



ОТЧЕТ О ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В ЦАРЭС

ФЕВРАЛЬ 2024 Г.

ОТЧЕТ О ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ В ЦАРЭС

ФЕВРАЛЬ 2024 Г.

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 в настоящем документе каких-либо обозначений или ссылок на конкретную территорию или географическую зону не означает выражение позиции АБР относительно правового или иного статуса такой территории или зоны.

Границы, цвета, наименования или любая другая информация, показанная на картах, не подразумевают со стороны АБР какого-либо суждения о правовом статусе какой-либо территории или какого-либо одобрения или принятия таких границ, цветов, наименований или информации.

Примечание:

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

АБР признает «Китай» «Китайской Народной Республикой», а «Корею» — «Южной Кореей» (Республика Корея).

АБР приостановил оказание помощи Афганистану с 15 августа 2021 года (АБР. 2021. Заявление АБР по Афганистану. Пресс-релиз. 10 ноября).

Дизайн обложки: Джаспер Лаузон.

Фото: Эдриэн Сэммонс.

СОДЕРЖАНИЕ

Таблицы и рисунки	v
Сокращения	viii
Краткое Содержание	ix
1 Введение	1
2 Региональный Экономический и Демографический Обзор	3
3 Обзор Рынка Грузовых Перевозок ЦАРЭС	6
Стоимость железнодорожных перевозок	8
Стоимость морских перевозок	8
Продолжительность и частота морских транзитных перевозок	8
4 Характеристики Индустрии Грузовых Авиаперевозок	9
Комбинации видов перевозок	9
Цепочка создания стоимости грузовых авиаперевозок	11
Выручка и прибыльность отрасли грузовых авиаперевозок	11
5 Обзор Рынка Грузовых Авиаперевозок ЦАРЭС	15
Грузовые авиаперевозки и спрос	15
Потенциал грузовых авиаперевозок	17
Грузовое авиасообщение	19
Тарифы на авиаперевозки	20
Технические посадки грузовых судов	21
6 Ограничения и Возможности	22
Управление	22
Инфраструктура	23
Системы и процессы	24
Внешние факторы	24

7	Профили И Выводы по Странам	25
	Азербайджан	25
	Китайская Народная Республика – Синьцзян-Уйгурский автономный район	29
	Китайская Народная Республика–Автономный район Внутренняя Монголия	32
	Грузия	34
	Казахстан	39
	Кыргызская Республика	44
	Монголия	49
	Пакистан	53
	Таджикистан	57
	Туркменистан	62
	Узбекистан	65
	Приложения	
1	Профили Аэропортов	70
2	Исследования И Консультации С Заинтересованными Сторонами	80

ТАБЛИЦЫ И РИСУНКИ

Таблицы

1	Рост ВВП стран Центральной Азии (годовой процент)	3
2	Обзор численности населения ЦАРЭС и прогноз на 2022-2027 годы	4
3	ВВП ЦАРЭС на душу населения в 2019, 2022 и 2027 годах	5
4	Обзор рынка грузовых авиаперевозок ЦАРЭС	17
5	Использование потенциала авиагрузовых объектов ЦАРЭС	23
6	Доходы от авиаперевозок в Азербайджане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	28
7	Доходы от авиаперевозок в Грузии до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	38
8	Доходы от авиаперевозок в Казахстане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	42
9	Доходы от авиаперевозок в Кыргызской Республике до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	47
10	Доходы от авиаперевозок в Пакистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	56
11	Доходы от авиаперевозок в Таджикистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	60
12	Доходы от авиаперевозок в Туркменистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	63
13	Доходы от авиаперевозок в Узбекистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)	68
A1.1	Профиль аэропорта – в Азербайджане: Баку (GYD)	71
A1.2	Профиль аэропорта – Дивопу, Урумчи (URC), Синьцзян-Уйгурский автономный район	71
A1.3	Профиль аэропорта – Хух-Хото Байта (HET), Автономный район Внутренняя Монголия	72
A1.4	Профиль аэропорта – Международный аэропорт Хух-Хото Чиличуань, Автономный район Внутренняя Монголия	72
A1.5	Профиль аэропорта – Тбилиси (TBS)	73
A1.6	Профиль аэропорта – Алматы (ALA)	73
A1.7	Профиль аэропорта – Нур-Султан (NQZ)	74
A1.8	Профиль аэропорта – Караганда (KGF)	74
A1.9	Профиль аэропорта – Бишкек (FRU)	75
A1.10	Профиль аэропорта – Улан-Батор (UBN/ULN)	75
A1.11	Профиль аэропорта – Исламабад (ISB)	76
A1.12	Профиль аэропорта – Карачи (KHI)	76
A1.13	Профиль аэропорта – Лахор (LHE)	77
A1.14	Профиль аэропорта – Душанбе (DYU)	77
A1.15	Профиль аэропорта – Международный аэропорт Туркменабат (ASB)	78

A1.16	Профиль аэропорта – Международный аэропорт Туркменбаши (KRW)	78
A1.17	Профиль аэропорта – Ташкент (TAS)	79
A1.18	Профиль аэропорта – Навои (NVI)	79

рисунки

1	Типичный грузовой самолет (Ил-76) в Бакинском аэропорту	x
2	Посещение Консультационной группой ЦАРЭС Бакинского авиагрузового терминала	1
3	Производительность экономики ЦАРЭС по странам, 2022 г. Текущий ВВП в миллиардах долларов США	4
4	Грузовой самолет Ан-12 российского производства в аэропорту Тбилиси, Грузия	5
5	Стоимость импорта товаров ЦАРЭС в 2015–2022 гг.	6
6	Стоимость экспорта товаров ЦАРЭС в 2015–2022 гг.	7
7	Сочетания видов транспорта в международных и внутренних грузовых перевозках	10
8	Сравнение затрат и сроков по видам транспорта, КНР и Европа	10
9	Цепочка создания стоимости в воздушной логистике	11
10	Доходы авиакомпаний от грузовых перевозок и процент от общих доходов отрасли, 2004–2022 гг.	12
11	Доля грузовых перевозок в грузопотоках, 2013–2022 гг.	12
12	Доля отрасли грузовых авиаперевозок по типам перевозчиков	13
13	Факторы затрат на грузовые перевозки авиакомпаний	14
14	Воздушные грузовые перевозки ЦАРЭС, 2015–2022 гг.	15
15	Грузовые авиаперевозки ЦАРЭС по странам, 2022 г. по сравнению с 2019 г., в тысячах тонн	16
16	Потенциал регулярных международных авиаперевозок ЦАРЭС, январь 2015 г. – декабрь 2023 г.	18
17	Связанность грузовых авиаперевозок ЦАРЭС, январь 2015 г. – декабрь 2023 г.	19
18	Тарифы на грузовые авиаперевозки в масштабах всей отрасли, 2004–2022 годы	20
19	Аэропорты ЦАРЭС и Сибири, используемые грузовыми судами для технических посадок	21
20	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Азербайджане, 2015–2022 гг.	25
21	Крупнейшие партнеры Азербайджана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	26
22	Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Азербайджане, 2022 г.	26
23	Грузоперевозки Азербайджана в 2016–2022 гг.	27
24	Рейсы из Азербайджана и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в 2015–2023 гг.	27
25	СУАР – Обзор торговли ЦАРЭС, 2017–2022 гг. (млрд долларов США)	29
26	Грузовые авиаперевозки СУАР в 2015–2022 гг.	30
27	Рейсы и пропускная способность СУАР на грузовых и пассажирских рейсах в 2015–2022 гг.	30
28	АРВМ – Обзор торговли ЦАРЭС, 2017–2022 гг. (млрд долларов США)	32
29	Воздушные грузовые перевозки АРВМ, 2015–2022 гг.	32
30	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Грузии, 2016–2022 гг.	34
31	Грузия – крупнейшие партнеры в сфере воздушной торговли по весу в 2022 году	35
32	Грузия – лидирующие по весу товары, перевозимые воздушным транспортом, 2022 г.	35
33	Грузовые авиаперевозки Тбилиси (TBS) в 2015–2022 гг.	36
34	Объемы грузовых авиаперевозок Грузии по перевозчикам, 2021 г.	36
35	Грузовые авиаперевозки Грузии по перевозчикам, январь–сентябрь 2022 г.	37

36	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Грузии, 2015–2023 гг.	37
37	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Казахстане, 2015–2022 гг.	39
38	Крупнейшие партнеры Казахстана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	40
39	Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Казахстане, 2022 г.	40
40	Объемы грузовых авиаперевозок в аэропортах Алматы (ALA) и Нур-Султан (TSE/NQZ) в 2015–2022 гг.	41
41	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Казахстане, 2015–2023	41
42	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Кыргызской Республике, 2017–2022 гг.	44
43	Крупнейшие партнеры Кыргызской Республики в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	45
44	Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Кыргызской Республике (2022 г.)	45
45	Объемы грузовых авиаперевозок в 2017–2022 гг.	46
46	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Кыргызской Республике, 2015–2023 гг.	46
47	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Монголии, 2017–2022 гг.	49
48	Крупнейшие партнеры Монголии в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2019 и 2021 гг.	50
49	Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Монголии, 2018 и 2021 гг.	50
50	Объемы грузовых авиаперевозок в аэропорту Улан-Батор (ULN/UBN) в 2015–2022 гг.	51
51	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Монголии, 2015–2023 гг.	51
52	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Пакистане, 2017–2022 гг.	53
53	Крупнейшие партнеры Пакистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	54
54	Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Пакистане, 2022 г.	54
55	Объемы грузовых авиаперевозок в аэропортах, 2015–2022 гг.	55
56	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Пакистане, 2015–2023 гг.	55
57	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Таджикистане, 2017–2022 гг.	57
58	Крупнейшие партнеры Таджикистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	58
59	Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Таджикистане, 2022 г.	58
60	Объемы грузовых авиаперевозок в аэропорту Душанбе (DYU) в 2015–2022 гг.	59
61	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Таджикистане, 2015–2023 гг.	59
62	Объем импорта и экспорта Туркменистана в 2015–2022 гг. (млрд долларов США)	62
63	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Туркменистане, 2015–2023 гг.	62
64	Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Узбекистане, 2017–2022 гг.	65
65	Крупнейшие партнеры Узбекистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году	66
66	Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Узбекистане, 2022 г.	66
67	Объемы грузовых авиаперевозок в Узбекистане, 2015–2022 гг.	67
68	Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Узбекистане, 2015–2023 гг.	67

СОКРАЩЕНИЯ

АБР	Азиатский банк развития
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЕС	Европейский Союз
ВВП	валовой внутренний продукт
АРВМ	Автономный район Внутренняя Монголия
JAТ	Japan Airport Terminal
JICA	Японское агентство международного развития
СП	совместное предприятие
ППС	паритет покупательной способности
КНР	Китайская Народная Республика
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
США	Соединенные Штаты Америки
СУАР	Синьцзян-Уйгурский автономный район

Меры и веса

кг	килограмм
км	километр
м ²	квадратный метр
MGW	максимально допустимая полная масса (максимальный взлётный вес)
ДФЭ	двадцатифутовый эквивалент
т	метрическая тонна
т/год	тонн в год

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Обзор рынка грузовых авиаперевозок Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

На рынок грузовых авиаперевозок в рамках данного исследования приходится менее 1% мировых грузовых авиаперевозок или около 1 млн тонн грузов. Только на Пакистан приходится примерно 40% этого объема, а на автономные районы КНР приходится еще 30%. Хотя большинство рынков грузовых авиаперевозок в регионе невелики по мировым стандартам, они имеют важное региональное значение в силу характера перевозимых товаров и связанных пунктов назначения. Более того, из-за географической центрированности аэропортов Центральной Азии имеются постоянные возможности для захвата грузопотока на гораздо более крупных торговых маршрутах из Азии в Европу, на которые приходится около шести миллионов тонн грузовых авиаперевозок.

В регионе действует экосистема местных грузовых авиаперевозчиков, обслуживающих как региональные, так и межконтинентальные рынки дальнемагистральных перевозок. В настоящее время в регионе насчитывается около 30 авиакомпаний, большинство из которых использует самолеты российского производства старшего поколения. Во всем регионе наблюдался рост грузовых перевозок, но этот рост был сконцентрирован в тех странах, которые извлекают выгоду из благоприятных условий эксплуатации. Большинство возможностей роста авиаперевозок, как представляется, связано с транзитными перевозками, а не с региональным импортом и экспортом Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Санкции, которые были введены против Российской Федерации после российского вторжения в Украину, стимулировали новые возможности транзитных перевозок — в частности, через республики Центральной

Азии и Кавказа. Точно так же, некоторые страны испытали временный всплеск движения грузовых самолетов в период пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19), чтобы организовать обмен летными экипажами, что позволило избежать задержек из-за карантина в аэропортах КНР. Однако сейчас этот показатель идет на убыль.

Существуют явные различия в моделях роста и характеристиках отрасли грузовых авиаперевозок по странам ЦАРЭС.

Девять стран и два автономных района КНР в регионе ЦАРЭС отчетливо демонстрируют особенности с точки зрения структуры и развития своих рынков грузовых авиаперевозок. Таким образом, любая стратегия грузовых авиаперевозок в регионе должна быть сосредоточена на разработке стратегий на уровне отдельных стран, а не на консолидированном региональном подходе. Региональные выгоды будут получены в результате обмена уроками, извлеченными из успехов отдельных стран.

Несмотря на то, что каждый отдельный рынок грузовых перевозок важно рассматривать по-своему, можно разделить регион на три широких субрынка, которые демонстрируют сходство с точки зрения характеристик рынка грузовых авиаперевозок:

- (i) Пакистан является самостоятельным рынком, несопоставимым с другими рынками в регионе.
- (ii) Пять центральноазиатских республик — Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан и Кыргызская Республика, — а также Азербайджан и Грузия имеют ряд общих черт.
- (iii) Монголия, а также два автономных северных региона КНР — Синьцзян-Уйгурский автономный район (СУАР) и Автономный район Внутренняя Монголия (АРВМ) — похожи в том, что они в большей степени ориентированы на КНР с точки зрения грузовых авиаперевозок.

Торговля вне ЦАРЭС значительно важнее, чем торговля между странами ЦАРЭС, хотя данные подтверждают прочные торговые отношения между Казахстаном, Кыргызской Республикой и Узбекистаном.

Основными торговыми партнерами с точки зрения грузовых авиаперевозок являются:

- Северо-Восточная Азия, особенно КНР, Гонконг (Китай) и Южная Корея
- Западная Европа
- Российская Федерация
- Турция, Объединенные Арабские Эмираты и Индия
- Соединенные Штаты Америки

Две автономные провинции КНР, СУАР и АРВМ, ориентированы, в основном, на внутреннюю торговлю, но приграничная торговля с Западом также важна.

Ограничения и возможности развития

Многие ограничения доступа к рынку и инфраструктуры зависят от той или иной страны и уникальны для отдельных мест. Они рассматриваются в выводах по отдельным странам.

В целом, более интегрированная стратегия и подход к планированию грузоперевозок и логистики выгодны. Это может включать следующее:

- (i) Разработка стратегий грузоперевозок и логистики на уровне страны и региона, учитывающих все виды воздушного, железнодорожного, автомобильного и морского транспорта.
- (ii) Создание и управление консультативными советами по грузовым перевозкам или группами логистического сообщества, которые объединяют операторов инфраструктуры, логистические компании и крупных грузоотправителей, поставщиков технических средств и регулирующие органы для обсуждения ограничений и возможностей развития и обеспечения площадки для внесения вклада в проводимую государством политику и инвестиционные решения.
- (iii) Разработка общих структур управления для развития инфраструктуры, проведения тендеров и управления операционными концессиями.
- (iv) Обзор двусторонних авиационных отношений и реализация многостороннего подхода к соглашению о воздушном сообщении в регионе ЦАРЭС и между странами ЦАРЭС и странами, не входящими в ЦАРЭС.

Рисунок 1: Типичный грузовой самолет (Ил-76) в Бакинском аэропорту



Источник: Авторы.

1

ВВЕДЕНИЕ

В настоящем отчете представлен обзор рынка грузовых авиаперевозок в регионе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и определены как ограничения, так и возможности для дальнейшего роста.

Исследование охватывает девять стран и две автономные провинции Китайской Народной Республики (КНР). Регион охватывает множество стран от Грузии и Азербайджана на западе до Монголии и Автономного района Внутренняя Монголия (АРВМ) на востоке, а также Пакистана на юге. КНР является частью ЦАРЭС как целая страна, однако данное исследование

сосредоточено на Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) и АРВМ.

Данный проект основан на работе, связанной с авиацией, которая проводилась на предыдущих этапах. Авиационная программа ЦАРЭС была первоначально запущена в 2017 году по рекомендации премьер-министра Пакистана на 15-й Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2016 года.

Азиатский банк развития (АБР) предоставил поддержку авиации ЦАРЭС параллельно с поддержкой других транспортных секторов. Данное исследование грузовых

Рисунок 2: Посещение Консультационной группой ЦАРЭС Бакинского авиагрузового терминала



Источник: Авторы.

авиаперевозок сможет частично воспользоваться этой поддержкой, поскольку грузовые авиаперевозки будут рассматриваться с точки зрения мультимодальности и логистики. Стратегия партнерства АБР со страной для содействия торговле от транспорта была поддержана Транспортной стратегией ЦАРЭС до 2030 года.¹ Эта программа направлена на решение проблем в области торговли и транспорта путем продвижения передового международного опыта в области разработки региональной и национальной транспортной политики, развития и поддержания мультимодальной транспортной инфраструктуры и улучшения трансграничных транспортных операций. Стратегия также направлена на развитие сотрудничества между ее участниками для снижения нефизических торговых и логистических барьеров.

Это исследование будет охватывать авиаперевозки, а также другие виды транспорта, предоставляя подробную оценку авиаперевозок и интермодальных возможностей. Предыдущие исследования ЦАРЭС в области авиации лишь кратко рассматривали авиаперевозки как часть общей оценки авиационного сектора и потенциальных авиационных возможностей. Данное исследование будет основано на этих исследованиях и уделит особое внимание авиаперевозкам в важное время, учитывая долгосрочные возможности для авиаперевозок в ЦАРЭС. Мультимодальный аспект этого исследования

также важен, поскольку он также будет основываться на более ранних исследованиях ЦАРЭС по другим видам транспорта, которые финансировались в рамках данной технической помощи. Этот мультимодальный аспект также будет включать оценку различных режимов, в том числе с точки зрения затрат.

Авиационный сектор региона ЦАРЭС не реализует весь свой потенциал. На большинстве международных рынков связь и конкуренция авиакомпаний остаются низкими. Основная трудность для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, заключается в обеспечении достаточного объема перевозок для привлечения регулярных грузовых авиаперевозок, которые являются частыми и конкурентоспособными по цене. Разрешение на свободную конкуренцию или «открытое небо» для грузовых авиаперевозок может быть важным, но недостаточным, если большая часть грузов перевозится небольшими партиями на пассажирских самолетах. Либерализация пассажирских перевозок с целью включения пятой свободы² оказалась более сложной задачей, особенно в странах с национальным перевозчиком и ограниченным пассажиропотоком. Также важно расширить роль консолидаторов, особенно крупных интеграторов, таких как международные экспедиторы, специализирующиеся на авиаперевозках, а также местные экспедиторы с международными связями.

¹ АБР, 2020 г. Транспортная стратегия ЦАРЭС 2030

² Пятая свобода относится к способности авиаперевозчика обслуживать пары городов за пределами своей страны в рамках маршрутов, включающих страну базирования.

Ключевые результаты:

- Ожидается, что население ЦАРЭС вырастет на 30 миллионов человек в период с 2021 по 2026 год.
- Большая часть экономической активности в регионе приходится на Пакистан, Казахстан, Узбекистан и два автономных района Китайской Народной Республики.
- Прогнозируется, что доходы на душу населения в регионе будут расти на 2,7% в год в период с 2021 по 2026 год, при этом самые высокие показатели продемонстрируют Грузия и Кыргызская Республика.

Рост экономической активности, населения и благосостояния являются ключевыми факторами увеличения спроса на грузовые авиаперевозки. С 2021 года валовой внутренний продукт (ВВП) значительно восстановился после пандемии (Таблица 1). В регионе ЦАРЭС проживает почти 370 миллионов человек, а объем экономического производства превышает 1,1 триллиона долларов США. В Таблице 2 представлен обзор населения по странам, а также по двум автономным районам КНР, входящим в регион ЦАРЭС. Только на Пакистан приходится 60% населения региона. Еще пять

стран и регионов имеют население более 10 миллионов человек – Азербайджан, АРВМ, Казахстан, Узбекистан и СУАР. Ожидается, что в период с 2021 по 2026 год население региона вырастет еще на 30 миллионов человек – в основном, за счет Пакистана и Узбекистана, в которых прогнозируется рост населения на 10% за этот период. Ожидается, что рост населения в большинстве стран за этот период в совокупности составит от 6% до 11%, за исключением Грузии, где прогнозируется сокращение населения на 2%. Обратите внимание, что это не включает КНР.

Таблица 1: Рост ВВП стран Центральной Азии (годовой процент)

	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г. Прогноз
Кавказ и Средняя Азия	4,7	(2,0)	5,6	3,6	4,0
Казахстан	4,5	(2,5)	4,0	3,2	3,9
Кыргызская Республика	4,6	(8,4)	3,6	2,0	2,5
Таджикистан	7,5	4,5	9,2	2,0	3,0
Туркменистан	п.а.	п.а.	5,0	6,0	5,8
Узбекистан	5,7	1,9	7,4	4,0	4,5

() = отрицательное значение, п.а. = нет данных.

Источник: Институт ЦАРЭС 2023. Устойчивость и экономический рост во времена высокой неопределенности. Синьцзян, Китайская Народная Республика.

Таблица 2: Обзор численности населения ЦАРЭС и прогноз на 2022-2027 годы

Страна/регион	Население (2022 г.) (млн человек)	Совокупный прирост населения в 2022-2027 гг.
Пакистан	227,0	+ 10%
Узбекистан	35,3	+ 11%
СУАР	25,9 (2021)	п.а.
АРВМ	24,0 (2021)	п.а.
Казахстан	19,8	+ 5%
Азербайджан	10,2	+ 6%
Таджикистан	9,8	+ 9%
Кыргызская Республика	6,8	+ 11%
Туркменистан	6,2	+ 6%
Грузия	3,7	- 2%
Монголия	3,5	+ 7%

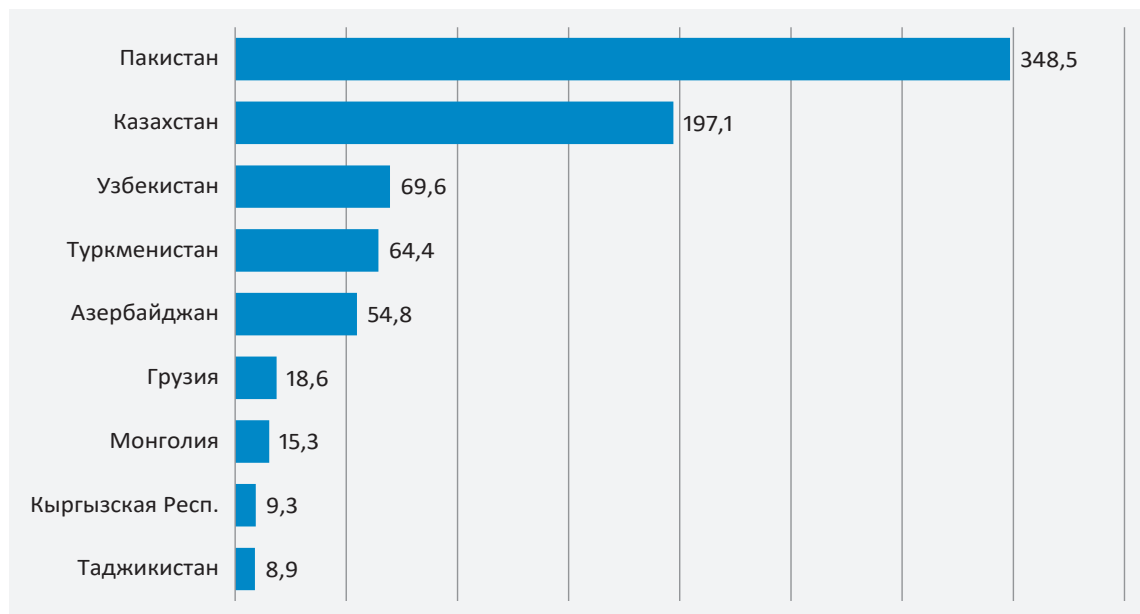
ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, АРВМ = Автономный район Внутренняя Монголия, п.а. = нет данных, СУАР = Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Источник: Международный валютный фонд. 2023. *Национальные глобальные расхождения. Перспективы мировой экономики, октябрь 2023 г.* Вашингтон; Национальное бюро статистики Китая. 2022. *Статистический ежегодник Китая за 2022 год.* Пекин: China Statistics Press.

За исключением двух регионов КНР, 80% экономического производства региона приходится на три страны — Пакистан, Казахстан и Узбекистан. На Рисунке 3 представлен обзор объемов производства до

коронавирусного заболевания (COVID-19) по странам в миллиардах долларов США. ВВП СУАР составляет примерно 200 миллиардов долларов США, а ВВП АРВМ — около 250 миллиардов долларов США.

Рисунок 3: Производительность экономики ЦАРЭС по странам, 2022 г. Текущий ВВП в миллиардах долларов США



ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт.

Источник: Международный валютный фонд. 2023. *Национальные глобальные расхождения. Перспективы мировой экономики, октябрь 2023 г.* Вашингтон.

Таблица 3: ВВП ЦАРЭС на душу населения в 2019, 2022 и 2027 годах

\$ 000s	2019	2022 г. (относительно 2019 г.)	Прогноз на 2027 год (относительно 2019 г.)
Казахстан	26,2	25,9 (-1%)	29,3 (+12%)
Туркменистан	16,4	16,1 (-2%)	16,8 (+2%)
Грузия	15,0	17,1 (+14%)	22,6 (+51%)
Азербайджан	14,5	15,1 (+4%)	16,1 (+11%)
Монголия	7,5	11,9 (-3%)	13,5 (+11%)
Узбекистан	5,4	8,2 (+9%)	9,6 (+29%)
Пакистан	5,4	5,7 (+5%)	6,0 (+10%)
Кыргыз. Респ.	5,3	5,2 (-2%)	5,7 (+7%)
Таджикистан	3,6	4,2 (+17%)	4,9 (+37%)

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ВВП = валовой внутренний продукт.

* В постоянных долларах США 2017 года по ППС (паритету покупательной способности).

Источник: Международный валютный фонд. 2023. *Национальные глобальные расходы. Перспективы мировой экономики, октябрь 2023 г.* Вашингтон.

В регионе ЦАРЭС Казахстан имеет самый высокий доход на душу населения, сопоставимый с такими странами, как Болгария, Чили, Малайзия и Турция. Доходы на душу населения в регионе колеблются от 3600 долларов США в Таджикистане до примерно 15 000-16 000 долларов США в Азербайджане, Грузии и Туркменистане и до 26 000 долларов США в Казахстане. В зависимости от страны доход на душу населения искажается экспортом энергии. В Таблице 3 представлен обзор доходов на душу населения в постоянных долларовых ценах 2017 года по паритету покупательной способности (ППС) за 2019 год, соотношение показателей 2021 и 2019 года и ожидаемый рост до 2026 года.

Восстановление доходов на душу населения после пандемии COVID-19 было неравномерным: в Казахстане, Туркменистане, Монголии и Кыргызской Республике в 2022 году уровень доходов на душу населения оказался ниже уровня 2019 года, а во всех остальных странах уровень превысил уровень 2019 года. Ожидается, что во всех странах к 2017 году будет наблюдаться рост доходов на душу населения по сравнению с 2019 годом, при этом наибольший рост будет зафиксирован в Грузии, Узбекистане и Таджикистане.

Рисунок 4: Грузовой самолет Ан-12 российского производства в аэропорту Тбилиси, Грузия



Источник: Авторы

ОБЗОР РЫНКА ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЦАРЭС

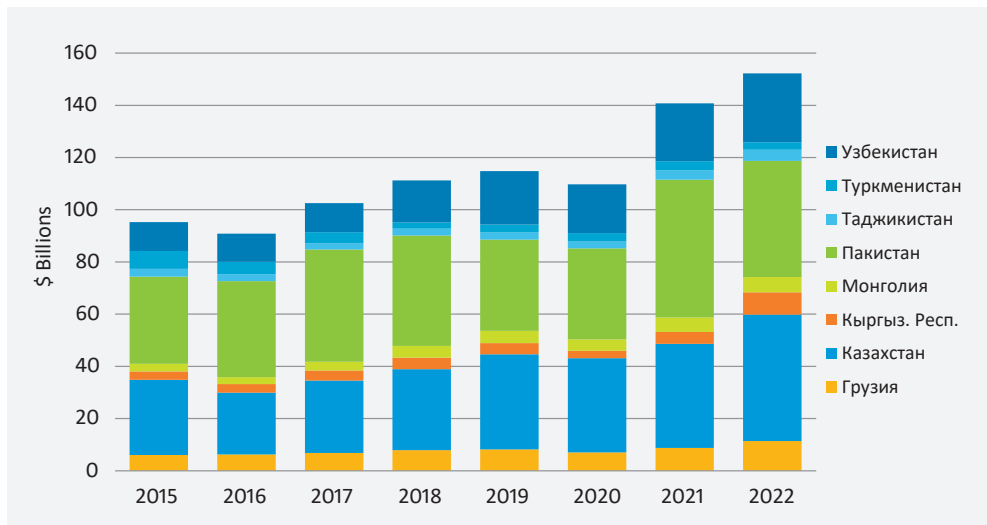
Ключевые результаты:

- В 2022 году в странах ЦАРЭС был обработан импорт товаров на 165 миллиардов долларов США
- В 2022 году в странах ЦАРЭС был обработан экспорт товаров на 95 миллиардов долларов США
- Объем грузовых авиаперевозок в 2022 году составил 701 000 тонн
- Объем грузовых железнодорожных перевозок в 2018 году составил 243 625 млн ткм
- Морские порты ЦАРЭС обработали 28,3 млн тонн и 580 000 ДФЭ в 2019 году

Без учета топлива и нефтепродуктов общий объем импорта и экспорта товаров ЦАРЭС в 2022 году составил 165 миллиардов долларов и 95 миллиардов долларов США, соответственно. Стоимость экспорта была на 80%

выше, чем в 2015 году, а импорт был выше примерно на 65%. На Рисунках 5 и 6 представлен обзор стоимости импорта и экспорта товаров за последние 8 лет.

Рисунок 5: Стоимость импорта товаров ЦАРЭС в 2015–2022 гг.

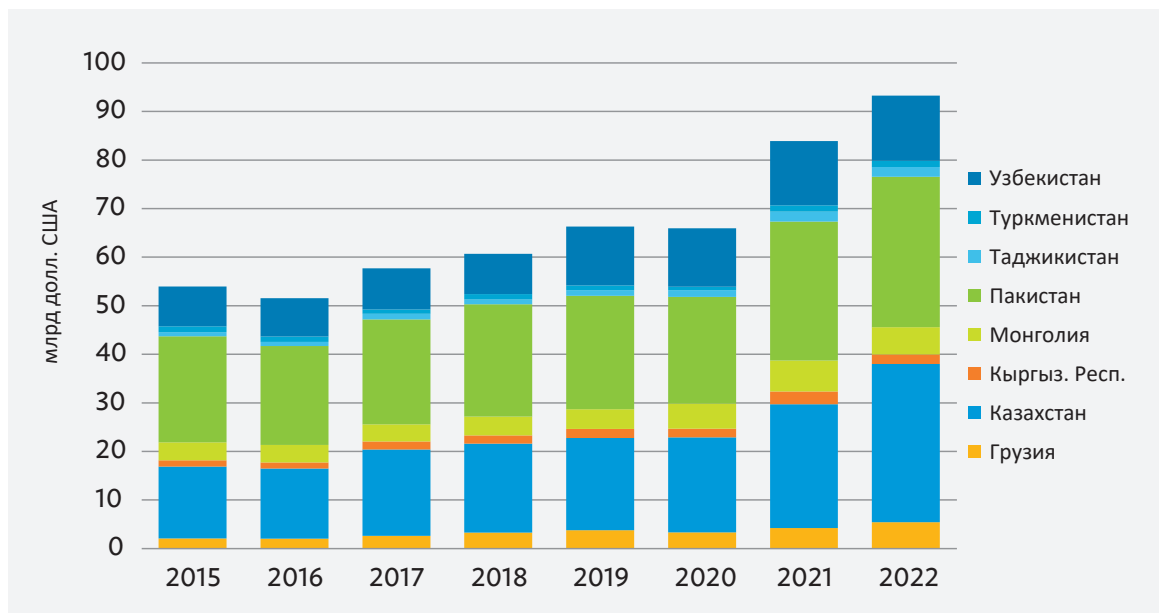


ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Примечание: Стоимость экспорта в миллиардах долларов США. Не включает топливо и нефтепродукты.

Источник: Авторы. UNCTAD.

Рисунок 6: Стоимость экспорта товаров ЦАРЭС в 2015-2022 гг.



ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Примечание: Стоимость экспорта в миллиардах долларов США. Не включает топливо и нефтепродукты.

Источник: Авторы. UNCTAD.

Эффективность и рентабельность перевозок жизненно важны для стран ЦАРЭС. Миллиарды тонн товарных грузоперевозок зависят от нескольких ключевых коридоров, которые требуют модернизации, увеличения пропускной способности и технических улучшений.

Несмотря на существующие проблемы, Центральная Азия в настоящее время является одной из немногих «горячих точек» в мире, где грузопотоки растут двузначными числами. Некоторые исследования прогнозируют, что грузопотоки в некоторых коридорах могут увеличиться в три раза к 2050 году – в частности, транзитные потоки между КНР и Европой по железной дороге, которые выросли с менее чем 7 000 двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ) в 2010 году до 150 000 в 2016 году и более 300 000 в 2019 году. Количество поездов Евразийского железнодорожного грузового транзита выросло с 308 поездов в 2014 году до 4400 в 2018 году.³ По-прежнему около 98% объемов на маршруте КНР–Европейский Союз (ЕС) перевозится по морю. Однако объем грузов, которые из-за своего характера

или чувствительности ко времени могут переместиться с морского транспорта на железнодорожный в наземном коридоре Азия–Европа, оценивается в 5,4 млн ДФЭ (ЕАБР 2019).⁴

Около 70% наземных грузовых перевозок КНР–Европа проходят через два железнодорожных пункта пропуска Казахстана с КНР, и только 30% – через Транссибирскую и/или Трансмонгольскую линии. До российского вторжения в Украину железные дороги Российской Федерации также были заняты перехватом перевозок из Японии и Республики Корея в Европу и обратно. Ожидается, что текущие инфраструктурные планы в странах ЦАРЭС улучшат связанность и эффективность, но их может оказаться недостаточно для обеспечения всего будущего роста.

