



Евразийский Банк Развития

# Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС



УДК 656.7  
ББК 39.58  
Р 17

Развитие авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС. – Алматы, 2011. – с. 52  
ISBN 978–601–7151–22–5

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, учрежденной на основании межгосударственного соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан, подписанного в январе 2006 года. Банк призван содействовать экономическому развитию и интеграционным процессам на евразийском пространстве. В состав участников банка в 2009–2010 годах вошли Республика Таджикистан, Республика Беларусь и Республика Армения.

Основные направления финансовой деятельности банка связаны с электроэнергетикой, транспортной инфраструктурой, промышленностью и высокотехнологичными отраслями. Приоритетом аналитической деятельности банка в соответствии с его уставом является информационно-аналитическое сопровождение интеграционных процессов на евразийском пространстве.

УДК 656.7  
ББК 39.58

**Контакты авторов обзора:**

**Забоев Александр Игоревич**

к.э.н., зав. отделом Федерального государственного унитарного предприятия «Научный центр по комплексным транспортным проблемам Минтранса России» (ФГУП «НЦКТП»)   
Электронная почта: alex.zaboev@mail.ru

**Абсаметова Айгуль Малисовна**

к.э.н., MSc, ведущий специалист отдела экономического анализа, ЕАБР   
Электронная почта: absametova\_am@eabr.org

**Ташенов Ардак Серикович**

MSc, зам. начальника отдела экономического анализа, ЕАБР   
Электронная почта: tashenov\_as@eabr.org

ISBN 978–601–7151–22–5

© Евразийский банк развития, 2011

**Координатор выпуска, литературный редактор:**

Г.А. Имамниязова, ЕАБР

**Адрес:**

**Евразийский банк развития**

пр. Достык, 220, г. Алматы, 050051,  
Республика Казахстан  
Телефон: +7 (727) 244 40 44  
Факс: +7 (727) 244 65 70, 291 42 63  
E-mail: info@eabr.org  
http://www.eabr.org

**Дизайн, верстка и подготовка к печати:**

Издательская компания «RUAN»

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования обзора ссылка на публикацию обязательна. Точка зрения автора не обязательно отражает официальную позицию Евразийского банка развития.

Настоящий отраслевой обзор является частью серии аналитических документов ЕАБР, посвященной изучению региональных интеграционных процессов в отдельных отраслях и секторах экономики государств – участников банка и других стран постсоветского пространства.

На сегодняшний день опубликованы и распространяются следующие отраслевые обзоры:

- Атомно–энергетические комплексы России и Казахстана: перспективы развития и сотрудничества
- Водно–энергетические ресурсы Центральной Азии: проблемы использования и освоения
- Общий электроэнергетический рынок СНГ
- Экологические аспекты инвестиционной политики Евразийского банка развития
- Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС
- Влияние изменения климата на водные ресурсы в Центральной Азии
- Экономическое взаимодействие в агропромышленном комплексе стран СНГ
- Перспективы сотрудничества стран СНГ в космической отрасли
- Интеграционные процессы в телекоммуникационном секторе стран СНГ
- Взаимодействие фондовых рынков России и Казахстана
- Сотрудничество России и Казахстана в атомно–энергетическом комплексе
- Инвестиционные аспекты развития регионального водного сектора

Все публикации серии доступны на официальном сайте ЕАБР: <http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>

**Благодарности:**

Евразийский банк развития выражает благодарность Межгосударственному авиационному комитету (МАК) – основной межправительственной международной организации в области гражданской авиации в регионе ЕврАзЭС – за предоставленную статистическую информацию и материалы, послужившие основой при подготовке настоящего обзора.

# Содержание

---

Список аббревиатур.....	7
Основные выводы.....	8
Введение.....	10
1. Актуальность развития авиатранспортного потенциала.....	12
2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг.....	17
3. Перспективы использования воздушного пространства для реализации авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС.....	29
Республика Беларусь.....	30
Республика Казахстан.....	31
Кыргызская Республика.....	32
Российская Федерация.....	33
Республика Таджикистан.....	35
4. Проблемы развития грузовых авиаперевозок.....	37
5. Перспективы сотрудничества между государствами – членами ЕврАзЭС в авиационной отрасли.....	41
Заключение.....	44
Литература.....	45
Приложение    Международные аэропорты государств – членов ЕврАзЭС.....	47

## Таблицы

Таблица 1.1. Корреспонденции взаимных внешнеторговых перевозок грузов между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году.....	12
Таблица 1.2. Прогноз грузопотоков, обслуживаемых автомобильным и железнодорожным транспортом, по территории ЕврАзЭС.....	12
Таблица 1.3. Корреспонденции взаимных воздушных перевозок грузов и почты на регулярных и нерегулярных авиалиниях между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году.....	13
Таблица 2.1. Приведенный тоннокилометраж ГА государств – членов ЕврАзЭС и ИКАО.....	18
Таблица 2.2. Пассажирооборот ГА ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях.....	19

Таблица 2.3.	Динамика перевозок пассажиров в ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях.....	19
Таблица 2.4.	Динамика авиаперевозок грузов и почты в ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях.....	21
Таблица 2.5.	Грузооборот ГА ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях.....	23
Таблица 2.6.	Пассажирооборот крупнейших авиакомпаний ЕврАзЭС на регулярных авиалиниях.....	24
Таблица 2.7.	Грузооборот крупнейших авиакомпаний ЕврАзЭС на регулярных авиалиниях.....	25
Таблица 2.8.	Число международных аэропортов и категорированных аэродромов в их составе в ЕврАзЭС.....	26
Таблица 4.1.	Категорирование ВПП в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.....	38

## Рисунки

Рисунок 1.1.	Прогноз мирового грузооборота коммерческой ГА.....	15
Рисунок 1.2.	Динамика авиационных перевозок грузов между Европой и Азией в 1991–2010 годах.....	16
Рисунок 2.1.	Ежегодные темпы прироста объемов перевозок ГА ЕврАзЭС.....	17
Рисунок 2.2.	Ежегодные темпы прироста приведенного тоннокилометража мировой гражданской авиации и ЕврАзЭС.....	18
Рисунок 2.3.	Удельный вес регулярных и нерегулярных авиалиний в общем объеме пассажиров, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году.....	20
Рисунок 2.4.	Удельный вес международных и внутренних авиалиний в общем объеме перевозок пассажиров, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году.....	20
Рисунок 2.5.	Средняя дальность авиаперевозки одного пассажира в ЕврАзЭС (в 2010 году).....	20
Рисунок 2.6.	Участие национальных и зарубежных авиакомпаний в перевозках пассажиров в международном сообщении из аэропортов ЕврАзЭС в 2010 году.....	21
Рисунок 2.7.	Удельный вес регулярных и нерегулярных авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году.....	22

Рисунок 2.8.	Удельный вес международных и внутренних авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году.....	22
Рисунок 2.9.	Участие национальных и зарубежных авиакомпаний в отправлениях грузов и почты в международном сообщении из аэропортов ЕврАзЭС в 2010 году.....	22
Рисунок 2.10.	Средняя дальность авиаперевозки грузов и почты в ЕврАзЭС.....	23
Рисунок 2.11.	Эффективность использования парка воздушных судов ГА ЕврАзЭС.....	23
Рисунок 3.1.	Площади воздушного пространства, обслуживаемого органами ОрВД государств – членов ЕврАзЭС.....	29
Рисунок 3.2.	Международные воздушные трассы Беларуси.....	30
Рисунок 3.3.	Динамика обслуживания воздушных судов в воздушном пространстве РБ.....	31
Рисунок 3.4.	Количество обслуженных полетов в воздушном пространстве РК.....	31
Рисунок 3.5.	Динамика транзитного трафика через воздушное пространство РК и прогноз его развития на 2015 год.....	32
Рисунок 3.6.	Основные направления транзитных потоков через воздушное пространство Казахстана.....	32
Рисунок 3.7.	Международные воздушные трассы Кыргызстана.....	33
Рисунок 3.8.	Динамика международных полетов (регулярных и нерегулярных) по воздушным трассам РФ.....	34
Рисунок 3.9.	Помесячная динамика международных полетов (регулярных и нерегулярных) по воздушным трассам в РФ.....	34
Рисунок 3.10.	Удельный вес отдельных групп маршрутов ОВД в общем объеме транзитных пролетов воздушных судов через воздушное пространство РФ.....	34
Рисунок 3.11.	Основные направления транзитных самолетопотоков через воздушное пространство РФ.....	35
Рисунок 3.12.	Динамика обслуживания воздушных судов в воздушном пространстве РТ.....	36
Рисунок 3.13.	Международные воздушные трассы Республики Таджикистан.....	36

# Список аббревиатур

---

АК – авиакомпания  
АТР – Азиатско-Тихоокеанский регион  
ВВЛ – внутренние воздушные линии  
ВВП – валовой внутренний продукт  
ВПП – взлетно-посадочная полоса  
ВС – воздушное судно  
ГА – гражданская авиация  
ЕАБР – Евразийский банк развития  
ЕврАзЭС – Евразийское экономическое сообщество  
ЕС – Европейский союз  
ЕТП – Единое транспортное пространство ЕврАзЭС  
ЕЭП – Единое экономическое пространство ЕврАзЭС  
ИАТА – Международная ассоциация гражданской авиации (IATA – International Air Transport Association)  
ИВПП – искусственная взлетно-посадочная полоса  
ИКАО – Международная организация гражданской авиации (ICAO – International Civil Aviation Organisation)  
МАК – Межгосударственный авиационный комитет  
МВЛ – международные воздушные линии  
КР – Кыргызская Республика  
ОВД – обслуживание воздушного движения  
ОрВД – организация воздушного движения  
СВС – соглашение о международном воздушном сообщении  
СНГ – Содружество Независимых Государств  
РК – Республика Казахстан  
РТ – Республика Таджикистан  
РФ – Российская Федерация  
ТС – Таможенный союз

# ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

---

1. Создание Таможенного союза (ТС), Единого транспортного пространства (ЕТП) и Единого экономического пространства (ЕЭП) в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) открывает новые возможности для развития перевозок грузов как внутри Сообщества, так и с третьими странами, в том числе транзитных перевозок. Гражданская авиация (ГА) является ключевым элементом транспортных систем государств – членов ЕврАзЭС. С учетом этого развитие авиатранспортного потенциала должно сыграть важную роль в развитии процессов экономической интеграции, а также в привлечении транзитных грузопотоков на Единое транспортное пространство ЕврАзЭС.
2. В настоящее время гражданская авиация является самым динамично развивающимся видом транспорта в большинстве государств Сообщества. Этот прогресс достигнут благодаря использованию гармонизированных норм, авиационных правил и процедур, а также последовательному выполнению положений Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подписанного в 1991 году всеми государствами – членами ЕврАзЭС. Наиболее динамично развиваются пассажирские перевозки, объем которых в 2000–2010 годах в целом по Сообществу возрос в 2.5 раза (пассажирооборот увеличился в 2.8 раза).
3. Грузовые авиаперевозки в рамках ЕврАзЭС развиваются менее динамично. За период с 2000 по 2010 год их объем возрос в 1.7 раза, а грузооборот – в 1.8 раза. Свыше 90% от общего объема грузовых авиаперевозок приходится на Российскую Федерацию. Несмотря на внушительные расстояния перевозок между государствами, потенциал гражданской авиации в этой сфере используется слабо. В 2010 году на долю авиатранспорта приходилось только 0.03% от общего объема взаимных грузовых перевозок между странами Сообщества в весовом выражении (без учета трубопроводного транспорта).
4. Авиакомпании государств – членов ЕврАзЭС практически не участвуют в перевозке грузов между Европой и Азией. Лишь несколько авиакомпаний на регулярной основе осуществляют перевозки транзитных грузов на этом направлении («Аэрофлот», «Полет» и AirBridge Cargo). Авиакомпания AirBridge Cargo единственная в ЕврАзЭС владеет достаточным количеством современных грузовых самолетов Boeing-747 и осуществляет доставку грузов между Европой и Азией через московский авиационный узел. На ее долю приходится 42% всего грузооборота гражданской авиации ЕврАзЭС. Рынок грузовых авиаперевозок в Сообществе серьезно уступает рынкам многих развитых и развивающихся стран. К примеру, грузооборот одной лишь гонконгской авиакомпании Cathay Pacific в 2010 году был вдвое больше грузооборота всех авиакомпаний из государств – членов ЕврАзЭС вместе взятых.
5. Иностранные авиакомпании активно наращивают свое присутствие на рынке грузовых перевозок в государствах – членах ЕврАзЭС. На их долю приходится треть общего объема грузов, отправляемых из аэропортов Сообщества. Транзитные перевозки через воздушное пространство стран Сообщества сдерживаются целым рядом факторов, главный из которых – состояние наземной инфраструктуры.
6. Перспективы развития международных грузовых авиаперевозок в государствах – членах ЕврАзЭС, а также транзитных полетов через их воздушное пространство напрямую зависят от наличия и технического состояния аэродромной инфраструктуры. Среди других проблем, препятствующих реализации потенциала грузовых авиаперевозок государств Сообщества, необходимо отметить отсутствие современного флота грузовых воздушных судов (ВС), недостаточность государственных стимулов по их приобретению и обновлению, неразвитость логистических цепочек в рамках ЕврАзЭС, в которые могли бы быть вписаны грузовые авиаперевозки. Сюда же относится целый ряд регу-

лятивных барьеров, в частности, ограничения по доступу на рынок для авиакомпаний из государств – членов ЕврАзЭС. Указанные регулятивные барьеры вытекают из положений двусторонних межправительственных соглашений о воздушном сообщении, заключенных попарно между всеми государствами – членами ЕврАзЭС.

7. Вопросы развития коммерческих регулярных грузовых авиаперевозок должны найти более широкое отражение в работе интеграционных органов ЕврАзЭС. В частности, необходимо начать реализацию положений Концепции формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС, относящихся к сфере грузовых авиаперевозок и формированию общего рынка транспортных услуг. Принимая во внимание успешный опыт интеграционных объединений зарубежных стран, практическим шагом по развитию авиатранспортного потенциала (с учетом формирования ТС и ЕЭП) должны стать расширение сотрудничества государств – членов ЕврАзЭС в области гражданской авиации и использования воздушного пространства, реализация совместных программ и привлечение инвестиций в авиатранспортный сектор. Ключевые элементы этого сотрудничества зафиксированы в основных направлениях развития гражданской авиации и мерах по повышению безопасности полетов в государствах – членах Содружества Независимых Государств (СНГ), одобренных решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года. Большое значение будет иметь развитие коммерческого сотрудничества авиаперевозчиков из государств – членов ЕврАзЭС, в том числе в рамках авиационных альянсов. Работа, проводимая в рамках ЕврАзЭС по формированию ЕТП, должна более широко затронуть сферу грузовых авиаперевозок как внутри ЕврАзЭС, так и с третьими странами, транзитом через воздушное пространство стран Сообщества.

# Введение

---

Гражданская авиация – важнейший элемент транспортных систем государств – членов Евразийского экономического сообщества, обеспечивающий устойчивый экономический рост, внешнеторговые и туристические связи, а также мобильность населения.

Основными направлениями развития гражданской авиации и мерами по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ определены цели и задачи развития гражданской авиации, а именно: обеспечение экономически выгодных воздушных сообщений и увеличение объемов авиаперевозок в соответствии с растущими потребностями граждан; расширение участия в международных перевозках за счет повышения конкурентоспособности на мировом рынке авиатранспортных услуг.

В рамках ЕврАзЭС придается большое значение развитию гражданской авиации как элементу Единого транспортного пространства Сообщества. В январе 2008 года решением 20-го заседания Межгосударственного совета ЕврАзЭС на уровне глав правительств была утверждена Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС.

Приоритеты, зафиксированные в концепции, – формирование общего рынка транспортных услуг, совершенствование транспортной инфраструктуры, техники и технологии перевозок пассажиров и грузов, а также реализация совокупного транзитного потенциала – в полной мере относятся к гражданской авиации.

Безусловным достижением стран Сообщества в области гражданской авиации является сохранение и использование гармонизированных норм, авиационных правил и процедур (например, в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов и воздушных трасс, расследования авиационных происшествий и др.). Это стало возможным благодаря последовательному выполнению положений Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключенного в 1991 году, сторонами которого являются все государства – члены ЕврАзЭС.

Вместе с тем, интеграционные процессы в рамках Сообщества пока не затронули целый ряд аспектов функционирования гражданской авиации, в том числе в области развития авиаперевозок грузов и реализации транзитного потенциала.

Международный опыт показывает, что интеграции авиатранспортных систем и вопросам построения общего рынка авиатранспортных услуг уделяется пристальное внимание. Тот же опыт свидетельствует, что взаимовыгодное сотрудничество властей, авиаперевозчиков и других поставщиков авиатранспортных услуг осуществляется постепенно, в соответствии с политикой, стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В первую очередь интеграционные процессы затрагивают сферу грузовых перевозок.

В настоящем обзоре, подготовленном при участии департамента транспортной политики и рыночной инфраструктуры секретариата Интеграционного комитета Сообщества, дана характеристика современного состояния гражданской авиации в государствах ЕврАзЭС и проанализированы перспективы ее развития с акцентом на сферу грузовых авиаперевозок. Рассмотрены вопросы дальнейшего развития сотрудничества в области гражданской авиации в рамках ЕврАзЭС с учетом формирования ЕТП, ТС и ЕЭП. Дана оценка проблем развития авиаперевозок на направлении Азия – Европа, а также перспективных возможностей по реализации потенциала евроазиатских транзитных связей через воздушное пространство государств Сообщества.

Настоящий обзор не затрагивает вопросов авиатранзита грузов военного назначения в Исламскую Республику Афганистан. Все статистические данные и оценки, приводимые в обзоре, не учитывают этого аспекта воздушных сообщений. Рекомендации, данные в обзоре, никоим образом не могут прямо или косвенно рассматриваться применительно к развитию авиатранзита грузов военного назначения в Исламскую Республику Афганистан через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС.

# 1. Актуальность развития авиатранспортного потенциала

Внешнеторговый оборот государств – членов ЕврАзЭС превысил в 2010 году \$780 млрд, увеличившись, по сравнению с 2000 годом, более чем в 4.6 раза, в том числе экспорт товаров увеличился в 4 раза, импорт – в 6.2 раза. Объем взаимной торговли республик Сообщества в 2010-м составил \$47 млрд, это примерно 10% от совокупного экспорта товаров государств – членов ЕврАзЭС и 16% их импорта (ЕАБР, 2011б). Корреспонденции взаимных грузопотоков (внутренние грузопотоки в ЕврАзЭС), осуществляемые всеми видами транспорта за исключением водного и трубопроводного, показаны в таблице 1.1.

**Таблица 1.1.**  
Корреспонденции взаимных внешнеторговых перевозок грузов между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году (млн тонн)

Источник: ЕАБР, 2011б

Государства	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Итого экспорт
Беларусь		0.2	0.1	6	0.1	6.4
Казахстан	0.7		2.4	29.4	1	33.5
Кыргызстан	0	0.3		0.2	0.1	0.6
Россия	7.9	6	1.4		1.4	16.7
Таджикистан	0	0.06	0.04	0.2		0.3
Итого импорт	8.6	6.6	3.9	35.8	2.6	57.5

Кроме этого, около 500 млн тонн груза поступает либо по трубопроводам, либо подвозится железнодорожным и автомобильным транспортом к морским портам для последующего транзита в третьи страны.

Чистый транзит третьих стран по территории ЕТП ЕврАзЭС в 2010 году (всеми видами транспорта за исключением водного и трубопроводного) оценивался в 5 млн тонн грузов и концентрировался на трех главных направлениях: Восточная и Юго-Восточная Азия (включая Китай) – Европа, Центральная Азия (Афганистан, Туркменистан, Узбекистан) – Европа, страны Черноморского бассейна (Украина, Турция и другие) – страны Балтии и Северной Европы (см. таблицу 1.2).

**Таблица 1.2.**  
Прогноз грузопотоков, обслуживаемых автомобильным и железнодорожным транспортом, по территории ЕврАзЭС (на 2015–2020 годы) (млн тонн)

Источник: ЕАБР, 2011б

	2000	2005	2010	2015 (прогноз)		2020 (прогноз)	
				консерв.	оптим.	консерв.	оптим.
Между государствами – членами ЕврАзЭС	23.4	45.9	57.6	70	90	80	120
Транзит третьих стран по территории ЕврАзЭС	1	2	5	7	10	10	15

В общем объеме грузовых перевозок государств Сообщества гражданская авиация играет пока малозаметную роль (см. таблицу 1.3). Объем грузовых авиаперевозок между государствами – участниками ЕврАзЭС в 2010 году оценивается в 0.015 млн тонн, или 0.03% (без учета трубопроводного транспорта).

