



23rd Transport Sector Coordinating Committee Meeting

8-9 June 2026 | Ulaanbaatar, Mongolia

23-е заседание Координационного комитета по транспортному сектору

8-9 июня 2026 года | Улан-Батор, Монголия



Авиация ЦАРЭС: Связанность и возможности региона

Брендан Соби

Старший специалист ЦАРЭС по авиации
Независимый авиационный аналитик и консультант



Проблема связанности

- Рынок воздушных перевозок ЦАРЭС (без учета КНР и Пакистана) почти удвоился с 2019 года, однако путешествия внутри региона по-прежнему затруднены.
- Некоторые страны-члены, включая Монголию, недостаточно связаны друг с другом.
- Сколько времени занял Ваш перелет сюда (для делегатов из стран ЦАРЭС, за исключением КНР)?
 - a) менее пяти часов (возможно только при прямом рейсе)?
 - b) от пяти до десяти часов (возможно при быстрой стыковке)?
 - c) от 10 до 15 часов?
 - d) более 15 часов?

Проблема связанности

- Монголия связана по воздуху только с одной другой страной ЦАРЭС (на считая КНР) – Казахстаном
- Однако даже эти рейсы недостаточно известны, и многие турагентства не знают о них или испытывают трудности с их бронированием
- Монгольская авиакомпания Huppu Air выполняет рейсы в Алматы с 2022 года – по три рейса в неделю круглый год
- На прошлой неделе казахстанская авиакомпания SCAT возобновила сезонные рейсы (дважды в неделю) из Астаны (первоначально такие рейсы были запущены в 2019 году, но не выполнялись с начала пандемии COVID-19)
- Сколько делегатов прибыло в Улан-Батор рейсами:
 - a) Huppu Air из Алматы?
 - b) SCAT из Астаны?

Проблема связанности

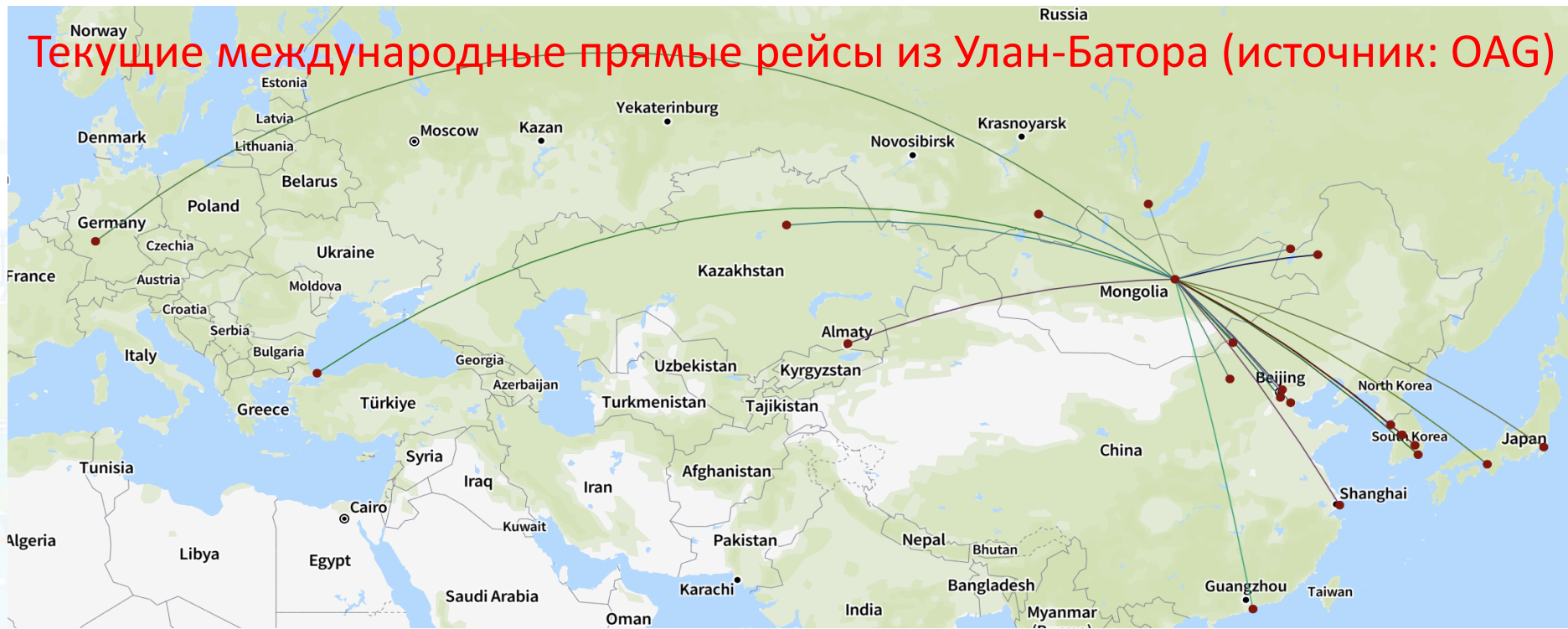
Самолет Huppu Air E190 пролетает над западной Монголией по пути из Алматы в Улан-Батор