Основные сухопутные узкие места существуют на железнодорожных узлах между железнодорожными сетями стран ЦАРЭС. Пограничные переходы являются не единственным препятствием, и приграничные

³ Международный союз железных дорог. 2020 г. Евразийские коридоры: потенциал развития. Париж.

⁴ Евразийский банк развития. 2018 г. Транспортные коридоры Шелкового пути: оценка потенциала роста грузовых перевозок через ЕАЭС. Санкт-Петербург.

регионы имеют более низкую плотность сети, а последние участки до границы не всегда имеют такое же качество и пропускную способность, как основные участки сетей стран. Следует обратить внимание на пропускную способность и/или эффективность операций на пограничных переходах со сменой вагонов. Такие задержки могут усугубляться увеличением количества и частоты контейнерных поездов между КНР и Европой.

Стоимость железнодорожных перевозок

Стоимость перевозки железнодорожным транспортом во многом зависит от сборов, взимаемых владельцем линии и путевой инфраструктуры, по которой движется поезд и которую он использует.

Это условие также зависит от вида транспорта, на котором он эксплуатируется. В этом случае рассматривается локомотив и его КПД, т.е. расход топлива или электроэнергии. Большое значение также имеет техническое состояние вагонов платформы и их максимально допустимая скорость при полной загрузке. Ориентировочная стоимость перевозок по маршруту из КНР в Польшу составляет около 2000 долларов США за ДФЭ (Neumann, 2021).

Стоимость морских перевозок

На морском транспорте стоимость во многом зависит от текущей стоимости топлива и геополитической ситуации. Как и на железнодорожном транспорте, большое значение имеет уровень качества транспортного средства, т.е. корабля. Эффективность машинного отделения играет ключевую роль в количестве используемого топлива и, таким образом, отражается на транспортных расходах. Расчетная стоимость морских перевозок на уровне 850 долларов США/ДФЭ основывается на оценке судов вместимостью 18 000 ДФЭ.⁵

Например, 40-футовый контейнер может вместить до 22 000 килограммов (кг) дорогостоящих электронных товаров. В нормальных условиях цепочки поставок стоимость перевозки поездом будет составлять около 8 000 долларов США за 40 минут, а стоимость морской перевозки – около 4 000 долларов США за 40 минут. По воздуху, в качестве окончательного сравнения, стоимость перевозки вырастет до 32 000 долларов США.⁶

Поэтому временная стоимость перевозки товаров по наземной железной дороге из КНР в ЕС с экономией около 20 дней позволит рассмотреть возможность принятия более высокой стоимости фрахта.

Продолжительность и частота морских транзитных перевозок

Морские перевозки из Азии в Европу длиннее, чем сухопутные маршруты, в том числе по Среднему коридору. Однако частота выхода судов из портов ворот КНР в Европу в нормированных условиях составляет около 5,35 рейсов в день. Уровни конкуренции между перевозчиками ценных грузов, которые работают в глобальных консорциумах, будут продолжать создавать конкурентную напряженность, поскольку каждый из них стремится удовлетворить доли рынка, которые требуются для перевозки таких ценных грузов.

⁵ Нойманн, Т. 2021 г. Сравнительный анализ перевозок на дальние расстояния на примере морского и железнодорожного транспорта. *Energies*. 14(6): 1689. Кафедра навигации, Морской университет Гдыни, 81-345 Гдыня, Польша.

⁶ Даял, Р. 2021 г. Устойчивое транспортное сообщение между Азией и Европой – развитие и проблемы устойчивого транспорта и транспортного сообщения. Азиатский институт развития транспорта, Бангкок.

4

ХАРАКТЕРИСТИКИ ИНДУСТРИИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Ключевые результаты:

- Авиаперевозки составляют примерно 40% стоимости мировой торговли, но менее 1% веса.
- Авиаперевозки являются самым дорогим видом транспорта, но они предлагают преимущества во времени по сравнению с морскими и железнодорожными перевозками.
- На грузовые перевозки обычно приходится около 12% доходов мировой авиационной отрасли, но во время пандемии эта доля увеличилась до 40%.

Комбинации видов перевозок

В глобальном масштабе авиаперевозки составляют примерно 40% стоимости мировой торговли. С другой стороны, доля веса грузовых авиаперевозок составляет менее 1%, поскольку в объемах мировой торговли преобладают основные массовые грузы.

На Рисунке 7 представлен обзор различных модальных комбинаций, доступных клиентам грузовых перевозок. Все рейсы связаны с перевозками наземным транспортом в обоих направлениях. Несмотря на то, что существуют определенные рынки, на которых осуществляются морские и воздушные перевозки, в целом нет взаимодействия между железнодорожными или морскими перевозками и воздушными грузоперевозками. Тем не менее, мы отмечаем, что в КНР комбинированные грузовые авиа- и железнодорожные перевозки были опробованы и постепенно развивались в соответствии с общим развитием сети высокоскоростных железных дорог.

Есть несколько примеров рынков «море-воздух» на торговых путях с интенсивным движением. Грузоотправители могут извлечь выгоду из низкой стоимости контейнерных перевозок на первом этапе перевозки груза, а также из высокой надежности воздушного транспорта на последнем этапе дальнемагистральной доставки. Примером активного рынка является морское авиасообщение через

Объединенные Арабские Эмираты с пунктами на африканском континенте.

В регионе ЦАРЭС пока еще не был выявлен какой-либо существенный потенциал рынка комбинированных перевозок морским и воздушным транспортом.











В бизнесе грузовых авиаперевозок есть три основных сегмента:

- На генеральные (смешанные сборные грузы общего назначения) грузы приходится примерно 80% объема международных грузов. Они состоят, в основном, из промежуточных товаров, капитального оборудования, потребительских товаров и скоропортящихся продуктов. Обычно около половины мировых грузовых авиаперевозок перевозится в нижнем отсеке пассажирских самолетов, а другая половина – в грузовых самолетах.
- Экспресс-перевозки составляют 17-18% от объема международных грузов. Этот грузопоток состоит, в основном, из перевозок грузов между коммерческими отправителями и получателями (бизнес-бизнес), а также между коммерческими отправителями и индивидуальными получателями малых отправок. На долю FedEx, UPS и DHL приходится большая часть международных экспресс-перевозок.

- Почтовые перевозки составляют около 2-3% мировых авиаперевозок. Почтовый грузопоток также состоит из мелких отправок (посылок) и писем. Этот тип перевозок осуществляется в нижнем отсеке пассажирских самолетов на международных рынках. Доля почты в грузовых авиаперевозках со временем снижается.

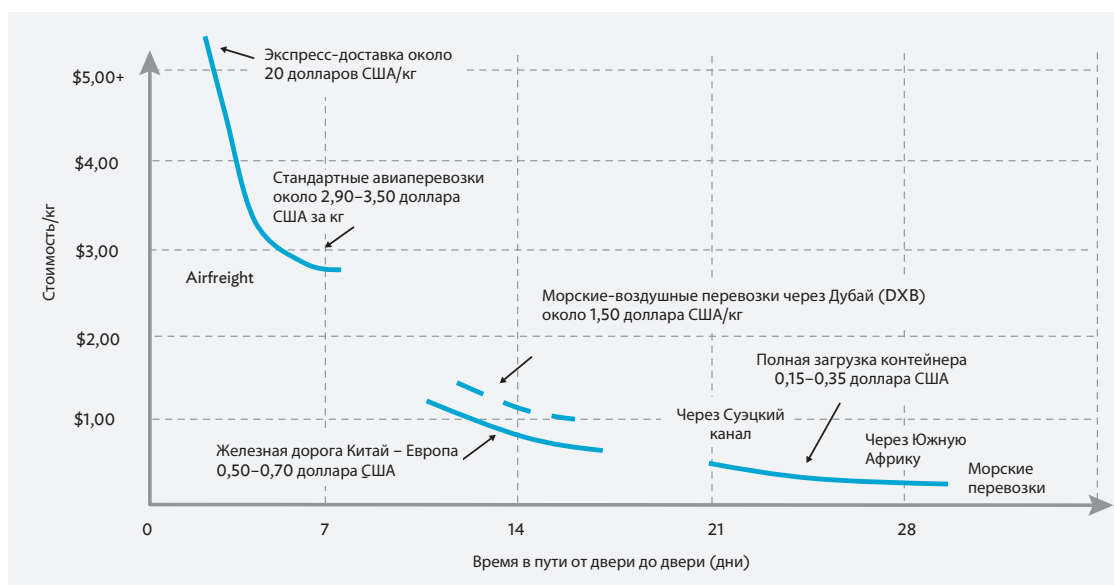
Грузовые авиаперевозки дороже, чем другие виды, но обеспечивают преимущества в сроках и обслуживании (Рисунок 8). Таким образом, большинство перевозимых по воздуху товаров, как правило, имеют более высокую стоимость, чем те, которые перевозятся по морю или по железной дороге.

Рисунок 7 – Сочетания видов транспорта в международных и внутренних грузовых перевозках

	Взаимодействие между клиентом и станцией	Взаимодействие между станцией и станцией (междугороднее)	Взаимодействие между станцией и клиентом	
Воздушные перевозки 				Практически все рейсы соединяют трафик с грузовиками.
Автомобильные перевозки 				Грузовики связывают клиентов и станции (воздушные, морские и железнодорожные), а также обеспечивают междугородние перевозки.
Железнодорожные перевозки 				Железная дорога является самым дешевым, но и самым медленным способом перевозки товаров по суше—как внутри регионов, так и на/с кораблей.
Морские перевозки 				Морские перевозки—это самый дешевый, но и самый медленный способ перевозки как промышленных товаров, так и сыпучих товаров между континентами.

Источник: Авторы.

Рисунок 8 – Сравнение затрат и сроков по видам транспорта, из КНР в Европу



са = примерно или приблизительно, DXB = международный аэропорт Дубая, кг = килограмм, КНР = Китайская Народная Республика
 Источник: Авторы.

Цепочка создания стоимости грузовых авиаперевозок

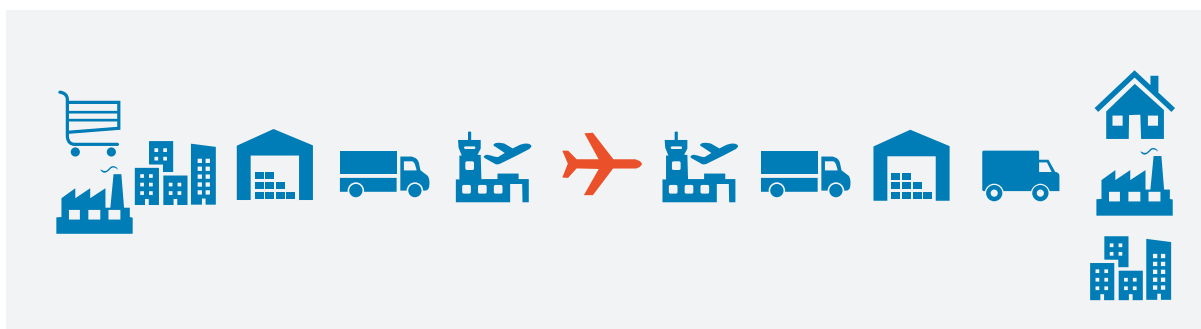
На Рисунке 12 представлен упрощенный обзор цепочки создания стоимости авиалогистики. Экспедиторские компании, курьерские компании, платформы электронной коммерции и провайдеры почтовых услуг контролируют сквозные отношения с грузоотправителями и клиентами, а также поток товаров через цепочку создания стоимости воздушной логистики.

За исключением курьерских компаний, управляющих вертикально интегрированными сетями, отдельные стороны предоставляют услуги экспедиторским и

логистическим компаниям. Это включает в себя услуги автодоставки в аэропорты и из аэропортов, обработку грузов и перронов в аэропортах, таможенные брокерские услуги и авиаперевозки.

Основными препятствиями для эффективного и своевременного перемещения авиагрузов являются обработка, таможенная очистка и карантин. В регионе ЦАРЭС наблюдаются большие различия в эффективности разных объектов, которые рассматриваются в конкретных выводах по странам. Рекомендуется, чтобы исследования по содействию торговле проводились на национальном уровне для каждой страны ЦАРЭС. Эти исследования должны стать основой для разработки общих национальных планов грузоперевозок и логистики.

Рисунок 9: Цепочка создания стоимости в воздушной логистике



Источник: Авторы.

Выручка и прибыльность отрасли грузовых авиаперевозок

В глобальном масштабе доходы авиакомпаний от грузовых авиаперевозок колебались от 70 до 118 миллиардов долларов в период с 2004 по 2019 год. Частично эти колебания были вызваны изменением уровня грузопотока, но самым большим фактором оказались цены на топливо. В течение этого периода доля авиаперевозок в общих доходах снижалась. Доходы от грузовых авиаперевозок составили 12% доходов отрасли в 2019 году – последнем году перед пандемией.

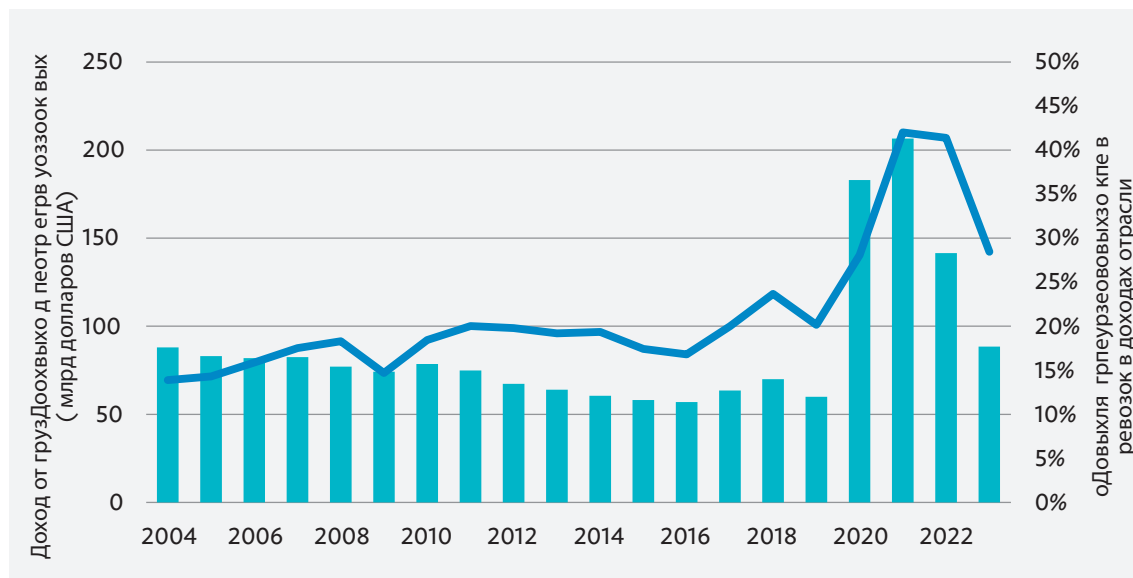
Последние три года были аномалией. Из-за массовой потери пассажиропотока во время пандемии доходы от грузовых авиаперевозок значительно выросли: доходы в 2021 и 2022 годах почти в два раза превысили допандемический уровень. В период с 2020 по 2022 год на грузовые авиаперевозки приходилось от 28% до 40% общих доходов авиационной отрасли (Рисунок 10).

По мере того, как международные пассажирские перевозки и пропускная способность возвращаются, а тарифы на грузовые авиаперевозки нормализуются, доходы грузовой отрасли, вероятно, приблизятся к своему допандемическому уровню.

Для значительной части авиационной отрасли грузоперевозки рассматриваются как побочный продукт регулярных пассажирских перевозок, хотя мы отмечаем, что за последние три года грузы заняли более видное место.

Около половины всех мировых объемов грузов перевозятся в нижней части фюзеляжа или комбинированным способом перевозчиками, которые эксплуатируют как пассажирские, так и грузовые самолеты (Рисунок 11). Около 38% обслуживают экспресс-компании, такие как FedEx, UPS и DHL, на долю которых приходится подавляющее большинство международного потока экспресс-перевозок. Лишь около 11% перевозок

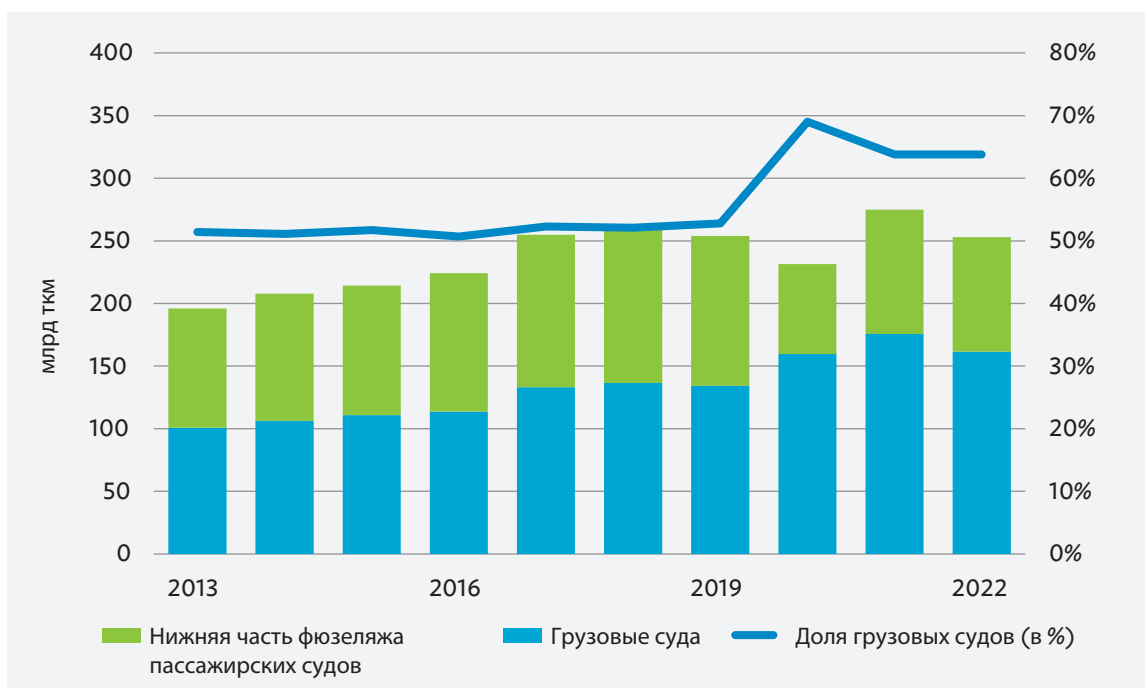
Рисунок 10: Доходы авиакомпаний от грузовых перевозок и процент от общих доходов отрасли, 2004-2022 гг.



Источник: Обзор отрасли Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) за несколько лет.

Последнее обновление: 5 июня 2023 г.

Рисунок 11: Доля грузовых перевозок в грузопотоках, 2013-2022 гг.



Источник: Обзор отрасли Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) за несколько лет.

Рисунок 12: Доля отрасли грузовых авиаперевозок по типам перевозчиков

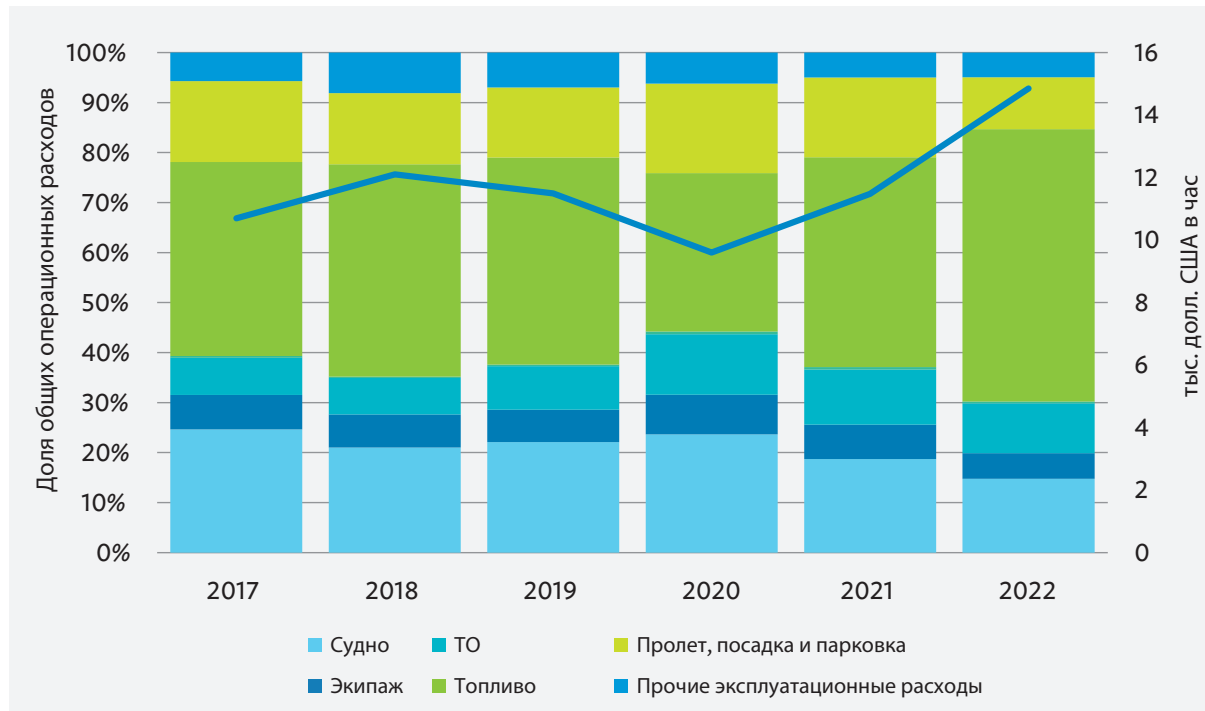


Источник: Прогноз мировых авиагрузов Boeing на 2022 год; Cirium; Министерство транспорта США; Данные авиакомпании Боинг.

осуществляется всеми грузовыми перевозчиками, которые используют только грузовые суда.

Помимо доходов, ключевыми факторами прибыльности грузовых авиакомпаний являются управление топливом, капитальные расходы или расходы на аренду самолетов, расходы на экипаж и техническое обслуживание. Важность каждого из этих компонентов меняется из года в год – в основном, из-за колебаний цен на топливо. Топливо является основной статьей расходов как для авиационной отрасли в целом, так и для грузовых авиаперевозок. Топливо колебалось от 16% до 33% от общих расходов авиационной отрасли. При грузовых авиаперевозках топливо может составлять от 30% до 54% общих затрат. На Рисунке 13 представлен обзор основных факторов, влияющих на стоимость грузовых авиаперевозок.

Рисунок 13: Факторы затрат на грузовые перевозки авиакомпаний



Примечание: На основе дальнемагистральной эксплуатации грузового самолета Боинг 777 за период с 2017 по 2022 год.
 Источник: Авторы.

ОБЗОР РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ЦАРЭС

Ключевые результаты:

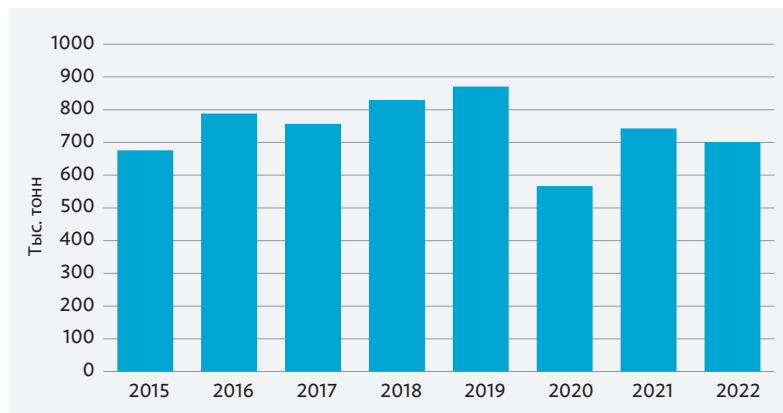
- Аэропорты ЦАРЭС обработали 701 000 тонн в 2022 году по сравнению с 743 000 тонн в 2021 году и 870 000 тонн в 2019 году, что указывает на отставание восстановления показателей, наблюдавшихся до пандемии COVID-19.
- Спрос значительно ниже, чем вместимость внутренних и грузовых самолетов, осуществляющих перевозки в/из и через регион.
- Из 14 основных грузовых узлов аэропортов в регионе 10 либо уже имеют ограниченную пропускную способность, либо столкнутся с ограничениями в ближайшем будущем.
- По состоянию на конец 2022 года авиасообщение с использованием грузовых судов в регионе выше, чем в 2019 году, однако пропускная способность перевозок в нижней части фюзеляжа воздушных судов до сих пор еще не восстановилась до своего допандемического уровня.

Грузовые авиаперевозки и спрос

Общий объем грузовых авиаперевозок ЦАРЭС составил примерно 701 000 тонн в 2022 году. Это свидетельствует о сокращении с 742 000 тонн в 2021 году и остается на 20% ниже показателей 2019 года (Рисунок 14). Объем

грузовых авиаперевозок ЦАРЭС составляет менее 1% от размера мирового рынка грузовых авиаперевозок. Несмотря на восстановление объемов после пандемии, объемы на некоторых ключевых рынках остаются ниже уровня 2019 года.

Рисунок 14: Воздушные грузовые перевозки ЦАРЭС, 2015-2022 гг.



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Международный совет аэропортов; данные национальных аэропортов; оценки авторов.

На Пакистан, СУАР, АРВМ, Казахстан, Узбекистан и Кыргызскую Республику приходится более 90% всего грузопотока, обрабатываемого в регионе. В 2002 году:

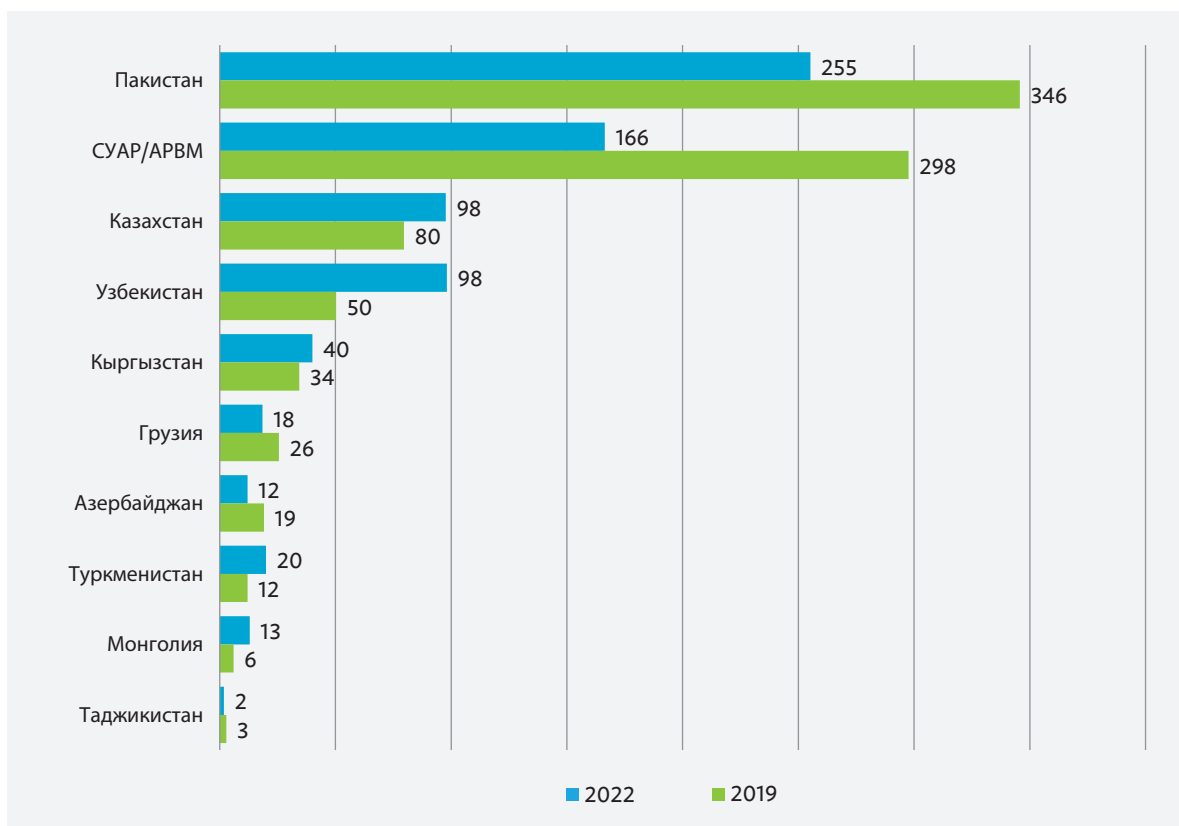
- На один лишь Пакистан приходилось около 35% грузопотока ЦАРЭС,
- На СУАР и АРВМ приходилось еще 23%,
- На долю Казахстана приходилось 13%, и
- На долю Узбекистана приходилось 14%.

В регионе объемы грузов сконцентрированы вокруг небольшого количества аэропортов, в частности: Урумчи (URC); Алматы (ALA); три основных аэропорта Пакистана – Карачи (KHI), Лахор (LHE) и Исламабад (ISL); Хух-Хото (HET); Ташкент (TAS); и Бишкек (FRU). На эти восемь аэропортов приходится три четверти всего грузопотока в регионе:

Для Азербайджана, КНР (СУАР/АРВМ), Грузии, Пакистана и Таджикистана объемы грузов в 2022 году все еще были значительно ниже уровня 2019 года. Объемы в Казахстане, Кыргызской Республике, Монголии, Туркменистане и Узбекистане были выше, чем в 2019 году (Рисунок 15).

За исключением Пакистана и Монголии, все остальные рынки на уровне стран ЦАРЭС ориентированы скорее на импорт, чем на экспорт – как в тоннаже, так и в стоимостном выражении. В Таблице 4 представлен обзор трех основных субрынков ЦАРЭС.

Рисунок 15: Грузовые авиаперевозки ЦАРЭС по странам, 2022 г. по сравнению с 2019 г., в тысячах тонн



ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, АРВМ = Автономный район Внутренняя Монголия, СУАР = Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Источник: Международный совет аэропортов; национальные данные; оценки авторов.

Таблица 4: Обзор рынка грузовых авиаперевозок ЦАРЭС

Рынок	Описание	Торговые партнеры	Товары
Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Азербайджан и Грузия	Крайне несбалансированный: объемы импорта товаров, связанных с авиаперевозками, примерно в 3-5 раз превышают объемы экспорта.	Европа, Китайская Народная Республика (КНР), Южная Корея, Япония, Турция и Соединенные Штаты Америки (США)	Импорт представляет собой смесь промышленного оборудования, товаров для дома, электроники, косметических товаров, одежды.
Пакистан	Воздушный экспорт около 200 000 тонн в год, импорт около 150 000 тонн в год.	Импорт: Китай, Япония, Юго-Восточная Азия, Европа, США. Экспорт, Европа, США, КНР и другие направления на Ближнем Востоке и в Южной Азии.	Экспорт ориентирован на одежду и обувь, товары для дома и продукты питания. Импортируется совокупность промышленного оборудования, электроники, товаров народного потребления, текстильного сырья и продуктов питания.
Монголия	Небольшой рынок грузовых авиаперевозок с общим объемом около 6000 тонн в год, из которых две трети приходится на импорт и треть – на экспорт.	КНР, Южная Корея, Япония, Европа, Великобритания, а также Турция и Индия.	Импортируются различные товары, включая промышленное оборудование, фармацевтические препараты, компьютеры и электронику, а также другие потребительские товары. Экспорт был сосредоточен вокруг текстильного сырья, одежды и обуви, а также экспорта некоторых продуктов питания.
КНР (Синьцзян-Уйгурский автономный район [СУАР]/ Автономный район Внутренняя Монголия [АРВМ])	Рынки грузовых авиаперевозок СУАР/АРВМ ориентированы, в основном, на внутренние перевозки по КНР.	В международной торговле СУАР преобладает торговля с соседними Казахстаном и Кыргызской Республикой.	Не смоделировано, так как очень мало международных грузовых авиаперевозок из АРВМ и СУАР, подпадающих под сферу охвата данного исследования. Кроме того, данные о торговле на уровне провинций КНР не позволяют проводить анализ на уровне внешнеторгового режима.

Источник: анализ авторами данных о торговле и аэропортах.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Пропускная способность в регионе и за его пределами значительно выше, чем спрос на авиаперевозки в конкретном регионе. Это является прямым следствием роли региона в качестве транзитной или технической остановки на рейсах между КНР и Европой. Таким образом, развертывание грузовых мощностей в регионе ЦАРЭС в первую очередь зависит от спроса на авиаперевозки из КНР в Европу, а не от общей глобальной ситуации с пропускной способностью.

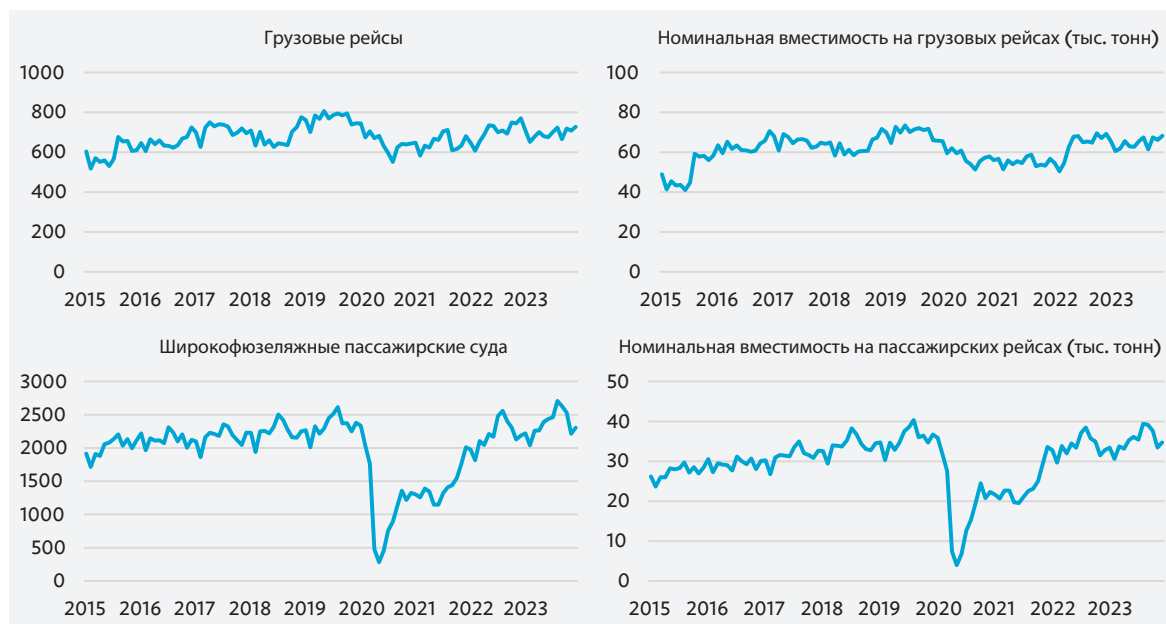
Номинальная пропускная способность всех грузов и пассажиров в регионе составляет около 1,4 миллиона тонн в год, две трети из которых приходится на грузовые суда. В 2020 году произошло значительное сокращение пассажиропотока, связанное с пандемией COVID-19. Уровни, предшествующие COVID-19, были достигнуты в

середине 2022 года. Грузовые перевозки в регионе не претерпели значительного падения в 2020 и 2021 годах, поскольку грузовые перевозки между Европой и Азией продолжались. Плановая международная пропускная способность в регионе на грузовых самолетах составляет примерно 60 000-70 000 тонн в месяц; номинальная пропускная способность на широкофюзеляжных пассажирских рейсах составляет около 40 000 тонн.

