устойчивый уровень ликвидности / Нет риска банкротства			Тяжелое / Близкое к банкротству	
	2	1	2	1

- (4) Как бы вы оценили по пятибалльной шкале текущую финансовую ситуацию туристических операторов в вашей стране:

Устойчивый уровень ликвидности / Нет риска банкротства			Тяжелое / Близкое к банкротству	
1		1	2	2

- (5) Как бы вы оценили ожидаемое влияние на доходы за 2020 год для авиакомпаний:

Менее 20%	От 20% до 40%	От 40% до 60%	От 60% до 80%	Более 80%
	1	1	3	

- (6) Как бы вы оценили ожидаемое влияние на доходы за 2020 год для аэропортов:

Менее 20%	От 20% до 40%	От 40% до 60%	От 60% до 80%	Более 80%
	2	1	3	

- (7) Как бы вы оценили ожидаемое влияние на доходы за 2020 год для авиационного сектора в целом:

Менее 20%	От 20% до 40%	От 40% до 60%	От 60% до 80%	Более 80%
	1	1	3	

- (8) Как бы вы оценили ожидаемое влияние на доходы за 2020 год для сектора туризма в целом

Менее 20%	От 20% до 40%	От 40% до 60%	От 60% до 80%	Более 80%
1	1	1	3	

Воздействие COVID-19 на авиацию и туризм ЦАРЭС

Коронавирусная инфекция (COVID-19) оказала разрушительное влияние на авиационную отрасль во всем мире, поскольку в конце марта и апреле 2020 года были прекращены почти все авиаперелеты. В Центральной Азии были приостановлены практически все внутренние и международные авиаперелеты в попытке сдержать распространение COVID-19. Этот кризис дает возможность перезагрузить авиационную отрасль стран-членов Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) посредством реформ, новых стратегий и реструктуризаций. В данном исследовании воздействия пандемии на ЦАРЭС и авиационную отрасль рассматривается серьезность ситуации, изучаются возможности и предлагаются некоторые рекомендации по преодолению кризиса и содействию быстрому восстановлению.

О Программе Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральнoазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) – это партнерство 11 стран-членов, а также партнеров по развитию, работающих совместно для продвижения развития посредством сотрудничества, приводящего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Оно руководствуется общим видением “Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы”. В число стран ЦАРЭС входят: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС.

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.

СЕКРЕТАРИАТ ЦАРЭС
www.carecprogram.org

АЗИАТСКИЙ БАНК РАЗВИТИЯ
6 ADB Avenue, Mandaluyong City
1550 Metro Manila, Philippines
www.adb.org