В то же время через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС национальными и иностранными авиакомпаниями перевозится порядка 0.4 млн тонн транзитных

Государства	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Россия	Таджикистан	Итого экспорт
Беларусь		н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Казахстан	н.д.		13	1458	5	н.д.
Кыргызстан	н.д.	н.д.		746	11	н.д.
Россия	53	5388	2386		653	н.д.
Таджикистан	н.д.	79	8	1274		н.д.
Итого импорт	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.

**Таблица 1.3.**

Корреспонденции взаимных воздушных перевозок грузов и почты на регулярных и нерегулярных авиалиниях между государствами – членами ЕврАзЭС в 2010 году (тонн)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Примечание: н.д. – нет данных

грузов (с транзитной посадкой в международных аэропортах, расположенных в странах Сообщества).

Помимо этого, по данным корпорации Boeing (Boeing Corporation, 2010), дополнительно в 3 млн тонн оценивается транзитный грузопоток, осуществляемый между странами Азии и Европы, через воздушное пространство стран Сообщества традиционными пассажирскими авиакомпаниями (в грузовых отсеках пассажирских самолетов), грузовыми авиакомпаниями и авиакомпаниями экспресс-доставки. Таким образом, объем транзитных грузов, перевозимых по воздуху на направлении Европа – Азия через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС, в 5–6 раз превышает аналогичный транзитный грузопоток, следующий в контейнерах по железнодорожному коридору ТРАНСИБ.

На долю воздушного транспорта приходится порядка 3% в весовом выражении и до 15% в стоимостном выражении от общего объема перевозок грузов на направлении Европа – Азия. В последние 20 лет эта доля неуклонно растет, темпы прироста грузовых авиаперевозок на данном направлении существенно превышают аналогичные темпы прироста пассажирских авиаперевозок. Неоспоримыми преимуществами воздушного транспорта при перевозке грузов между Европой и Азией являются: самая высокая скорость доставки (несколько часов), возможность доставки из точки в точку, а также высокое качество перевозок (точность, сохранность, безопасность). Значительное внимание уделяется вопросам сокращения времени наземной обработки грузов, которое нередко достигает 90–93% от общего времени доставки грузов до потребителей.

Грузы, перевозимые воздушным транспортом, – наиболее ценная часть продукции различных отраслей экономики. По оценкам специалистов, средняя стоимость одной тонны груза на воздушном транспорте в 100–150 раз превышает среднюю стоимость грузов морского транспорта и составляет не менее \$10–15 тыс.

Помимо факторов общеэкономического характера, на развитие рынка грузовых авиаперевозок повлияли использование и внедрение в широком масштабе безопасных и топливно-эффективных воздушных судов, облагораживание международной торговли (рост удельного веса продукции высокой степени обработки) и другие.

Повышению эффективности грузовых авиасообщений способствует сотрудничество авиакомпаний в рамках авиационных альянсов. Активная работа по развитию грузовых перевозок проводится в рамках альянса SkyTeam. Кроме того, недавно стало известно о намерении LufthansaCargo активизировать сотрудничество в области грузовых перевозок с другими авиакомпаниями, входящими в альянс Star.

Известны и другие примеры сотрудничества авиаперевозчиков за рамками традиционных авиационных альянсов. По сообщениям Авиатранспортного обозрения (Флоттоу, 2011), в ближайшие несколько месяцев в грузовой авиаиндустрии может появиться еще один важный игрок, если авиакомпания Qatar Airways, агрессивно развивающая перевозки по на-

## 1. Актуальность развития авиатранспортного потенциала

правлению Европа – Азия, приобретет пакет акций грузовой авиакомпании Cargolux. По имеющимся данным, Qatar Airways рассматривает возможность приобретения 33,7%-ной доли в люксембургской авиакомпании, которая в настоящее время испытывает серьезные финансовые трудности.

На развитие грузовых авиаперевозок также оказывает влияние постоянно расширяющаяся и носящая глобальный характер деятельность грузовых экспедиторских агентств или фрейт-форвардеров. Пятнадцать крупнейших мировых экспедиторских агентств контролируют 60% объема (в тоннах) всех международных грузовых перевозок. При этом 40% объема международных авиаперевозок осуществляется между структурными подразделениями транснациональных корпораций, что, безусловно, свидетельствует об их мощи.

Динамика грузовых авиаперевозок зависит также от состояния наземной материально-технической базы – аэродромов и средств обслуживания воздушного движения (ОВД) и организации воздушного движения (ОрВД), степени взаимодействия и координации работы различных видов транспорта, уровня развития логистики и эффективности таможенных процедур.

В Европе и Азии сформировалась сеть хабовых (узловых) аэропортов, в которых концентрируется переработка грузов, перевозимых по трансконтинентальным маршрутам. Крупнейшими аэропортами-хабами традиционно являются Хитроу (Лондон), Люксембург, Шипхол (Амстердам), Гонконг, Сеул, Ханеда и Нарита (Токио). В последние годы существенно вырос грузооборот крупнейших китайских аэропортов – Шанхая и Пекина.

Привлечение транзитных грузопотоков, следующих в направлении Европа – Азия, на авиатрассы, проходящие через воздушное пространство ЕврАзЭС, весьма актуально по трем главным причинам:

- Получение дополнительных аэронавигационных сборов за транзитные пролеты, что позволит совершенствовать инфраструктуру ОВД и ОрВД в государствах – членах ЕврАзЭС.
- Увеличение числа технических посадок воздушных судов в аэропортах Сообщества станет стимулом развития аэродромной и аэропортовой инфраструктуры и приведет к увеличению числа рабочих мест, получению мультипликативного эффекта в других секторах экономики (топливообеспечение, техническое обслуживание).
- Увеличение числа коммерческих посадок воздушных судов позволит развивать логистические схемы доставки грузов в Евразии, повысить скорость доставки грузов до потребителей в государствах ЕврАзЭС, а также расширить возможности для экспортеров по доступу их товаров на крупнейшие мировые рынки. Развитие авиаперевозок грузов между Европой и Азией с коммерческими посадками в аэропортах стран Сообщества будет создавать максимальный мультипликативный эффект как для транспортных систем, так и для других секторов экономики.

В условиях глобализации мировой экономики гражданская авиация играет все более значимую роль и позволяет расширить возможности доступа на мировые рынки для государств – членов ЕврАзЭС. Авиатранспорт имеет особое значение для решения социально-экономических проблем и повышения качества жизни населения, особенно в регионах, лишенных средств наземного транспорта.

На протяжении последних десятилетий роль гражданской авиации в мировой экономике устойчиво росла. Ежегодно по воздуху перевозится 2,5 млрд пассажиров (около 40% населения планеты), 46 млн тонн грузов и почты. Коммерческие авиаперелеты осуществляются с использованием 25 тыс. воздушных судов максимальной взлетной массой более 9 тонн. В настоящее время в мире насчитывается приблизительно 40 тыс. гражданских

аэропортов, более 1000 из которых используется для полетов по международным воздушным трассам.

Порядка 8% мирового валового внутреннего продукта (ВВП) (или около \$3 трлн) приходится на долю авиационной отрасли. Еще больший вклад в мировой ВВП гражданская авиация вносит через мультипликативный эффект в другие сектора экономики, такие как туризм, нефтепереработка, техническое обслуживание, строительство и другие.

Рынок грузовых авиаперевозок растет темпами, превосходящими рост мирового ВВП. В настоящее время коммерческими авиаперевозчиками эксплуатируется 1755 грузовых воздушных судов, из которых 63% являются широкофюзеляжными. К 2029 году корпорация Boeing прогнозирует 70%-ный рост флота грузовых самолетов до 2967 единиц (Boeing Corporation, 2010).

За последние 20 лет грузооборот международного воздушного транспорта возрос в 2.5 раза и достиг величины в 167 млрд тонно-км, из которых 90% приходится на регулярные авиалинии (Boeing Corporation, 2010). Компания Boeing прогнозирует трехкратный рост международных авиаперевозок до 2029 года со среднегодовым темпом 5.9% (см. рисунок 1.1).



**Рисунок 1.1.** Прогноз мирового грузооборота коммерческой ГА (на 2011–2029 годы)

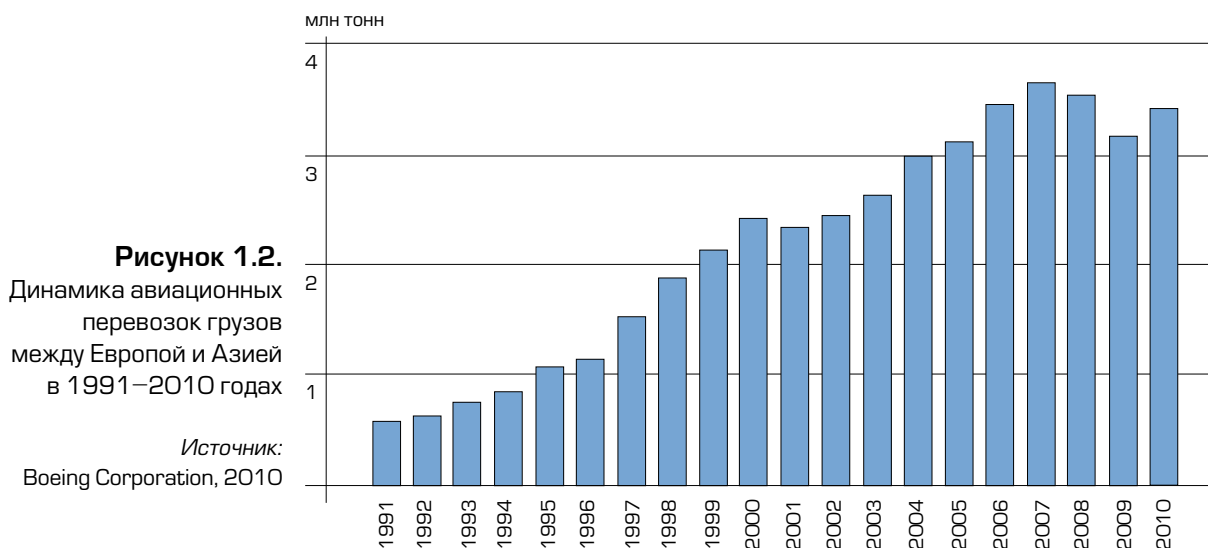
Источник: Boeing Corporation, 2010

Несмотря на экономические рецессии 1997 и 2001 годов, а также глобальный экономический кризис 2008–2009 годов, объемы авиаперевозок грузов между Европой и Азией росли со среднегодовым темпом в 9.8% и достигли в 2009 году 3.2 млн тонн. В 2010-м объем грузовых авиаперевозок на этом направлении оценивается в 3.7 млн тонн (см. рисунок 1.2).