- Этим летом Монголия обслуживается 21 регулярным международным рейсом, но на Центральную Азию приходится всего два из них, несмотря на относительную близость и этнические связи.
- На долю Кореи приходится 4 маршрута и 42% общей пассажироместимости, а на долю КНР – 8 маршрутов и 29% пассажироместимости монгольских рейсов.


Проблема связанности

- Рынок Монголии с 2019 года увеличился вдвое, но количество маршрутов практически не изменилось.
- Республика Корея и КНР развивались быстрее, чем рынок в целом, и занимают доминирующее положение; Стамбул и Токио также являются важными пересадочными узлами и занимают третье и четвертое места по величине маршрутов после Сеула и Пекина.



Проблема связанности

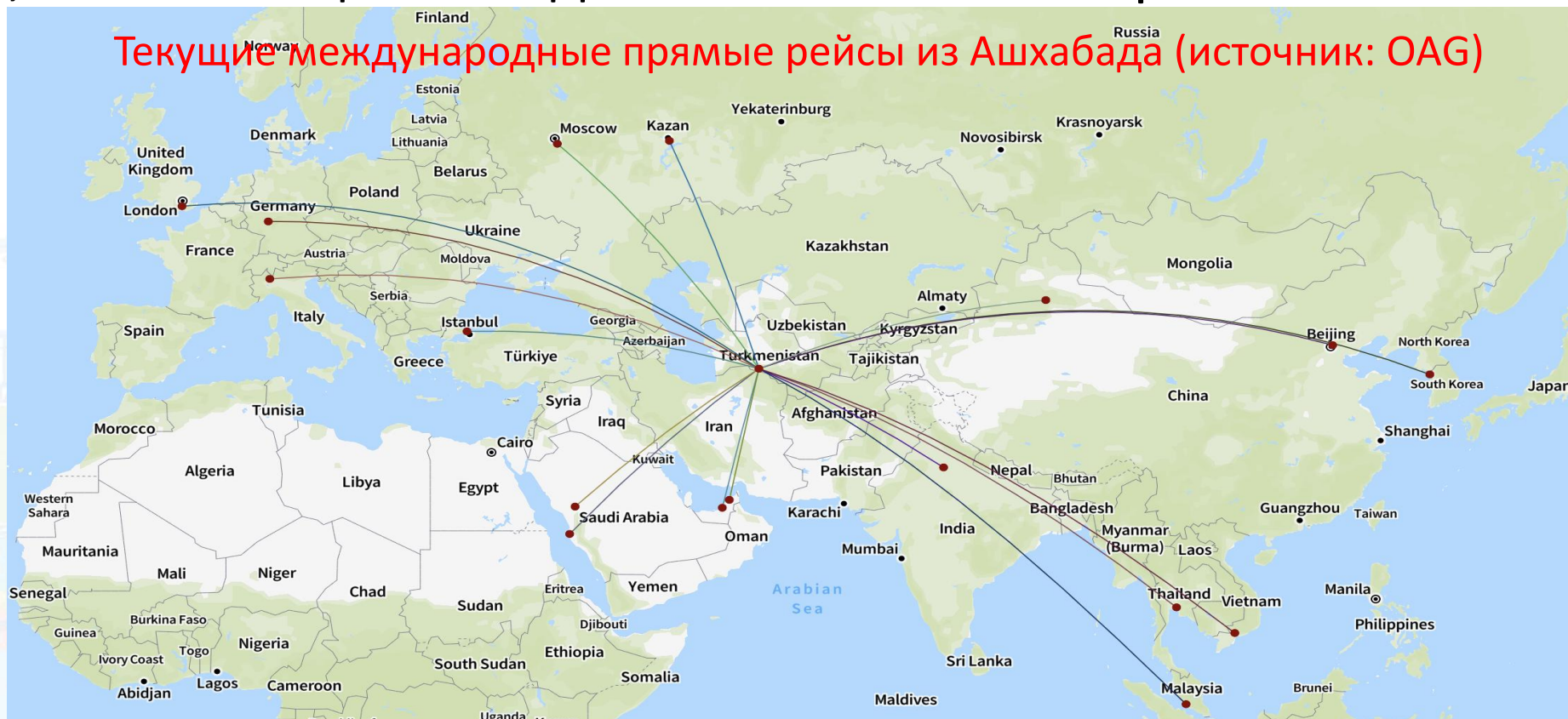
- Монголия не одинока – другие страны ЦАРЭС также имеют ограниченную региональную связанность, что вынуждает пассажиров лететь через такие узлы, как Стамбул, при поездках между странами ЦАРЭС.
- Например, в настоящее время Туркменистан не осуществляет рейсы в другие страны ЦАРЭС, за исключением КНР.
- Пакистан осуществляет рейсы только в Азербайджан и Узбекистан.