Около половины международных пассажирских рейсов в регионе выполняются на узкофюзеляжных самолетах с ограниченной грузоподъемностью. Хотя это и увеличивает пропускную способность еще на 20 000 тонн в месяц, за исключением маршрутов из Пакистана, перевозчики обычно мало используют этот тип перевозок.

Приблизительно 25 аэропортов региона осуществляли или осуществляют регулярные грузовые авиаперевозки на протяжении последних трех лет.

Рисунок 16: Потенциал регулярных международных авиаперевозок ЦАРЭС, январь 2015 г. – декабрь 2023 г.



ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах.

Включает все страны ЦАРЭС, кроме Монголии и Пакистана. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные суда.

Источник: Авторы.

- Около половины грузовых перевозок региона осуществляется через Баку (GYD), который является операционной базой и хабом для главного грузового перевозчика региона Silkway West.
- В Бишкеке (FRU), Алматы (ALA), Навои (NVI) и Ашхабаде (ASB) также наблюдались значительные грузовые перевозки.
- Большинство операций через вышеупомянутые аэропорты представляют собой услуги или операции узловых аэропортов и в меньшей степени ориентированы на местное движение.

Ключевые перевозчики, выполняющие существенные грузовые перевозки в регионе, включают Silkway West/Silk Way Airlines, Turkish Airlines, Cargolux, Qatar Airways, Hong Kong Air Cargo, Lufthansa, Korean, DHL Express, SF Airlines и YTO Airlines.

- Большинство этих операций являются частью международных дальнемагистральных рейсов между Европой и Азией, но некоторые авиакомпании, такие как Turkish Airlines, развили сильное присутствие в западной части региона.
- В случае китайских перевозчиков, таких как SF Airlines, YTO Airlines и China Postal Airlines, основное

внимание уделяется внутренним китайским рейсам в Синьцзян и Внутреннюю Монголию.

Авиакомпании региона готовятся к росту за счет использования грузовых перевозок. В настоящее время в регионе работает около 30 авиакомпаний, осуществляющих грузовые перевозки, хотя большинство из них эксплуатирует оборудование российского производства, включая самолеты типа Ан-26 и Ил-76.

- Silk Way West остается крупнейшим и наиболее важным грузовым перевозчиком в регионе, хотя большая часть его бизнеса связана не с регионом, а с маршрутами между Азией и Европой. Авиакомпания взяла на себя обязательство увеличить вместимость грузовых самолетов, в результате чего ее флот увеличится с 12 грузовых самолетов Boeing 747 до, примерно, 20 самолетов, включая грузовые самолеты Boeing 777 и Airbus A350.
- «Узбекистон хаво йуллари» эксплуатирует парк из двух грузовых самолетов Boeing 767-300 и планирует расширить его за счет дальнейшей конверсии пассажирских самолетов в грузовые в течение следующих 3 лет.
- Другие авиакомпании в регионе также взяли на себя обязательства по увеличению грузовых

мощностей, в том числе базирующиеся в Грузии «Грузинские авиалинии» (Georgian Airlines), «MyWay Airlines», «Camex Airlines», «Geo-Sky», «Easy Charter», «Туркменские авиалинии» и «МИАТ Монгольские авиалинии».

- Помимо «Шелкового пути» и «Туркменских авиалиний», большая часть пропускной способности, добавляемой в регион, представляет собой узкофюзеляжные грузовые перевозки, и поэтому они будут в большей степени ориентированы на обеспечение сообщения с регионом, а не через него.
- Европейские перевозчики, такие как Cargolux или Lufthansa Cargo, азиатские перевозчики, такие как Korean Air, или ближневосточные перевозчики, такие как Qatar Airways, Emirates или Turkish Airlines, играют важную роль в обеспечении сообщения с регионом и из него.
- Пакистан до сих пор не был привлекательным местом для добавления всех грузовых мощностей, поскольку рыночная доходность была слишком низкой для того, чтобы операции были экономичными, и страна хорошо обслуживается пропускной способностью, эксплуатируемой перевозчиками из Персидского залива. Тем не менее, мы отмечаем растущий интерес со стороны пакистанских перевозчиков к грузовым перевозкам.

Грузовое авиасообщение

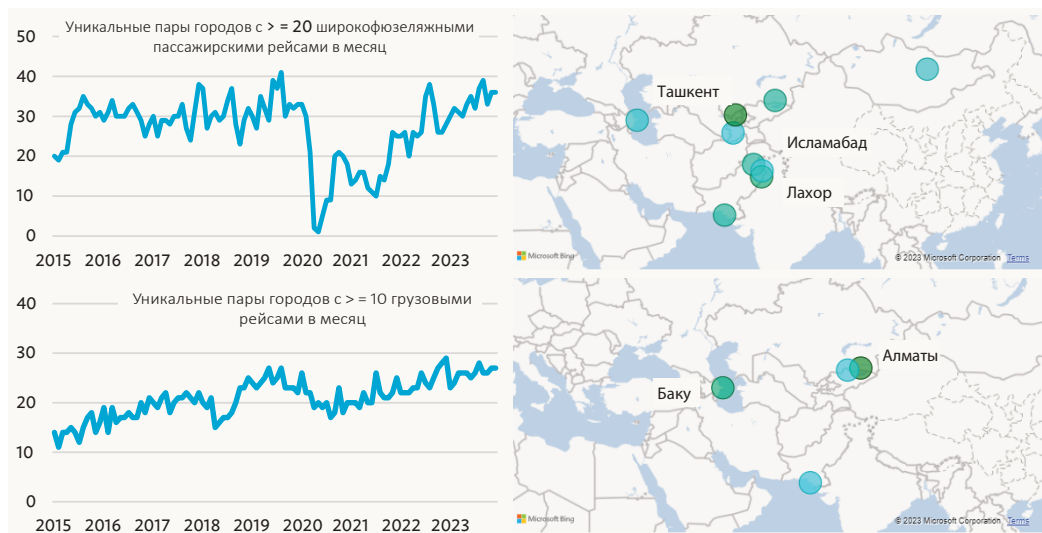
Показатели авиасообщения существенно различаются в зависимости от региона. В целом, количество пар городов, совершающих не менее 20 международных пассажирских рейсов широкофюзеляжными судами в месяц, по-прежнему ниже уровня, существовавшего до пандемии, но демонстрирует устойчивую тенденцию к восстановлению. Грузовая связанность в регионе в конце 2022 года была выше, чем до начала пандемии COVID-19.

Грузовое авиасообщение было определено двумя разными способами. В случае с грузовыми перевозками было отслежено количество пар городов с, как минимум, 20 международными пассажирскими рейсами с использованием широкофюзеляжных судов в месяц (или около 5 в неделю). Из этого показателя были исключены рейсы с использованием узкофюзеляжных судов, поскольку, за исключением рынков в Южной Азии, потенциал грузовых перевозок этими самолетами не используется рынком.

Чтобы измерить изменение количества рейсов грузовых судов также было отслежено количество пар городов с 10 и более рейсами в месяц (или около 2 рейсов в неделю).

Ташкент (TAS), Исламабад (ISB) и Лахор (LHE) имеют самый высокий уровень транспортного сообщения в регионе ЦАРЭС, в то время как Баку (GYD) и Алматы (ALA) имеют самый высокий уровень грузового сообщения.

Рисунок 17: Связанность грузовых авиаперевозок ЦАРЭС, январь 2015 г. – декабрь 2023 г.



ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество.

Источник: Авторы.

Тарифы на авиаперевозки

Тарифы на грузовые авиаперевозки в западном направлении в страны ЦАРЭС обычно отражают уровни тарифов на авиаперевозки из Азии в Европу, в то время как тарифы на грузовые авиаперевозки в восточном направлении из Европы выше, чем тарифы на авиаперевозки из Европы в КНР.

Из-за характера авиационных сетей грузовые авиаперевозки из Азии, особенно в страны-члены ЦАРЭС на Кавказе и в Центральной Азии, конкурируют с перевозками, направляющимися в Европу. Следовательно, уровни тарифов аналогичны тарифам на перевозки в направлении Европы, несмотря на более короткое пройденное расстояние. Тарифы на восточное направление в страны ЦАРЭС из Европы, как правило, выше, чем тарифы из Европы в КНР. Это является прямым следствием дисбаланса авиаперевозок в восточном и западном направлениях. Спрос из Северо-Восточной Азии в Европу выше, чем из Европы в Северо-Восточную Азию.

Тарифы на грузовые авиаперевозки в/из Пакистана, как правило, ниже, чем в других странах Южной Азии, включая Бангладеш, Индию и Шри-Ланку. Это – основная причина, по которой рынок не смог привлечь многие регулярные грузовые перевозки.

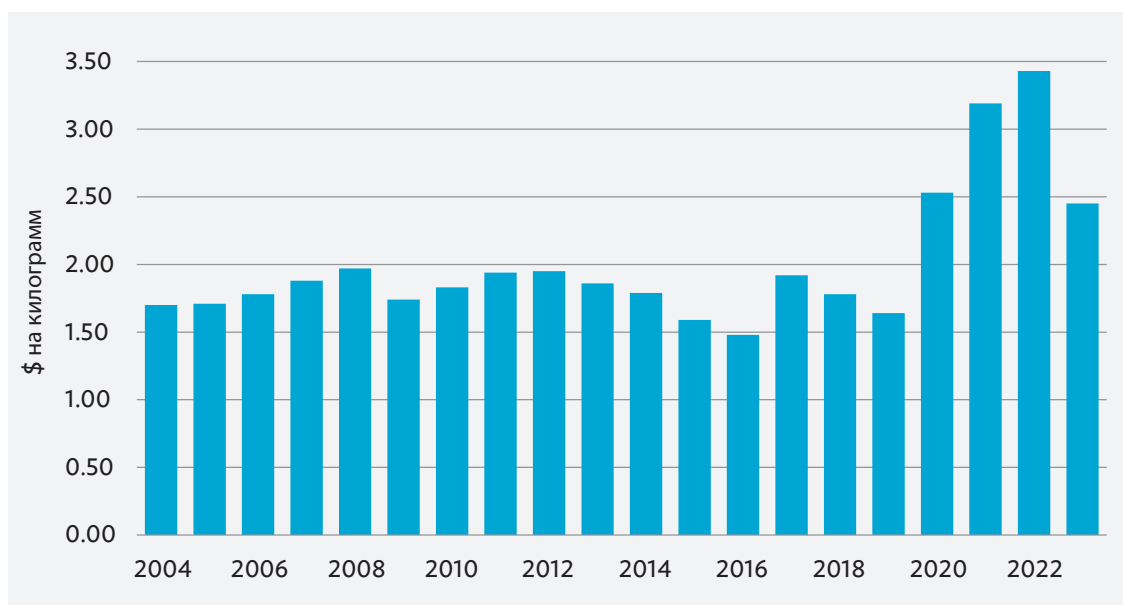
Нет надежных данных о тарифах для Монголии, СУАР и АРВМ. Тем не менее, ряд компаний, занимающихся грузовыми перевозками, зарекомендовал себя в Монголии, и оба китайских автономных района имеют внутренние службы экспресс-доставки грузов.

Уровни тарифов, особенно в страны или районы, сильно зависящие от пассажирских перевозок, и из них, существенно выросли в 2020 и 2021 годах, но начали нормализацию по мере восстановления международного пассажиропотока в 2022 году:

- Тарифы на выезд из Пакистана в 2020/2021 гг. превышали нормальный уровень в 2,5-3 раза, а тарифы на въезд превышали нормальный уровень вдвое. Пакистан сильно зависит от объема нижней части фюзеляжа.
- Между тем, тарифы на ввоз из Европы в пять республик Центральной Азии, Грузию и Азербайджан не увеличились, в то время как тарифы на перевозки из КНР и Гонконга были в 2,5-3 раза выше нормы. На этих рынках высок уровень грузовых перевозок, который не снизился во время пандемии.

Ожидается, что в ближайшие годы доходность грузовых авиаперевозок приблизится к допандемическому уровню (см. Рисунок 18).

Рисунок 18: Тарифы на грузовые авиаперевозки в масштабах всей отрасли, 2004–2022 годы



Обзор отрасли Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), несколько лет.
Последнее обновление: 5 июня 2023 г.

Технические посадки грузовых судов

Ряд грузовых операторов, выполняющих рейсы между Северо-Восточной Азией и Европой, используют аэропорты в регионе ЦАРЭС для технических посадок и заправки. На Рисунке 19 представлен обзор аэропортов, которые использовались за последние 3-5 лет.

Грузовые авиакомпании используют возможность технических посадок по ряду причин, в том числе:

- Увеличение доступной полезной нагрузки на рейсах в Северо-Восточную Азию и из нее, особенно в восточную и южную части КНР (включая Гонконг (Китай)), Японию и Южную Корею.
- Разница в ценах на топливо по сравнению с базовым и целевым рынками.

Места, которые предлагают сочетание географических преимуществ, возможностей аэропорта, помещений для размещения экипажа и привлекательности в качестве пункта назначения, возможностей для перевозки

коммерческих грузов и преимуществ в цене на топливо, с большей вероятностью привлекут долгосрочный бизнес, связанный с техническими посадками.

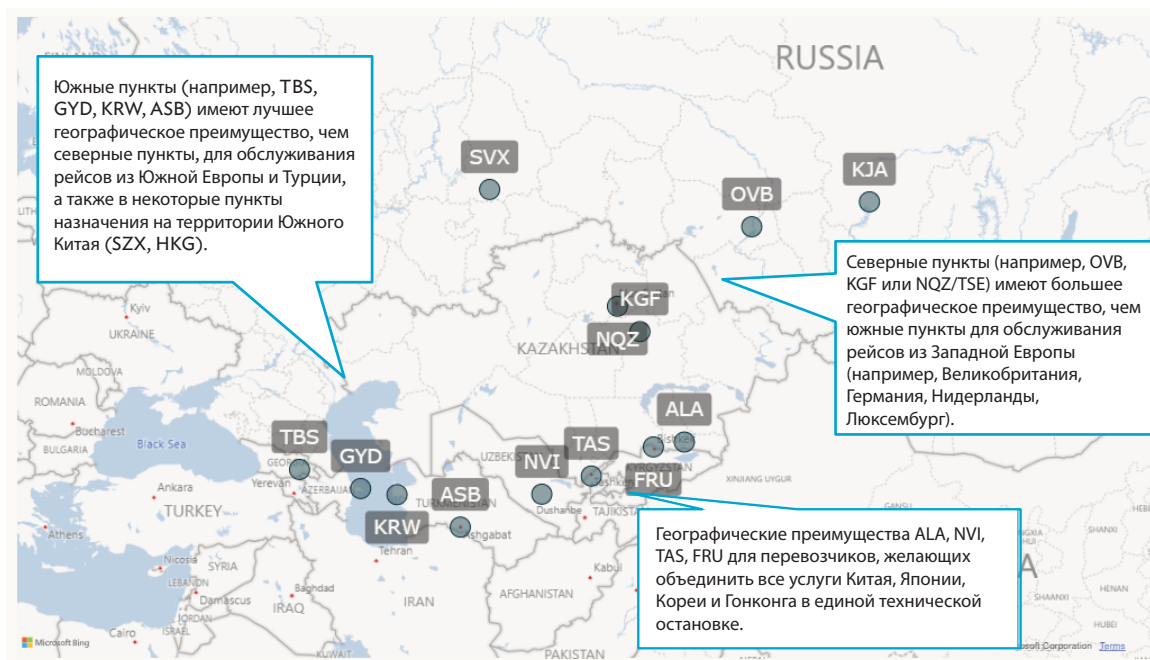
Места в СУАР, АРВМ, Пакистане и Монголии географически не подходят для технических остановок при осуществлении перелетов между Азией и Европой.

В регионе ЦАРЭС, в частности, Алматы (ALA), Баку (GYD), Тбилиси (TBS), Ташкент (TAS) и Навои (NVI) привлекают регулярные и существенные грузопотоки.

- Алматы (ALA) имеет наибольшее количество перевозчиков, использующих аэропорт, в то время как другие операции часто ограничиваются рядом доминирующих перевозчиков, таких как Навои (Korean Air);

К другим направлениям с разным уровнем использования за последние 5-10 лет относятся Бишкек (FRU), Туркменбаши (KRW), Караганда (KGF), Астана/Нур-Султан (YSE/NOZ), Ашхабад (ASB), а также Красноярск (KJA) и, в некоторой степени, Екатеринбург (SVX) в Российской Федерации.

Рисунок 19: Аэропорты ЦАРЭС и Сибири, используемые грузовыми судами для технических посадок



ALA = Алматы, ASB = Ашхабад, FRU = Бишкек, GYD = Баку, HKG = Гонконг, KGF = Караганда, KJA = Красноярск, KRW = Туркменбаши, NOZ = Нур-Султан, NVI = Навои, PVB = Новосибирск, SVX = Екатеринбург, SZX = Шэньчжэнь, TAS = Ташкент, TBS = Тбилиси.

Примечание: На каждой метке указан код аэропорта.

Источник: Авторы. Анализ данных аэропортов, расписаний перевозчиков.

Ключевые результаты:

- Страны ЦАРЭС выигрывают от разработки планов мультимодальных перевозок и логистики для прогнозирования спроса, планирования потребностей в инфраструктуре, а также для руководства политикой и инвестициями.
- Создание консультативных комитетов по грузовым перевозкам и групп пользователей могло бы привлекать заинтересованные стороны отрасли к разработке политики и систем.
- Десять из четырнадцати основных грузовых объектов в аэропортах либо уже обладают ограниченной пропускной способностью, либо столкнутся с ограничениями в ближайшем будущем. Это создает неотложную необходимость рассмотреть потенциальные механизмы государственно-частного партнерства/совместного предприятия, чтобы обеспечить дальнейшее развитие.

Одной из основных целей этого исследования и консультаций с заинтересованными сторонами было выявление препятствий для дальнейшего роста грузовых авиаперевозок в регионе. Некоторые из них относятся к инфраструктуре, управлению или внешним факторам, не зависящим от политики или инвестиций. В этой главе излагаются основные вопросы, выявленные в ходе исследования. Более подробные результаты по конкретным странам можно найти в Главе 7.

Управление**Комплексные национальные планы логистики**

Общей темой, выявленной во многих странах, было отсутствие комплексной национальной стратегии грузоперевозок и логистики, которая могла бы направлять инвестиции и разработку политики. Хотя исследовательская группа не выявила основных проблем управления, имелись доказательства того, что существует потребность в комплексных долгосрочных планах грузоперевозок и логистики, в которых используется мультимодальный подход к:

- Прогнозированию спроса на грузоперевозки и логистику
- Планированию и расположению инфраструктуры
- Доступу к сети терминалов
- Воздействию шума, жизнедеятельности ближайших сообществ и выбросов

Комплексный план логистики имеет решающее значение для координации инфраструктуры развития на различных уровнях пользователей и национальных целей поддержки торговли. У стран есть возможность разработать свой собственный подход к генеральному плану, определяющий будущие потребности в инвестициях в логистические сети в соответствии с будущим спросом.

Другие механизмы управления

Другие механизмы управления могут включать создание консультативных советов по грузовым перевозкам или общественных групп по логистике. Консультации с заинтересованными сторонами выявили потребность и готовность отрасли участвовать в постоянном диалоге с правительством, поставщиками инфраструктуры и другими заинтересованными сторонами в области

грузовых перевозок. Консультативные советы по грузовым перевозкам или группы логистического сообщества будут объединять операторов инфраструктуры, логистические компании и крупных грузоотправителей, поставщиков мощностей и регулирующие органы для обсуждения ограничений и возможностей развития и предоставления площадки для внесения вклада в проводимую государством политику и инвестиционные решения.

В ряде стран пользователи выразили неудовлетворенность доступом, ценообразованием и механизмами управления концессиями. Природа этих жалоб требует дополнительной работы на национальном уровне, чтобы полностью разобраться в их обоснованности. Несмотря на это, исследовательская группа считает целесообразным создание общих структур управления для развития инфраструктуры, тендеров и управления операционными концессиями.

Либерализация рынка грузовых авиаперевозок

Либерализация рынка грузовых перевозок имеет важное значение для облегчения доступа к рынкам грузовых перевозок и обеспечения того, чтобы на рынках можно было добавить достаточные мощности для

удовлетворения спроса. Либерализация грузового рынка может включать в себя ряд аспектов, включая устранение ограничений по частоте и пропускной способности, гибкость маршрутов, свободу ценообразования и эффективную наземную среду. Доступ для грузовых перевозчиков не был определен в качестве ключевого ограничения в регионе ЦАРЭС, но мы отмечаем, что либерализация пассажирской авиации приносит пользу грузовым потокам. Во всем мире почти половина грузовых авиаперевозок перевозится в нижних отсеках пассажирских самолетов, и поэтому расширение пассажирских перевозок предоставляет дополнительные возможности. Связанность с регионом в целом улучшилась с 2015 года. Грузовое авиасообщение еще больше выиграло бы от пересмотра двусторонних авиационных отношений и реализации многостороннего подхода к соглашению о воздушном сообщении в регионе ЦАРЭС, а также между странами ЦАРЭС и странами, не входящими в ЦАРЭС.

Инфраструктура

Объекты грузовых авиаперевозок в регионе значительно различаются с точки зрения использования пропускной способности, оборудования и систем. В Таблице 5

Таблица 5: Использование потенциала авиагрузовых объектов ЦАРЭС

Страна	Аэропорт	Приблизительная загрузка мощностей в пиковый год*
Азербайджан	Баку (GYD)	30%
Грузия	Тбилиси (TBS)	57%
Казахстан	Алматы (ALA)	63%
	Нур-Султан (NQZ)	96%
Кыргызская Республика	Бишкек (FRU)	169%
Монголия	Улан-Батор (UBN)	108%
Пакистан	Исламабад (ISB)	76%
	Карачи (KHI)	54%
	Лахор (LHE)	48%
Китайская Народная Республика	Хух-Хото (HET)	103%
	Урумчи (URC)	11%
Таджикистан	Душанбе (DYU)	42%
Туркменистан	Ашхабад (ASB)	15%
Узбекистан	Навои (NVI)	44%
	Ташкент (TAS)	190%

* На основе репрезентативного на международном уровне коэффициента пропускной способности примерно 6 метрических тонн на квадратный метр складской площади. Пиковый годовой грузопоток относится к самым высоким уровням объема, наблюдавшимся за последние 22 года. Фактические показатели пропускной способности зависят от множества факторов, включая тип грузопотока и требуемый уровень обработки, часы работы терминала. Таким образом, показатели загрузки мощностей отражают уровень ограничений, с которыми сталкивается предприятие.

Источник: Авторы.

представлен графический обзор уровня загрузки основных грузовых авиаперевозок в пиковый год, оцененный по всему региону. Пропускная способность десяти из четырнадцати основных грузовых объектов в аэропортах либо уже ограничена, либо столкнется с нехваткой пропускной способности в ближайшем будущем.

Ряд объектов сильно ограничен с учетом текущего или допандемического уровня спроса, включая Исламабад (ISB), Ташкент (TAS), Бишкек (FRU), Нур-Султан (NQZ), Улан-Батор (ULN) и Хух-Хото (HET). К другим терминалам с потенциальными будущими ограничениями относятся Тбилиси (TBS), Алматы (ALA) и Карачи (KHI). Терминалы в Ашхабаде (ASB), Душанбе (DYU), Урумчи (URC), Навои (NVI), Баку (GYD) и Лахоре (LHE) не имеют ограничений и обладают достаточным потенциалом для будущего роста. Восстановление грузопотока после завершения пандемии COVID-19 может ускорить потребность в расширении инфраструктуры. Это потребует оценки как на уровне государства, так и на уровне частного сектора. Это также может позволить процветать новым механизмам – таким как совместное предприятие (СП) или государственно-частное предприятие (ГЧП) – при правильно определенных условиях подхода и договорных структурах сделок. Группа исследователей видит дополнительные возможности для оценки новых моделей ГЧП и/или СП для авиагрузовых центров, которые извлекут пользу из инвестиций частного сектора.

Другие инфраструктурные ограничения могут возникать из-за нехватки места на перроне, длины взлетно-посадочной полосы для поддержки больших широкофюзеляжных самолетов, и проблем с доступом к аэропорту. Там, где это уместно, они были рассмотрены в конкретных выводах по отдельным странам.

Системы и процессы

Устаревшая инфраструктура и медленное внедрение цифровых технологий для обработки грузовых авиаперевозок в некоторых местах могут ограничить текущий и будущий потенциал привлечения и удержания грузопотока.

Дальнейшая оценка текущего операционного процесса и составление карты эффективности цепочки поставок в центрах грузовых авиаперевозок ЦАРЭС позволят развивать возможности для технической помощи с целью модернизации систем на стыке как государственной, так и частной обработки грузовых авиаперевозок. Цель состоит в том, чтобы создать более конкурентоспособный центр грузовых авиаперевозок с более эффективным потоком приема, доставки и транзита. Это будет включать дальнейшую работу по цифровой трансформации таможенных систем.

Внешние факторы

Возможности роста в регионе обусловлены внешними факторами, не зависящими от политики, инвестиций и развития местного рынка.

Например, во время пандемии во многих аэропортах региона наблюдалось увеличение грузопотока грузовых самолетов в связи с требованием КНР об обязательном карантине экипажей. Многие авиакомпании выбрали аэропорты Центральной Азии, такие как Алматы, в качестве места смены экипажа. Эта возможность в значительной степени исчезла после открытия границ.

Однако в результате санкций, наложенных на Россию после российского вторжения в Украину, теперь регион получит доступ к потенциальным транзитным перевозкам, которые традиционно проходили через российские аэропорты. При надлежащем уровне инфраструктуры и росте базирующихся в стране грузовых авиаперевозчиков у аэропортов может появиться возможность постоянно перехватывать этот грузопоток даже после прекращения конфликта. Требуется дополнительная работа для определения обстоятельств, при которых этот грузопоток может сохраняться на постоянной основе аэропортом и перевозчиками, базирующимися в ЦАРЭС.

7

ПРОФИЛИ И ВЫВОДЫ ПО СТРАНАМ

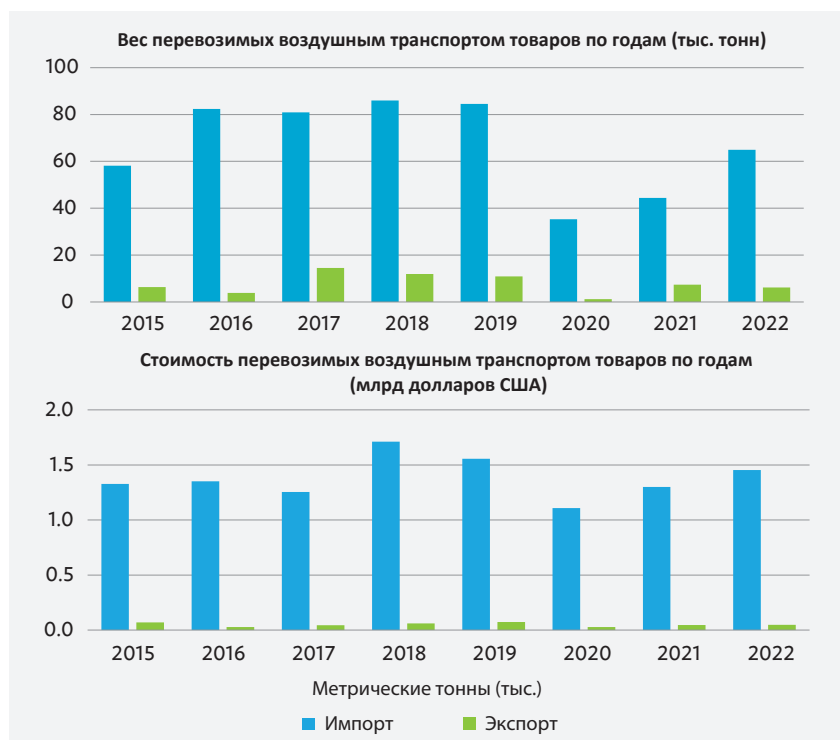
Азербайджан

Торговля товарами, перевозимыми воздушным транспортом

Как и большинство рынков региона ЦАРЭС, Азербайджан в первую очередь является рынком импорта.

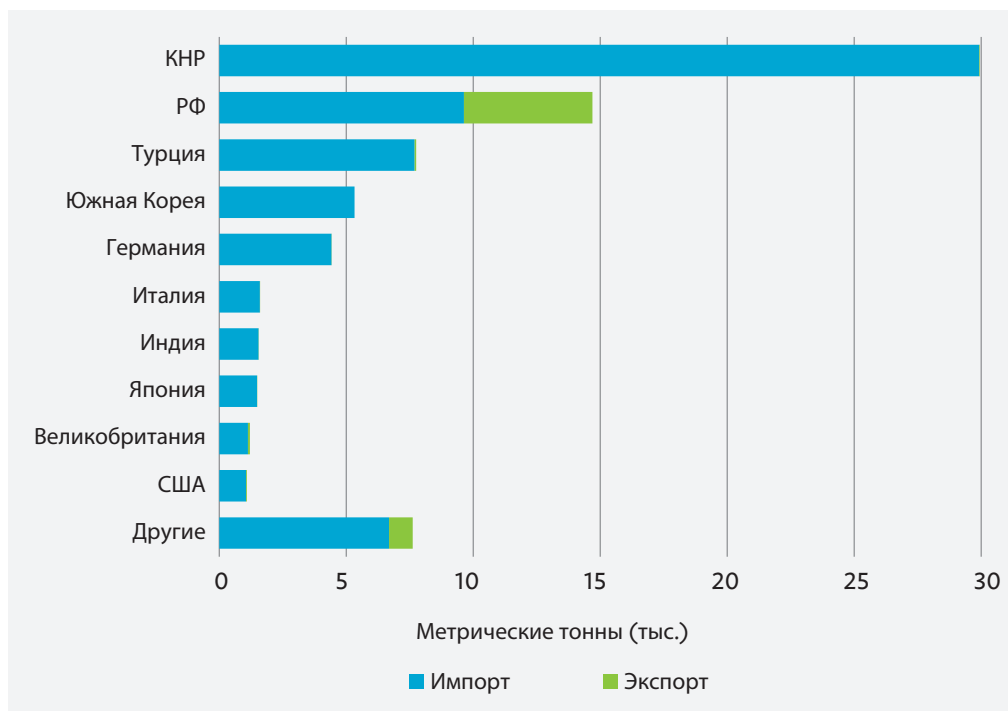
Наиболее важными торговыми партнерами являются КНР, Российская Федерация, Турция, Южная Корея и ЕС. Импорт грузовых авиаперевозок еще не восстановился до своего допандемического уровня. Это произошло не из-за нехватки пропускной способности, поскольку базовый перевозчик Silk Way West имеет достаточную пропускную способность через Баку (GYD) на рейсах из Европы в Азию.

Рисунок 20: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Азербайджане, 2015-2022 гг.



т = метрическая тонна.
Источник: Авторы.

Рисунок 21: Крупнейшие партнеры Азербайджана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика, Великобритания = Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии
 Источник: Авторы.

Рисунок 22: Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Азербайджане, 2022 г.



Источник: Авторы.

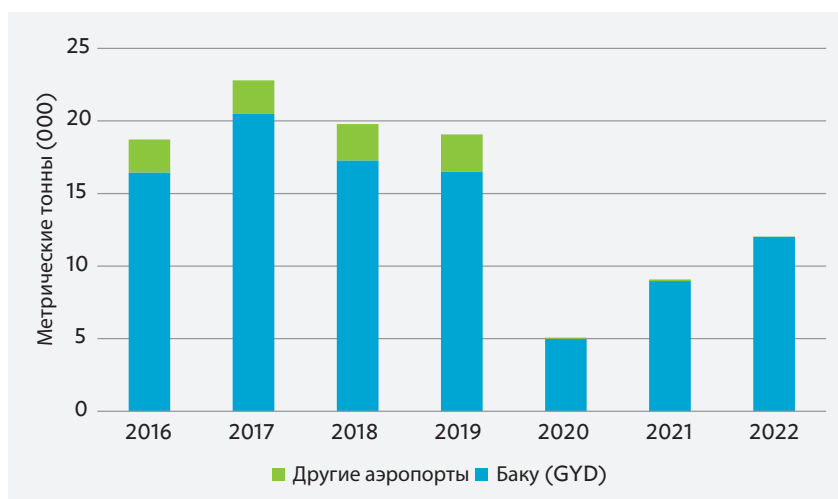
Грузовые авиаперевозки

Представленные данные о грузовых авиаперевозках в аэропорту Баку (GYD) несколько не соответствуют статистике торговли и не включает транзитные перевозки, на которые в последние годы приходится 95% объемов грузов. На Рисунке 23 показан грузопоток без учета транзитных перевозок.

Потенциал грузовых авиаперевозок

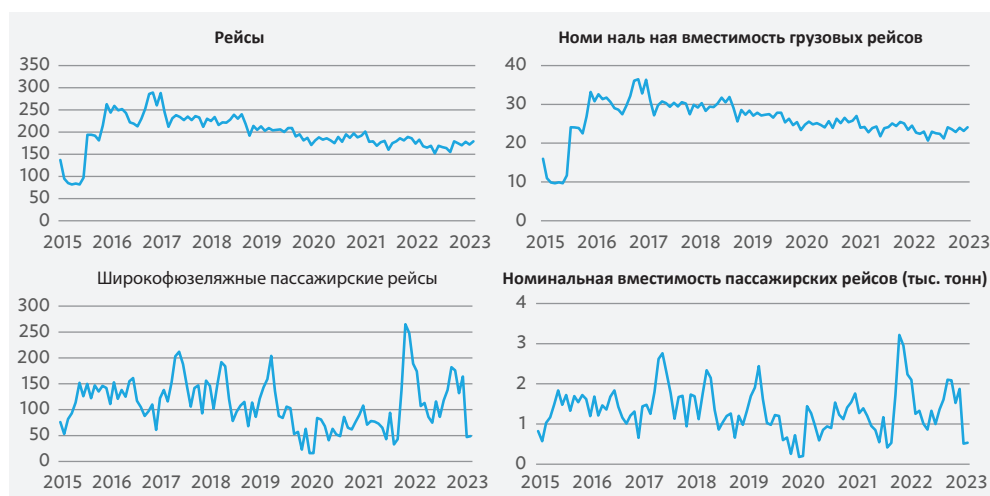
Благодаря существованию местной авиакомпании Silk Way West Азербайджан обладает значительными возможностями для перевозки международных грузов, проходящих транзитом через его аэропорты, по сравнению с размером своего истинного рынка отправления-назначения. Плановая пропускная способность, вероятно, увеличится в ближайшие годы в соответствии с планами по увеличению флота авиакомпании Silk Way West.