На направление Европа – Азия в настоящее время приходится 19.3% мирового грузооборота коммерческой гражданской авиации и 9.2% объема перевезенных по воздуху грузов (в тоннах).

Направление Европа – Азия рассматривается как одно из самых привлекательных для авиатранспортного бизнеса. По оценке корпорации Boeing (2010), значительный объем грузов между пунктами в Европе и Азии перевозится с использованием «шестой свободы воздуха», когда воздушные суда с грузами евроазиатской торговли совершают промежуточные коммерческие посадки в аэропортах страны регистрации авиакомпании (например, Emirates в Дубае или AirBridge Cargo в Шереметьево).

## 1. Актуальность развития авиатранспортного потенциала



Структура авиаперевозок грузов также весьма показательна: основными грузами из Азии в западном направлении являются автокомплектующие (26.3% общего объема), а в восточном направлении из Европы – машины и оборудование (35.5%). Также показателен высокий удельный вес экспресс-почты. На долю документов и мелких срочных пакетов приходится 15% грузов, перевозимых по воздуху из Азии в Европу, и 9% – в обратном направлении (Boeing Corporation, 2010).

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 (Boeing Corporation, 2010).

Оптимальное соотношение трех факторов (цена / качество / сроки доставки) позволяет привлечь часть грузопотока с морского транспорта, являющегося на данный момент основным при осуществлении перевозок грузов между Европой и Азией.

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

Важнейшая особенность рынка авиаперевозок Евразийского экономического сообщества – его зависимость от уровня экономического развития государств – членов ЕврАзЭС, благосостояния их граждан, открытости стран для международного туризма, объемов и специализации международной торговли.

Первое десятилетие XXI века характеризовалось устойчивым ростом объема пассажирских и грузовых авиаперевозок в государствах – членах ЕврАзЭС. Этому способствовали рост реальных располагаемых доходов населения, расширение спроса на перевозки авиатранспортабельных грузов как в странах Сообщества, так и между ведущими мировыми рынками (Европа и Азия).

Несмотря на спад авиаперевозок в 2008–2009 годах, вызванный последствиями глобального экономического кризиса, во всех государствах – членах ЕврАзЭС с 2010 года рынок авиаперевозок постепенно восстанавливает утраченные позиции.



Отрицательное влияние на рынок авиационных перевозок с 2007 года оказывает топливный фактор. В течение последних четырех лет (за исключением 2009 года) мировые цены на нефть, и следовательно, на авиационное топливо росли, достигнув к лету 2008-го рекордных за последние десятилетия значений.

Затраты авиаперевозчиков на приобретение топлива являются одной из крупнейших статей расходов, непосредственно влияющей на тарифы. Рост тарифов на пассажирские и грузовые авиаперевозки, начавшийся вслед за эскалацией цен на нефть, станет в ближайшей перспективе сдерживающим фактором для развития гражданс-

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

кой авиации в государствах – членах ЕврАзЭС. Несмотря на это, авиаперевозки в регионе развивались более динамичными темпами по сравнению со среднемировыми тенденциями.

Развитие гражданской авиации в Евразийском экономическом сообществе связано с общими тенденциями международной гражданской авиации и обусловлено общемировыми социально-экономическими, политическими и другими факторами. В 2010 году мировой пассажирооборот на регулярных авиалиниях государств – членов ИКАО превысил 4.5 трлн пасс.-км, увеличившись на 7.3% по сравнению с 2009 годом, а приведенный тоннокилометраж составил 523.3 млрд тонно-км (рост на 3.8%). Восстановительный рост объемов перевозок в государствах – членах ЕврАзЭС в 2010-м был намного более интенсивным.

На гражданскую авиацию государств – членов ЕврАзЭС в 2010 году приходилось 3.6% от общего тоннокилометража мировой гражданской авиации. При этом удельный вес гражданской авиации ЕврАзЭС возрос за последние пять лет в 1.5 раза (см. таблицу 2.1).

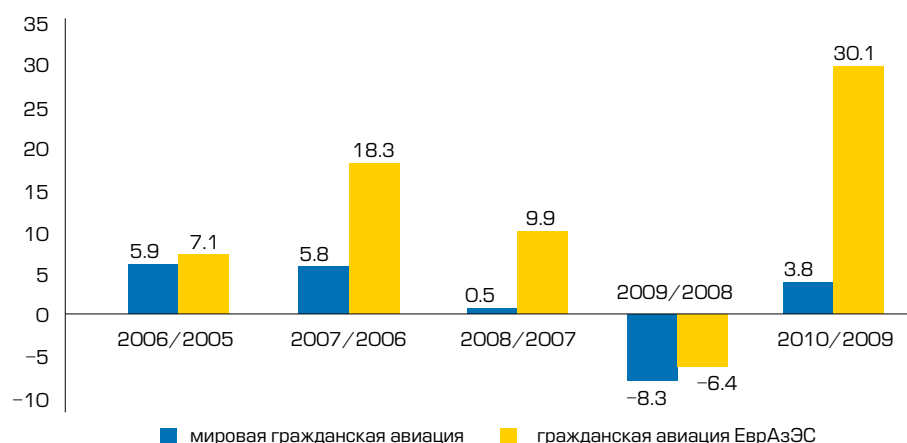
**Таблица 2.1.**  
Приведенный тоннокилометраж ГА государств – членов ЕврАзЭС и ИКАО (в 2005–2010 годах) (млрд тонно-км)

	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	+1.5%

Источники: ИКАО, Межгосударственный авиационный комитет

За последние пять лет темпы прироста приведенного тоннокилометража в государствах – членах ЕврАзЭС (также как пассажирооборота и грузооборота) были выше, чем в целом по международной гражданской авиации, представленной 189 государствами – членами ИКАО (см. рисунок 2.2).

**Рисунок 2.2.**  
Ежегодные темпы прироста приведенного тоннокилометража мировой гражданской авиации и ЕврАзЭС (в 2005–2010 годах) (%)



Источники: ИКАО, Межгосударственный авиационный комитет

В условиях динамичного развития экономик государств ЕврАзЭС и подвижности населения в 2000–2010 годах пассажирооборот гражданской авиации в целом на регулярных и нерегулярных авиалиниях вырос примерно в 2.8 раза – с 56.9 млрд пасс.-км в 2000 году до 157.7 млрд пасс.-км в 2010-м (см. таблицу 2.2).

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2000 (%)
Беларусь	0.5	0.7	0.8	1	1.3	1.3	1.6	320
Казахстан	1.6	3	3.1	4.9	5.5	5.4	6.3	393.8
Кыргызстан	0.5	0.4	0.4	0.5	0.6	0.5	0.7	140
Россия	54	85.8	93.7	111	122.6	112.5	147.1	272.4
Таджикистан	0.3	1	0.8	1.2	1.5	1.6	2	666.7
Итого по ЕврАзЭС	56.9	90.9	98.8	118.6	131.5	121.3	157.7	277.2

**Таблица 2.2.**

Пассажирооборот ГА ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2010 годах) (млрд пасс.–км)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Наиболее существенный рост пассажирооборота за период 2000–2010 годы зафиксирован в Таджикистане (в 6.7 раза), Казахстане (в 4 раза) и Беларуси (в 3.2 раза) (см. рисунок 2.3).

Аналогичная картина наблюдалась и в части перевозок пассажиров. Общий объем авиаперевозок пассажиров в государствах – членах ЕврАзЭС вырос в 2.5 раза и составил в 2010 году, по данным МАК, 62.7 млн человек (см. таблицу 2.3). Наибольший прирост перевезенных пассажиров в 2000–2010 годах также наблюдался в Казахстане (в 4.1 раза), Таджикистане (в 4 раза), Беларуси (в 3.3 раза).

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2000 (%)
Беларусь	0.3	0.5	0.5	0.6	0.8	0.8	1	333.3
Казахстан	0.8	1.6	1.9	2.7	2.8	2.7	3.3	412.5
Кыргызстан	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	100
Россия	23	35.1	38	46.6	49.8	45.1	57	247.8
Таджикистан	0.2	0.5	0.4	0.6	0.7	0.7	0.8	400
Итого по ЕврАзЭС	24.6	37.9	41	50.8	54.4	49.6	62.4	253.7

**Таблица 2.3.**

Динамика перевозок пассажиров в ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2010 годах) (млн человек)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

В целом более 90% общего объема перевозок пассажиров, грузов и почты приходится на долю российских авиакомпаний. Вторым по величине рынком пассажирских перевозок в республиках ЕврАзЭС обладает Казахстан (5.3% в 2010 году).

В 2000–2010 годах темпы роста объемов регулярных пассажирских перевозок, пассажирооборота и грузооборота в государствах Сообщества были значительно выше по сравнению с темпами роста объемов перевозок на нерегулярных линиях. Удельный вес регулярных линий в целом по ЕврАзЭС составил в 2010 году 78.2% (см. рисунок 2.3).

Регулярными авиарейсами перевозятся пассажиры в Казахстане (95.6% от общего числа), Кыргызстане (97.3%) и Таджикистане (95.1%).

На международные авиалинии в 2010 году приходилось около 49% перевезенных пассажиров в целом по региону ЕврАзЭС. За последние 10 лет объемы перевозок пассажиров на международных авиалиниях росли гораздо более быстрыми темпами (по сравнению с внутренними авиалиниями). В Беларуси перевозки пассажиров на внутренних авиалиниях практически не осуществляются (см. рисунок 2.4). Высок удельный вес международных авиалиний в Кыргызстане (74%) и Таджикистане (около 84%).