Самолет Boeing 777 авиакомпании «Turkmenistan Airlines» – самый большой самолет среди всех перевозчиков ЦАРЭС (за исключением КНР)

Проблема связанности

- В Ашхабаде выполняется 17 международных рейсов, но нет ни одного регионального или ближнемагистрального рейса (менее трех часов)
- В настоящее время большинство туристов въезжают в Туркменистан через сухопутную границу с Узбекистаном, поскольку отсутствуют региональные рейсы, облегчающие поездки по нескольким странам



Проблема связанности

- В целом, в рамках региона ЦАРЭС насчитывается всего около 50 международных маршрутов, по сравнению с примерно 700 маршрутами в страны за пределами региона.
- Количество ежедневных рейсов особенно низкое – всего около 14 в летние месяцы и около 8 в зимние.
- Отсутствие ежедневных рейсов затрудняет деловые поездки и торговлю.

Количество внутрирегиональных маршрутов ЦАРЭС по странам: июнь 2026 г.

Страна	Маршруты	Ежедневные маршруты	Общее кол-во международных маршрутов	Процент внутрирегиональных маршрутов ЦАРЭС
Азербайджан	13	5	77	17%
Грузия	17	4	129	13%
Казахстан	32	8	156	21%
Кыргызская Республика	10	2	54	19%
Монголия	2	0	21	10%
Пакистан	6	0	109	6%
Таджикистан	6	2	46	13%
Туркменистан	0	0	17	0%
Узбекистан	18	7	162	11%

Источник: Анализ компании Sobie Aviation с использованием данных расписания OAG.

Проблема связанности

Доля внутрирегиональных маршрутов ЦАРЭС в общей международной пассажировместимости, июнь 2026 г.