Рисунок 23: Грузоперевозки Азербайджана в 2016-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов, Национальная статистика аэропортов, оценки авторов.

Рисунок 24: Рейсы из Азербайджана и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в 2015-2023 гг.



t = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 6: Доходы от авиаперевозок в Азербайджане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	1,50 долл. США	2,00 долл. США	
КНР/Гонконг (Китай)	(...)	3,00 долл. США	Тарифы на ввоз увеличились в три раза во время пандемии COVID-19
Европа	2,50 долл. США	2,00 долл. США	Более высокая доходность ввоза, нежели вывоза, грузов вследствие перевозки специальных и негабаритных грузов. Никаких изменений доходности ввоза грузов во время пандемии COVID-19.
США	(...)	3,00 долл. США	
Персидский залив/Турция	(...)	1,50 долл. США	

... = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание, кг = килограмм.

Источник: Отраслевые источники, анализ авторов.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> ВПотенциал контролируемой зоны Баку: 2 взлетно-посадочные полосы; самая длинная – 13 123 футов (4000 м); высота над уровнем моря – 10 футов (3 м) Пропускная способность перрона/стоянки – до 10 самолетов Boeing 747; площадь стоянки – 163 000 м² Складские мощности: единая компания ASG контролировала все погрузочно-разгрузочные мощности аэропорта. Общая площадь – 22 000 м², включая импортно-экспортный склад (12 000 м²) и транзитный склад (10 000 м²-12 000 м²). 500 мест для хранения контейнеров в системе (приблизительно 10 бортов Boeing 747). Высокотехнологичный Бакинский грузовой терминал, вспомогательная инфраструктура и стационарное оборудование; построено в 2005 году. Бакинский грузовой терминал составляет 12 000 м², а площадь перрона – 163 000 м². На перроне могут разместиться 9-10 самолетов Boeing 747 или Ан-124 или до 15 самолетов Ил-76. Во время визита: Три грузовых самолета Boeing 747, работающих на перронах, и два грузовых самолета Ил-76, а также два грузовых самолета Грузинских авиалиний, выполняющих рейсы Silk Way West в регионе. Использование азербайджанского авиатранспорта в мультимодальных перевозках грузов из КНР осложнено высокими тарифами за перевалку на китайско-казахстанской границе в поселке Хоргос. Несовершенство процесса пересечения границы часто влечет за собой длительные простои автомобильных и контейнерных грузов.
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Грузовые авиаперевозки Baku Gateway = 2021 год: 9 000 тонн, 2019 год: 16 000 тонн. В 2021 году терминал обработал 300 000 тонн, из которых 95% составили транзитные грузы. Это не включает грузопоток на судах Silk Way и других воздушных судах, где грузы не передаются между воздушными судами, а остаются на борту. Основываясь на текущих операциях Silk Way, объемы 2022 года, вероятно, будут такими же, но со временем будут увеличиваться по мере увеличения флота компании. 80% пропускной способности эксплуатируется Silk Way West и Silk Way Airlines. AZAL, Cargolux и Turkish Airlines имеют важное присутствие. 95% пропускной способности аэропорта приходится на все грузовые самолеты.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> Бакинский грузовой терминал принадлежит и управляется компанией ASG Ground Handling Co. (эксклюзивный оператор) ASG демонстрирует эффективную структуру бизнеса и инвестиции в технические системы для обработки и отслеживания грузов. Имела место некоторая неофициальная информация о монополистическом поведении ASG. Несмотря на это, бывают случаи, когда авиакомпании «работают быстрее, чем терминал».

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> Доступность топлива была проблемой для продолжающейся модернизации нефтеперерабатывающих мощностей в Баку.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Возможности роста в качестве транзитного узла напрямую связаны с Silk Way West, а не с другими перевозчиками. Импортно-экспортный потенциал ограничен. Имеются некоторые возможности интермодального сообщения с желательным предложением будущего железнодорожного сообщения для грузов с авиационным грузовым терминалом. Свободная экономическая зона, созданная в морском порту Алят, пустует. Основу экономики Азербайджана составляют добыча и экспорт нефти и газа, которые экспортируются по газопроводам. Всеобъемлющее национальное генеральное планирование для всех грузовых секторов Азербайджана – морских, железнодорожных, автомобильных, воздушных и интермодальных. Генеральный план грузовых авиаперевозок должен включать приоритетное стратегическое развитие инфраструктуры, систем и управления на период от 0 до 5 лет, а также 5-15-20-летний план роста в соответствии с целями и стандартами производительности.

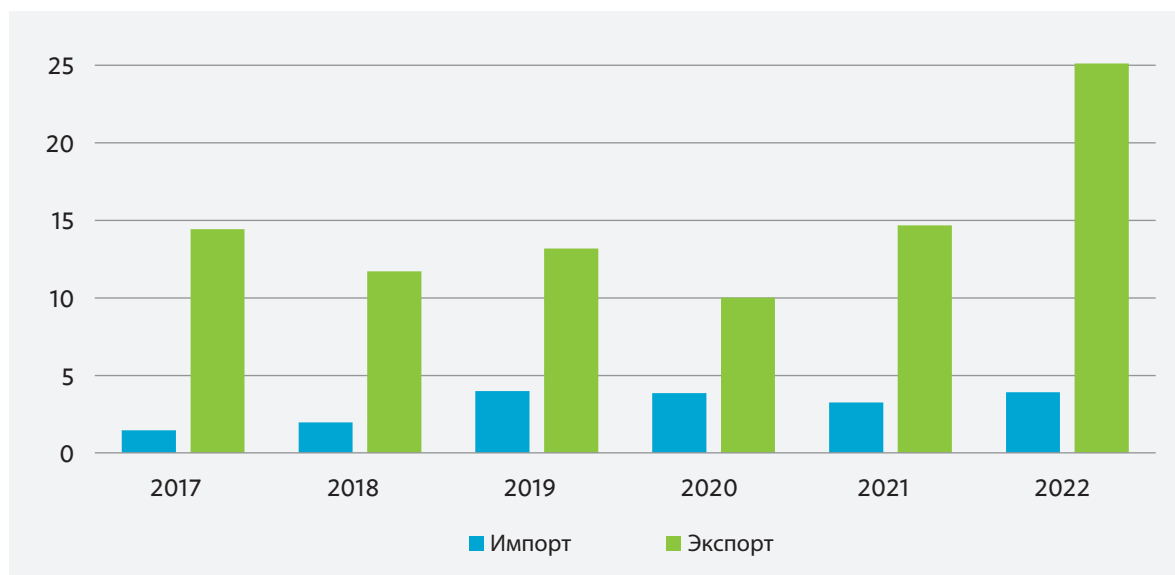
AZE = Азербайджан, ЕС = Европейский Союз, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр, КНР = Китайская Народная Республика, т = метрические тонны, УКГ = устройство комплектования грузов (для контейнерной загрузки).

Источник: Авторы.

Китайская Народная Республика – Синьцзян-Уйгурский автономный район

Торговля

Рисунок 25: СУАР – Обзор торговли ЦАРЭС, 2017-2022 гг. (млрд долларов США)

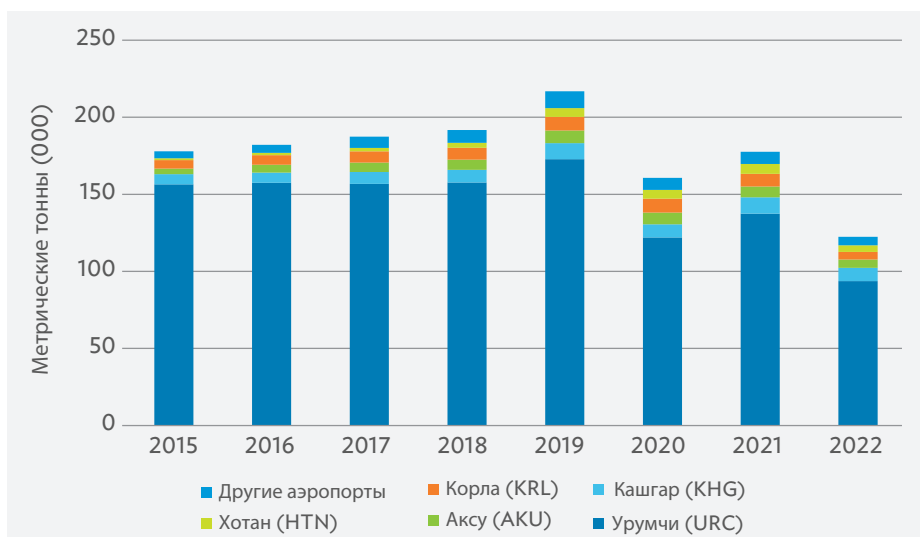


ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, СУАР = Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

Рисунок 26: Грузовые авиаперевозки СУАР в 2015-2022 гг.



СУАР = Синьцзян-Уйгурский автономный район.

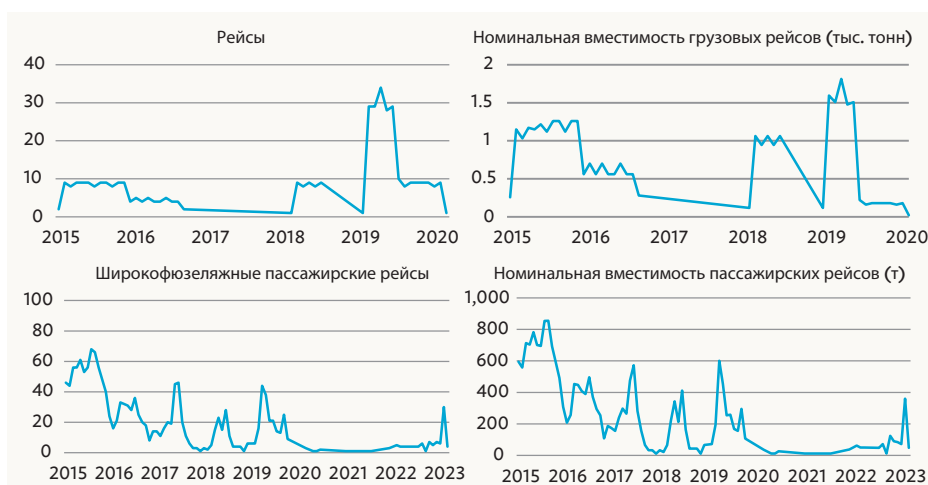
Источник: Авторы.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Регулярные грузовые авиаперевозки в СУАР и из него ориентированы, в основном, на внутренний КНР, и имеется очень мало международных рейсов.

Большая часть пассажироместимости приходится на узкофюзеляжные рейсы, которые обычно не используются для перевозки грузов.

Рисунок 27: Рейсы и пропускная способность СУАР на грузовых и пассажирских рейсах в 2015-2022 гг.



т = метрическая тонна, СУАР = Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Авторам данного исследования не удалось получить надежные данные о тарифах на авиаперевозки в СУАР и из него.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Международный аэропорт Урумчи Дивопу, построенный в 1939 году. Это – национальный аэропорт КНР, обеспечивающий сообщение между Центральной и Западной Азиями, а также соединяющий Европу и Азию. Вместимость контролируемой зоны: 2 ВПП, 11 811 футов (3600 м); высота над уровнем моря – 2126 футов (648 м); вместимость перрона/стоянки 837 600 м². Две зоны грузовых операций, восточная зона грузовых операций площадью 200 000 квадратных метров, состоящая из внутренних грузовых складов, международных грузовых складов, склада опасных грузов, зоны для живых животных и вспомогательных помещений. Западная грузовая операционная зона занимает 62 990 квадратных метров; в основном это – погрузочно-разгрузочные склады.
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Пропускная способность терминала в 2021 г.: 137 444 тонн; в 2019 г.: 172 800 тонн. Доля всех грузовых самолетов: грузовые авиаперевозки осуществлялись, в основном, в салоне пассажирских самолетов, что составляло 95,3% в 2017 году (в основном, для внутренних авиакомпаний), и 4,7% всех грузовых самолетов. SF Express и Postal Express обслуживают все грузовые самолеты в аэропорту и в 2017 году обработали 5 682 тонны и 1 568 тонн, соответственно.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> Аэропорт Урумчи принадлежит и управляется компанией Xinjiang Airport (Group) Co., LTD. В аэропорту Урумчи есть две базовые авиакомпании, а именно – China Southern Airlines и Hainan Airlines. В 2017 году аэропорт обслуживал, в среднем, 460 рейсов в день, из них менее 16 с использованием широкофюзеляжных судов.
Constraints	<ul style="list-style-type: none"> Доля всех грузовых самолетов низкая, что в основном связано с конкуренцией других аэропортов КНР и China-Euro Express. Отсутствие промышленной зоны и логистических парков вблизи аэропорта, что приводит к ограниченному росту спроса. Большое расстояние между Синьцзяном и ведущими экономическими регионами КНР приводит к высоким затратам и длительному транзиту грузов через международный аэропорт Дивопу.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Географические преимущества, основанные на коротких расстояниях до других стран ЦАРЭС. Развитие возможностей, предоставляемых инициативой «Один пояс, один путь». Увеличение спроса произошло в результате улучшения железнодорожного сообщения с ведущими экономическими регионами КНР.

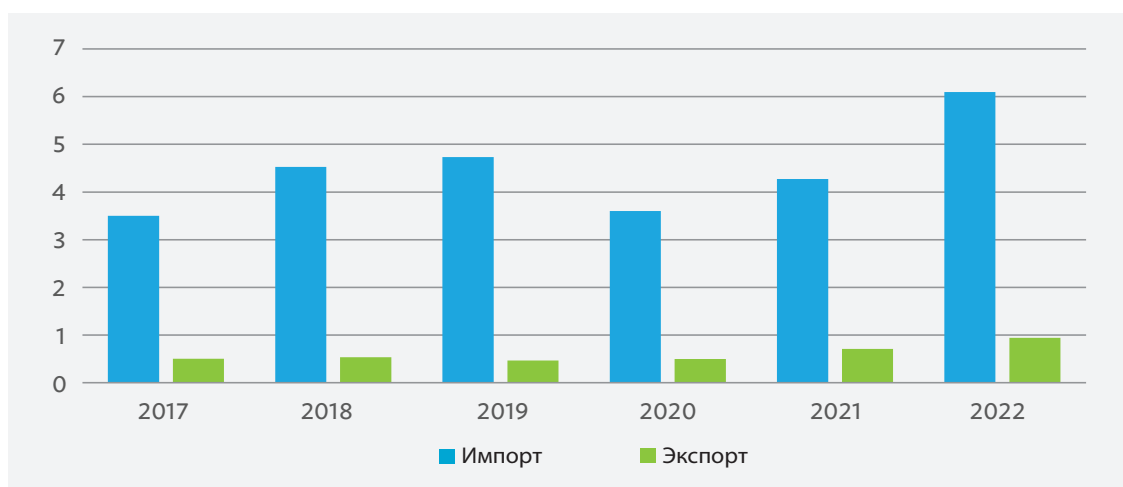
ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр, КНР = Китайская Народная Республика, т = метрические тонны.

Источник: Авторы.

Китайская Народная Республика–Автономный район Внутренняя Монголия

Торговля

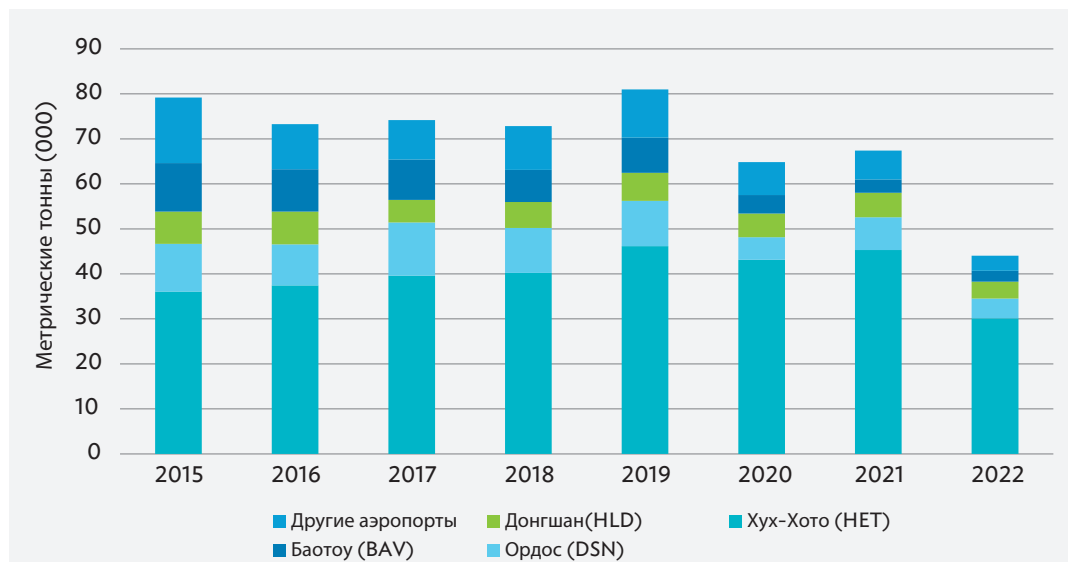
Рисунок 28: АРВМ – Обзор торговли ЦАРЭС, 2017-2022 гг. (млрд долларов США)



ЦАРЭС = Центральнаоазиатское региональное экономическое сотрудничество, АРВМ = Автономный район Внутренняя Монголия.
Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

Рисунок 29: Воздушные грузовые перевозки АРВМ, 2015-2022 гг.



АРВМ = Автономный район Внутренняя Монголия.

Источник: Международный совет аэропортов, национальная статистика аэропортов, оценки авторов.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Регулярные грузовые авиаперевозки в АРВМ и из него в основном ориентированы на внутренний КНР, и имеется очень мало международных рейсов. Большая часть пассажировместимости приходится на узкофюзеляжные рейсы, которые обычно не используются для перевозки грузов.

Цены на грузовые авиаперевозки

Авторам данного исследования не удалось получить надежные данные о тарифах на авиаперевозки в АРВМ и из него.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Международный аэропорт Хух-Хото Байта, построенный в 1958 году. Вместимость контролируемой зоны: 1 взлетно-посадочная полоса, 3 600 м; высота над уровнем моря – 1 084 м; вместимость перрона/стоянки 70 мест. К 2020 году международный аэропорт Хух-Хото Байта обслуживал 202 воздушных маршрута, 40 авиакомпаний, 103 открытых для полетов города, а также 8 международных и региональных городов, открытых для полетов. Вместимость складов: 7500 м² 28 авиакомпаний предоставляют грузовые перевозки; SF и <i>Postal Express</i> эксплуатируют все грузовые самолеты. Новый международный аэропорт (Международный аэропорт Хух-Хото Чиличуань) находится на стадии строительства, и его планируется открыть для движения в 2024 году, с двумя взлетно-посадочными полосами длиной 3800 м и 3400 м, соответственно; расчетная пропускная способность обработки грузов составляет 200 000 тонн в 2025 году.
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Пропускная способность терминала в 2020 г.: 43 142 тонны, в 2019 г.: 46 157 тонн.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> Аэропорт принадлежит и управляется Группой аэропортов гражданской авиации Внутренней Монголии.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> По сравнению с Синьцзяном, он намного ближе к экономическим центрам Китайской Народной Республики, поэтому сталкивается с сильной конкуренцией других городов на рынке грузовых авиаперевозок. Топографические ограничения международного аэропорта Хух-Хото Байта создают препятствия для будущего расширения.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Географические преимущества, связь с Монголией и близость к другим странам ЦАРЭС. Строительство нового аэропорта в Хух-Хото значительно повысит пропускную способность АРВМ для грузовых авиаперевозок и обеспечит мультимодальные логистические услуги с лучшим железнодорожным и автомобильным сообщением.

ЦАРЭС = Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество, АРВМ = Автономный район Внутренняя Монголия, м = метр, м² = квадратный метр, т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

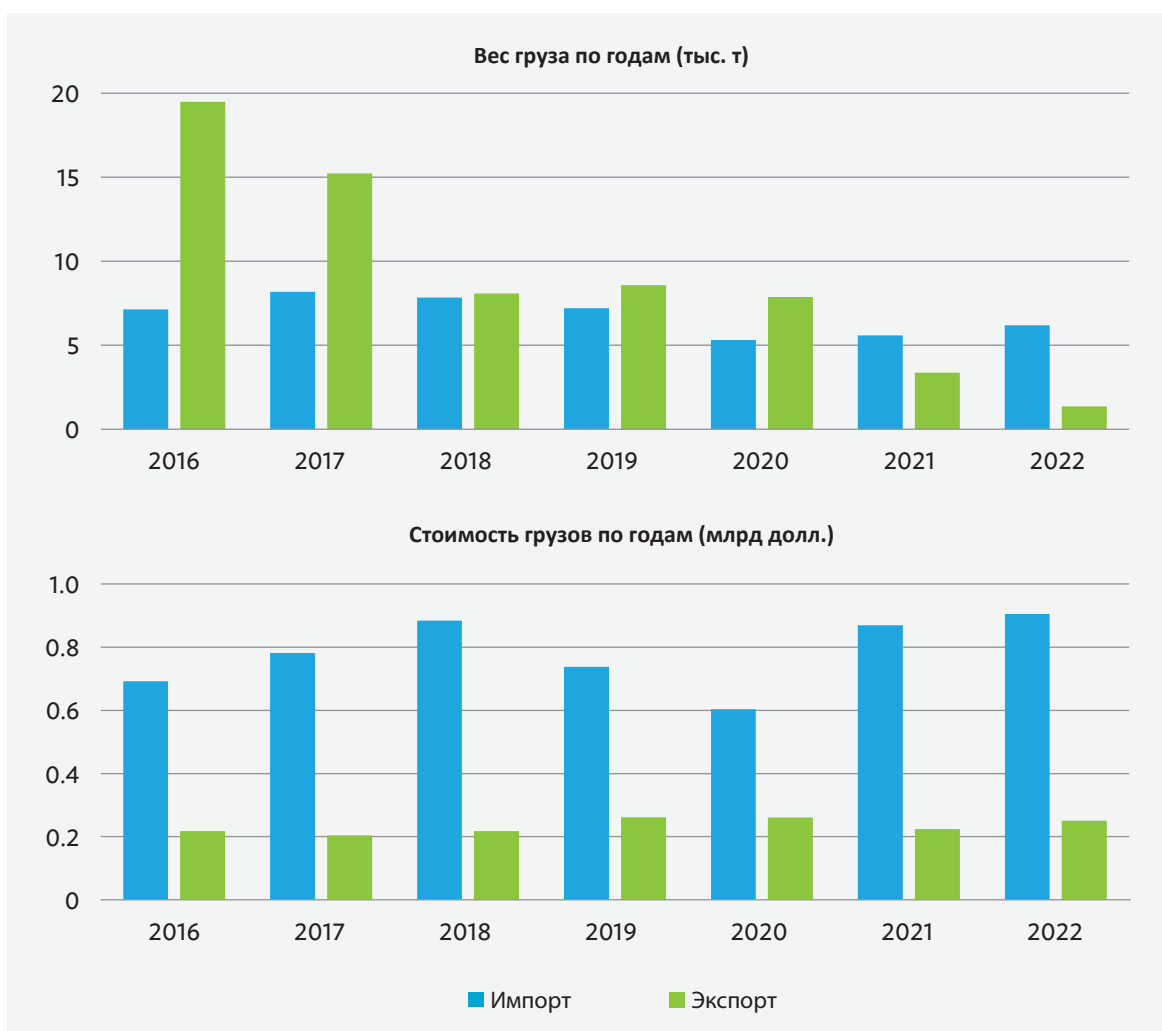
Грузия

Торговля

Ранее у Грузии был активный экспорт живых животных по воздуху в страны Персидского залива, но после 2017 года этот рынок исчез. В настоящее время Грузия является, в

первую очередь, рынком авиационного импорта, а КНР, Объединенные Арабские Эмираты, ЕС и США являются ее основными торговыми партнерами.

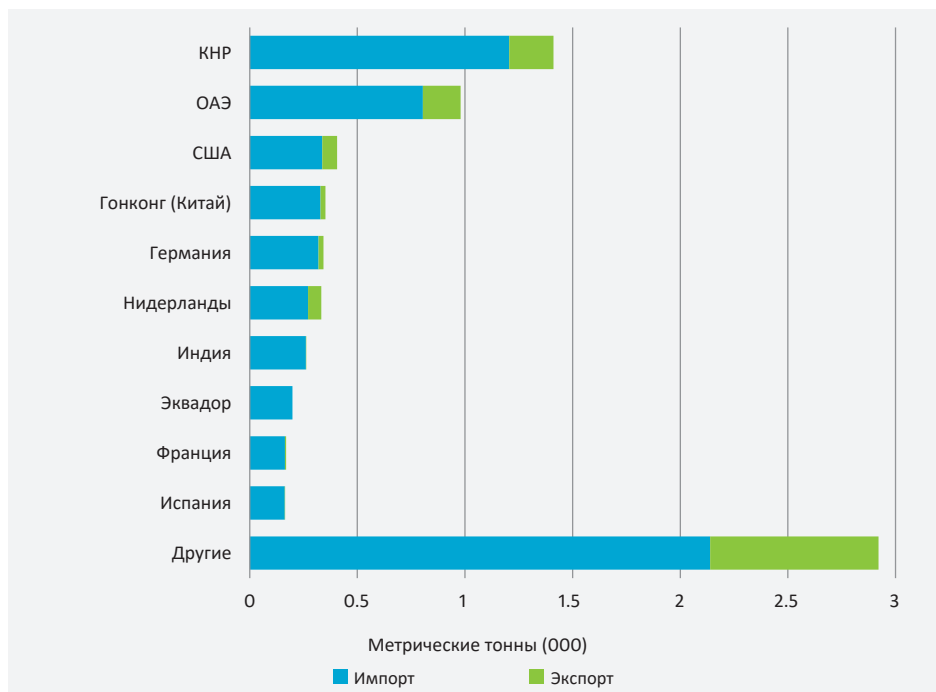
Рисунок 30: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Грузии, 2016-2022 гг.



т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

Рисунок 31: Грузия – крупнейшие партнеры в сфере воздушной торговли по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Авторы.

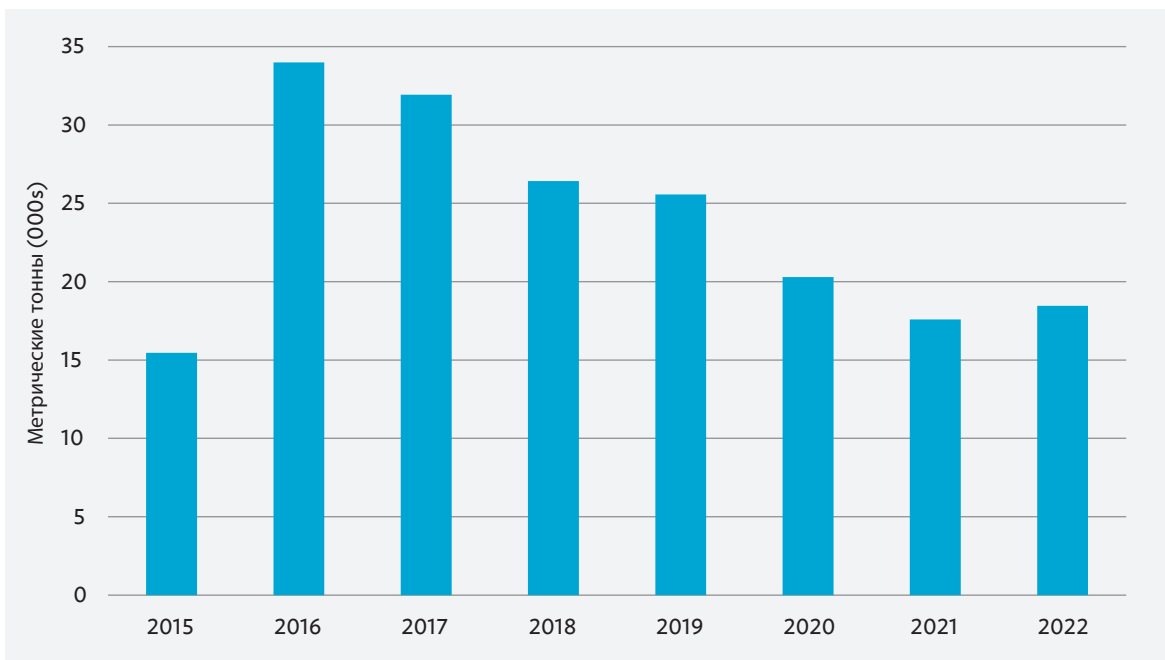
Рисунок 32: Грузия – лидирующие по весу товары, перевозимые воздушным транспортом, 2022 г.



Источник: Авторы.

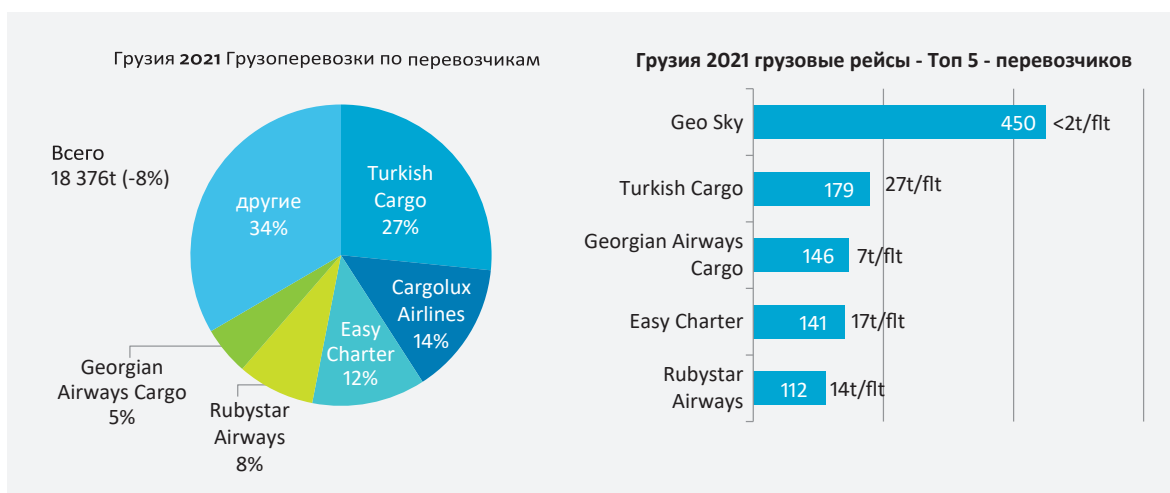
Грузовые авиаперевозки

Рисунок 33: Грузовые авиаперевозки Тбилиси (TBS) в 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов

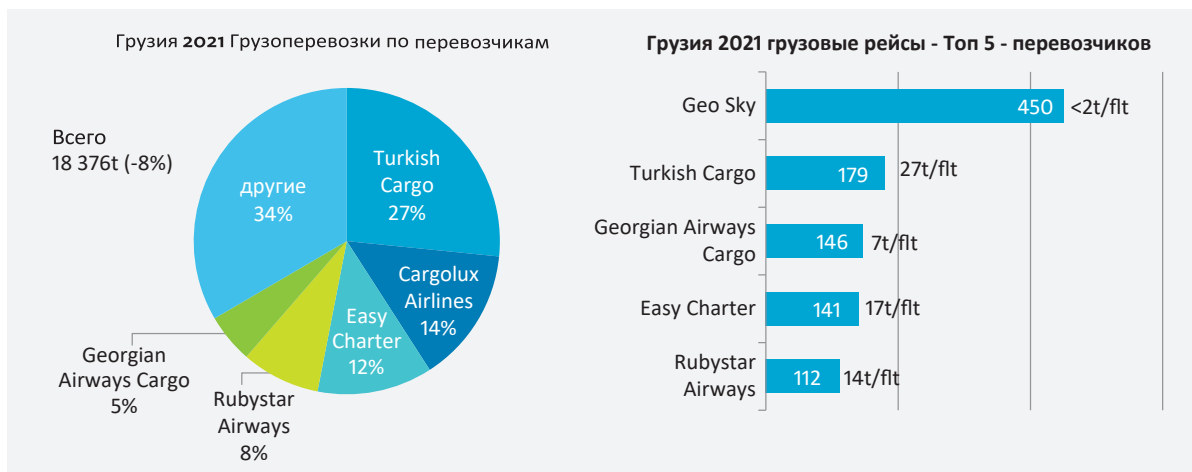
Рисунок 34: Объемы грузовых авиаперевозок Грузии по перевозчикам, 2021 г.



ft = рейс, t = метрическая тонна.

Источник: Агентство гражданской авиации, Avianews.ge, Concision Aerospace.

Рисунок 35: Грузовые авиаперевозки Грузии по перевозчикам, январь-сентябрь 2022 г.



ft = рейс, т = тонны.

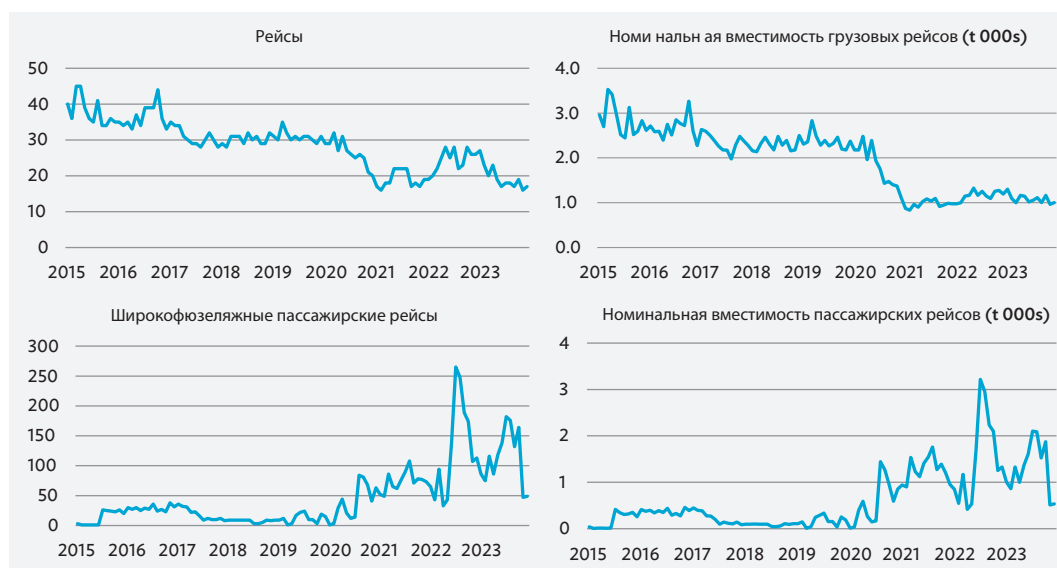
Источник: Агентство гражданской авиации, Avianews.ge, Concision Aerospace.