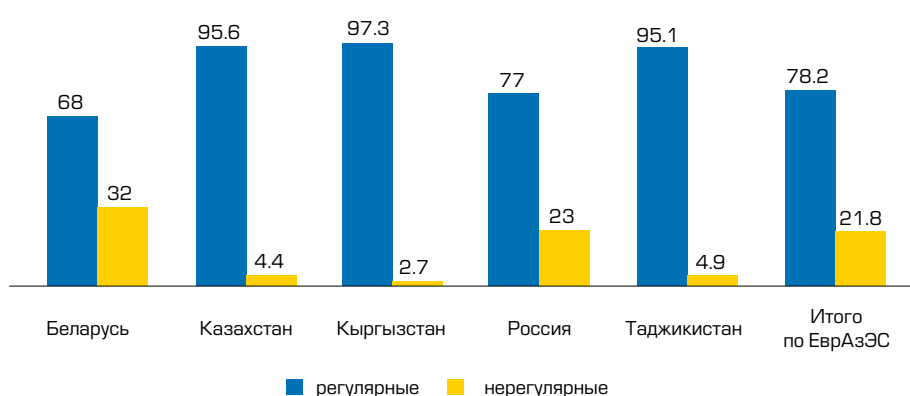
Средняя дальность авиаперевозки одного пассажира по ЕврАзЭС составила в 2010 году 2528 км (см. рисунок 2.5). Среди государств – членов ЕврАзЭС максимальная дальность перевозки пассажиров (2583 км) была в России, минимальная – в Беларуси (1584 км).

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

**Рисунок 2.3.**

Удельный вес регулярных и нерегулярных авиалиний в общем объеме пассажиров, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

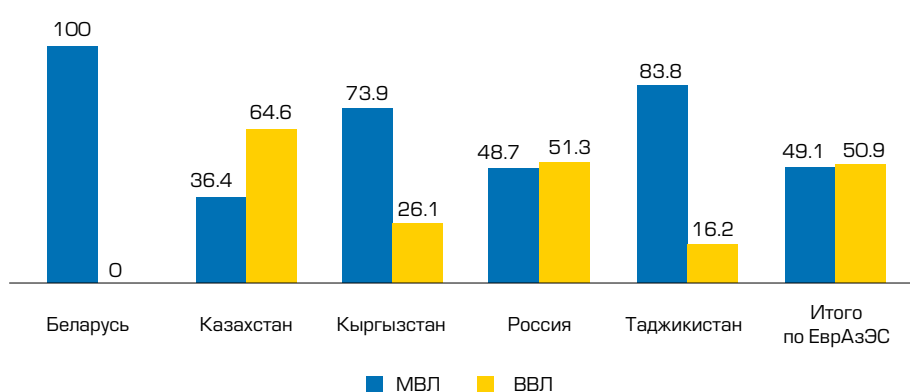
Источник: Межгосударственный авиационный комитет



**Рисунок 2.4.**

Удельный вес международных и внутренних авиалиний в общем объеме перевозок пассажиров, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

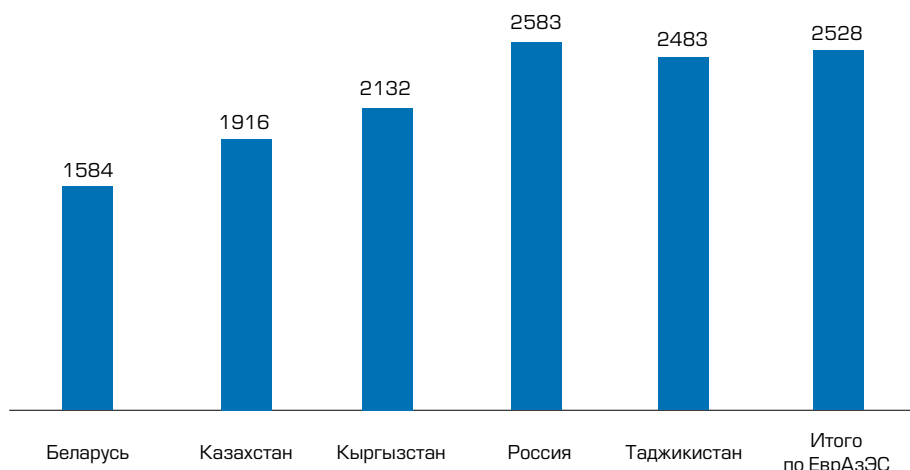
Источник: Межгосударственный авиационный комитет



**Рисунок 2.5.**

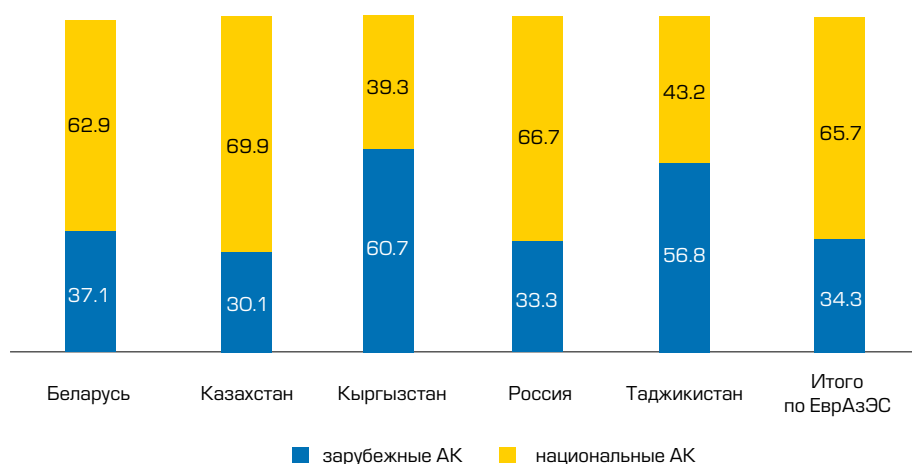
Средняя дальность авиаперевозки одного пассажира в ЕврАзЭС (в 2010 году) (км)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет



Несмотря на присутствие ведущих зарубежных авиакомпаний на рынке международных перевозок государств – членов ЕврАзЭС и их стремление расширить свою маршрутную сеть и объемы перевозимых пассажиров, грузов и почты, на национальные авиакомпании приходится примерно 66% всех пассажиров, отправленных в международном сообщении (см. рисунок 2.6).

Из аэропортов государств – членов ЕврАзЭС в 2010 году было отправлено 23.3 млн пассажиров в международном сообщении. Из них 7.97 млн человек пользовалось услугами иностранных АК, а 15.3 млн человек – национальных. Однако участие иностранных авиакомпаний в отправлениях пассажиров в международном сообщении существенно различается



**Рисунок 2.6.**

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

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

от страны к стране. Уровень доступа иностранных авиакомпаний остается высоким в Кыргызстане и Таджикистане, сравнительно низким – в Казахстане и России.

В 2010 году гражданской авиацией государств – членов ЕврАзЭС было перевезено свыше 964 тыс. тонн грузов и почты. За последние 10 лет объем этих авиаперевозок вырос на 69%. Наибольшее увеличение объема перевозок и грузов наблюдалось в Беларуси (почти в 4 раза). Вместе с тем, в Кыргызстане в 2010 году зафиксировано сокращение объемов перевозок грузов (почти в 3 раза по сравнению с 2000 годом). Более 96% от общего объема перевозок приходится на Российскую Федерацию (см. таблицу 2.4).

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/2000 (%)
Беларусь	4.4	14.5	25.7	20.8	17.8	22	17.48	397.3
Казахстан	13.8	20.7	16.5	25.7	17.6	15.8	17.2	124.6
Кыргызстан	2.9	1.4	0.7	0.6	0.9	0.8	1	34.5
Россия	546.6	628.9	640.3	732.2	779.4	712.2	926.4	169.5
Таджикистан	2	3.7	2.4	2.1	2.5	2.2	2.2	110
Итого по ЕврАзЭС	569.7	669.2	685.6	781.4	818.2	737.2	964.3	169.3

**Таблица 2.4.**

Динамика авиаперевозок грузов и почты в ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2010 годах) (тыс. тонн)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Основу работы, выполняемой гражданской авиацией государств ЕврАзЭС, составляют регулярные перевозки грузов. Объемы нерегулярных авиаперевозок грузов, значительно возросшие в конце XX века, с 2006 года стали устойчиво сокращаться.

Опережающий рост перевозок грузов на регулярных авиалиниях вызван, с одной стороны, ужесточением требований к чартерным перевозчикам грузов, а с другой – расширением участия отдельных авиакомпаний государств Сообщества в выполнении регулярных грузовых программ, в частности, на маршрутах Европа – Азия.

В настоящее время 71.4% всего объема перевозок грузов и почты в ЕврАзЭС выполняется регулярными рейсами. При этом в Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане эта доля превышает 90%. И только в Беларуси преобладают чартерные грузовые перевозки, на долю которых в 2010 году приходилось 91.4% от общего объема (см. рисунок 2.7).

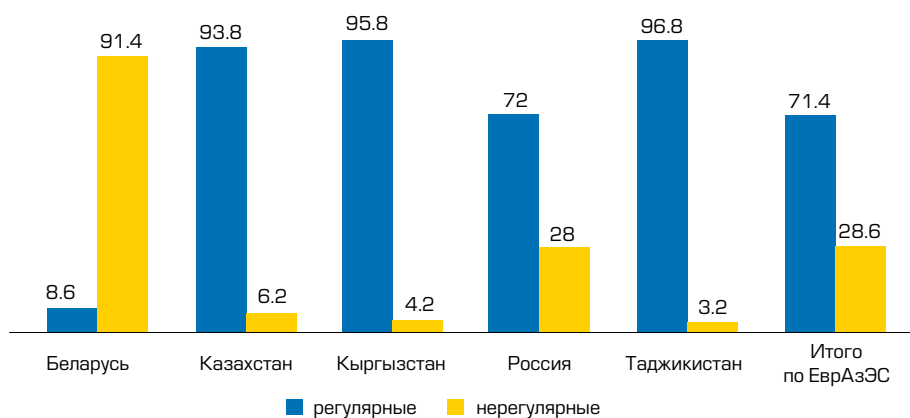
В международном сообщении в целом по ЕврАзЭС было перевезено 693 тыс. тонн грузов и почты (71.9% от общего объема), а во внутреннем – 271 тыс. тонн (28.1%). В Беларуси грузы и почта перевозятся воздушным транспортом только в международном сообщении

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

**Рисунок 2.7.**

Удельный вес регулярных и нерегулярных авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