Страна	
Азербайджан	16%
Грузия	16%
Казахстан	21%
Кыргызская Республика	13%
Монголия	3%
Пакистан	1%
Таджикистан	9%
Туркменистан	0%
Узбекистан	16%

- На региональные маршруты (внутрирегиональные маршруты ЦАРЭС, за исключением КНР) приходится в среднем 12% от общей международной пассажировместимости.
- Это – очень низкий показатель по сравнению с другими регионами; например, в странах АСЕАН на региональные маршруты приходится более 25%.
- Особенно низкие показатели наблюдаются в Монголии, Пакистане и Туркменистане.
- Алматы и Ташкент стали региональными хабами, однако стыковки через них в целом по-прежнему неудобны, с долгим транзитом.

Проблема связанности

- Лишь чуть более половины поездок с одной пересадкой внутри ЦАРЭС стыкуются в узловых аэропортах внутри региона, при этом лидирует аэропорт Алматы, на который приходится около 20%.
- Более 25% пассажиров совершают пересадки в Дубае или Стамбуле, несмотря на длительное время в пути и воздействие на окружающую среду.
- В реальности невозможно обеспечить соединение каждой пары стран в рамках ЦАРЭС (многие рынки слишком слабо развиты), но потенциально гораздо большая доля стран могла бы стыковаться через узловые аэропорты внутри ЦАРЭС, что привело бы к значительной экономии времени и сокращению выбросов CO₂.

Центр	%
Дубай	15%
Стамбул	11%
Доха	3%
Шарджа	3%
Другие*	12%
Всего	44%

Доля трафика с одной пересадкой внутри ЦАРЭС по узловым аэропортам за пределами ЦАРЭС: 2025 год

Доля трафика с одной пересадкой между Монголией и остальными странами ЦАРЭС по узловым аэропортам: 2025 год

Центр	%
Пекин	32%
Стамбул	26%
Алматы	25%
Сеул	10%
Другие	7%

Примечание: * включает аэропорты Абу-Даби, Кувейта, Бахрейна, Сеула, Пекина и нескольких российских аэропортов.

Источник: компания Sobie Aviation, данные анализатора трафика OAG.

INTERNAL. This information is accessible to ADB Management and Staff. It may be shared outside ADB with appropriate permission.

Проблема связанности

- В последние годы региональная транспортная доступность улучшилась благодаря увеличению количества маршрутов и рейсов, однако внутрирегиональный рынок ЦАРЭС по-прежнему остается относительно недостаточно охваченным.
- В Грузии наблюдался быстрый рост, но относительно малой исходной базы, и у нее всё ещё имеются регулярные рейсы только в три из восьми стран.
- База в Монголии и Пакистане очень мала, что искажает данные, а до COVID-19 рейсы в Туркменистан осуществлялись только из Алматы и Баку.

Рост пассажироместимости внутри ЦАРЭС

Страна	Июнь 2026 года против июня 2025 года	Июнь 2026 года против 2019 года
Азербайджан	+16%	+1 43%
Грузия	+20%	+383%
Казахстан	+2 4%	+133%
Кыргызская Республика	+57%	+108%
Монголия	+190%	+1 4%
Пакистан	+ 44%	+978%
Таджикистан	+17%	+138%
Туркменистан	Н/д	Н/д
Узбекистан	+47%	+260%
ВСЕГО	+30%	+177%

Связанность с КНР

Рост рынка авиасообщения между ЦАРЭС и КНР по странам

Страна	Рост пассажиро-местности в июне 2026 г. по сравнению с июнем 2025 г.	Рост пассажиро-местности в июне 2026 г. по сравнению с июнем 2019 г.	Количество маршрутов Июнь 2026 г.	Количество маршрутов Июнь 2019 г.
Азербайджан	+36%	+67%	2	2
Грузия	+103%	+205%	1	1
Казахстан	+66%	+298%	20	4
Кыргызская Республика	+65%	+277%	8	1
Монголия	+30%	+117%	8	4
Пакистан	+19%	+16%	6	4
Таджикистан	+50%	+127%	4	1
Туркменистан	-6%	+26%	2	2
Узбекистан	+71%	+680%	11	2
ВСЕГО	+ 4 9%	+199%	62	21

- Рынок авиасообщения ЦАРЭС–КНР рос намного быстрее, по сравнению с внутрирегиональным авиасообщением между странами ЦАРЭС или общим ростом, утроившись с 2019 года.
- Казахстан, Кыргызстан и Узбекистан особенно быстро растут на рынке авиасообщения с КНР благодаря новым безвизовым режимам.