Потенциал грузовых авиаперевозок

В опубликованных расписаниях авиаперевозок через Грузию занижены объемы грузовых перевозок в, из и через Грузию. По оценкам, до половины общей пропускной способности приходится на нерегулярные

перевозки. В Грузии имеется значительное количество местных перевозчиков, осуществляющих грузовые перевозки. Сюда входят Geo-Sky, CamEx, Georgian Airlines, Easy Charter и MyWay. К концу 2022 года пассажиропоток восстановился до уровня 2022 года.

Рисунок 36: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Грузии, 2015-2023 гг.



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 7: Доходы от авиаперевозок в Грузии до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	1,50-2,00 долл. США	2,70 долл. США	Тарифы на перевозки из КНР или Гонконга (Китай) аналогичны тарифам на перевозки из КНР/Гонконга (Китай) в Европу, поскольку рынок конкурирует с пропускной способностью, выделенной для этого направления. Тарифы на вывоз не имеют значения, поскольку Грузия является в первую очередь рынком импорта.
КНР/Гонконг	(...)	3,00 долл. США	Тарифы на ввоз удвоились во время пандемии COVID-19
Европа	(...)	2,20 долл. США	
США	(...)	2,60 долл. США	

(...) = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание, КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: отраслевые источники; анализ авторов

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • Вместимость тбилисской контролируемой зоны: 1 взлетно-посадочная полоса, 9 843 фута (3000 м), высота над уровнем моря – 1 578 футов (495 м) • Вместимость перрона/стоянки – 20 000 м² • Складские мощности: три компании по обработке грузов: Почта Грузии, Ласаре, Tbilisi Cargo Service. Ласаре обслуживает большинство авиакомпаний в аэропорту. Приблизительная площадь: 10 000 м². Ранее компания Tbilisi Cargo Service занималась, в основном, перевозкой живых животных. • Существующий главный грузовой терминал, находящийся в частной собственности (строительство - эксплуатация - передача), хорошо спланирован и достаточен для обработки импортных и экспортных грузов. • Таможенные и другие процессы неоднократно упоминались как весьма эффективные. • Три компании по обработке грузов: Почта Грузии, Ласаре, Tbilisi Cargo Service. Ласаре обслуживает большинство авиакомпаний в аэропорту. Приблизительная площадь: 10 000 м². • Кутаисский аэропорт предназначен, в основном, для авиаперевозок грузов. Несмотря на относительно лучшее географическое положение в стране, кутаисский аэропорт имеет ряд сложностей. Оператором в аэропорту является United Airports of Грузия. Некоторые эксперты высказывают мнение о том, что, с учетом объема перевалки грузов, для Грузии вполне достаточно одного аэропорта в Тбилиси. • Существующая концессия аэропорта до 2027 года. Концессия не распространяется на грузовые терминалы.
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> • Грузовые авиаперевозки Tbilisi Gateway = 2021 г.: 25 000 т, 2019 г.: 18 000 т. На грузовые самолеты приходилось 13%, 24% и 5% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. • Ожидается, что объемы 2022 года будут аналогичны объемам 2021 года. Объект обрабатывает транзитные грузы в Армению, но основное внимание уделяется импорту и экспорту. Сквозной грузопоток, осуществляемый такими перевозчиками, как Geo-Sky, не обрабатывается в аэропорту. • Основными авиакомпаниями являются Turkish Airlines, Cargolux, Etihad, Georgian Airways. Все грузовые перевозки в настоящее время выполняются авиакомпаниями Turkish Airlines, Coyne Airways и Cargolux. Примерно 50% пропускной способности TBS приходится на все грузовые перевозки.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> • Сильная активность частного сектора и конкуренция • Были высказаны некоторые претензии к оператору аэропорта, но их трудно обосновать.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> • Длина взлетно-посадочной полосы 3000 м приводит к ограничениям по весу для более крупных самолетов. У TBS самая короткая взлетно-посадочная полоса из всех основных шлюзов и узлов в регионе. • Некоторые уровни недовольства были высказаны пользователями грузовых авиатерминалов.

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> • Правительство проводит политику либерализации рынка грузовых авиаперевозок с 2005 года и активно поддерживает частных перевозчиков. • Текущая концессия аэропорта истекает в 2027 году. Существуют возможности для усиления параметров концессии. • Расширение взлетно-посадочной полосы обеспечит расширенные возможности • Некоторые возможности для развития Кутаиси в качестве транзитного узла с расширенной взлетно-посадочной полосой, но заинтересованные стороны выразили смешанные мнения, учитывая, что клиентская база и логистические распределительные центры находятся в Тбилиси. • По всему региону заинтересованные стороны рассматривают Грузию как рынок с наибольшим потенциалом роста и благоприятным режимом для развития частного сектора. • Всеобъемлющее национальное генеральное планирование для всех грузовых секторов Грузии – морских, железнодорожных, автомобильных, воздушных и интермодальных. Генеральный план грузовых авиаперевозок должен включать приоритетное стратегическое развитие инфраструктуры, систем и управления на период от 0 до 5 лет, а также 5-15-20-летний план роста в соответствии с целями и стандартами производительности. АБР находится в процессе начала оценки сектора аэропортов (ТА-6707). • Правительство планирует построить вторую взлетно-посадочную полосу в Кутаиси.

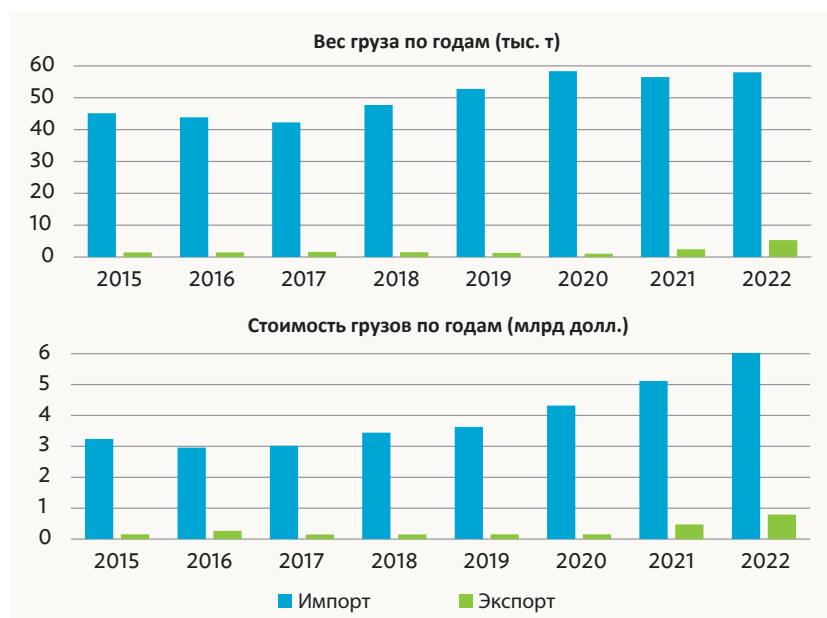
АБР = Азиатский банк развития, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр, т = метрическая тонна, ТБС = аэропорт Тбилиси.
 Источник: Авторы.

Казахстан

Торговля

Казахстан также находится, в основном, на рынке импорта товаров, относящихся к грузовым авиаперевозкам. КНР и Российская Федерация являются основными партнерами по импорту; за ними следует ЕС.

Рисунок 37: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Казахстане, 2015-2022 гг.

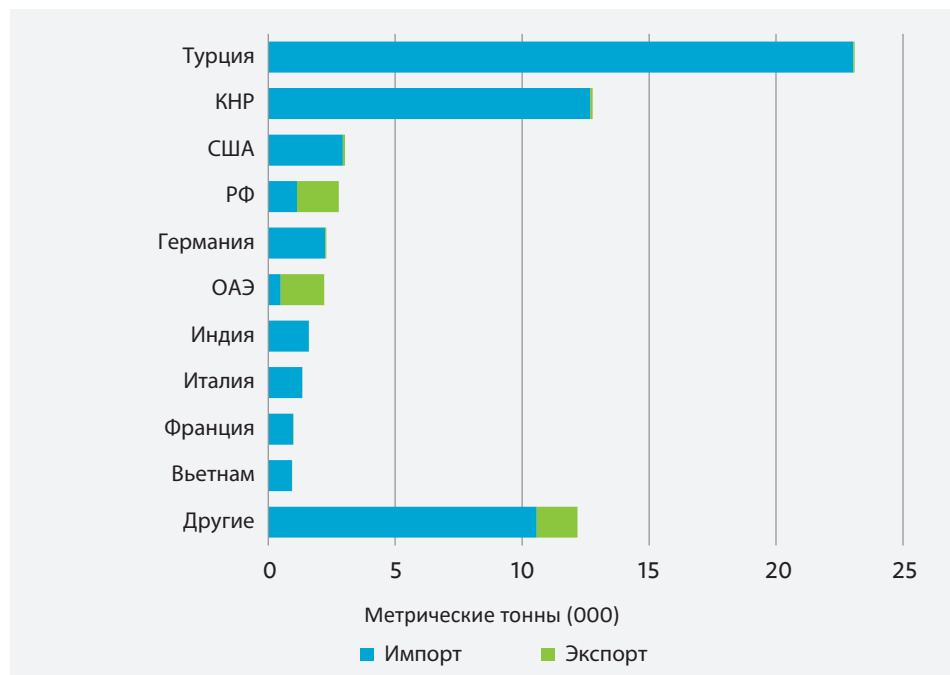


т = метрическая тонна.

Примечание: Объемы торговли за 2015-2020 годы основаны на оценках; объемы за 2021 и 2022 годы основаны на фактических отчетных показателях торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом.

Источник: Торгово-транспортная группа Kazakhstan Trade Monitor

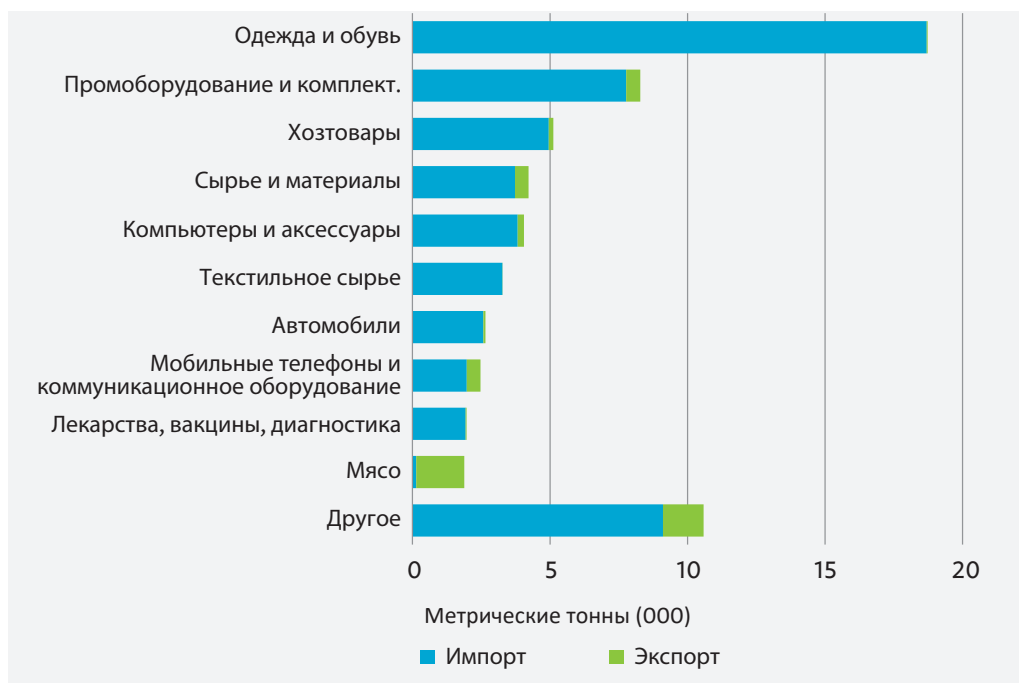
Рисунок 38: Крупнейшие партнеры Казахстана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Авторы.

Рисунок 39: Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Казахстане, 2022 г.



Источник: Авторы.

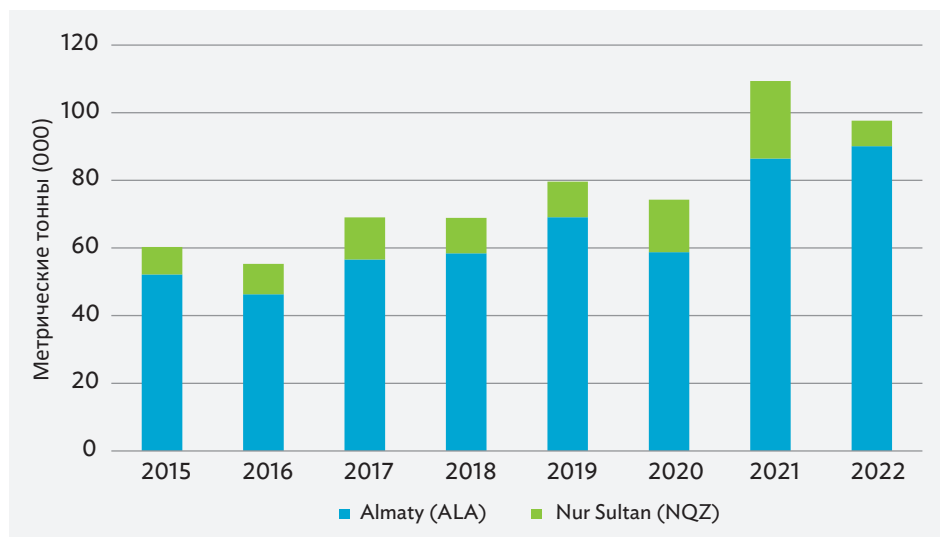
Грузовые авиаперевозки

В 2021 году объемы грузовых авиаперевозок через Алматы и Нур-Султан увеличились – в основном, за счет увеличения транзитных и технических остановок.

Это – прямое следствие изменений в схемах полетов самолетов, чтобы избежать связанного с пандемией COVID-19 требования о карантине экипажа в КНР.

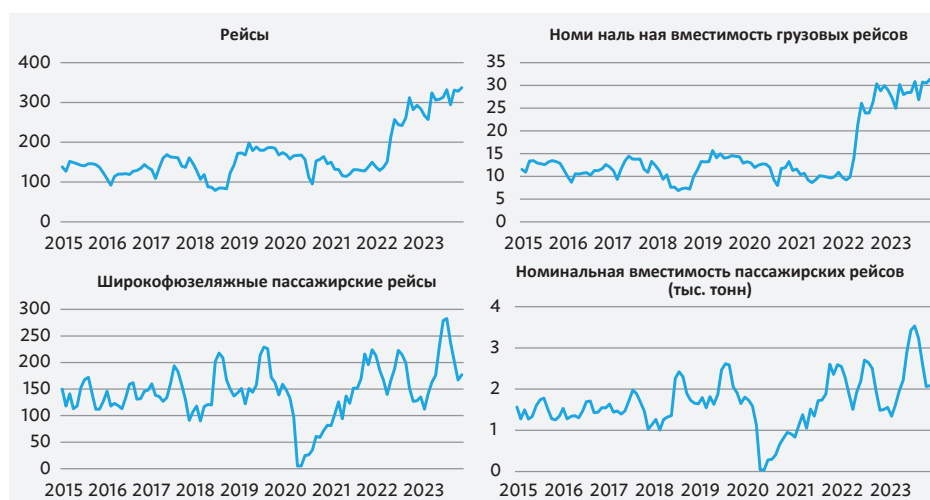
Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 40: Объемы грузовых авиаперевозок в аэропортах Алматы (ALA) и Нур-Султан (TSE/NQZ) в 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Рисунок 41: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Казахстане, 2015–2023



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 8: Доходы от авиаперевозок в Казахстане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	2,00 долл. США	2,00 долл. США	Тарифы на импортные перевозки выросли примерно на 50% во время пандемии COVID-19. Тарифы на вывоз грузов, которые сильно коррелируют с тарифами из КНР в Европу, увеличились в 2,5 раза во время пандемии COVID-19.
КНР/Гонконг (Китай)	(...)	3,00 долл. США	Тарифы на ввоз увеличились в 2,5 раза во время пандемии COVID-19
Европа	2,00 долл. США	2,00 долл. США	Тарифы на ввоз во время пандемии COVID-19 практически не изменились из-за того, что не было потерь пропускной способности. Тарифы из Европы в Казахстан лучше, чем тарифы в восточном направлении из Европы в КНР, и создают стимул для остановок.
Турция/ Персидский залив	1,50 долл. США	1,50 долл. США	
Соединенные Штаты Америки	3,10 долл. США	3,00 долл. США	

(...) = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание. Источник: отраслевые источники; анализ авторов.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • Терминал «Алматы Карго» имеет размеры, подходящие для уровня грузопотока, и у него имеется прилегающее пространство, которое можно расширить. Автоматизации нет, но терминал подходит для этой цели. Терминалом управляет компания, связанная с владельцем аэропорта TAV. Происходит передача от TAV дочерней компании HAVAS. • Обозначение склада класса «А» для авиагрузов, включая склады DG Haz для различных уровней классификации DG. Сертификация Международной ассоциации воздушного транспорта IATA Phagma позволяет получать дополнительные доходы от обработки и хранения. • Грузовой перрон находится примерно в 1,2 км от склада. • Компания Samsung открыла свой региональный хаб в аэропорту для импорта и последующего распространения своей продукции. • Аэропорт Алматы – две взлетно-посадочные полосы контролируемой зоны; самая длинная 14 764 футов (4500 м); высота над уровнем моря – 2 238 футов (682 м) • Вместимость перрона/стоянки: приблизительно 5 мест для самолетов Boeing 747, 80 000 м². • Вместимость склада: общая площадь 55 м². Основной склад 20 000 м² разделен на четыре блока. Автомобильный и железнодорожный склад 2 700 м²; площадь открытых контейнеров 14 000 м². • Планы развития на данном этапе отсутствуют, но перевалочная компания будет передана Havas – другой группе, связанной с TAV. • Аэропорт Нур-Султан – 1 взлетно-посадочная полоса, 11 814 футов (3601 м), высота над уровнем моря – 1 766 футов (538 м) • Вместимость склада: 3500-5000 м²

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Грузовые авиаперевозки «Almaty Gateway» = 2021 г.: 86 000 т; 2019 г.: 69 000 т. На грузовые самолеты приходилось 11%, 15% и 6% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. Погрузочно-разгрузочный тоннаж, включая транзит: 100 632 (2021 г.), 58 794 (2020 г.), 69 098 (2019 г.). Примерно 80% составляют транзитные грузы; обратите внимание, что транзитные грузы учитываются дважды (при импорте и при экспорте). Наибольшая пропускная способность, действующая через ALA, приходится на все грузовые перевозки, использующие аэропорт в качестве комбинированной транспортной и технической остановки. Крупнейшим перевозчиком в аэропорту была авиакомпания Turkish Airlines, за которой следуют ASL Airlines, Polar Air Cargo, Hong Kong Air Cargo, Air Astana, Qatar Airways, Cargolux, Lufthansa. Алматы постоянно принимает большое количество грузовых перевозчиков, выполняющих рейсы между Северо-Восточной Азией и Европой. Авиаперевозки через воздушный порт Нур-Султана = 2021 г.: 23 000 т; 2019 г.: 11 000 т. В последние годы грузовые перевозки были незначительными, но в середине 2010-х годов на грузовые самолеты приходилось около 6% всех перевозок. Почти исключительно обслуживает пассажирские перевозки, хотя в прошлом он использовался в качестве технической площадки для посадки всех грузовых перевозчиков – таких как ACT, Turkish Airlines Cargo, EL Al, ULS, Cargolux и Lufthansa. Около 50% пропускной способности приходится на узкофюзеляжные самолеты. В сфере широкофюзеляжных перевозок доминируют Lufthansa, Air Astana, Аэрофлот и Turkish Airlines.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> Учитывая, что аэропорт принадлежит TAV, а не находится в концессии, возможности государства влиять на уровень обслуживания и цены в аэропорту Алматы ограничены. Соблюдались нормы разумного режима управления в работе терминала.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> Пространство грузового перрона находится на расстоянии более 1 км от терминала, что ограничивает общую эффективность и производительность перевалки и обработки авиагрузов. Передача грузов между компанией по обработке грузов и компанией по обслуживанию самолетов, которые связаны с TAV. Первоначально обработка грузов и самолетов осуществлялась одной компанией, но разделение на две компании создало проблемы с взаимодействием. Эти проблемы должны быть разрешимы. Как только КНР полностью откроется и вернутся нормализованные объемы грузовых перевозок, поток технических остановок, вероятно, уменьшится. Временные проблемы с топливом Аэропорт Алматы ограничен в грузопотоках. Объем экспорта из области минимален из-за отсутствия экспортоориентированной продукции в отраслях промышленности города и области. Аэропорт Алматы используется на систематической основе, в основном, такими авиакомпаниями как Turkish Airlines и Lufthansa.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Инвестиции в новый перрон Всеобъемлющее национальное генеральное планирование для всех грузовых секторов Казахстана – морских, железнодорожных, автомобильных, воздушных и интермодальных. Генеральный план грузовых авиаперевозок должен включать приоритетное стратегическое развитие инфраструктуры, систем и управления на период от 0 до 5 лет, а также 5-15-20-летний план роста в соответствии с целями и стандартами производительности. В связи с реорганизацией в аэропорту были созданы дополнительные структуры, занимающиеся доставкой грузов непосредственно к самолету. Это усложняло деятельность экспедиторских компаний и агентов. Для создания более благоприятных условий работы в алматинском аэропорту планируется создать объединение агентов, действующее по подобию профсоюзов.

ф = фут, KAZ = Казахстан, м = метр, м2 = квадратный метр, т = метрическая тонна.

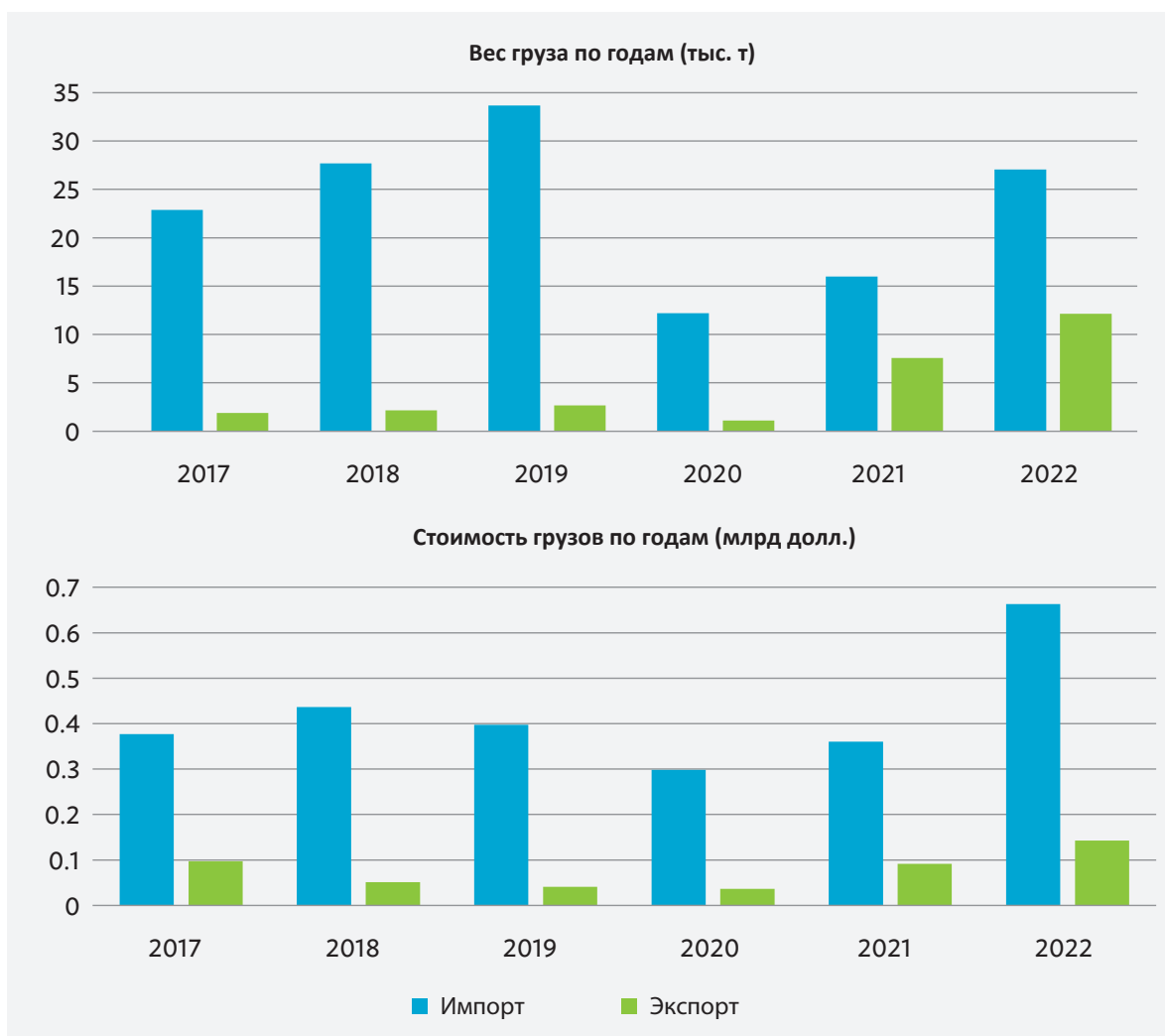
Источник: Авторы.

Кыргызская Республика

Торговля

Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Кыргызскую Республику, восстановилась до допандемического уровня. Турция, КНР и Российская Федерация являются основными источниками импорта.

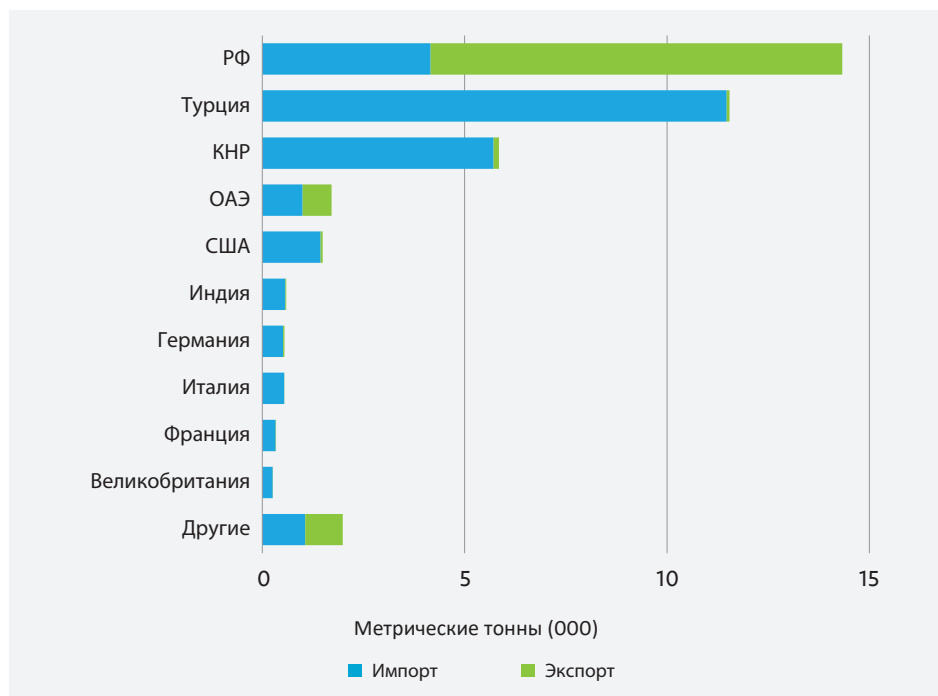
Рисунок 42: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Кыргызской Республике, 2017-2022 гг.



т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

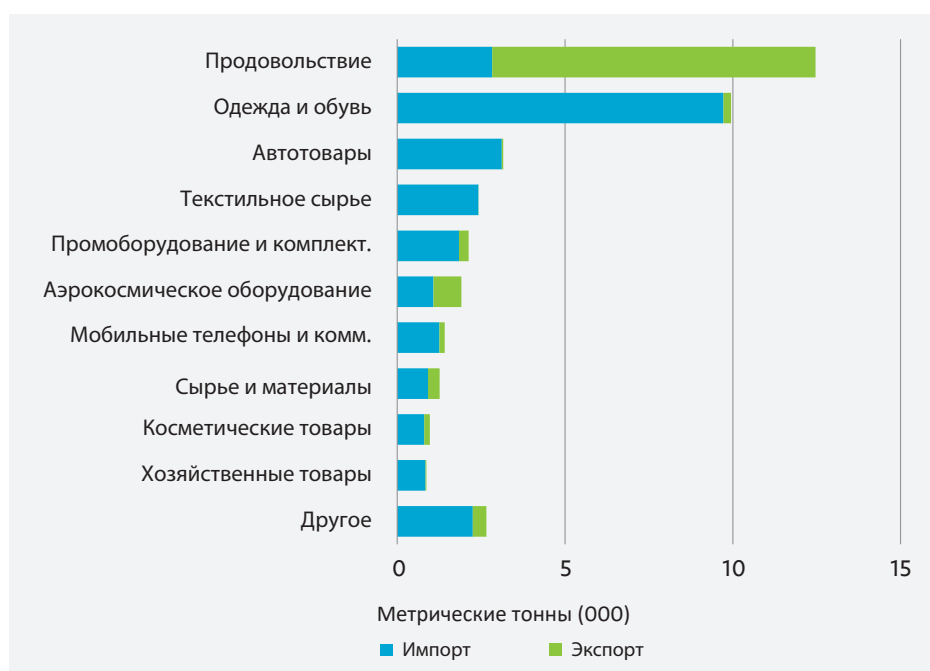
Рисунок 43: Крупнейшие партнеры Кыргызской Республики в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Источник: Авторы.

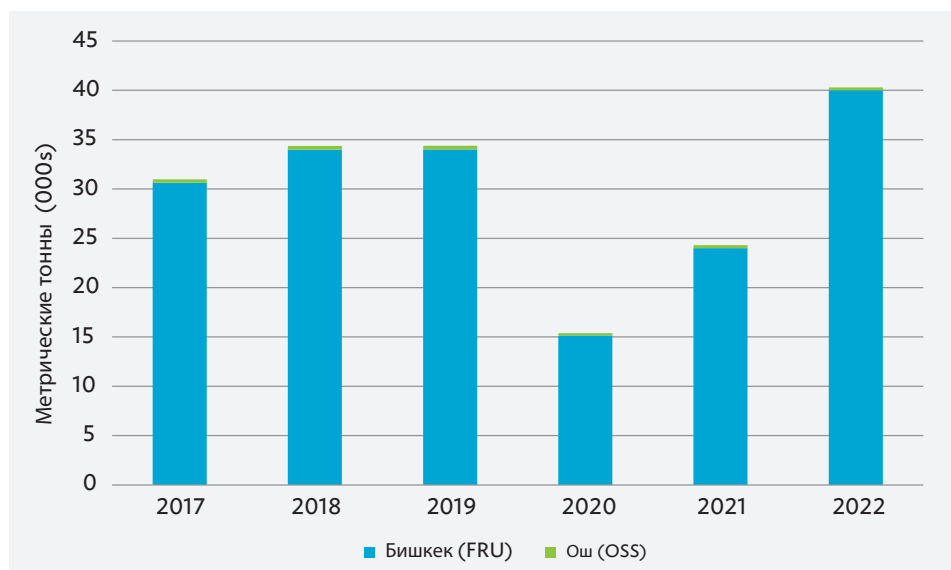
Рисунок 44: Ведущие по весу категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Кыргызской Республике (2022 г.)



Источник: Авторы.

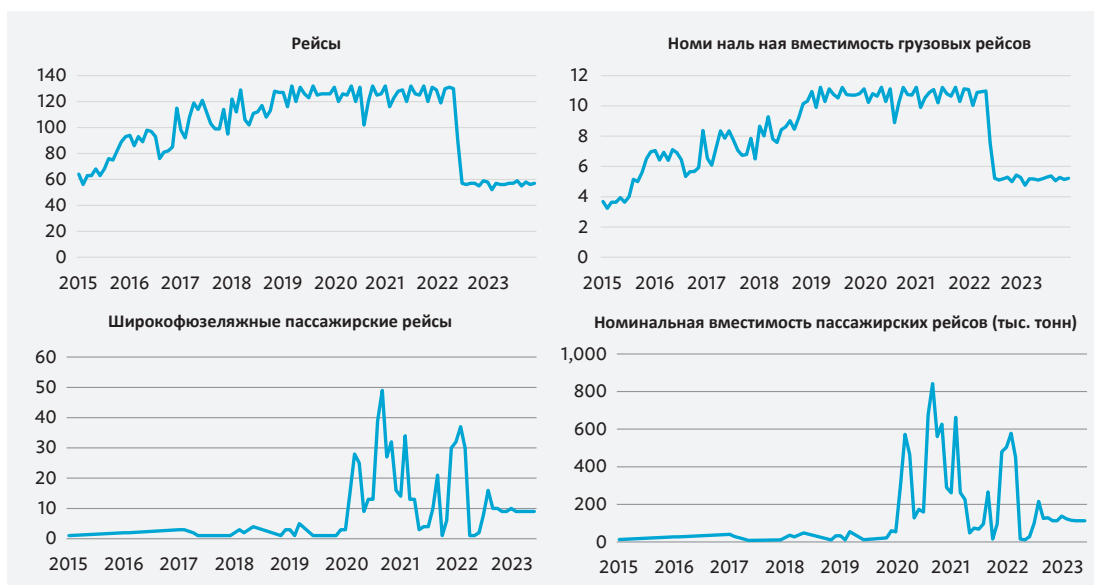
Грузовые авиаперевозки

Рисунок 45: Объемы грузовых авиаперевозок в 2017-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Рисунок 46: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Кыргызской Республике, 2015-2023 гг.



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах.

Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 9: Доходы от авиаперевозок в Кыргызской Республике до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	(...)	2,00-2,20 долл. США	Увеличение до 2,50-3,00 долл. США во время пандемии COVID-19 и остается высоким.
Турция	(...)	1,50-1,70 долл. США	Не было увеличения во время пандемии COVID-19
Европа	(...)	2,80-3,00 долл. США	В прошлом году наблюдалась тенденция к росту, в значительной степени независимо от ситуации с COVID-19
Соединенные Штаты Америки	(...)	3,00 долл. США	Короткий всплеск в течение первого года COVID-19, после чего рынок стабилизировался на уровне около 3,50 долл. США.
КНР/Гонконг (Китай)	(...)	3,00 долл. США	Увеличился в три раза во время пандемии COVID-19 и остается устойчиво высоким.