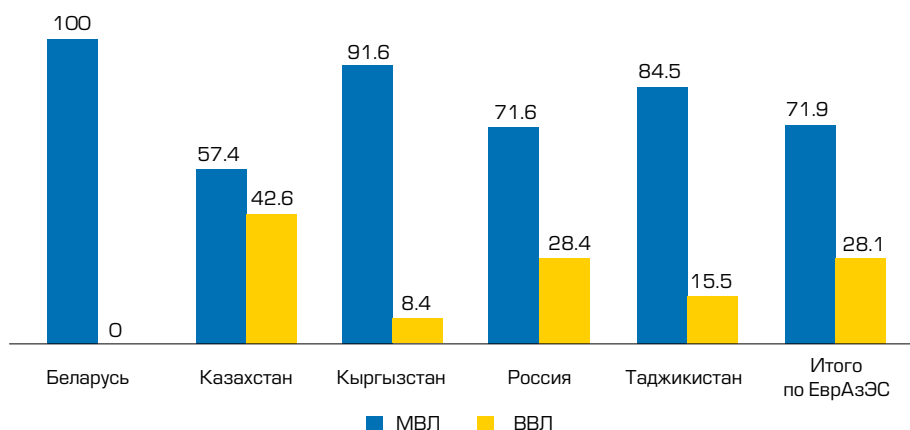
Источник: Межгосударственный авиационный комитет



**Рисунок 2.8.**

Удельный вес международных и внутренних авиалиний в общем объеме грузов и почты, перевезенных ГА ЕврАзЭС в 2010 году (%)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет



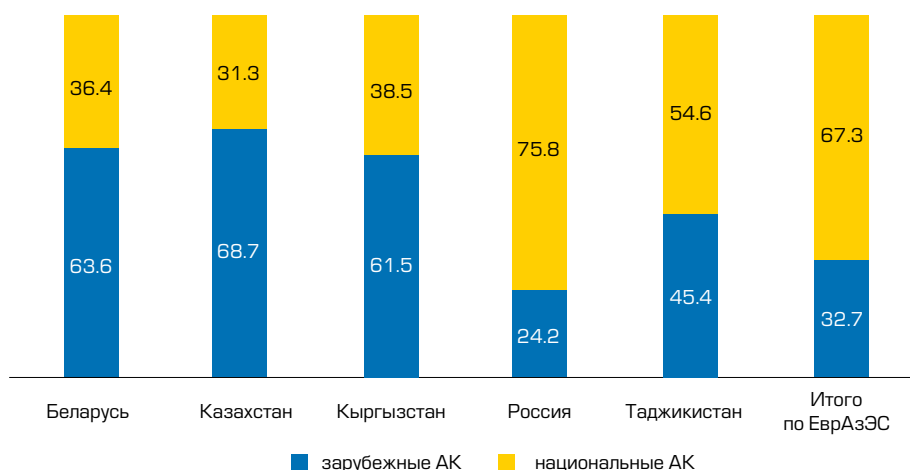
(см. рисунок 2.8). Внутренние перевозки грузов и почты более развиты в России (28.4% от общего объема) и в Казахстане (42.6%).

Удельный вес иностранных авиакомпаний в отправлениях грузов и почты из международных аэропортов Сообщества составил в 2010 году 32.7%. Лишь в России менее 25% всех отправок грузов и почты приходится на иностранные авиакомпании. В остальных государствах – членах ЕврАзЭС их удельный вес значительно выше – в Беларуси – 63.6%, в Казахстане – 68.7%, в Кыргызстане – 61.5%, в Таджикистане – 45.4% (см. рисунок 2.9).

**Рисунок 2.9.**

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

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

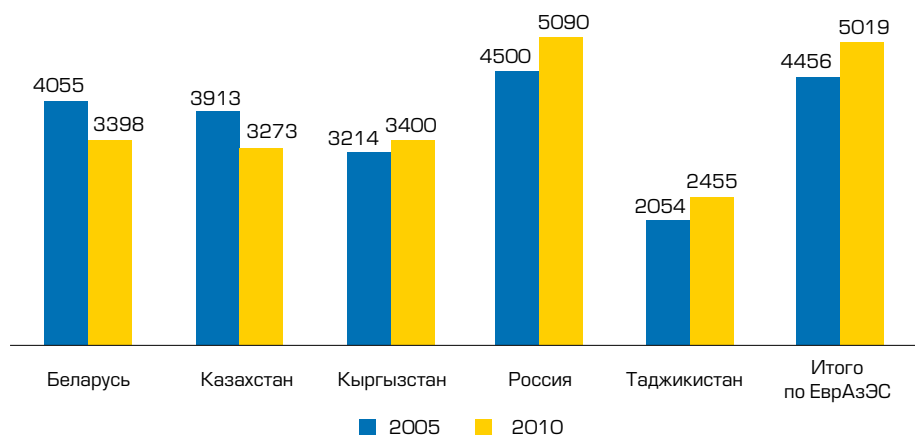


С 2000 года грузооборот гражданской авиации государств – членов ЕврАзЭС возрос на 76.1%. Наиболее значительный рост грузооборота был в Беларуси (в 3.3 раза). В Казахстане и Кыргызстане эти показатели, напротив, сократились (см. таблицу 2.5).

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2010/ 2000 [%]
Беларусь	18	58.8	91.5	66.3	53.8	48	59.4	330
Казахстан	117.5	81	77.9	42.3	46.5	30	56.3	47.9
Кыргызстан	8.8	4.5	1.4	1.3	2.5	1.8	3.4	38.6
Россия	2600	2830.3	2932.2	3424.3	3691.6	3557.7	4715.4	181.4
Таджикистан	4.3	7.6	9.4	4.8	5.2	5.1	5.4	125.6
Итого по ЕврАзЭС	2748.6	2982.2	3112.4	3539	3799.6	3642.6	4839.9	176.1

**Таблица 2.5.**  
Грузооборот ГА ЕврАзЭС на внутренних и международных авиалиниях (в 2000–2010 годах) (млн тонно–км)

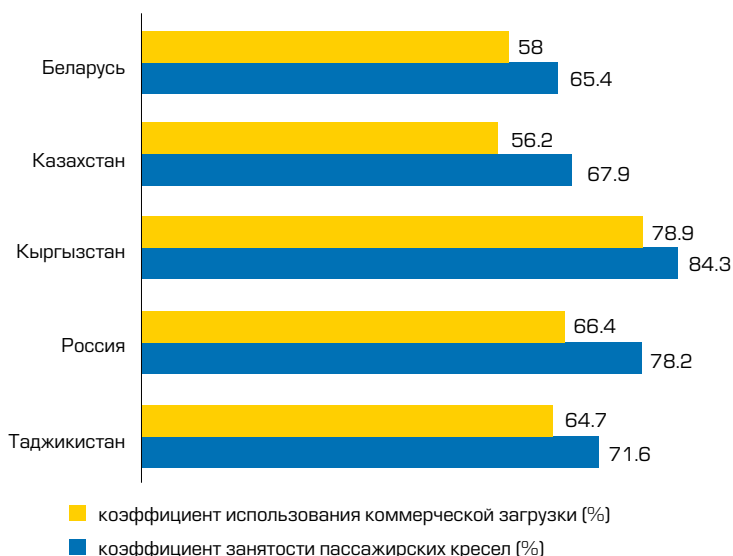
Источник: Межгосударственный авиационный комитет



**Рисунок 2.10.**  
Средняя дальность авиаперевозки грузов и почты в ЕврАзЭС (в 2005 и 2010 годах) (км)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Как свидетельствуют данные *рисунка 2.11*, эффективность использования парка ВС в авиакомпаниях государств – членов ЕврАзЭС к 2010 году отличается от среднемирового уровня (по показателю использования пассажирских кресел – 77%).



**Рисунок 2.11.**  
Эффективность использования парка воздушных судов ГА ЕврАзЭС (в 2010 году)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

Вместе с тем эффективность использования парка ВС существенно варьируется в государствах – членах ЕврАзЭС, достигая наибольших значений в Кыргызстане (84.3% по пассажирским перевозкам и 78.9% – по грузовым) и России (78.2% и 66.4% соответственно).

В общей сложности на рынке международных коммерческих авиаперевозок в государствах ЕврАзЭС функционирует свыше 200 национальных и около 100 зарубежных авиакомпаний. Производственные показатели основных национальных игроков на рынке регулярных пассажирских и грузовых авиаперевозок представлены в таблице 2.6.

Авиакомпания	2005	2006	2007	2008	2009	2010 оценка
<b>Беларусь</b>						
Belavia	660	н.д.	952	1252	1262	н.д.
<b>Казахстан</b>						
Air Astana	2511	2417	4452	4795	4525	5082
SCAT	157	258	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
<b>Кыргызстан</b>						
Kyrgyzstan	183	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
<b>Россия</b>						
Аэрофлот	20751	22407	24675	27248	25986	34777
Transaero	5285	7793	11759	17549	18733	26294
Sibiria/S7	10942	12498	13900	14351	13155	10279
Utair	2977	3666	4510	5063	5828	7982
OrenAir		988	1656	3031	4940	7159
Rossia (GTK Rossia)/Pulkovo	5717	6118	6792	7454	6150	6242
Nord Wind	н.д.	н.д.	н.д.	71	2898	5086
Ural Airliny	2348	2609	2998	3948	4035	4841
Vladivostok Avia	1852	2105	2447	2943	3875	4756
VIM-Avia		3650	5294	4455	3214	3978
Moskva Airlines/AtlantSoyuz		3109	4355	3653	2612	3303
Yakutia	н.д.	н.д.	1135	1600	2244	3028
Globus	н.д.	н.д.	н.д.	1518	2696	2714
Red Wings	н.д.	н.д.	н.д.	1094	2021	2437
DonAvia (Aeroflot-Don)	911	875	1665	2540	2392	2423
NordAvia (Aeroflot-Nord)	886	1044	1539	1375	1528	1972
<b>Таджикистан</b>						
Tajikistan	1030	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Somon Air	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	729	н.д.

**Таблица 2.6.**

Пассажирооборот крупнейших авиакомпаний ЕврАзЭС на регулярных авиалиниях (в 2005–2010 годах) (млн пасс.–км)

Источник: ATW, 2010

Примечание: н.д. – нет данных

Крупнейшей грузовой авиакомпанией ЕврАзЭС является AirBridge Cargo, входящая в состав группы компаний «Волга–Днепр» и осуществляющая авиаперевозки на воздушных судах Boeing–747F, в том числе на направлениях Европа – Азия (см. таблицу 2.7). Другой перспективный авиаперевозчик – авиакомпания «Полет», первой начавшая коммерческую эксплуатацию грузового самолета ИЛ–96–400. На пять авиакомпаний – AirBridge Cargo, «Аэрофлот», Volga–Dnepr, «Полет» и Transaero приходится около 84% всего грузооборота гражданской авиации ЕврАзЭС.