Примечание: Объем авиасообщения через узловой аэропорт в Урумчи удвоился, но еще более быстрый рост наблюдался в не входящих в ЦАРЭС узловых аэропортах, таких как Чэнду и Сиань.

Источник: Sobie Aviation, данные OAG.

Почему важна связанность?

- Улучшение внутрирегиональной связанности ЦАРЭС и связанности между странами ЦАРЭС и КНР способствует развитию туризма, включая поездки по нескольким странам, которые распространены среди посетителей из-за пределов региона, желающих следовать по древнему Шелковому пути.
- Наземные пограничные переходы неудобны и создают для туристов негостеприимную атмосферу из-за длинных очередей и отсутствия удобств.
- Жители стран-членов ЦАРЭС обычно проводят отпуск за пределами региона, поскольку поездки в другие страны ЦАРЭС могут быть более сложными и дорогими.
- Увеличение количества маршрутов, а также частоты полетов по существующим маршрутам, будет способствовать развитию торговли и экономических связей между странами ЦАРЭС.
- Для снижения цен на авиабилеты, которые сейчас высоки по сравнению с другими регионами, необходимо увеличить количество рейсов, особенно рейсов бюджетных авиакомпаний (лоукостеров).

Влияние ближневосточного конфликта

Пассажировместимость международных рейсов по странам ЦАРЭС

- В целом, рынок воздушных перевозок ЦАРЭС продолжает расти в этом году, несмотря на конфликт на Ближнем Востоке.
- Однако темпы роста замедлились по сравнению с последними несколькими годами, и Азербайджан переживает спад из-за сильной зависимости от ближневосточных маршрутов.
- Последствия также связаны с резким ростом цен на топливо, что негативно сказалось на спросе и прибыльности авиакомпаний.

Страна	Июнь 2026 г. против июня 2025 г.	Июнь 2026 г. против июня 2019 г.	Доля от общего объема, 2026 г.
Азербайджан	-7%	+33%	10%
Грузия	+1%	+ 47 %	13%
Казахстан	+16%	+63%	15%
Кыргызская Республика	+11%	+90%	6%
Монголия	+ 4%	+102%	4%
Пакистан	+3%	+22%	26%
Таджикистан	+20%	+119%	5%
Туркменистан	+1 4%	+25%	2%
Узбекистан	+18%	+165%	18%
ВСЕГО	+6%	+5 4%	

