



Евразийский Банк Развития

ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ И ИНТЕГРАЦИЮ

Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

Айгуль Абсаметова

К.э.н., MSc, ведущий специалист отдела
Экономического анализа и консалтинга
аналитического управления

2011

Основные выводы обзора:

- ✓ В настоящее время гражданская авиация является самым динамично развивающимся видом транспорта в большинстве государств Сообщества.
- ✓ Несмотря на внушительные расстояния перевозок между государствами, потенциал гражданской авиации в этой сфере используется слабо.
- ✓ Авиакомпании государств – членов ЕврАзЭС практически не участвуют в перевозке грузов между Европой и Азией.
- ✓ Транзитные перевозки через воздушное пространство стран Сообщества сдерживаются целым рядом факторов, главный из которых – состояние наземной инфраструктуры.
- ✓ Вопросы развития коммерческих регулярных грузовых авиаперевозок должны найти более широкое отражение в работе интеграционных органов ЕврАзЭС.

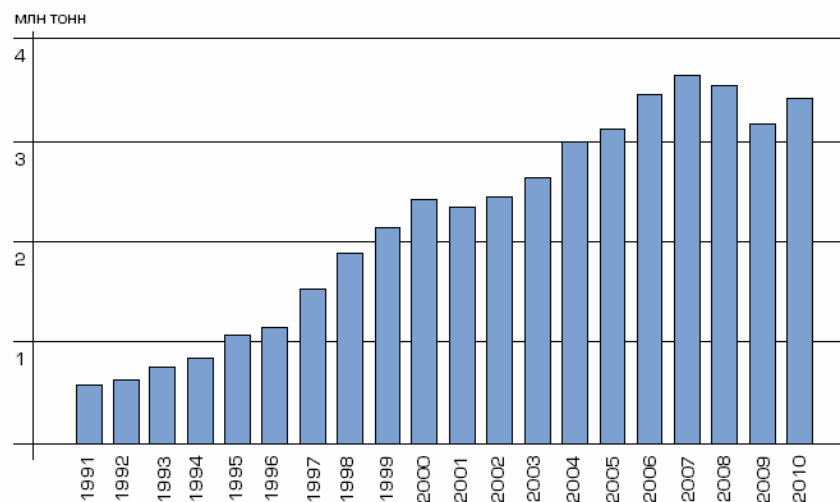
Через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС проходит шесть групп авиатрасс, привлекательных для транзитных полетов иностранных авиакомпаний :

- ✓ ***азиатские*** (Европа – Черноморский регион – Ближний Восток / Каспийский регион / Центральная Азия – Китай);
- ✓ ***транссибирские*** (Европа – Юго-Восточная Азия);
- ✓ ***трансполярные*** (Европа – Япония/Корея);
- ✓ ***трансазиатские*** (Европа - Китай – Восточная Азия / Индия / Пакистан);
- ✓ ***трансвосточные*** (США/Канада – Юго-Восточная Азия);
- ✓ ***кроссполярные*** (США/Канада – Юго-Восточная Азия).

Привлечение транзитных грузопотоков, проходящие через воздушное пространство ЕврАзЭС, актуально по следующим причинам:

- ✓ Получение дополнительных аэронавигационных сборов.
- ✓ Способствует развитию аэродромной и аэропортовой инфраструктуры и приведет к увеличению числа рабочих мест, получению мультипликативного эффекта в других секторах экономики.
- ✓ Позволит развивать логистические схемы доставки грузов, повысить скорость доставки грузов до потребителей.

Динамика авиационных перевозок грузов между Европой и Азией в 1991–2010 годах



Ежегодные темпы прироста объемов перевозок ГА ЕврАзЭС (в 2005–2010 годах)