Особенности развития рынка грузовых авиаперевозок в государствах – членах ЕврАзЭС – лидерство национальных авиаперевозчиков в области нерегулярных перевозок с исполь-

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

Авиакомпания	2005	2006	2007	2008	2009	2010 оценка
<b>Беларусь</b>						
Belavia	1181		1810	2000	2000	н.д.
<b>Казахстан</b>						
Air Astana	15857	20420	38000	48000	38000	н.д.
<b>Кыргызстан</b>						
Kyrgyzstan	2707	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
<b>Россия</b>						
Air Bridge Cargo	н.д.	н.д.	н.д.	1101798	1317708	2057883
Аэрофлот	866800	885000	457000	390996	399867	952172
Aeroflot Cargo	н.д.	н.д.	н.д.	436650	426000	–
Volga–Dnepr	748369	995000	661779	618826	526108	499292
Полет	н.д.	н.д.	179138	161660	105895	246402
Transaero	73338	78000	93048	130032	170803	234421
Aviacon Citotrans	н.д.	н.д.	н.д.	55459	61336	101400
Siberia/S7	67107	82000	92310	120168	98523	91413
Vladivostok Avia	28765	33000	25830	32496	40907	70479
Aerostars	н.д.	н.д.	20617	25300	25954	36302
Utair	14401	17000	21450	23206	23071	31969
Ural Airlines	14969	14000	13800	15000	20112	32748
Alrosa	н.д.	н.д.	56783	56247	34912	30100
<b>Таджикистан</b>						
Tajikistan	7031	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
Somon Air	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	1830	н.д.

**Таблица 2.7.**

Грузооборот крупнейших авиакомпаний ЕврАзЭС на регулярных авиалиниях (в 2005–2010 годах) (млн тонно–км)

Источник: ATW, 2010

Примечание: н.д. – нет данных

зованием рамповых воздушных судов, а также активное расширение доступа иностранных авиакомпаний на рынок экспресс-доставки грузов и почты.

Рынок экспресс-доставки в странах Сообщества представлен компаниями так называемой «большой четверки» (DHL, TNT Express, United Parcel Service, Federal Express), на долю которых приходится более 50% авиаперевозок почты. При этом лидирующим игроком на этом рынке является DHL. По экспертным оценкам, 60–75% рынка экспресс-доставки приходится на международные авиаперевозки.

Сегмент рамповой авиации<sup>1</sup> представлен перевозками негабаритных, тяжеловесных грузов, различной техники, а также грузов, которые по тем или иным причинам не могут доставляться в стандартных авиационных контейнерах. Ведущими поставщиками услуг в этом сегменте являются авиакомпании «Волга–Днепр» и «Полет», имеющие в своем парке рамповые воздушные суда типа ИЛ–76, АН–124 «Руслан» и Boeing–747F.

На начало 2011 года в государствах ЕврАзЭС функционировало 99 международных аэропортов, 49 (49.5%) из которых имели аэродромы, категорированные по нормам ИКАО (см. таблицу 2.8). Перечень международных аэропортов и категорированных аэродромов государств – членов ЕврАзЭС приведен в *Приложении*.

<sup>1</sup> Рамповая авиация – система авиационных перевозок грузов с использованием рамповых воздушных судов. Рамповое воздушное судно имеет в хвостовой и/или носовой части фюзеляжа специальную наклоняемую грузовую дверь для самостоятельного въезда на борт перевозимой техники или погрузочно-разгрузочных машин. Рамповые ВС наиболее активно применяются в военно-транспортной авиации, однако в коммерческой гражданской авиации их использование незаменимо в сфере перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов.

**Таблица 2.8.**  
Число международных аэропортов  
и категорированных аэродромов  
в их составе в ЕврАзЭС

Источник: Межгосударственный  
авиационный комитет

Примечание:

\* Аэродромы, имеющие ИВПП,  
категорированные по нормам ИКАО

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	–	–
Россия	72	39	26	10	3
Таджикистан	2	1	1	–	–
Итого по ЕврАзЭС	99	49	32	12	5

Из общего числа международных аэропортов стран Сообщества лишь менее трети способны принимать воздушные суда больших взлетных масс, таких как McDonnell-Douglas MD-11 и Boeing-747 (различных модификаций), которые используются для регулярных грузовых перевозок на дальнемагистральных маршрутах. Такие аэропорты, как Алматы, Астана, Домодедово (Москва), Емельяново (Красноярск), Казань, Кольцово (Екатеринбург), Кневичи (Владивосток), Толмачево (Новосибирск), Шереметьево (Москва), 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. В большинстве из указанных аэропортов за период 2005–2011 годы осуществлены масштабные проекты по развитию, модернизации и строительству новой аэродромной инфраструктуры.

В частности, в международном аэропорту **Алматы** в 2008 году введена вторая взлетно-посадочная полоса (ВПП-2) с асфальто-армобетонным покрытием, оснащенная современным светосигнальным оборудованием. Благодаря ее техническим характеристикам (длина 4,5 км и ширина 60 м) аэропорт может принимать все типы воздушных судов без ограничения – как по максимальной взлетной массе, так и по интенсивности полетов. В аэропорту **Астаны** в 1997 году вследствие переноса столицы ВПП была удлинена до 3,5 км. В результате крупномасштабной реконструкции с 2002 по 2005 год аэропорт может принимать и выпускать все типы воздушных судов без ограничений.

Аэропорт **Казани** был реконструирован к тысячелетию города в 2005 году. Его цементно-бетонная ВПП длиной 3724 м и шириной 44 м способна принимать самолеты типа B-747, она сертифицирована по II категории ИКАО.

15 апреля 2011 года после реконструкции в эксплуатацию введена искусственная взлетно-посадочная полоса (ИВПП-1) аэропорта **Кневичи** (Владивосток). В ходе реконструкции она удлинена до 3500 м, ширина составляет 60 м. Полоса допущена к приему всех типов воздушных судов без ограничений. При строительстве ВПП использованы материалы и технологии, отвечающие мировым стандартам, включая светосигнальное и метеооборудование, средства навигации для посадки с обоих магнитных курсов.

В аэропорту **Кольцово** (Екатеринбург) 1 июня 2009 года запущена в эксплуатацию современная взлетно-посадочная полоса длиной 3025 м и новая башня командно-диспетчерского пункта. Аэропорт допущен к приему всех классов воздушных судов (за исключением Airbus-380). Уже 14 июня 2009 года в Кольцово впервые приземлился Boeing-747 авиакомпании Air China, доставивший правительственную делегацию.

В 2008 году на аэродроме аэропорта **Емельяново** (Красноярск) была установлена система огней высокой интенсивности, на самой ВПП – осевые огни и огни зоны приземления (так называемый световой ковер). ВПП аэропорта Емельяново – одна из четырех в России за Уралом, соответствующая II категории ИКАО. Авиакомпания Lufthansa Cargo использует аэропорт в качестве транзитного при грузоперевозках из Европы в Японию (и другие

государства Юго-Восточной Азии), выполняя 100 рейсов в месяц. Самолеты итальянской авиакомпании Cargoitalia совершают в Емельяново промежуточную посадку для заправки и технического обслуживания при полетах в Шанхай.

В аэропорту **Толмачево** (Новосибирск) в сентябре 2010 года введена в эксплуатацию вторая взлетно-посадочная полоса. В настоящее время аэропорт может принимать все типы воздушных судов. Толмачево имеет платиновый сертификат ИАТА, подтверждающий 100%-ное внедрение инновационной технологии по упрощению аэропортовых формальностей (IAA Simplifying the Business, VCBP). Он стал четвертым аэропортом в России после Домодедово, Шереметьево и Пулково, полностью внедрившим эту технологию.

В московском аэропорту **Шереметьево** в 2008 году после реконструкции открылась вторая ВПП длиной 3700 м, предназначенная для воздушных лайнеров любых типов, в том числе Airbus-380. В аэропорту расположен один из крупнейших в ЕвразЭС грузовых терминалов, работающий круглосуточно. Общая площадь его складских помещений составляет 3200 м<sup>2</sup>, а мощность – около 60 тонн груза в сутки. Начато строительство нового грузового мультимодального терминала площадью 10 тыс. м<sup>2</sup> в зоне Северного аэровокзального комплекса.

Модернизация первой летной зоны аэропорта **Домодедово**, в состав которой входит ВПП-1, была начата в 2003 году в рамках Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы Российской Федерации (2002–2010)». В результате ее внедрения конфигурация ВПП-1 и рулежных дорожек позволяет осуществлять взлет, посадку и руление по аэродрому (на тяге собственных двигателей без применения тягачей) любых типов воздушных судов, в том числе А-380 и его модификаций. Все геометрические размеры и несущая способность искусственных покрытий реконструированных элементов аэродрома соответствуют нормативным документам МАК и Российской Федерации, стандартам и рекомендуемой практике ИКАО применительно к самолетам данного типа. Техническое оснащение полосы позволяет принимать воздушные суда даже при самых сложных метеоусловиях. Грузовой комплекс Домодедово является крупнейшим и наиболее высокотехнологичным авиагрузовым комплексом России. Ежегодно на терминале обрабатывается более 140 тыс. тонн груза. Имеет место тенденция роста объема обработки грузов.

21 апреля 2008 года правительство Санкт-Петербурга объявило конкурс на заключение договора о строительстве, реконструкции и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства объектов, входящих в состав имущественного комплекса аэропорта **Пулково**. Проект стал первой концессией, реализованной в аэропортах Российской Федерации. Срок концессии – 30 лет. Проект предусматривает расширение терминала-1 аэропорта и создание соответствующих объектов инфраструктуры с целью увеличения пропускной способности аэропорта до 14 млн пассажиров в год. Евразийский банк развития (ЕАБР) профинансировал данный проект на сумму \$90 млн. В пул банков, предоставивших финансирование, помимо ЕАБР, вошли Европейский банк реконструкции и развития, Международная финансовая корпорация, Скандинавский инвестиционный банк, Черноморский банк торговли и развития, Внешэкономбанк, а также ряд коммерческих банков. Сумма предоставляемого этими банками финансирования составляет €716 млн (ЕАБР, 2011 а).