Влияние ближневосточного конфликта

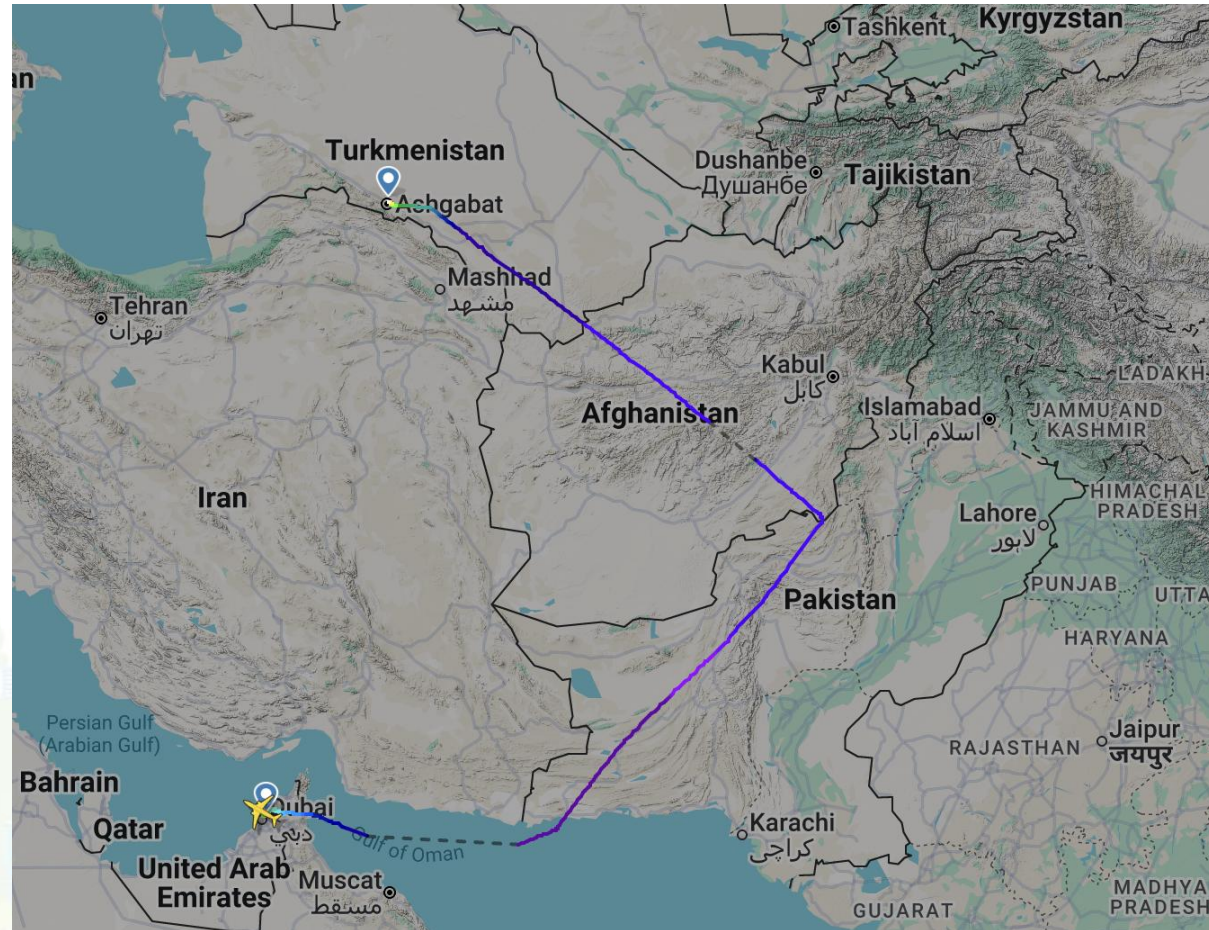
Рост пассажировместимости на маршрутах между ЦАРЭС и Ближним Востоком

Страна	Июнь 2026 г. против июня 2025 г.	Июнь 2025 г. против июня 2019 г.
Азербайджан	- 41%	-1%
Грузия	-26%	+65%
Казахстан	-58%	+172%
Кыргызская Республика	-76%	+231%
Монголия	Н/д	Н/д
Пакистан	+1%	+18%
Таджикистан	-50%	+11 4%
Туркменистан	+30%	+89%
Узбекистан	-30%	+299%
ВСЕГО	-12%	+30%

- Аэропорты Ближнего Востока возобновили работу, но продолжающееся закрытие воздушного пространства Ирана повлияло на рейсы ЦАРЭС, за исключением рейсов в Пакистан и КНР.
- Страны Центральной Азии смогли компенсировать сокращение объемов перевозок по ближневосточным маршрутам, вызванное снижением спроса и значительно увеличенным временем полета, за счет роста на других рынках.
- До кризиса на Ближний Восток приходилось более 30% от общей пассажировместимости, но лишь около 15% без учета Пакистана.