(...) = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание, кг = килограмм.

Источник: отраслевые источники; авторы.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Международный аэропорт Манас (Бишкек) расположен на высоте 2090 футов (637 м) над уровнем моря. Площадь перрона составляет 242 000 м², на нем установлено 38 стоянок и 2 телескопических трапа. На аэродроме есть две взлетно-посадочные полосы, одна длиной около 13 790 футов (4204 м). Общая площадь грузового терминала составляет 3360 м². Он оснащен широким набором разгрузочно-погрузочного оборудования, что позволяет работать одновременно на двух самолетах. Склады оборудованы морозильными и холодильными камерами; предусмотрены отдельные помещения для хранения особо ценных, взрывоопасных, токсичных, радиоактивных грузов, а также содержания животных. Пропускная способность центра грузовых авиаперевозок составляет 100 тысяч тонн в год. Численность обслуживающего персонала составляет 100 человек. Терминал функционален, тарифы на обслуживание конкурентоспособны, для клиентов предусмотрена гибкая система скидок на обслуживание. Вторым по величине пассажиро- и грузопотока является Международный аэропорт Ош. Высота над уровнем моря – 2926 футов (892 м) над уровнем моря. В аэропорту есть три рулежные дорожки. Перрон аэропорта имеет общую площадь 59 200 м² и оборудован 14 парковочными местами. Взлетно-посадочная полоса имеет длину 10 535 футов (3212 м).
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Воздушным транспортом экспортируется, в основном, сельскохозяйственная продукция – мясо, живые бараны (Дубай, Иран, Катар), черешня (Гуанчжоу), а также отдельные промышленные товары. По импорту в страну ввозятся товары народного потребления, электроника, оборудование, ткани, стройматериалы, автомобили, сборные грузы (электронная торговля). Среди основных стран-поставщиков – Турция, КНР, Объединенные Арабские Эмираты и страны Европейского Союза. До пандемии объем грузоперевозок воздушным транспортом составлял 1 тыс. тонн (2018 г.). В течение следующих двух лет произошло снижение до 300 и 100 тонн, соответственно. В 2021 году этот показатель составлял 400 тонн, а по итогам 2022 года произошло снижение до 300 тонн. В январе-октябре 2022 года из Кыргызской Республики воздушным транспортом было перевезено 30,6 тонн экспортных грузов. Основными направлениями стали Стамбул, Гуанчжоу и Шанхай. Кроме того, осуществлялись авиаперевозки в Гонконг (Китай), Туркменистан и Объединенные Арабские Эмираты. В 2021 году этот показатель составлял 23,6 тонны, а в 2020 году – 15,3 тонны.

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Управление	<ul style="list-style-type: none"> • ЗАО «Управляющая компания «Манас» является собственником и оператором Центра грузовых авиаперевозок и Центра бортового питания в Международном аэропорту «Манас». Это – единственная лицензированная компания, предоставляющая монопольные услуги по наземному обслуживанию самолетов, обработке грузов и бортовому питанию.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> • Авиация Кыргызской Республики с 2006 года находится в «черном списке» авиакомпаний, которым запрещены полеты в страны Европейского Союза. Основная причина – отсутствие полноценной нормативно-правовой базы, регламентных правил контроля за безопасностью полетов, современной навигационной службы и актуальной государственной политики в сфере авиации. Для решения вопроса в Кыргызской Республике была подготовлена нормативная база, принят Воздушный кодекс, проведена административная реформа, но не были введены процедуры реализации правил. По состоянию на апрель 2023 года вопрос остается открытым. • Существует проблема низкого профессионального уровня специалистов и нехватки квалифицированных кадров во всех структурах и службах авиационного сектора страны. • Среди других факторов, сдерживающих рост грузоперевозок, можно выделить: (i) санкции, введенные против Российской Федерации, в связи с чем кыргызские авиалинии приостановили перевозки грузов в Россию из третьих стран; (ii) необходимость получения лицензии (сертификата) CCR-29 для перевозки в КНР; (iii) несовершенство законодательной базы, препятствующее использованию лизинговых схем при приобретении воздушных судов; (iv) высокие таможенные пошлины на импорт самолетов и запасных частей.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> • Для снятия ограничений на полеты кыргызской авиации в страны Европейского Союза правительство провело реструктуризацию отрасли, в результате которой было создано Агентство гражданской авиации в непосредственном подчинении Кабинету Министров. В 2019 году в Воздушный кодекс были внесены изменения в части предоставления «пятой степени свободы воздуха». • Аэропорт «Манас» загружен частично, грузовой терминал предоставляет полный комплекс услуг, ставки оплаты за которые оцениваются как приемлемые. В аэропорту внедрена система информационных технологий, которая контролирует уровень цен и тарифов. • Были приняты программы развития авиационного комплекса. Большинство аэропортов модернизируют свое аэронавигационное и метеорологическое оборудование; модернизируются взлетно-посадочные полосы и системы управления воздушным движением; проводится реконструкция аэровокзальных комплексов. • Поставки авиатоплива осуществляются по принципу олигополии из двух компаний – «ИНТЕК» и «Газпромнефть-Аэро Кыргызстан». В аэропорту «Манас» стоимость авиатоплива составляет примерно 1500 долларов за 1 тонну, тогда как в соседних странах его стоимость оценивается выше.

м = метр, м2 = квадратный метр, КНР = Китайская Народная Республика, т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

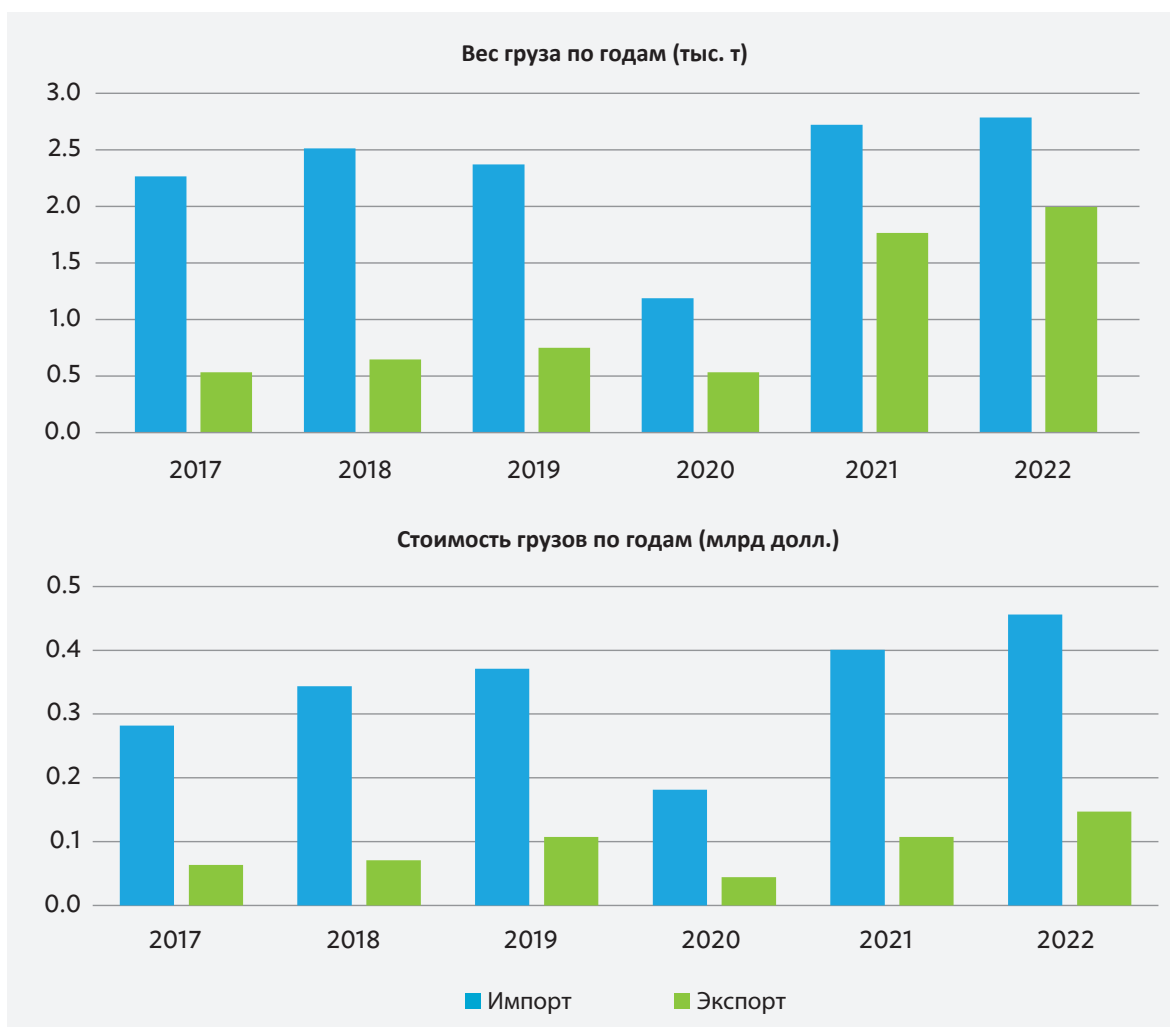
Монголия

Торговля

США, Япония и КНР являются основными партнерами по импорту авиаперевозок, а КНР, Республика Корея, США и Япония – основными партнерами по экспорту.

Рынок восстановился в 2021 году, но структура товаров и партнеров в этом году все еще отражала торговлю, связанную с пандемией COVID-19. Таким образом, для сравнения мы показываем структуру товаров и партнеров за 2018 и 2021 годы.

Рисунок 47: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Монголии, 2017–2022 гг.

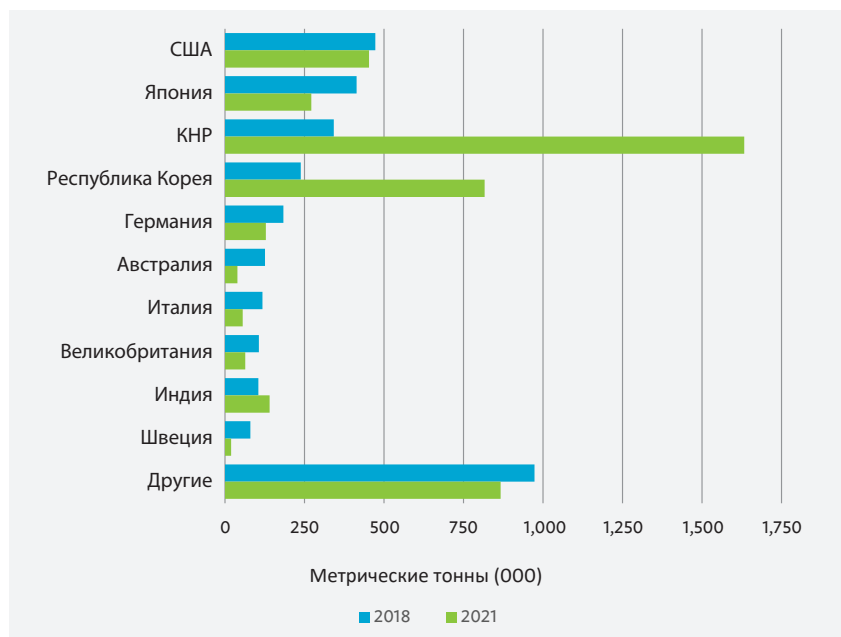


т = метрическая тонна.

Примечание: Данные за 2022 год рассчитаны на основе общего развития торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом.

Источник: Авторы.

Рисунок 48: Крупнейшие партнеры Монголии в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2019 и 2021 гг.

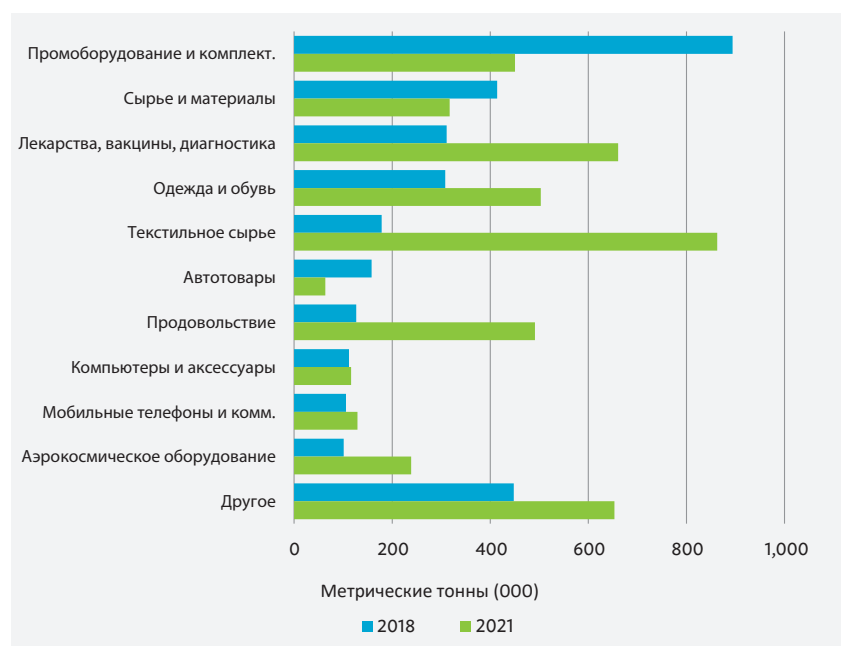


КНР = Китайская Народная Республика.

Примечание: Данные о торговле перевозимыми воздушным транспортом товарами за 2022 год и импорте товаров воздушным транспортом за 2019 год недоступны.

Источник: Авторы.

Рисунок 49: Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Монголии, 2018 и 2021 гг.



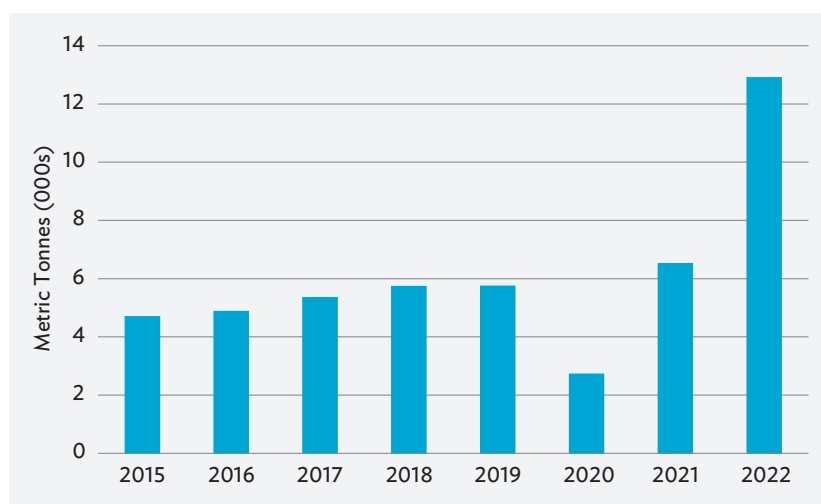
Примечание: Данные о торговле перевозимыми воздушным транспортом товарами за 2022 год и импорте товаров воздушным транспортом за 2019 год недоступны.

Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

До 2021 года объем грузовых авиаперевозок составлял около 6000 тонн в год. По предварительным данным на 2022 год объемы грузовых авиаперевозок удвоились.

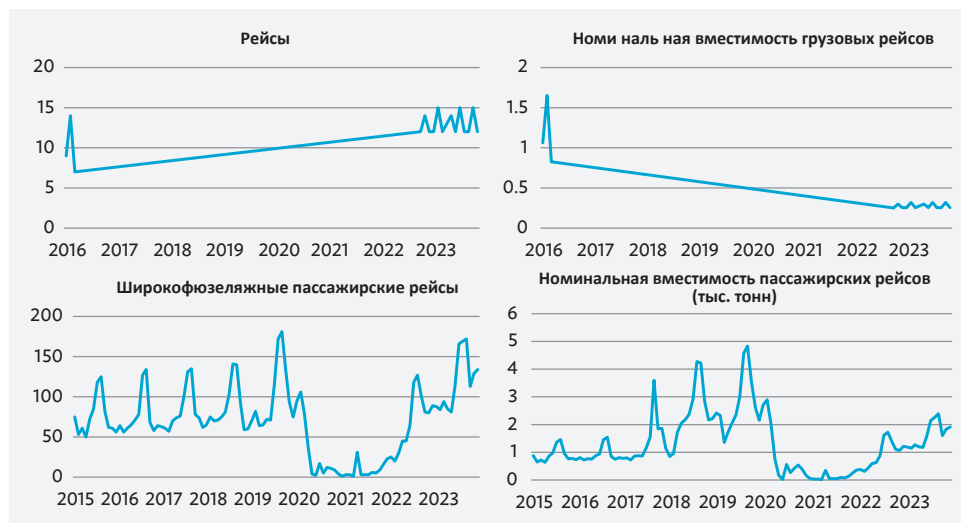
Рисунок 50: Объемы грузовых авиаперевозок в аэропорту Улан-Батор (ULN/UBN) в 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 51: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Монголии, 2015-2023 гг.



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

В ходе исследования не удалось получить надежные данные об объемах грузовых авиаперевозок для Монголии.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Новый международный аэропорт имени Чингисхана был открыт в 2021 году и расположен в 52 км от Улан-Батора (Сомон Сергелен, Тувинский аймак) на высоте 4480,5 футов (1366 метров) над уровнем моря. Аэродром имеет одну взлетно-посадочную полосу длиной 3600 метров. Буянт-Ухаа (до 2020 года назывался «Международный аэропорт имени Чингисхана») расположен на высоте 4362,4 фута (1330 метров) над уровнем моря. Аэродром имеет две взлетно-посадочные полосы – 3100 и 2000 метров, соответственно. Площадь грузового терминала в новом аэропорту Улан-Батора («Чингисхан») составляет 3750 м². Годовая пропускная способность грузов и почтовых отправлений составляет всего 11 900 тонн. Терминал оборудован складами для хранения опасных грузов (56 м²), складами для хранения ценных грузов (56 м²), а также холодильными и морозильными камерами. Для Монголии крайне важно расширить этот объект или вновь открыть старый аэропорт для грузовых авиаперевозок. Логистическая и интермодальная инфраструктура также ограничена и выигрывает от развития, особенно вблизи нового аэропорта Улан-Батора.
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> 12 893 тонны (12 869 тонн на международных рейсах и 24 тонны на внутренних) в 2022 году. Это был самый высокий грузооборот для Монголии с 1988/1989 гг., когда он составлял около 14 000/13 000 тонн. В 2019 году, последнем предпандемическом году, он составил 5 761 тонну (5 678 тонн на международных и 83 тонны на внутренних рейсах). В 2020 году это было всего 2741 тонна (2643 тонны на международных и 98 тонн на внутренних рейсах), а в 2021 году – 6429 тонн (6414 тонн на международных и 14 тонн на внутренних рейсах).
Управление	<ul style="list-style-type: none"> За последние несколько лет было запущено несколько новых авиакомпаний, и флот Монголии быстро расширился, включая введение первых грузовых самолетов Монголии, авиационное управление выигрывает от дополнительных ресурсов для выполнения своих нормативных требований. Консультации с заинтересованными сторонами выявили возможную необходимость пересмотра аэропортовых пошлин и сборов.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> Масштабы грузовых мощностей кажутся недостаточными для удовлетворения роста рынка в краткосрочной и среднесрочной перспективе. Географическое положение Монголии ограничивает ее потенциал адресным рынком транзитных грузов. Грузопоток в пунктах отправления и назначения остается основным фактором роста авиаперевозок в Монголии.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Новый логистический центр рядом с новым аэропортом находится на рассмотрении и может способствовать росту грузовых авиаперевозок. Новая зона свободной торговли вблизи от границы с Китайской Народной Республикой также может быть создана для грузовых авиаперевозок. Существуют возможности для расширения транзитных грузовых перевозок, особенно по мере того, как MIAT и некоторые из новых авиакомпаний частного сектора расширяют свой парк широкофюзеляжных самолетов.

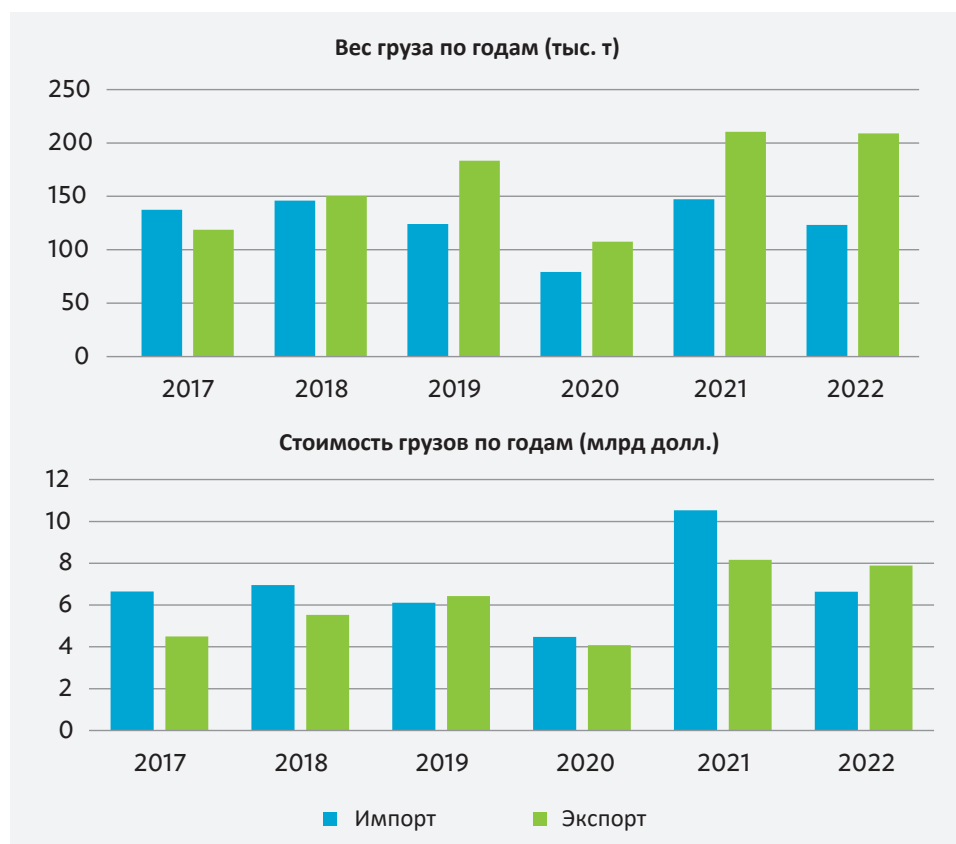
м² = квадратный метр, т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

Пакистан

Торговля

Рисунок 52: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Пакистане, 2017-2022 гг.

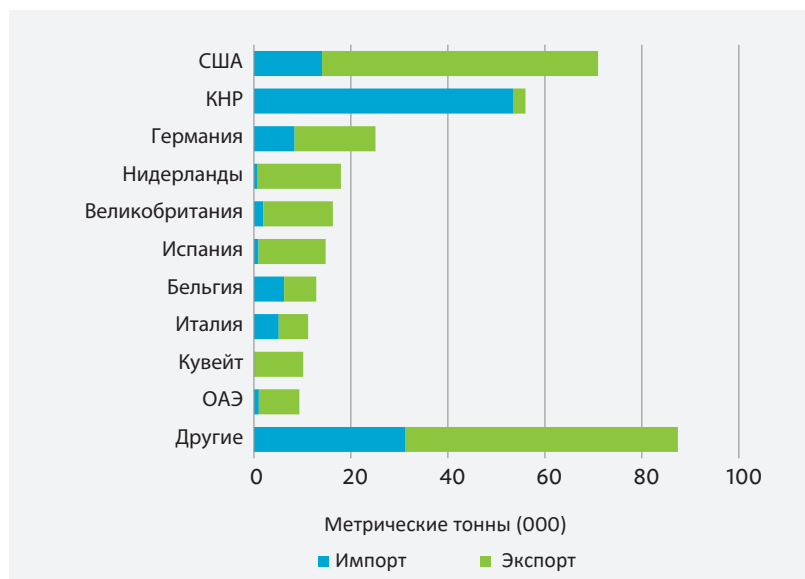


т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Пакистаном, не разделены по видам торговли. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 53: Крупнейшие партнеры Пакистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Пакистаном, не разделены по видам торговли. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 54: Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Пакистане, 2022 г.

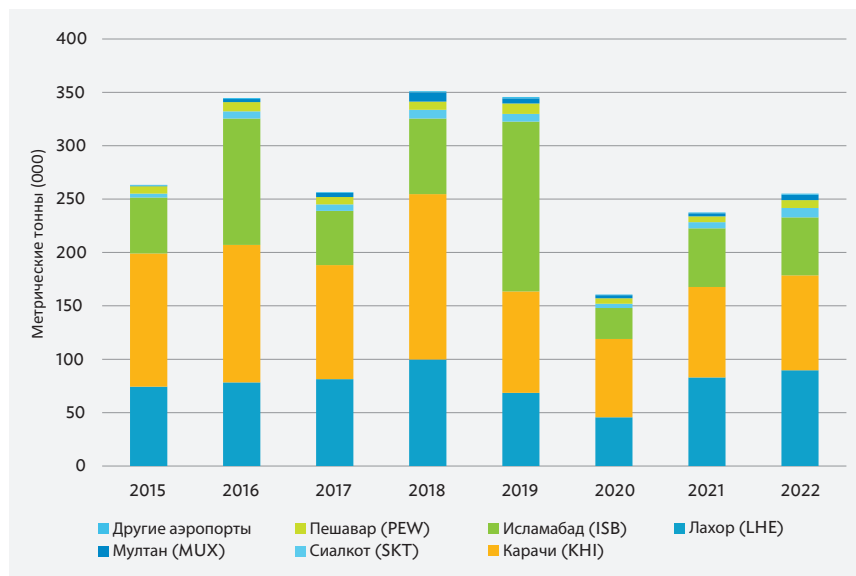


Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Пакистаном, не разделены по видам торговли. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

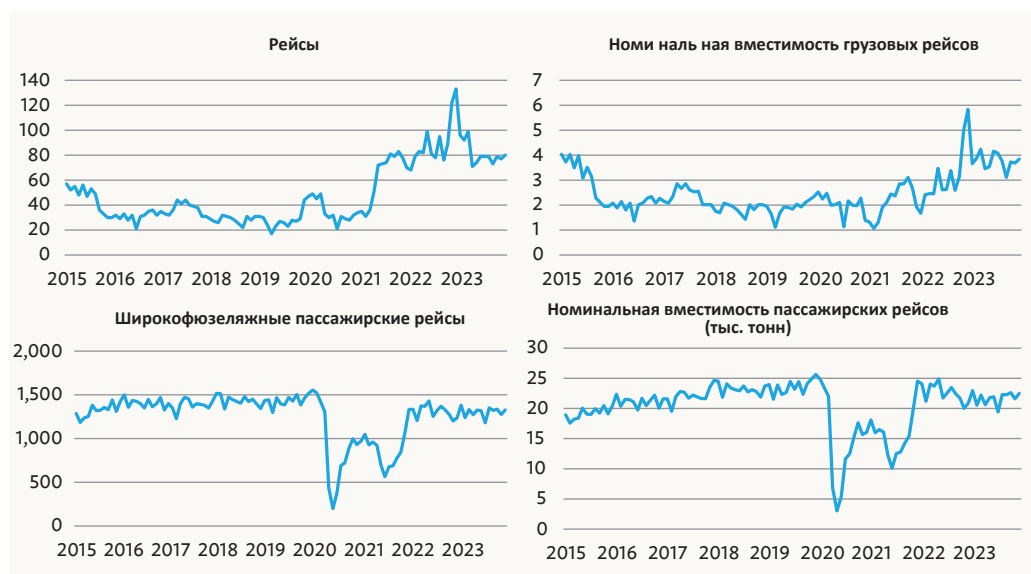
Рисунок 55: Объемы грузовых авиаперевозок в аэропортах, 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов. Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 56: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Пакистане, 2015-2023



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 10: Доходы от авиаперевозок в Пакистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	1,10 долл. США	2,00 долл. США	Показатели экспорта увеличились в 2,5-3 раза во время пандемии COVID-19 (2020/2021), а объемы импорта удвоились.
Китайская Народная Республика / остальной Азиатско-Тихоокеанский регион	1,20 долл. США	2,70 долл. США	
Персидский залив/ Ближний Восток	0,70–0,80 долл. США	1,50 долл. США	
Соединенные Штаты Америки	2,20 долл. США	3,00 долл. США	
Европа	1,10 долл. США	1,60 долл. США	

АТО = Азиатско-Тихоокеанский, COVID-19 = коронавирусное заболевание.

Источник: отраслевые источники; анализ авторов.

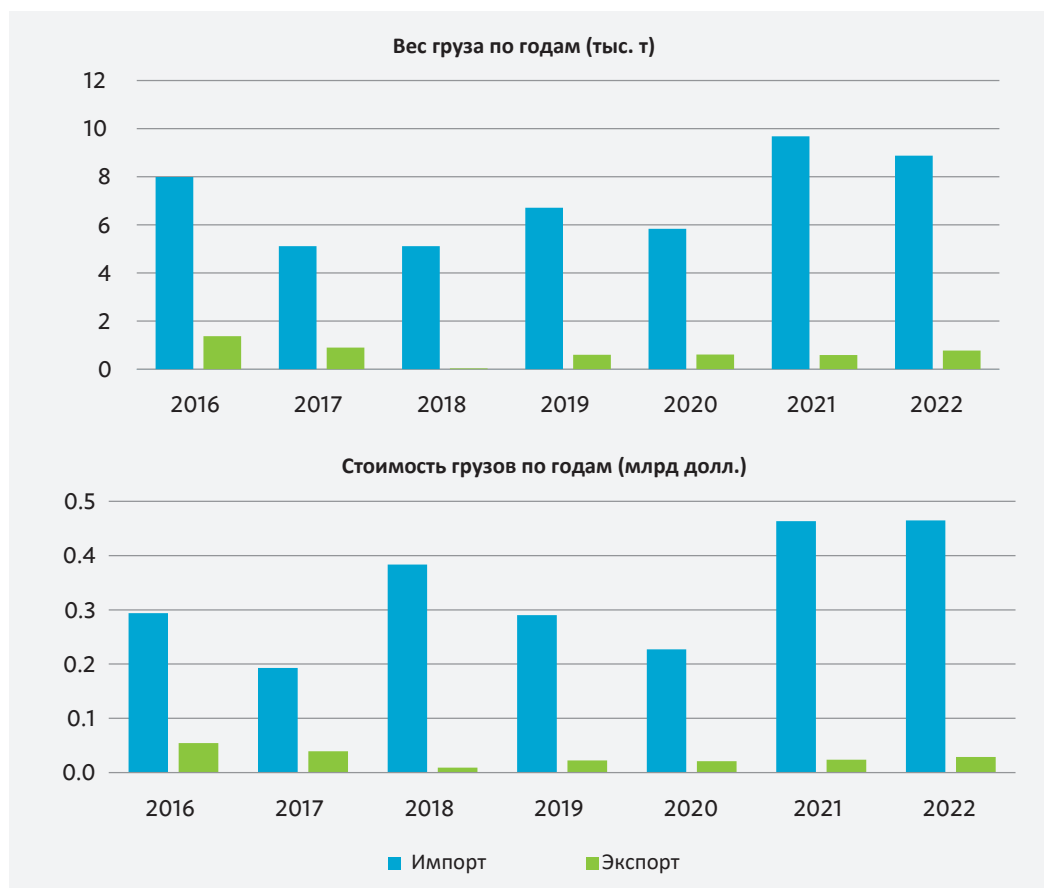
Выводы

На данном этапе группа исследователей не смогла провести на местах консультации с заинтересованными сторонами, и поэтому такие выводы недоступны.

Таджикистан

Торговля

Рисунок 57: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Таджикистане, 2017-2022 гг.

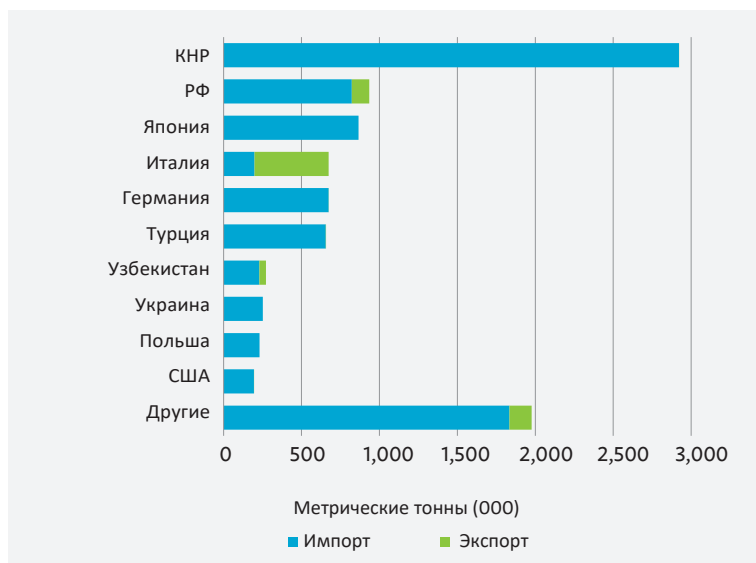


т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Таджикистаном, не разделены по видам торговли. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 58: Крупнейшие партнеры Таджикистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Таджикистаном, не разделены по видам транспорта. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 59: Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Таджикистане, 2022 г.