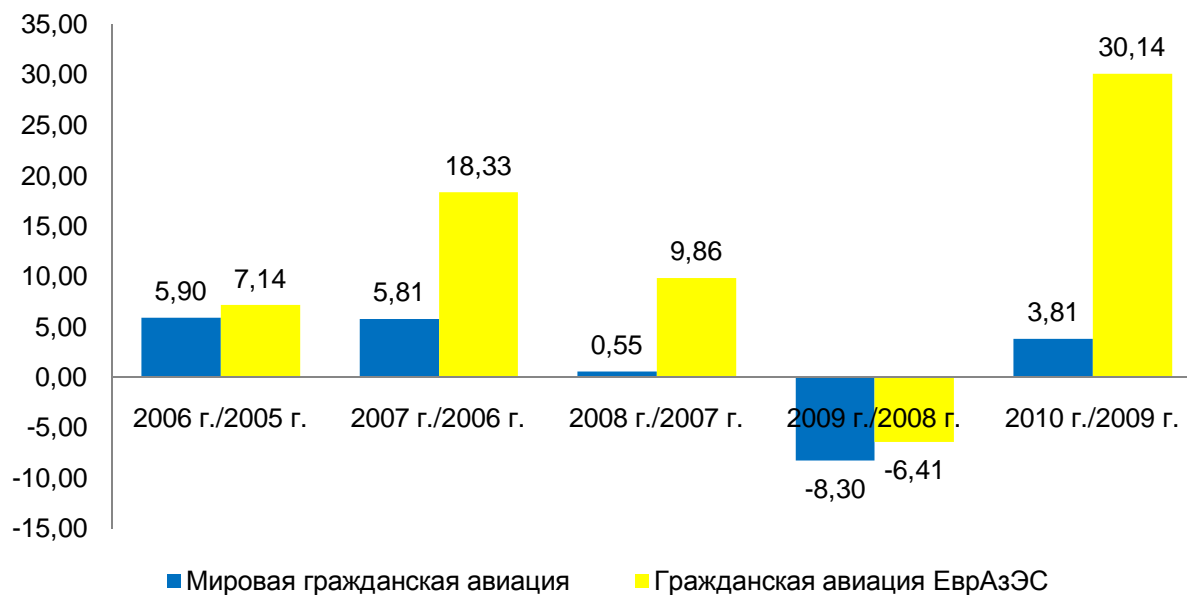
По оценкам Boeing, в ближайшие 20 лет авиаперевозки грузов между Европой и Азией будут расти со среднегодовым темпом 6.6% и к 2029 году составят 11–12 млн тонн в год

Приведенный тоннокилометраж ГА (млрд тонно-км)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2005 (%)
Государства-члены ИКАО	487.9	516.7	546.7	549.7	504.1	523.3	107.3
Государства-члены ЕврАзЭС	11.2	12	14.2	15.6	14.6	19	169.6
Удельный вес ЕврАзЭС, %%	2.3	2.3	2.6	2.8	2.9	3.6	1.50%

Страны ЕврАзЭС практически не участвуют в перевозке грузов

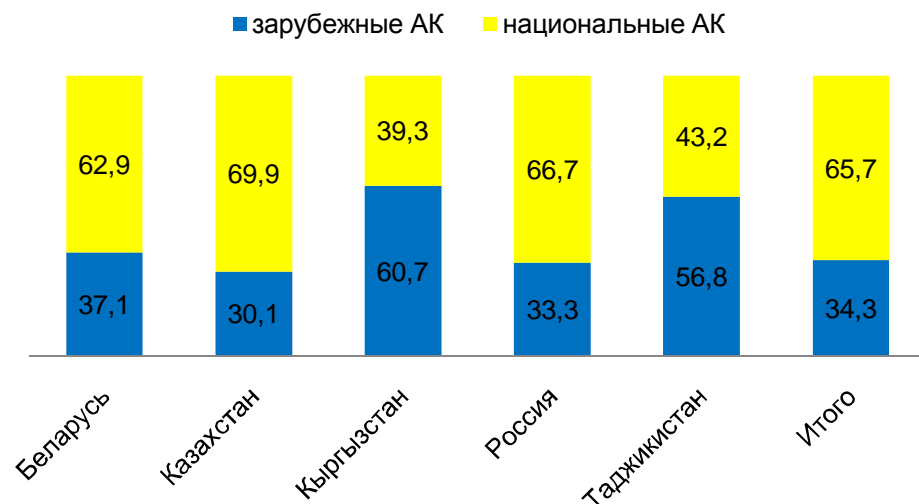
Ежегодные темпы прироста приведенного тоннокилометража