Влияние ближневосточного конфликта

Примеры рейсов, продолжительность которых вдвое превышает обычную
(на прошлой неделе: Дубай – Ашхабад и Дубай – Баку)



Изображение: отслеживание рейсов в приложении Flightradar24

Авиация ЦАРЭС: празднование десятилетия

- Авиационная программа ЦАРЭС была создана в 2017 году по рекомендации Премьер-министра Пакистана на 15-й Министерской конференции ЦАРЭС в октябре 2016 года
- В апреле 2017 года в Сингапуре состоялся первый авиационный семинар, по итогам которого было заказано предварительное обзорное исследование, результаты которого были опубликованы в 2018 году
- С тех пор было проведено несколько региональных исследований и проектов в отдельных странах (в настоящее время они проводятся в Грузии, Таджикистане и Узбекистане)
- Ежегодные презентации в рамках ККТС начались в 2019 году

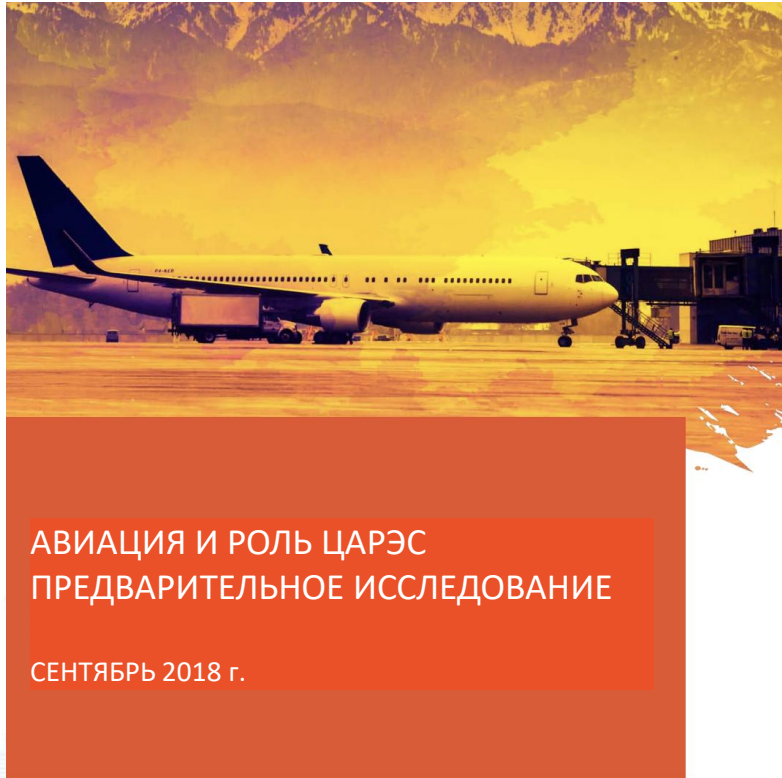


ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ЛОУКОСТЕРОВ,
ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО
СООБЩЕНИЯ И ПОСТПАНДЕМИЧЕСКОЕ
ВОССТАНОВЛЕНИЕ В ЦАРЭС

МАЙ 2024 г.



Авиация ЦАРЭС: что может быть дальше?



- Исследование и семинар по вопросам региональной международной воздушной связанности, поскольку она является серьезным препятствием для улучшения экономических связей, включая туризм, и регулярно упоминается на министерских конференциях ЦАРЭС.
- Исследование по улучшению внутренней авиационной связанности, которое стало актуальной темой для ряда стран-членов ЦАРЭС и выиграло бы от новых мер по соединению небольших населенных пунктов, включая потенциальную возможность использования малогабаритных самолетов с нулевым уровнем выбросов углерода.
- Больше проектов, ориентированных на конкретные страны и поддерживающих ключевые области, такие как цифровизация, декарбонизация и расширение/приватизация аэропортов.



23rd Transport Sector Coordinating
Committee Meeting

8–9 June 2026 | Ulaanbaatar, Mongolia



23-е заседание Координационного комитета
по транспортному сектору

8-9 июня 2026 года | Улан-Батор, Монголия

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!



Брендан Соби

Старший специалист ЦАРЭС по авиации
Независимый авиационный аналитик и консультант

Электронная почта: brendan@sobieaviation.com