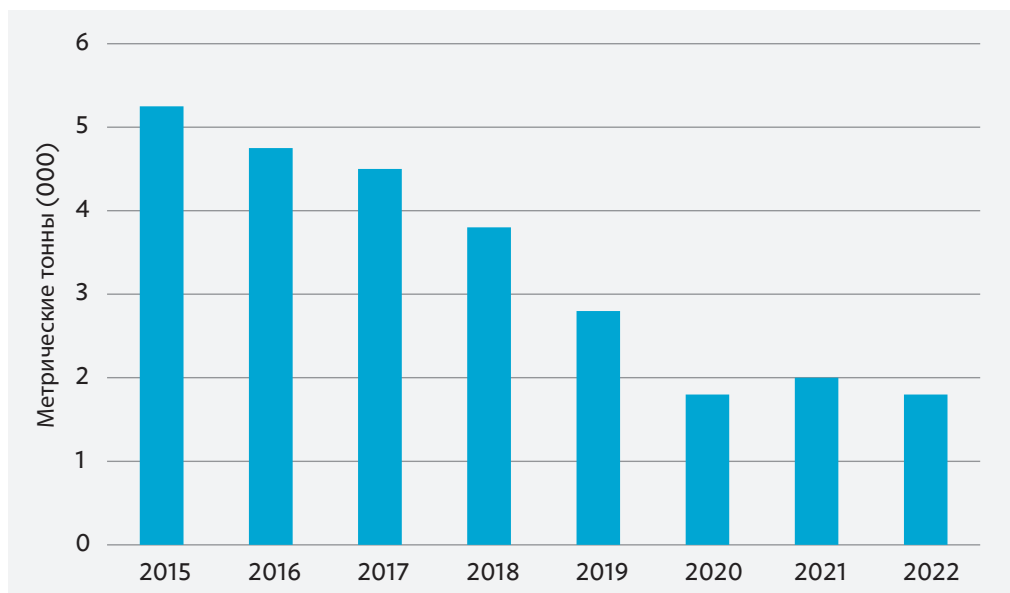


Обратите внимание, что данные о торговле, представленные Таджикистаном, не разделены по видам транспорта. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

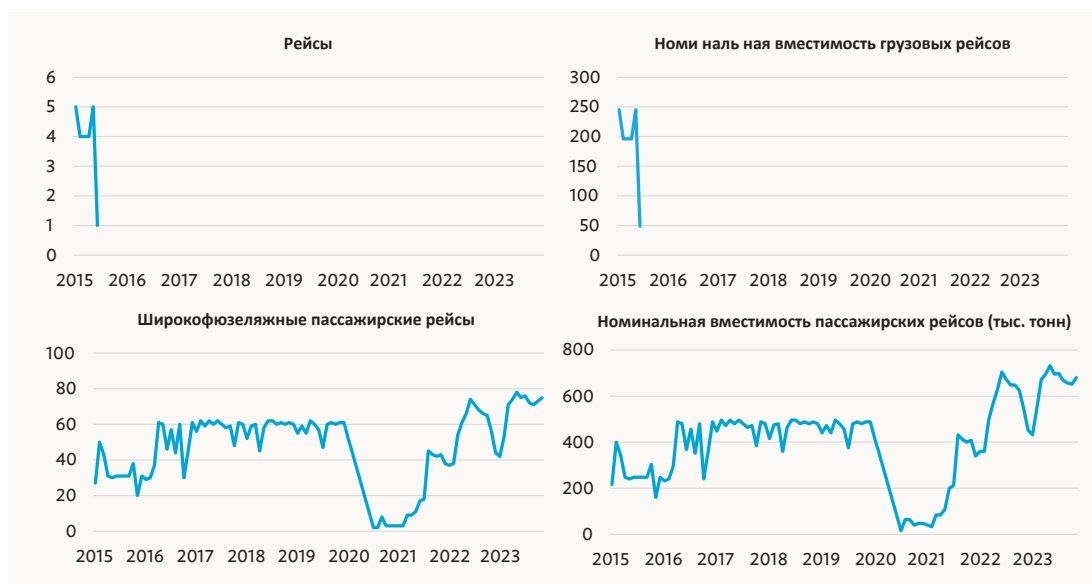
Рисунок 60: Объемы грузовых авиаперевозок в аэропорту Душанбе (DYU) в 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 61: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Таджикистане, 2015-2023 гг.



t = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах.

Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 11: Доходы от авиаперевозок в Таджикистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	Нет данных	5,00 долл. США	Трехкратное увеличение во время пандемии COVID-19. Рынок перевозок исходящих грузов практически отсутствует.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Международный аэропорт Душанбе расположен на высоте 2575,5 футов (785 метров) над уровнем моря. Длина новой взлетно-посадочной полосы составляет 10207 футов (3112 метров). Грузовой терминал построен в 2018 году и оснащен техникой и оборудованием за счет грантового финансирования, предоставленного Японским агентством международного развития (JICA) в размере 17,5 млн долларов США. Его общая площадь составляет 3713,8 м², площадь складских помещений – 2400 м². Мощность терминала – до 20 000 тонн грузов в год. Платформа площадью 6400 квадратных метров (80х80) включает в себя два больших парковочных места. Терминал оснащен четырьмя холодильно-морозильными камерами, рассчитанными на одновременный прием до 2604 тонн груза, большими рентген-аппаратами, отдельными помещениями для хранения опасных грузов, а также 12 видами специализированного оборудования. В перечень услуг входит комплекс процедур по загрузке живых животных. Штат грузового терминала составляет 50 человек. Международный аэропорт Худжанд является вторым по загруженности аэропортом в стране. Аэропорт расположен на высоте 1430 футов (436 м) над уровнем моря. Взлетно-посадочная полоса имеет длину 10 496 футов (3200 метров).
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Рынок грузовых авиаперевозок в Таджикистане функционирует благодаря пассажирским авиакомпаниям. В республике не зарегистрированы национальные грузовые перевозчики и отсутствует парк грузовых самолетов. Иностранные авиакомпании выполняют только отдельные разовые рейсы в связи с незначительными объемами грузов, отсутствием постоянной клиентской базы, а также наблюдаемой на рынке внутренней монополией. В Таджикистане зарегистрированы две пассажирские авиакомпании, а именно: «Сомон Эйр» и «Таджик Эйр». Национальный перевозчик «Таджик Эйр» в настоящее время приостановил свою деятельность в связи со сложной внутренней финансово-экономической ситуацией, которая сложилась в компании. На рынке Таджикистана представлено до десяти иностранных пассажирских перевозчиков, среди которых лидирующие позиции занимает авиакомпания Turkish Airlines. Основными странами-партнерами Таджикистана являются Российская Федерация, КНР, Объединенные Арабские Эмираты, Турция, Европейский Союз и Дубай. Таджикистан является агропромышленной страной и, как следствие, основу его экспорта составляют сезонные сельскохозяйственные продукты: скоропортящиеся продукты, фрукты, баранина. Более широко представлена номенклатура импортных поставок – в республику ввозятся текстиль, товары народного потребления, продукты питания, специализированные машины и оборудование. Международный аэропорт Душанбе в 2022 году обработал более 1 800 тонн экспортно-импортных грузов. В период пандемии объем авиаперевозок значительно сократился. В республику ввозились, в основном, гуманитарные товары и антиковидные препараты. Поставки грузов USAID осуществляются на периодической основе.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> Собственником международных аэропортов является Правительство Таджикистана (государственная форма собственности), а единственным оператором – ОАО «Международный аэропорт Душанбе». Душанбинский грузовой терминал является структурным подразделением аэропорта и вся специализированная техника и оборудование для обработки грузов на борту воздушного судна находится на балансе аэропорта.

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

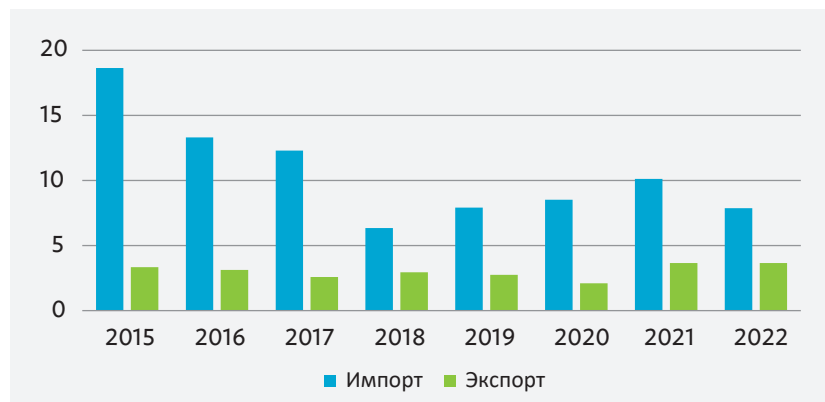
Элемент	Комментарии
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> Наличие в стране лишь одного грузового терминала (в аэропорту Душанбе) существенно сдерживает развитие рынка грузовых авиаперевозок. Схемы по сбору товаров из регионов страны с последующим их закреплением в Душанбе убыточны и трудоемки. Создание в стране региональных логистических центров может способствовать продвижению товаров на внешние рынки, а также ускорить процесс активизации работы большинства отечественных аэропортов. Созданное в грузовом терминале «Единое окно» не в полной мере выполняет возложенные на него функции, в связи с чем грузовладельцам приходится тратить много времени на оформление документов и решение всех формальностей. Сложность вызвана задержкой уведомления о прибытии груза, особенностями въезда грузовых автомобилей на территорию терминала, ожиданием специализированной техники в аэропорту, высокими тарифами на обработку грузов, а также дороговизной авиакеросина. Во всей авиационной отрасли Таджикистана ощущается нехватка профессиональных кадров. Аэропорты испытывают трудности с подбором грамотных высококвалифицированных специалистов, а также с подготовкой и повышением квалификации имеющегося персонала.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> Реализация Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Таджикистана до 2025 года будет способствовать активизации рынка авиаперевозок. Наиболее актуальные вопросы, требующие решения, включают дальнейшую модернизацию инфраструктуры аэропортов, строительство терминальных комплексов, повышение качества обслуживания грузовладельцев и авиакомпаний, снижение стоимости авиакеросина. Перспективными направлениями являются создание в республике грузовых авиакомпаний, формирование национального парка грузовых самолетов, улучшение условий для увеличения количества технических посадок иностранными авиакомпаниями, развитие мультимодальных схем грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе, а также создание услуг по консолидации грузов. Поощряется создание Рабочей группы по развитию воздушного транспорта в рамках Координационного комитета транспортного сектора ЦАРЭС (по примеру Рабочей группы по железнодорожному транспорту); создание учебного центра по безопасности перевозки опасных грузов (возможно на базе института ЦАРЭС); создание в стране технического завода по техническому обслуживанию и ремонту самолетов.

ЦАРЭС = Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, м² = квадратный метр, КНР = Китайская Народная Республика..Источник: Авторы.

Туркменистан

Торговля

Рисунок 62: Объем импорта и экспорта Туркменистана в 2015-2022 гг. (млрд долларов США)



Примечание: Не включает топливо и нефтепродукты, сырье, железо и сталь.

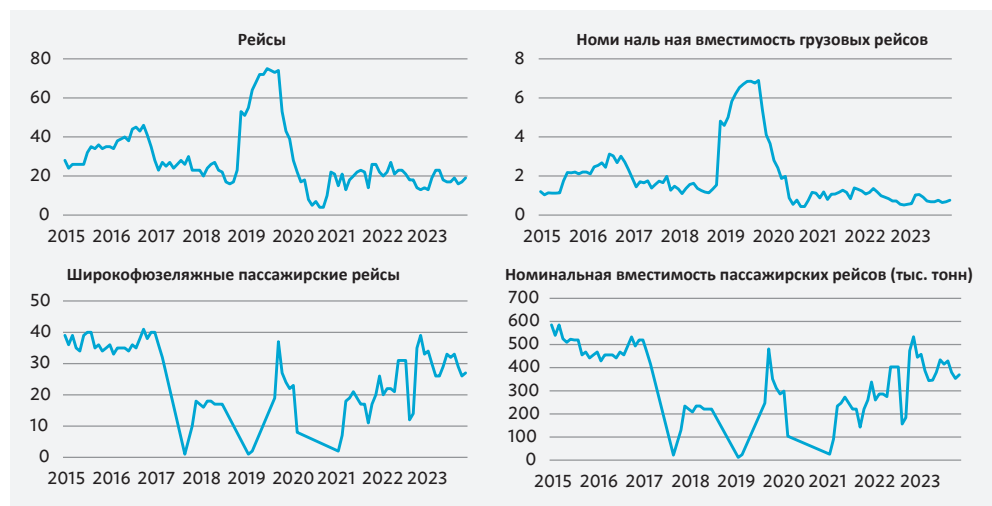
Источник: авторы., UNCTAD.

Грузовые авиаперевозки

Временные ряды недоступны. Дополнительную информацию см. в разделе «Профили аэропортов».

Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 63: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Туркменистане, 2015-2023 гг.



t = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах. Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 12: Доходы от авиаперевозок в Туркменистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	(...)	3,50-4,00 долл. США	За исключением Европы, тарифы на перевозки ввозимых грузов увеличились более чем вдвое во время пандемии COVID-19. Тарифы на перевозки исходящих грузов не были включены, так как исходящих грузов очень мало.
Европа	(...)	3,00 долл. США	Тарифы пережили короткий скачок в 2020 году, но в 2021 году снизились.
КНР/Южная Корея	(...)	5,00 долл. США	
США	(...)	4,00 долл. США	
Турция	(...)	3,50 долл. США	

(...) = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание.

Источник: отраслевые источники; анализ авторов.

Выводы

На данном этапе группа исследователей не смогла провести на местах консультации с заинтересованными сторонами, и поэтому такие выводы недоступны.

Исследовательская группа ожидает получения отзывов от местных заинтересованных сторон.

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Международный аэропорт Огуз Хан (г. Ашхабад) был полностью реконструирован в 2016 году. Пропускная способность нового терминала составляет 1600 пассажиров в час, что соответствует годовому пассажиропотоку около 1,3 млн человек. Аэропорт расположен на высоте 692 фута (211 метров) над уровнем моря. Аэродром имеет три взлетно-посадочные полосы длиной 12 465 футов (3800 метров) – бетон, 9800 футов (2990 метров) – бетон, и 5900 футов (1800 метров) – железобетон. Общая площадь аэровокзального комплекса составляет 1200 га. В аэропорту имеются ангары и технические помещения для обслуживания воздушных судов площадью 33 500 м². Грузовой терминал расположен в западной части аэропорта и имеет отдельный подъезд для автотранспорта. Площадь грузового терминала составляет 17 174 м², а его мощность рассчитана на обработку 200 000 тонн грузов в год. На его территории расположены: грузовой перрон с пятью стоянками для воздушных судов, экспортная зона (2577,15 м²) и импортная зона (4524,78 м²), склады для хранения различных видов грузов, шесть холодильных камер, помещения для животных, ценных и опасных грузов. Зоны экспорта и импорта имеют по четыре станции погрузки и разгрузки. Терминал оснащен специализированным оборудованием и рентгенотелевизионной аппаратурой, системой ETV. Предусмотрена автоматизированная система хранения устройств пакетирования и комплектования грузов (укрупненных грузовых единиц). На территории терминала находится Распределительный центр Государственной компании «Туркменпочта», таможня, а также представительство ветеринарной службы. Грузовой комплекс включает в себя специальный склад для скоропортящихся грузов, ценных товаров, грузов с наркотическими средствами, радиоактивных грузов, грузов с сельскохозяйственной продукцией, живых грузов (животных) и т.д.

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Грузовые авиаперевозки осуществляются как на пассажирских самолетах, так и на грузовых. В настоящее время на вооружении страны находятся грузовые Ил-76ТД (Ил-76 транспортный дальний) грузоподъемностью до 40 тонн – 8 единиц, Airbus A330-200P2F грузоподъемностью до 61 тонны – 2 единицы, и Boeing 777-200 LR – 1 единица. Основными перевозчиками являются Аэрофлот, Turkish Airlines, S7Airlines, Air Bridge Cargo, выполняющие регулярные рейсы в Москву, Казань, Франкфурт-на-Майне, Дубай, Стамбул, Пекин, Брно (Чехия). В период пандемии «Туркменские авиалинии» еженедельно выполняли грузовые рейсы на самолете Boeing B777-200LR в Пекин и Франкфурт; при этом объем единовременно перевозимого груза мог достигать 35 тонн. Также Ил-76 еженедельно возил грузы в Стамбул, Дели и Абу-Даби.
Управление	<ul style="list-style-type: none"> «Туркменховаёллары» (Туркменские авиалинии) является собственником Ашхабадского международного аэропорта и, соответственно, Грузового терминала. «Туркменские авиалинии» принадлежат государству (в лице Авиапредприятия «Туркменистан») и парк воздушных судов компании, соответственно, базируется в указанном аэропорту. На территории аэропорта находятся Управление Государственной национальной службы «Туркменховаёллары», являющегося членом ИКАО, а также Авиатранспортное предприятие «Туркменистан» и летный состав авиакомпании. Грузовые авиаперевозки – одно из основных направлений деятельности авиакомпании.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> Использование воздушного пространства Туркменистана, в том числе лицензирование и порядок организации авиаперевозок грузов, регулируется Воздушным кодексом Туркменистана, утвержденным и введенным в действие Законом Туркменистана от 23 января 2012 года.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> В Туркменистане реализуется Национальная программа развития гражданской авиации на 2012-2030 годы. Документ предусматривает расширение действующих производственных мощностей, оснащение отрасли новейшим оборудованием, подготовку высококвалифицированных специалистов, приобретение новых лайнеров, повышение качества предоставляемых услуг. В рамках модернизации наземного обслуживания грузовых авиаперевозок в аэропорту Ашхабада постепенно внедряются инновационные решения, направленные на совершенствование бизнес-процессов. Одним из них является система транспортного средства для подъема и перевозки грузов (ETV), обеспечивающая электронный контроль процесса обработки грузов на станциях погрузки-разгрузки и на прилегающей территории у стоянки воздушных судов. Помимо развития производственно-экономического потенциала, правительство намерено обеспечить рост авиаперевозок грузов, а также более полное использование транспортной инфраструктуры страны, в том числе за счет развития регионального сотрудничества. Ключевыми направлениями здесь являются реализация в стране политики «открытых дверей», создание благоприятных условий для иностранных авиакомпаний и грузовладельцев, более широкое участие национальных стейкхолдеров (заинтересованных сторон) в мировом рынке перевозок транзитных и специализированных грузов, формирование новых мультимодальных схем грузоперевозок.

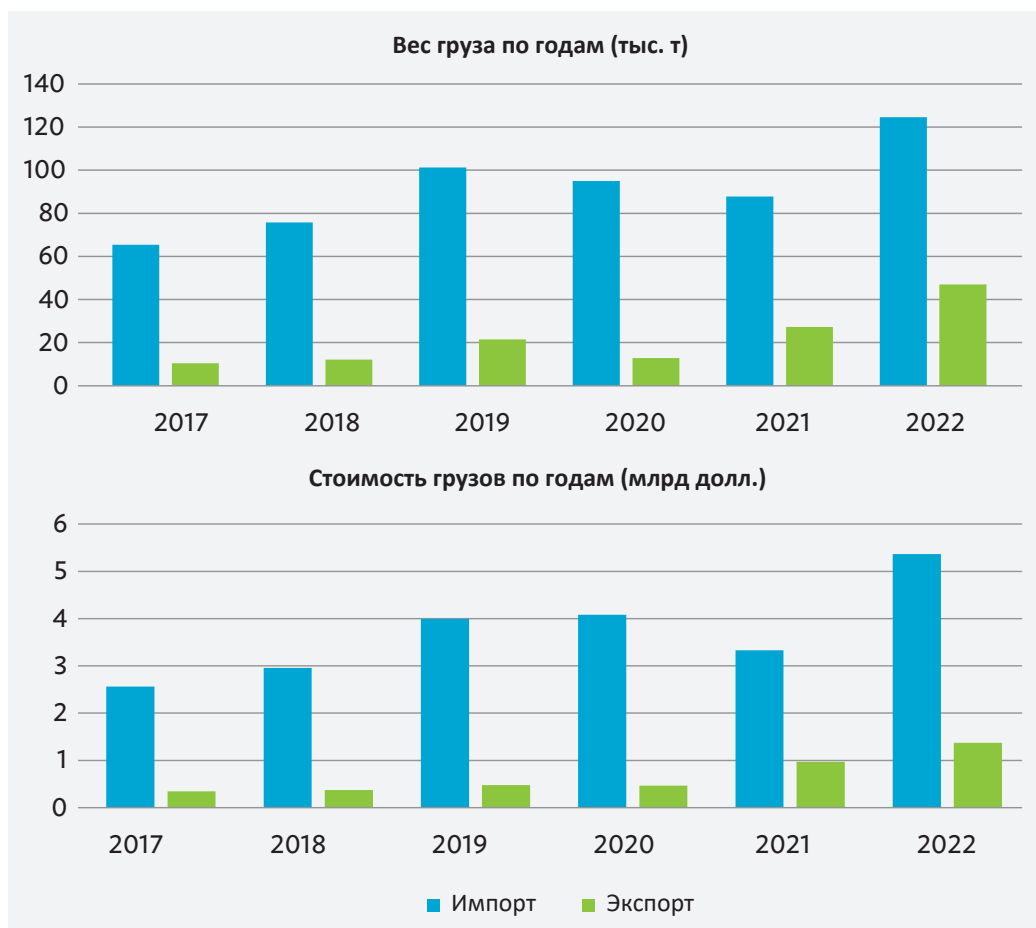
m² = квадратный метр, ИКАО = Международная организация гражданской авиации.

Источник: Авторы.

Узбекистан

Торговля

Рисунок 64: Торговля перевозимыми воздушным транспортом товарами в Узбекистане, 2017-2022 гг.

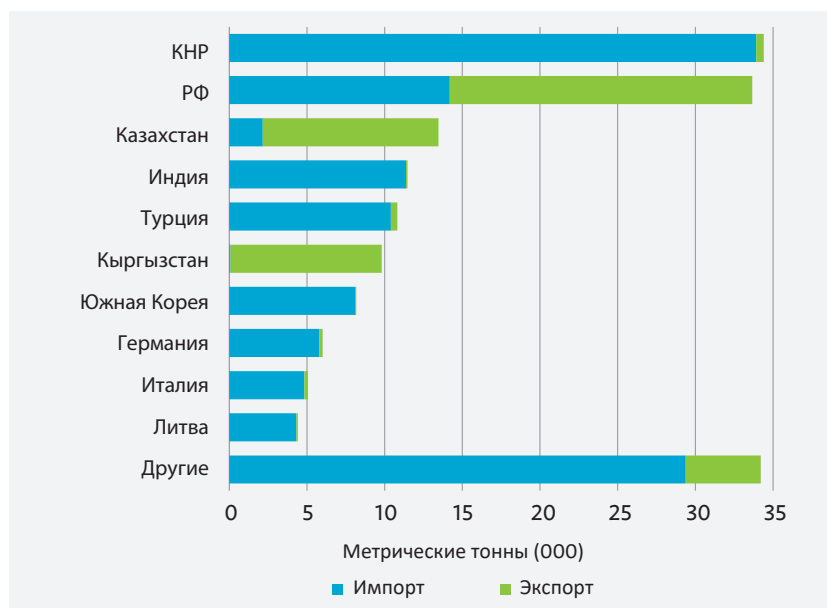


т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что представленные Узбекистаном данные о торговле не имеют разделения по видам транспорта. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 65: Крупнейшие партнеры Узбекистана в сфере торговли товарами, перевозимыми воздушным транспортом, по весу в 2022 году



КНР = Китайская Народная Республика.

Обратите внимание, что представленные Узбекистаном данные о торговле не имеют разделения по видам транспорта. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Рисунок 66: Ведущие категории товаров, перевозимых воздушным транспортом, в Узбекистане, 2022

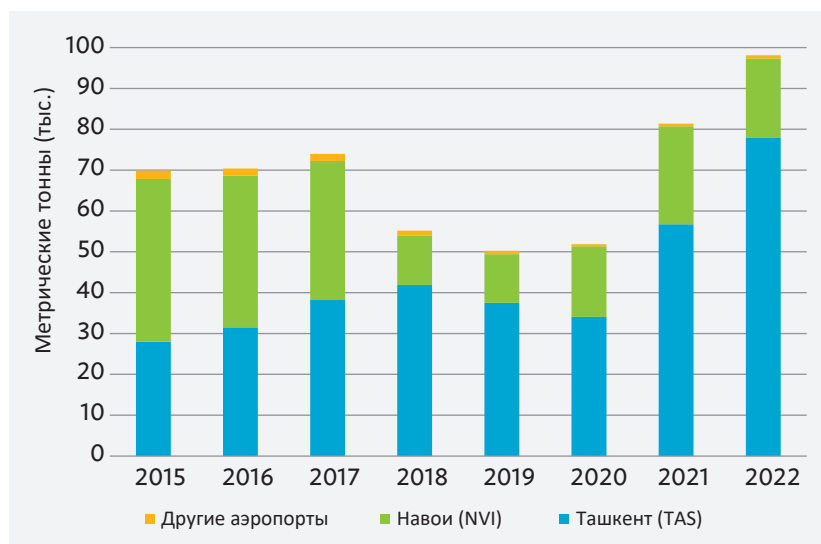


Обратите внимание, что представленные Узбекистаном данные о торговле не имеют разделения по видам транспорта. К продуктам, связанным с воздушными перевозками, относятся все продукты, таможенная стоимость которых превышает 20 долларов США за килограмм, фармацевтические препараты и продукты, требующие контроля температуры.

Источник: Авторы.

Грузовые авиаперевозки

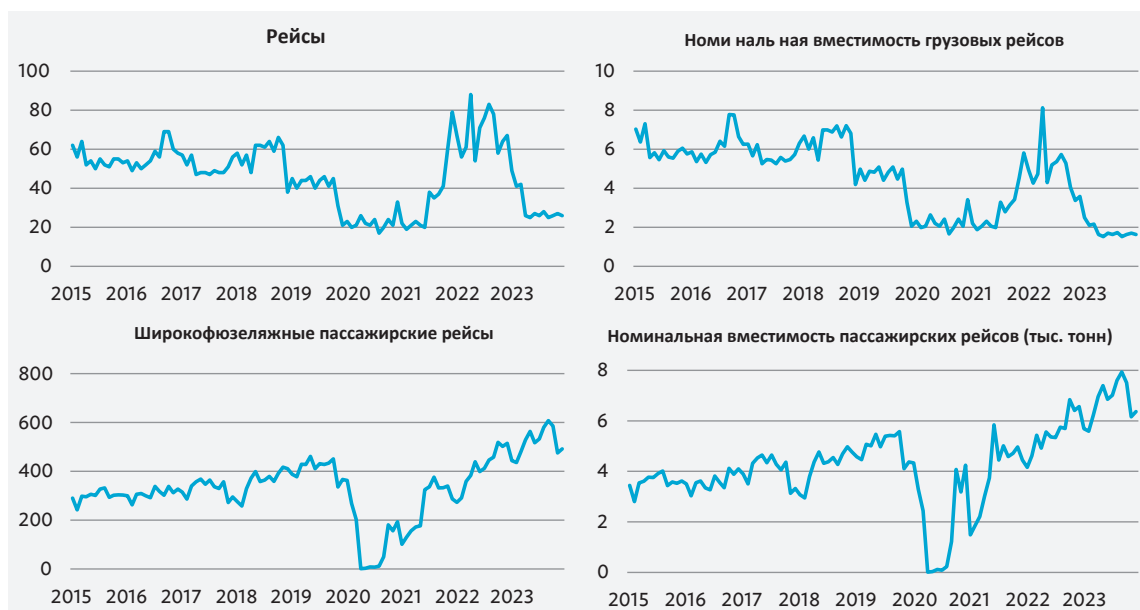
Рисунок 67: Объемы грузовых авиаперевозок в Узбекистане, 2015-2022 гг.



Источник: Международный совет аэропортов; национальная статистика аэропортов; оценки авторов.

Потенциал грузовых авиаперевозок

Рисунок 68: Рейсы и пропускная способность грузовых и пассажирских рейсов в Узбекистане, 2015-2023 гг.



т = метрическая тонна.

Обратите внимание, что номинальная грузоподъемность не представляет собой выделенную грузоподъемность в тоннах.

Пассажирские рейсы включают только широкофюзеляжные пассажирские рейсы и исключают узкофюзеляжные и турбовинтовые самолеты.

Источник: Авторы.

Цены на грузовые авиаперевозки

Таблица 13: Доходы от авиаперевозок в Узбекистане до пандемии COVID-19 (долл. США/кг)

Рынок	Вывозимые грузы	Ввозимые грузы	Комментарии
Все рынки	(...)	2,50 долл. США	Учитывались только доходы от перевозки ввозимых грузов, поскольку экспорт грузовых авиаперевозок практически отсутствует.
Турция	(...)	1,90 долл. США	Тарифы пережили непродолжительный скачок в 2020 году, но снизились в 2021 году.
Европа	(...)	3,00 долл. США	
Китайская Народная Республика / Гонконг (Китай) / Южная Корея	(...)	3,00-3,50 долл. США	
Соединенные Штаты Америки	(...)	4,00 долл. США	

... = нет данных, COVID-19 = коронавирусное заболевание. Источник: отраслевые источники; анализ авторов.

Выводы

Элемент	Комментарии
Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Ташкентский грузовой терминал работает за пределами своих возможностей и нуждается в первоочередной модернизации. Недостаточно крытого пространства для обработки грузов. Объекты в Навои превосходят другие объекты по мощности и имеют большие преимущества в плане расположения для расширения. Ранее авиакомпания Korean Air использовала аэропорт Навои для доставки своих грузов в Узбекистан и третьи страны. В то же время правительство ежегодно предоставляло скидки на покупку авиакеросина. Практически весь грузопоток направляется в Ташкент. Это – проблема. Самаркандскому аэропорту предоставлены привилегии и льготы, которые изменят эту ситуацию в будущем. Для этого компания «Мараканда» в Самарканде создаст крупную логистическую зону. Аэропорты Ташкент, Самарканд, Навои и Термез – основные перспективные грузовые аэропорты. Термез пока еще недостаточно развит
Грузовые авиаперевозки	<ul style="list-style-type: none"> Грузовые авиаперевозки через аэропорт Ташкента = 2021 г.: 57 000 т; 2019 г.: 37 000 т. На грузовые самолеты приходилось 9%, 16% и 2% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. Приблизительно 78 000 тонн в 2022. Транзитные грузы связаны, в основном, с грузовыми перевозками Узбекских авиалиний, которые продает MyFreighter. MyFreighter добавляет самолеты 747-й серии, и поэтому ожидается увеличение карты транзитных перевозок. На долю «Узбекистон хаво йуллари» приходится примерно 50% всей пропускной способности. Исторически сложилось так, что около 85% пропускной способности аэропорта в Ташкенте приходилось на пассажирские самолеты. Авиакомпании Узбекистан Airways, Turkish Airlines, Lufthansa, Challenge Air Cargo и Titan Airways в последние годы обеспечивают грузовые перевозки через Ташкент. Грузовые авиаперевозки через аэропорт Навои составили 24 000 тонн в 2021 году и 12 000 тонн в 2019 году. На грузовые самолеты приходилось 51%, 61% и 36% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. За последний год авиакомпании Turkish Airlines, MNG Airlines и Korean Air использовали Навои в качестве технической/ транспортной остановки. На всех грузовых перевозчиков приходится почти вся пропускная способность через аэропорт NVI. Авиакомпания Korean Air является давним арендатором.

продолжение на следующей странице

Продолжение таблицы

Элемент	Комментарии
Управление	<ul style="list-style-type: none"> • Аэропортовая компания, грузовой терминал, авиакомпания находятся в собственности и под управлением Правительства Узбекистана. Компания по обработке самолетов и грузов была разделена на два подразделения, но по-прежнему принадлежала и управлялась в соответствии с устаревшими государственными договоренностями, которые мало изменились с 1980-х годов. • Имелись некоторые идеи относительно привлечения на объект «новых консультантов», которые могут способствовать улучшениям. • Постановлением №ПП-5100 от 30 апреля 2021 года и также приказом Председателя Правления АО «Аэропорты Узбекистана» от 30 сентября 2022 года №454 почтово-грузовой комплекс был выделен из состава Международного аэропорта «Ташкент» и реорганизован в ООО «Uzbekistan Airports Cargo». Сегодня это предприятие имеет самостоятельный банковский счет и самостоятельно распоряжается своим бюджетом, осуществляя самостоятельную хозяйственную деятельность в установленном порядке. • Командой авторов исследования были рассмотрены устаревшие механизмы управления и существующие операционные процедуры, которые выиграют от модернизации и приведения в соответствие с передовой практикой.
Ограничения	<ul style="list-style-type: none"> • Существующая планировка и пропускная способность грузового терминала в Ташкенте не соответствуют его назначению • Jet A1: ограничения по топливу и высокая цена. • Наличие и стоимость грузовых самолетов в настоящее время сдерживают рост «Узбекистон хаво йуллари». • Большой проблемой является стоимость авиакеросина. • Местные авиакомпании не заинтересованы в выполнении внутренних рейсов. • Процесс реформирования услуг был запущен позже, чем в других странах, поэтому тарифы продолжают оставаться не вполне конкурентоспособными. Одним из направлений является сокращение ручного труда в аэропортах. • Правительство вынашивает планы по строительству в Ташкенте нового аэропорта – за чертой города. Однако в 2023 году планируется начать строительство нового грузового терминала площадью 10 000 м² возле действующего ташкентского аэропорта. В случае передачи аэропорта этот терминал будет продан сторонним бизнес-организациям на аукционе.
Возможности	<ul style="list-style-type: none"> • В стране принята Стратегия развития аэропортов, одним из приоритетов которой является развитие инфраструктуры. • Самаркандский аэропорт был передан в частное управление компании «Мараканда». В настоящее время прорабатывается вопрос о передаче аэропортов Ургенча и Бухары. При Министерстве финансов создано специализированное агентство по государственно-частному партнерству, которое готовит всю соответствующую документацию. • При строительстве нового грузового авиатерминала и прилегающей к нему площади стоянки следует оценить возможности для инвестиций частного сектора в эксплуатацию грузового терминала. Планы относительно нового терминала площадью более 10 000 м², по-видимому, не имеют четкой временной шкалы. • Население, а также местное производство способствуют росту объемов авиаперевозок. • Правительство проводит политику либерализации деятельности авиационного сектора экономики. Новые частные авиакомпании получают лицензии и выходят на рынок перевозок, закупаются новые самолеты. Это также способствует росту объемов авиаперевозок. • Существует возможность развития аэропорта Навои, но это должно быть сделано комплексно с учетом инвестиций в аэропорт Ташкента. • Другие предложения включают развитие Самаркандского аэропорта в качестве регионального грузового узла в связи с привилегиями для международных перевозчиков и желанием правительства максимально воспользоваться недавним развитием новой инфраструктуры аэропорта. • Всеобъемлющее национальное генеральное планирование для всех секторов грузовых перевозок Узбекистана – железнодорожных, автомобильных, воздушных и интермодальных. Генеральный план грузовых авиаперевозок должен включать приоритетное стратегическое развитие инфраструктуры, систем и управления на период от 0 до 5 лет, а также 5-15-20-летний план роста в соответствии с целями и стандартами производительности. • Участие частного сектора в грузовых авиаперевозках и концессиях ГЧП/СЭП (государственно-частное партнерство / строительство – эксплуатация – передача) • В сентябре 2022 года было сертифицировано авиационное топливо, произведенное в Узбекистане на заводе GTL.

м2 = квадратный метр, т = метрическая тонна.