Хотя имеется положительная динамика

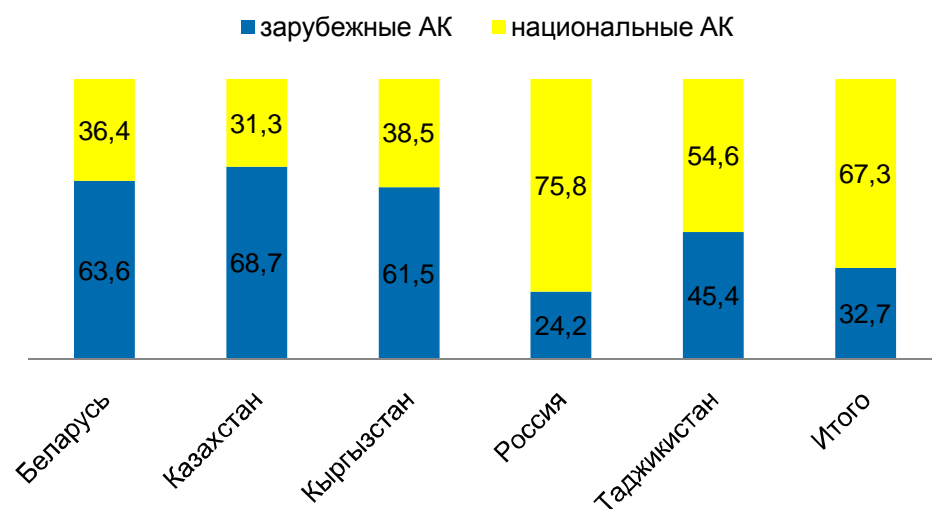
Участие национальных и зарубежных авиакомпаний в перевозках в международном сообщении из аэропортов ЕврАзЭС в 2010 году (%)

Пассажирские перевозки



Несмотря на присутствие ведущих зарубежных авиакомпаний на рынке международных перевозок ЕврАзЭС, объемы перевозимых пассажиров национальными авиакомпаниями составляют 66% всех пассажиров, отправленных в международном сообщении

Перевозки грузов и почты



Удельный вес иностранных авиакомпаний в отправлениях грузов и почты из аэропортов Сообщества составил в 2010 году 32.7%.

Международные аэропорты и категорированные аэродромы в их составе в ЕврАзЭС

Государство	Общее число международных аэропортов	категорированные аэродромы *			
		Всего	в т.ч. по категориям		
			I	II	IIIa
Беларусь	7	1	-	1	-
Казахстан	16	7	4	1	2
Кыргызстан	2	1	1	-	-
Российская Федерация	72	39	26	10	3
Таджикистан	2	1	1	-	-
Итого по ЕврАзЭС	99	49	32	12	5

Такие аэропорты, как **Алматы, Астана, Домодедово, Емельяново** (Красноярск), **Казань, Кольцово** (Екатеринбург), **Кневичи** (Владивосток), **Толмачево** (Новосибирск), **Шереметьево, Новый** (Хабаровск), по техническим характеристикам их аэродромов и установленного на них светосигнального и радиотехнического оборудования могут претендовать на роль грузовых хабов, расположенных вдоль авиатрасс, связывающих Европу и Азию.

- ✓ Значительный износ основных фондов.
- ✓ Неразвитость логистических систем в странах региона, в которые были бы интегрированы грузовые авиаперевозки.
- ✓ Неразвитость грузовых авиаперевозчиков в государствах ЕврАзЭС, способных конкурировать в сегменте евроазиатских авиационных грузовых перевозок.
- ✓ Необходимость дальнейшей гармонизации систем ОрВД.
- ✓ Нормативные и правовые проблемы, которые могут стать барьером в реализации авиатранспортного потенциала стран Сообщества.

Перспективы сотрудничества между государствами – членами ЕврАзЭС в авиационной отрасли

- ✓ Заключение многосторонних региональных соглашений о воздушном сообщении, которые предусматривают гармонизацию и упрощение владение авиаперевозчиков и контроль их деятельности, обеспечение недискриминационного доступа к рынку и другие важные аспекты.
- ✓ Снятие ограничений на инвестиции в транспортный сектор.
- ✓ Обеспечение свободного перемещения профессиональной рабочей силы.

В рамках ЕврАзЭС придается большое значение развитию гражданской авиации как элементу Единого транспортного пространства Сообщества.

Единое экономическое пространство должно формироваться постепенно, путем повышения уровня интеграции, через синхронизацию осуществляемых государствами-участниками преобразований в экономике, совместных мер по проведению согласованной экономической политики, гармонизацию и унификацию законодательства в сфере экономики, торговли и по другим направлениям с учетом общепризнанных норм и принципов международного права, а также опыта и законодательства Евросоюза.

Спасибо за внимание!

***Все публикации
Аналитического управления
ЕАБР доступны на
www.eabr.org/rus/publications/***