Источник: Авторы.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПРОФИЛИ АЭРОПОРТОВ

Там, где это возможно, команда авторов исследования собрала информацию о характере грузовых операций и объектах в каждом из основных аэропортов в регионе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). Сюда входят следующие пункты:

- Основная контекстная информация об аэропорте
- Информация и текущий уровень грузопотока
- Основные поставщики услуг грузовых перевозок (в нижней части фюзеляжа пассажирских судов и на грузовых судах) в аэропорту в период с 2019 по конец 2022 года
- Информация об объектах, доступных в аэропорту, включая контролируемую зону, грузовую стоянку/перрон и складские помещения. Команда авторов исследования не включала оценку наземной связи в аэропорту или специальных грузовых помещений, хотя и отметила, что все терминалы, как правило, способны обрабатывать множество грузов
- Планы развития
- Любая другая соответствующая информация

Данные по аэропортам были собраны из множества источников, в том числе:

- Информация об операторе аэропорта и грузовом терминале
- Анализ опубликованных расписаний
- Данные о грузопотоке в аэропорту, собранные Международным советом аэропортов (ACI) и другими национальными органами
- Один источник Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА)
- Другие источники новостей и информация из открытых источников
- Собственные базы данных аэропортов и грузопотока Trade and Transport Group PTY LTD

Там, где информация недоступна, были сделаны оценки, в частности:

- Площадь грузового терминала и грузовой стоянки по спутниковым снимкам
- Пропускная способность грузового терминала была рассчитана с использованием допущений 6-8 тонн на квадратный метр (м²) в год. Обратите внимание, что фактическая пропускная способность будет варьироваться в зависимости от товаров, обработки и профиля груза.

Как правило, уровень общедоступной информации об аэропортах региона ограничен. Таким образом, ожидается, что собеседования на местах соберут более актуальные сведения об объектах, проблемах и потенциале развития. Они также будут принципиально важны для проверки приведенной выше информации.

Список аэропортов не является исчерпывающим, но сосредоточен на наиболее важных точках региона ЦАРЭС с точки зрения грузовых перевозок.

Азербайджан

Таблица А1.1: Профиль аэропорта – в Азербайджане: Баку (GYD)

Элемент	Комментарии
Описание	Главный из 11 аэропортов Азербайджана. Главный узел маршрутов Silk Way West и Silk Way
Грузопоток	2022 год: 12 000 тонн; 2021 год: 9 000 тонн, 2019 год: 16 000 тонн. Терминал обработал 300 000 тонн в 2021 году и примерно 340 000 тонн в 2022 году, из которых 95% составили транзитные грузы. Это не включает грузопоток на судах Silk Way и других воздушных судах, где грузы не передаются между воздушными судами, а остаются на борту.
Перевозчики	80% пропускной способности эксплуатируется Silk Way West и Silk Way Airlines. AZAL, Cargolux и Turkish Airlines имеют важное присутствие. 95% пропускной способности аэропорта приходится на все грузовые самолеты.
Вместимость контролируемой зоны	2 взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 13 123 футов (4000 м), высота над уровнем моря – 10 футов (3 м)
Вместимость перрона/стоянки	До 10 747 самолетов, площадь перрона 163 000 м ²
Вместимость склада	Единая компания ASG контролировала все пропускные способности аэропорта. Общая площадь составляет 22 000 м ² , включая импортно-экспортный склад (12 000 м ²) и транзитный склад (10 000-12 000 м ²). 500 мест для хранения УКГ в системе укладчика (приблизительно 10 судов 747-й серии).
Планы развития	Планов расширения на данном этапе нет. Дальнейшие инвестиционные планы приостановлены из-за неопределенной обстановки после пандемии и вторжения Российской Федерации в Украину.
Другая важная информация	Терминал отправления построен в 2005 году; второй объект построен в 2012/2013 гг. Аэропорт может обрабатывать все типы грузов и объектов с температурой окружающей среды, охлаждением и опасными грузами.

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.Источник: Авторы.

Китайская Народная Республика

Таблица А1.2: Профиль аэропорта – Дивопу, Урумчи (URC), Синьцзян-Уйгурский автономный район

Элемент	Комментарии
Описание	Главный аэропорт Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР)
Грузопоток	Пропускная способность терминала в 2022 г.: 94 000 тонн; в 2021 г.: 137 444 тонн; в 2019 г.: 172 800 тонн.
Перевозчики	Приблизительно две трети всех перевозок приходится на грузовые самолеты, причем наибольший объем перевозок осуществляют Silk Way, ASL Airline Belgium, YTO, Туркменистан Airlines и SF. Мощности YTO и SF ориентированы на внутренний рынок. Перевозки в нижней части фюзеляжа пассажирских судов осуществляются, в основном, на рейсах China Southern Airlines, но это, в основном, касается узкофюзеляжных самолетов. Перевозки широкофюзеляжными судами также выполняются авиакомпаниями China Southern, Ethiopian Airlines, Узбекистан Airlines и Air Astana. Пропускная способность международных грузовых самолетов в настоящее время ограничивается одним рейсом авиакомпании «Эфиопские авиалинии» в неделю.
Вместимость контролируемой зоны	1 взлетно-посадочная полоса 11 811 футов (3600 м), высота над уровнем моря – 2126 футов (648 м)
Вместимость перрона/стоянки	Около 837 600 м ² .
Вместимость склада	Около 262 990 м ² .
Планы развития	Третья взлетно-посадочная полоса, 3200 м, ширина 60 м. Терминал Т4 в Северном округе площадью 455 000 м ²
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.
Источник: Авторы.

Таблица А1.3: Профиль аэропорта – Хух-Хото Байта (НЕТ), Автономный район Внутренняя Монголия

Элемент	Комментарии
Описание	Действующий главный аэропорт в автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ).
Грузопоток	2022 г.: 30 000 т; 2021 г.: 45 000 т; 2019 г.: 46 000 т. В период с 2019 по 2021 год на грузовые самолеты приходилось 1-2% всех перемещений самолетов.
Основные перевозчики	Внутренние рейсы сосредоточены на Air China и China Southern, обеспечивающих большую часть пропускной способности. SF Airlines, China Postal Airlines и Loong Air осуществляют все грузовые перевозки внутри страны.
Вместимость контролируемой зоны	1 взлетно-посадочная полоса длиной 11 811 футов (3600 м); высота над уровнем моря – 3 556 футов (1084 м)
Вместимость перрона/стоянки	70 стоянок самолетов
Вместимость склада	Аэропорт принадлежит и управляется Группой аэропортов гражданской авиации автономного района Внутренняя Монголия
Планы развития	В Хух-Хото строится новый аэропорт (см. Таблицу А1.4).
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.
Источник: Авторы.

Таблица А1.4: Профиль аэропорта – Международный аэропорт Хух-Хото Чиличуань, Автономный район Внутренняя Монголия

Элемент	Комментарии
Описание	На стадии строительства; будет открыт для движения в 2024 году; это будет главный аэропорт в Автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ).
Грузопоток	Ожидаемый грузооборот в 2025 году – 200 000 тонн.
Основные перевозчики	Неприменимо по причине малого объема международного сообщения.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, 12 467 футов (3800 м), 11 155 футов (3400 м); высота – 3556 футов
Вместимость перрона/стоянки	130 стоянок самолетов
Вместимость склада	Аэропорт будет принадлежать и управляться Группой аэропортов гражданской авиации Внутренней Монголии.
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.Источник: Авторы.

Грузия

Таблица A1.5: Профиль аэропорта – Тбилиси (TBS)

Элемент	Комментарии
Описание	Аэропорт находится в ведении TAV Airports (часть Aeroports de Paris Group) с концессией, которая действует с 2005 по 2027 год.
Грузопоток	2022 г.: 18 500 т; 2021 г.: 25 000 т; 2019 г.: 18 000 т. На грузовые самолеты приходилось 13%, 24% и 5% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно.
Основные перевозчики	Основными авиакомпаниями являются Turkish Airlines, Cargolux, Jeju Air, Etihad, Georgian Airways и Fly Dubai. Все грузовые перевозки в настоящее время осуществляются авиакомпаниями Turkish Airlines, Coyne Airways и Cargolux. Примерно 50% пропускной способности TBS приходится на все грузовые перевозки.
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса длиной 9 843 фута (3000 м); высота над уровнем моря – 1 578 футов (495 м)
Вместимость перрона/стоянки	20 000 м ²
Вместимость склада	Три компании по обработке грузов: Почта Грузии, Ласаре, Тбилиси Карго Сервис. Ласаре обслуживает большинство авиакомпаний в аэропорту. Приблизительная площадь – 10 000 м ² .
Планы развития	
Другая важная информация	ООО «Почта Грузии» и ООО «Кутаисский грузовой сервис» также имеют сертификат на получение, проверку, обработку, погрузку, разгрузку, хранение и выдачу обычных и/или опасных грузов.

т = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр. Источник: Авторы.

Казахстан

Таблица A1.6: Профиль аэропорта – Алматы (ALA)

Элемент	Комментарии
Описание	Управление аэропортами осуществляется компанией TAV Airports (часть Groupe Aeroports de Paris) с апреля 2021 года. Владеет 85% аэропорта и связанных с ним предприятий по производству топлива и общественного питания. Первый аэропорт в портфеле TAV, где компания владеет аэропортом, а не концессией.
Грузопоток	2022 г.: 90 000 т; 2021 г.: 86 000 т; 2019 г.: 69 000 т. На грузовые самолеты приходилось 11%, 15% и 6% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. Погрузочно-разгрузочный тоннаж, включая транзит: 100 632 (2021 г.), 58 794 (2020 г.), 69 098 (2019 г.).
Перевозчики	Наибольшая пропускная способность, действующая через ALA, приходится на все грузовые перевозки, использующие аэропорт в качестве комбинированной транспортной и технической остановки. Крупнейшим перевозчиком в аэропорту были Turkish Airlines, за которой следуют ASL Airlines, Polar Air Cargo, Hong Kong Air Cargo, Air Astana, Qatar Airways, Cargolux, Lufthansa. Алматы постоянно принимает большое количество грузовых перевозчиков, выполняющих рейсы между Северо-Восточной Азией и Европой.
Вместимость контролируемой зоны	2 взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 14 764 футов (4500 м); высота над уровнем моря – 2 238 футов (682 м)
Вместимость перрона/стоянки	Примерно 5 стоянок для самолетов 747-й серии. 80 000 м ²
Вместимость склада	Общая площадь 55 м ² . Основной склад площадью 20 000 м ² разделен на четыре блока. Автомобильный и железнодорожный склад площадью 2700 м ² ; площадь открытых контейнеров – 14 000 м ² .
Планы развития	На данном этапе нет, но компания по обработке грузов будет передана Navas – другой группе, связанной с TAV.
Другая важная информация	Предприятие имеет сертификат IATA CEIV Pharma.

т = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.
Источник: Авторы.

Таблица А1.7: Профиль аэропорта – Нур-Султан (NQZ)

Элемент	Комментарии
Описание	Второй по грузообороту аэропорт Казахстана. Ранее также известный как аэропорт Астана (TSE).
Грузопоток	2022 г.: 7 600 т; 2021 г.: 23 000 т, 2019 г.: 11 000 т. В последние годы все грузовые перевозки были незначительными, но в середине 2010-х годов на грузовые самолеты приходилось около 6% всех перевозок.
Перевозчики	Почти исключительно обслуживает пассажирские перевозки, хотя в прошлом он использовался в качестве технической площадки для посадки всех грузовых перевозчиков – таких как ACT, Turkish Airlines Cargo, EL AL, ULS, Cargolux и Lufthansa. Около 50% пропускной способности приходится на узкофюзеляжные самолеты. В сфере широкофюзеляжных перевозок доминируют Lufthansa, Air Astana, Аэрофлот и Turkish Airlines.
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса длиной 11 483 футов (3500 м); высота над уровнем моря – 1 166 футов (355 м)
Вместимость перрона/стоянки	Три стоянки для широкофюзеляжных судов возле грузового терминала
Вместимость склада	Около 4000 м2
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.
 Источник: Авторы.

Таблица А1.8: Профиль аэропорта – Караганда (KGF)

Элемент	Комментарии
Описание	Аэропорт расположен примерно в 200 км к юго-востоку от Нур-Султана
Грузопоток	Нет данных
Перевозчики	Air Bridge Cargo, El Al были основным пользователем аэропорта с регулярными рейсами
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса длиной 11 814 футов (3601 м); высота над уровнем моря – 1 766 футов (538 м)
Вместимость перрона/стоянки	...
Вместимость склада	3500-5000 м2
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.
 Источник: Авторы.

Кыргызская Республика

Таблица А1.9: Профиль аэропорта – Бишкек (FRU)

Элемент	Комментарии
Описание	Международный аэропорт Манас – главный аэропорт Кыргызской Республики.
Грузопоток	2021 г.: 23 273 тонны, из которых 70 тонн пришлось на внутренние перевозки. Аэропорт рассчитывает обработать 40 000 тонн в 2022 году.
Перевозчики	На долю Turkish Airlines приходится более 80% всей пропускной способности, проходящей через аэропорт. YTO, Silk Way, Аэрофлот и Уральские авиалинии также были важными компаниями, обеспечивающими пропускную способность аэропорта. В настоящее время Turkish Airlines широко использует аэропорт для технических посадок, выполняя примерно 11 рейсов в неделю. Silk Way West выполняет два рейса в неделю.
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса, самая длинная – 13 780 футов (4 204 м); высота над уровнем моря – 2 090 футов (627 м)
Вместимость перрона/стоянки	Ограниченное пространство перед грузовым терминалом, место для нескольких широкофюзеляжных судов на восточной стороне аэропорта
Вместимость склада	3 360 м ²
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.Источник: Авторы.

Монголия

Таблица А1.10: Профиль аэропорта – Улан-Батор (UBN/ULN)

Элемент	Комментарии
Описание	Международный аэропорт Чингисхан открылся в середине 2021 года. Аэропорт является совместным монголо-японским предприятием. Аэропорт был построен взамен Международного аэропорта Буянт-Ухаа.
Грузопоток	2022 г.: 12 900 т; 2021 г.: 6 500 т; 2019 г.: 6 000 т.
Перевозчики	«Владивосток Авиа» осуществляет перевозки в ULN, но, учитывая размер рынка, грузы почти всегда перевозятся в салонах пассажирских самолетов. МИАТ «Монгольские авиалинии» и Korean Air являются доминирующими перевозчиками.
Вместимость контролируемой зоны	UBN (новый аэропорт), 1 взлетно-посадочная полоса длиной 11 811 футов (3 600 м); высота над уровнем моря – 4 485 футов (1366 м); ULN (старый аэропорт): 2 взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 10 170 футов (3 100 м), высота над уровнем моря – 4 364 фута (1 330 м)
Вместимость перрона/стоянки	Около 10 000 м2 (согласно измерениям)
Вместимость склада	3 750 м ² , пропускная способность 11 900 т. Склад эксплуатируется и управляется компанией аэропорта
Планы развития	
Другая важная информация	NUBIA LLC имеет 15-летнюю концессию на управление аэропортом. Международный аэропорт Нарита (NAA), Mitsubishi Corporation (MC), Терминал аэропорта Японии (JAT) и JALUX являются частью совместного предприятия (СП), которое было создано в 2019 году совместно с правительством Монголии для эксплуатации нового аэропорта.

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Пакистан

Таблица A1.11: Профиль аэропорта – Исламабад (ISB)

Элемент	Комментарии
Описание	Международный аэропорт, обслуживающий столицу Пакистана.
Грузопоток	2022 г.: 54 000 т; 2021 г.: 55 000 т; 2019 г.: 160 000 т
Перевозчики	Международные авиалинии Пакистана (PIA), Qatar Airways, Emirates, Saudia, Turkish Airlines, Etihad Airways. YTO Airlines (КНР управляет грузовыми перевозками). Как правило, все грузовые перевозки осуществляются в нижней части фюзеляжа пассажирских судов.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы; самая длинная – 12 001 фут (3 657 м); высота над уровнем моря – 1 761 фут (537 м)
Вместимость перрона/стоянки	22 000 м2
Вместимость склада	35 000 м2. Расчетная вместимость составляет около 210 000-280 000 тонн в год. SAPS и Menzies RAS являются основными агентами по обработке. Два других объекта: Air Asia Cargo: 2400 м2, и Air China Cargo: 4500 м2.
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Таблица A1.12: Профиль аэропорта – Карачи (KHI)

Элемент	Комментарии
Описание	Самый загруженный международный и внутренний аэропорт Пакистана.
Грузопоток	2022 г.: 89 000 т; 2021 г.: 85 000 т; 2019 г.: 95 000 т
Перевозчики	Emirates, Катарские авиалинии (Qatar Airways), Saudia, Турецкие авиалинии (Turkish Airlines), Пакистанские международные авиалинии. Грузовые перевозки осуществляются авиакомпаниями Qatar Airways, Turkish Airlines и YTO Airlines.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 11 155 футов (3 400 м), высота над уровнем моря – 100 футов (30 м)
Вместимость перрона/стоянки	
Вместимость склада	Несколько терминалов в грузовой зоне. Gerry's DNATA является основным агентом по обработке грузов в Карачи с объемом перевозимых грузов более 78 000 тонн в год. Общая площадь грузового склада составляет около 48 000 м2 на 5 складах. Дополнительные курьерские услуги, которыми управляют DHL и FedEx.
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м2 = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Таблица А1.13: Профиль аэропорта – Лахор (LHE)

Элемент	Комментарии
Описание	Второй по величине аэропорт в Пакистане
Грузопоток	2022 г.: 90 000 т; 2021 г.: 83 000 т; 2019 г.: 68 000 т
Перевозчики	Грузовые перевозки осуществляются авиакомпаниями Катарские авиалинии (Qatar Airways), Пакистанские международные авиалинии, Emirates, Saudia, Турецкие авиалинии (Turkish Airlines), Etihad Airways. Qatar, YTO и Egypt Air.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 11 024 футов (3360 м); высота над уровнем моря – 714 футов (217 м)
Вместимость перрона/стоянки	
Вместимость склада	Около 35 000 м ² . 5 складов. На DNATA приходится около 30% обрабатываемых грузов. Пространство подразумевает вместимость около 200 000-250 000 тонн.
Планы развития	
Другая важная информация	

т = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр. Источник: Авторы.

Таджикистан

Таблица А1.14: Профиль аэропорта – Душанбе (DYU)

Элемент	Комментарии
Описание	Главный аэропорт Таджикистана. Строительство грузового терминала завершено в 2018 году при поддержке Японского агентства международного сотрудничества (JICA) в размере 17,5 млн долларов США.
Грузопоток	До пандемии: 2 800 тонн. 2022 г. (по оценкам): 1 800 тонн.
Перевозчики	Плановые грузовые перевозки почти исключительно обеспечиваются за счет перевозок в нижней части фюзеляжа пассажирских судов. Более 80% рейсов выполняются узкофюзеляжными рейсами, поэтому они не имеют отношения к перевозке грузов.
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса длиной 10 210 футов (3 112 м), высота над уровнем моря – 2 569 футов (785 м)
Вместимость перрона/стоянки	Две стоянки для самолетов
Вместимость склада	2 400 м ² , годовая пропускная способность 20 000 тонн.
Планы развития	Зона свободной торговли находится на рассмотрении
Другая важная информация	Общая площадь грузового терминала составляет 3700 м ² , включая 1300 м ² офисных помещений и 2400 м ² складских помещений. Доступен полный спектр услуг, включая опасные грузы, грузы с контролируемой температурой.

т = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Туркменистан

Таблица A1.15: Профиль аэропорта – Международный аэропорт Туркменабат (ASB)

Элемент	Комментарии
Описание	Главный аэропорт в Туркменистане
Грузопоток	2021 г.: 10 000 т (по оценкам). Номинальный грузооборот – 200 тонн в год.
Перевозчики	Авиакомпании «Туркменские авиалинии», Cargolux, Turkish Airlines и Lufthansa на протяжении последних лет обеспечивали большую часть перевозок. В настоящее время пропускная способность аэропорта ограничена и используется, в основном, грузовыми перевозчиками для технических посадок.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 12 467 футов (3 800 м); высота над уровнем моря – 693 фута (211 м)
Вместимость перрона/стоянки	Пять стоянок для самолетов. Приблизительно 45 000 м ² .
Вместимость склада	Площадь терминала: 17 000 м ² . Экспортный склад: 2 582 м ² , Импортный склад 4 500 м ² . Общая площадь складского помещения – приблизительно 11 000 м ²
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Таблица A1.16: Профиль аэропорта – Международный аэропорт Туркменбаши (KRW)

Элемент	Комментарии
Описание	Аэропорт, который использовался как техническая посадочная площадка
Грузопоток	20 000 метрических тонн.
Перевозчики	Ограниченные регулярные пассажирские рейсы выполняются авиакомпаниями «Туркменские авиалинии» и Turkish Airlines.
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 11 483 фута (3 500 м), высота над уровнем моря – 285 футов (86 м)
Вместимость перрона/стоянки	
Вместимость склада	
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Узбекистан

Таблица A1.17: Профиль аэропорта – Ташкент (TAS)

Элемент	Комментарии															
Описание	Главный аэропорт Узбекистана.															
Грузопоток	2022 г.: 78 000 т; 2021 г.: 57 000 т; 2019 г.: 37 000 т. На грузовые самолеты приходилось 9%, 16% и 2% от общего числа перемещений самолетов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно. Ожидается, что в 2022 году будет перевезено около 55 000 тонн. По данным АО «Узбекистон хаво йуллари» соотношение грузовых и пассажирских авиаперевозок выглядит следующим образом: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Грузовые рейсы</th> <th>Пассажирские рейсы</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019 г.</td> <td>40%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>2020 г.</td> <td>95%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>2021 г.</td> <td>80%</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>2022 г.</td> <td>56%</td> <td>44%</td> </tr> </tbody> </table>		Грузовые рейсы	Пассажирские рейсы	2019 г.	40%	60%	2020 г.	95%	5%	2021 г.	80%	20%	2022 г.	56%	44%
	Грузовые рейсы	Пассажирские рейсы														
2019 г.	40%	60%														
2020 г.	95%	5%														
2021 г.	80%	20%														
2022 г.	56%	44%														
Перевозчики	На долю «Узбекистон хаво йуллари» приходится примерно 50% перевозок. Исторически сложилось так, что около 85% вместимости аэропорта Ташкент приходилось на пассажирские самолеты. В последние годы грузовые перевозки через аэропорт в Ташкенте осуществляли авиакомпании Узбекские авиалинии, Turkish Airlines, Lufthansa, Challenge Air Cargo и Titan Airways.															
Вместимость контролируемой зоны	Две взлетно-посадочные полосы, самая длинная – 13 123 футов (4 000 м); высота над уровнем моря – 1 417 футов (432 м)															
Вместимость перрона/стоянки	Нет данных															
Вместимость склада	5000 м ² на четырех складах															
Планы развития	Планируется строительство нового объекта площадью 10 000 м ² на южной стороне аэропорта, однако пока нет никаких конкретных планов и сроков.															
Другая важная информация																

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.

Источник: Авторы.

Таблица A1.18: Профиль аэропорта – Навои (NVI)

Элемент	Комментарии
Описание	Аэропорт используется как пункт коммерческих услуг и технических остановок. С 1 мая 2023 года грузовой терминал передан в управление GPORTS (ОАЭ).
Грузопоток	2022 г.: 19 300 т; 2021 г.: 24 000 т; 2020 г.: 17 243 т; 2019 г.: 11 854 т. На грузовые самолеты приходилось 67%, 51%, 61% и 36% от общего количества рейсов в 2021, 2020 и 2019 годах, соответственно.
Перевозчики	В настоящее время грузовые авиакомпании «Turkish Airlines» и «MNG Airlines» используют аэропортовые услуги аэропорта для своих коммерческих рейсов. «MAERSK AIR CARGO» (MAC) использует аэропорт Навои для технических/транспортных остановок в течение последних 5 месяцев. Все грузовые перевозчики осуществляют практически все грузовые операции через NVI.
Вместимость контролируемой зоны	Одна взлетно-посадочная полоса – 13 123 фута (4 000 м); высота над уровнем моря – 1 142 фута (341 м)
Вместимость перрона/стоянки	Имеется пять стоянок для грузовых самолетов, на которых могут разместиться B747 и AN124. Общая площадь составляет 60 000 м ² .
Вместимость склада	Общая площадь склада составляет 16 800 м ² (включая навес с обеих сторон). Пропускная способность составляет 300 тонн в сутки и около 100 000 тонн в год.
Планы развития	
Другая важная информация	

t = метрическая тонна, ф = фут, м = метр, м² = квадратный метр.

Источник: Авторы.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ИССЛЕДОВАНИЯ И КОНСУЛЬТАЦИИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

Общий подход

Общий подход к разработке результатов этого исследования представлял собой сочетание кабинетного исследования, личных консультаций с заинтересованными сторонами и посещения объектов. Настольные исследования были сосредоточены на анализе торговли, грузопотока, мощностей, доходности, экономических и других соответствующих данных. Целью консультаций с заинтересованными сторонами и посещения объектов было подтверждение результатов кабинетного исследования и выявление ограничений и возможностей, которые невозможно выявить с помощью одного лишь анализа данных. В число опрошенных заинтересованных сторон входят логистические компании, авиакомпании, аэропорты, обслуживающие компании, операторы терминалов, отраслевые ассоциации и государственные органы, в числе прочего. Основная часть кабинетных исследований для этого исследования проводилась в период с августа 2022 года по октябрь 2022 года, а консультации с заинтересованными сторонами проводились с октября 2022 года по февраль 2023 года. Дальнейшие обновления анализа данных были проведены в январе и феврале 2023 года.

Консультации с заинтересованными сторонами проводились в Азербайджане, Китайской Народной Республике, Грузии, Монголии, Казахстане, Кыргызской Республике, Пакистане, Таджикистане и Узбекистане. Взаимодействие с заинтересованными сторонами в Туркменистане оказалось невозможным. Отдельно были проведены консультации с компаниями, работающими в регионе или через него, но базирующимися в других регионах, включая Персидский залив, Европу и Северо-Восточную Азию.

Заинтересованные стороны, с которыми были проведены консультации

Азербайджан

Организация	Опрошенные лица	Дата
ADY Container	Кямал Джаббаров (начальник отдела развития Бакинского порта) Аяз Нагиев (начальник отдела продаж)	27 октября 2022 г.
Silk Way West Airlines	Вугар Мамедов (вице-президент по СНГ и Центральной Азии) Садыг Ализаде (начальник отдела тарифов и доходов)	26 октября 2022 г.
ASG Ground Handling	Вукар Зейналов (заместитель директора) Аббас Мехтизаде (старший эксперт отдела закупок и логистики)	26 октября 2022 г.
Air Cargo Azerbaijan	Джавид Мамедов (управляющий директор)	27 октября 2022 г.
Cargo Terminal Tour	Расширенное ознакомление и полная экскурсия	28 октября 2022 г.

Китайская Народная Республика (Синьцзян-Уйгурский автономный район и Автономный район Внутренняя Монголия)

Организация	Опрошенные лица	Дата
Отделение логистики Китайской ассоциации связи и транспорта	Г-жа Юи Гао (директор отдела логистики)	10 февраля 2023 г.
Пекинский университет Цзяотун	Проф. Цзяньхун Ву (профессор экономики транспорта)	3 февраля 2023 г.
Китайская федерация логистики и закупок	Г-н Цзиньянь Гу (эксперт по логистике)	7 марта 2023 г.
SF Express	Г-н Исяо Хуан (старший инженер)	3 апреля 2023 г.

Грузия

Организация	Опрошенные лица	Дата
Министерство экономики	Рати Девадзе (заместитель начальника отдела политики развития транспорта и логистики)	24 октября 2022 г.
Грузинские авиалинии	Ираклий Мезвришвили (генеральный директор) Цисия Фанчвидзе (первый заместитель директора)	24 октября 2022 г.
Грузовой терминал Ласаре	Серго Ласареишвили (директор) Георгий Какашвили (начальник юридического отдела) Зураби Гаприндашвили (менеджер по наземному обслуживанию)	24 октября 2022 г.
Экскурсия по грузовому терминалу	Грузовой терминал Ласаре	24 октября 2022 г.
Geo Sky Airlines LLC	Торнике Кртошидзе (президент) Эдисон Пипиа (старший вице-президент) Метин Куртулус (коммерческий директор)	25 октября 2022 г.
Camex Airlines	Георгий Сетуридзе (генеральный директор) Шако Сетуридзе (главный операционный директор)	25 октября 2022 г.
Управление гражданской авиации Грузии	Миндия Миндиашвили (начальник отдела авиаперевозок)	25 октября 2022 г.
TAV Airports	Акакий Баркая (менеджер по наземному обслуживанию) Нана Варшанидзе (начальник отдела по связям)	25 октября 2022 г.
Easy Charter	Рати Дзериа (директор)	25 октября 2022 г.
Myway Airlines	Энди Лю (президент)	25 октября 2022 г.

Монголия

Нет данных.

Казахстан

Организация	Опрошенные лица	Дата
EurAsiaTransit	Владислав Цхай (операционный директор)	19 октября 2022 г.
Asia Freight	Сергей Титц (генеральный исполнительный директор), Евгений Катеничев	19 октября 2022 г.
TAV Airports	Тимур Монтаев (начальник службы грузовых перевозок), Мирас Ербулеков (заместитель начальника службы грузовых перевозок)	19 октября 2022 г.
Cargo Terminal Tour	ТОО «ТАВ Казахстан»	19 октября 2022 г.
Turkish Airlines Cargo	Корай Дурсун (менеджер по грузовым операциям)	21 октября 2022 г.
Air Astana Cargo	Олеся Коновалова (менеджер по продажам грузовых перевозок), Камила Тогамбаева (старший менеджер по грузоперевозкам)	20 октября 2022 г.
Jupiter Jet	М. Досымбеков (первый заместитель генерального директора) Зида Досымбекова	20 октября 2022 г.

Кыргызская Республика

Организация	Опрошенные лица	Дата
Trans Asia Logistics	Лариса Жакупова, руководитель филиала	21 ноября 2022 г.
ОАО «Международный аэропорт Манас»	Мээрим Алынбекова, коммерческий директор	21 ноября 2022 г.
Управляющая компания Манас Воздушно-транспортный узел международного аэропорта Манас	Улан Барыктабасов, заместитель генерального директора	21 ноября 2022 г.
ООО «КАП КГ Эйрлайнз» Грузоперевозки	Джапар Абдыбеков, генеральный директор Кубанычбек (?), заместитель директора	21 ноября 2022 г.
ОсОО «Флай Скай Эйрлайнз»	Талгат Сариев, директор	22 ноября 2022 г.
Глобалинк Логистикс	Алмас Султанкулов, директор	22 ноября 2022 г.
Сапсан (кг)	Бакыт Маматасымов, генеральный директор	
ОсОО «Авиакомпания АэроСтан»	Алмаз Мукуев, генеральный директор Михаил Прозоров, менеджер по качеству	22 ноября 2022 г.
Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров	Тимур Аскарров, заместитель директора Гульнара Шырдакбаева, начальник отдела международных связей	22 ноября 2022 г.
Минтранс совместно с «Кыргыз Темир Жолы»	Шабдан Шамкашов, начальник отдела автомобильного и железнодорожного транспорта, главный специалист Телек Турсалиев, департамент грузовых перевозок и коммерции, начальник Бекжан Рысминдиев, начальник отдела проектирования, «Кыргыз Темир Жолы»	23 ноября 2022 г.
ОсОО «Гео Транс Сервис»	Наталья Ширишова	23 ноября 2022 г.

Пакистан

Консультации на местах не проводились.

Таджикистан

Организация	Опрошенные лица	Дата
Агентство гражданской авиации при Правительстве Республики Таджикистан	Дильшод Сафарзода, директор Шоира Каримова, начальник отдела международных связей	16 ноября 2022 г.
ГУП «Международный аэропорт Душанбе» Грузовой терминал Душанбе	Шавкат Вохидов, служба экономики и труда, руководитель Собир Каримов, начальник службы инспекции безопасности полетов Фазлиддин Изатуллозода, наземное обслуживание, начальник управления	16 ноября 2022 г.
ОО «Союз профессиональных консультантов Таджикистана»	Лариса Кислякова, председатель	17 ноября 2022 г.
Авиакомпания «Сомон Эйр»	Парвиз Одыбеков, отдел коммерческого планирования, начальник	17 ноября 2022 г.
Глобалинк Логистикс	Манучехр Касимов, директор	17 ноября 2022 г.
Авиакомпания «Таджик Эйр»	Парвиз Шодмонзода, генеральный директор	17 ноября 2022 г.
Логистические услуги Dunyo Cargo Транспортно-логистическая компания	Джамшед Ризоев, отдел международной экспедиции Косымбек Абдурахимов, департамент развития бизнеса и маркетинга, директор	18 ноября 2022 г.
Транспортно-экспедиторская компания МАВСИМ	Насима, директор	18 ноября 2022 г.
МВФ	Мадина Нурматова, менеджер программы в Центральной Азии, Финансирование малого и среднего бизнеса на основе активов	18 ноября 2022 г.
ОАО «Международный аэропорт Худжанд» Терминал аэропорта Худжанд	Давлатшо Шобутолибов, заместитель генерального директора	19 ноября 2022 г.

Туркменистан

Консультации на местах не проводились.

Узбекистан

Организация	Опрошенные лица	Дата
Министерство транспорта	Жасурбек Чориев (заместитель министра), Бекзод Холматов (директор Центра исследований проблем развития транспорта и логистики)	17 октября 2022 г.
Green Line	Бобур Сирождидинов (владелец группы компаний Green Line)	17 октября 2022 г.
Аэропорты Узбекистана	Алексей Табаков (советник) Алишер Абдуразаков (менеджер по координации операций)	17 октября 2022 г.
Cargo Terminal Tour	Владимир Косов (заместитель начальника почтово-грузового комплекса Ташкентского аэропорта)	17 октября 2022 г.
Delta Global Solutions	Бахтияр Номозбаев (старший советник)	17 октября 2022 г.
MNG Airlines	Эмре Йылмаз (базируется в Турции, эксперт по доходам от грузовых перевозок)	17 октября 2022 г.
Cargo Point	Мирзали Мурисмонов (руководитель отдела развития бизнеса)	17 октября 2022 г.
Узбекские авиалинии	Султансаид Агзамходжаев (заместитель начальника грузового отдела), Азиз Камбаров (начальник грузового отдела)	18 октября 2022 г.

Отчет о воздушных грузовых перевозках ЦАРЭС

В этом отчете представлен обзор рынка грузовых авиаперевозок в регионе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и определены как ограничения, так и возможности для дальнейшего роста. В регионе действует экосистема местных грузовых авиаперевозчиков, обслуживающих как региональные, так и межконтинентальные рынки дальних перевозок. Страны ЦАРЭС демонстрируют различные характеристики с точки зрения структуры и развития рынков грузовых авиаперевозок. Таким образом, любая стратегия грузовых авиаперевозок в регионе должна быть сосредоточена на разработке стратегий отдельных стран, нежели на консолидированном региональном подходе. Региональные выгоды будут получены в результате обмена уроками, извлеченными из успешных достижений отдельных стран.

О Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) представляет собой партнерство 11 стран-членов и партнеров по развитию, работающих вместе для содействия развитию посредством сотрудничества, ведущего к ускоренному экономическому росту и сокращению бедности. Она руководствуется всеобъемлющим видением «Хорошие соседи, хорошие партнеры и хорошие перспективы». Странами ЦАРЭС являются Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.



СЕКРЕТАРИАТ ЦАРЭС
www.carecprogram.org

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