Как отмечалось выше, авиакомпании государств – членов ЕвразЭС в целом успешно конкурируют с западными авиакомпаниями. Однако доступ иностранных авиаперевозчиков продолжает расширяться. В частности, крупнейшей иностранной авиакомпанией, оперирующей на рынке международных грузовых авиаперевозок государств ЕвразЭС, является **Lufthansa**. Она осуществляет полеты в 11 пунктов на территории региона – в Минск, Алматы, Астану, Домодедово, Большое Савино (Пермь), Казань, Пулково (Санкт-Петербург), Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Кольцово (Екатеринбург), Курумоч (Самара). Грузовое подразделение авиакомпании Lufthansa Cargo перевозит ежегодно порядка 1.8 млн тонн грузов, до 25% которых перемещается в направлении Германия – пункты в Азиатс-

## 2. Современное состояние и перспективы развития рынка авиатранспортных услуг

ко-Тихоокеанском регионе (АТР). Главным транзитным хабом Lufthansa в ЕврАзЭС является Домодедово, самолеты авиакомпании совершают транзитные посадки и в аэропорту Емельяново.

В последние годы растут объемы перевозок грузов китайскими авиакомпаниями Air China, China Southern Airlines, China Eastern Airlines через Шереметьево, а также гонконгской Cathay Pacific через Домодедово. Кроме того, авиакомпания Air China Cargo использует аэропорт Толмачево в качестве транзитного.

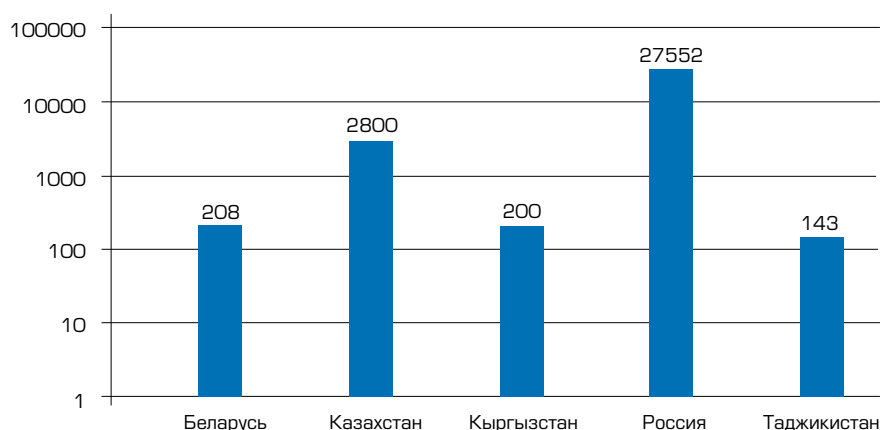
На рынке доставки грузов между Европой и АТР с пролетом через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС работают более 30 иностранных авиакомпаний, и круг их постоянно расширяется. В частности, в начале 2011 года китайская грузовая авиакомпания Yangtze River Express открыла рейсы в Европу по маршруту Шанхай – Чунцин – Москва – Люксембург на самолете Boeing-747-400SF.

Политика государств – членов ЕврАзЭС, направленная на расширение торгово-экономического сотрудничества и снятие барьеров во взаимной торговле, создала реальные предпосылки для дальнейшего роста грузовых авиаперевозок, в том числе транзитных. Однако существующий потенциал, как и возможности международного транзита через территорию Сообщества, используется пока не в полной мере.

Согласно прогнозным оценкам Всемирной торговой организации, роль основного генератора товарных потоков в будущем сохранится за странами АТР, а объем грузопотоков в направлении стран Европы будет динамично расти. В этих условиях максимальные выгоды получают те страны, которые смогут привлечь на свои транспортные коммуникации (включая воздушные трассы) транзитные евроазиатские грузопотоки.

### 3. Перспективы использования воздушного пространства для реализации авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

Площадь воздушного пространства, обслуживаемого органами ОрВД государств – членов ЕврАзЭС, составляет 30.9 млн км<sup>2</sup> (см. рисунок 3.1). Все страны Сообщества входят в Восточную часть Европейского региона ИКАО и как члены обязаны стремиться к реализации стратегии ИКАО по гармонизации национальных систем ОрВД.



**Рисунок 3.1.**  
Площади воздушного пространства, обслуживаемого органами ОрВД государств – членов ЕврАзЭС (тыс. км<sup>2</sup>)

Источник: Межгосударственный авиационный комитет

Существующая структура воздушного пространства государств – членов ЕврАзЭС обеспечивает обслуживание воздушного движения на международных и внутренних воздушных трассах. Совокупность отдельных международных авиатрасс позволяет использовать транзитные маршруты через воздушное пространство государств – членов ЕврАзЭС, в частности, авиатранспортные связи между Европой и Азией, Азией и Северной Америкой.

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

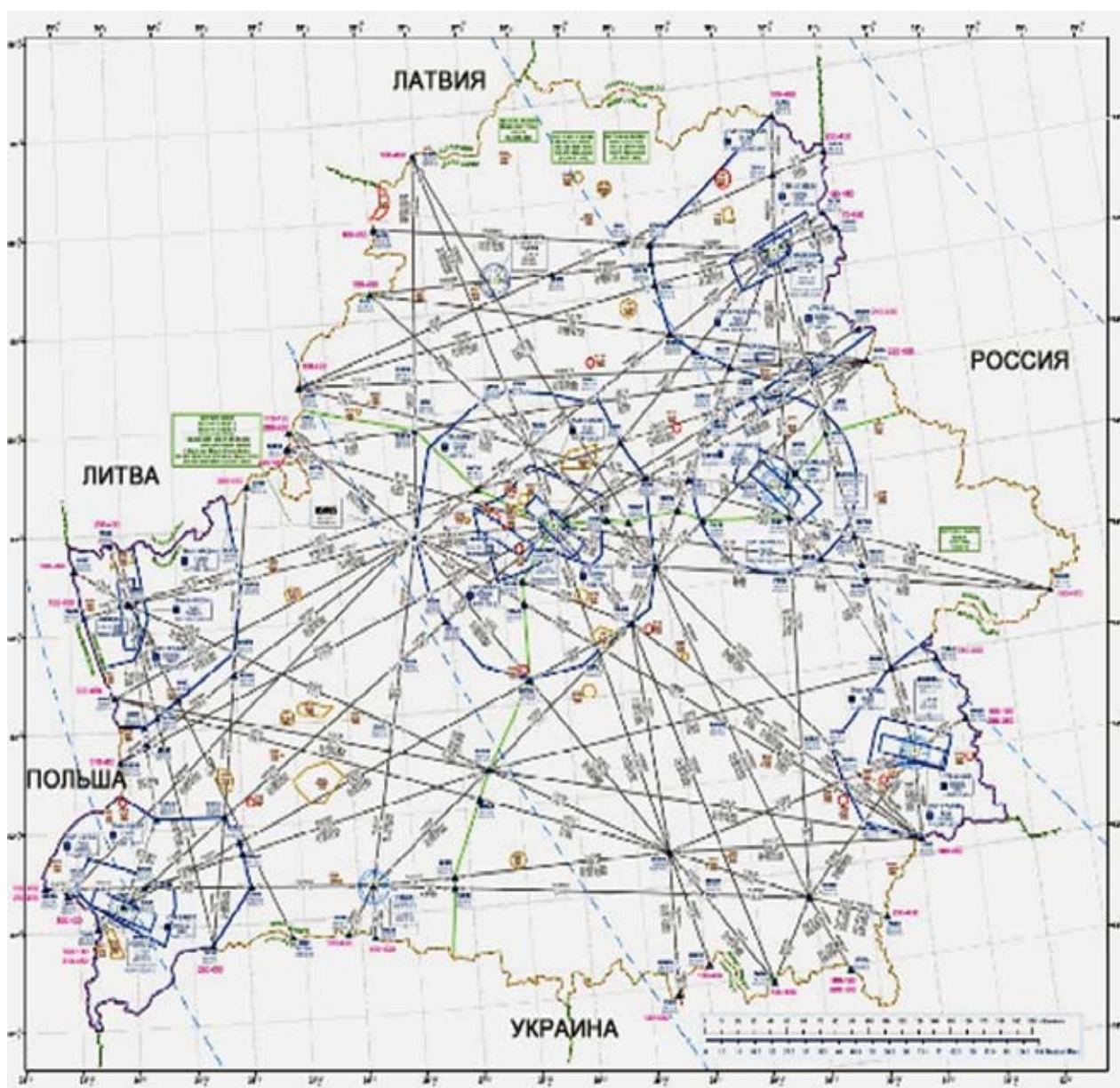
- азиатские (Европа – Черноморский регион – Ближний Восток / Каспийский регион / Центральная Азия – Китай);
- транссибирские (Европа – Юго-Восточная Азия);
- трансполярные (Европа – Япония/Корея);
- трансасиатские (Европа – Китай – Восточная Азия / Индия / Пакистан);
- трансвосточные (США/Канада – Юго-Восточная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

Из указанных групп трасс только две пересекают одновременно воздушное пространство двух или более государств – членов ЕврАзЭС: транссибирские (Россия и Беларусь) и трансасиатские (Россия, Казахстан и государства Центральной Азии). Остальные группы авиатрасс пересекают воздушное пространство только Российской Федерации.

## Республика Беларусь

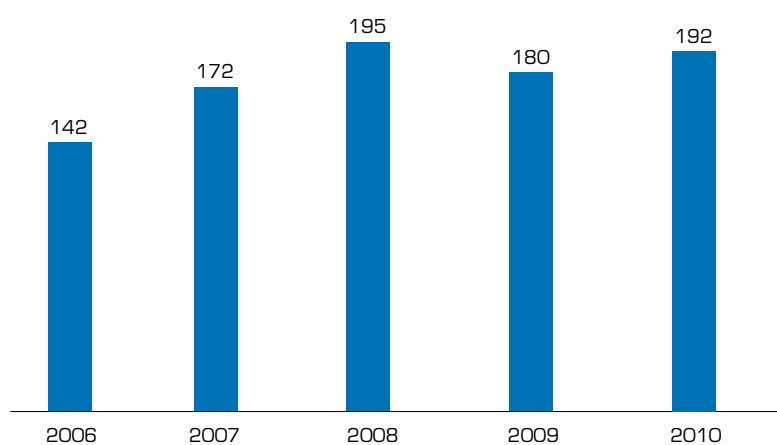
Республика Беларусь географически расположена в центре Европы, что способствует использованию ее воздушного пространства для осуществления полетов между странами Европы и другими государствами – членами ЕврАзЭС. Сегодня воздушное пространство Беларуси позволяет связывать Японию, Австралию, Сингапур со странами Европы.

Обслуживание воздушного движения осуществляет Республиканское унитарное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация».



**Рисунок 3.2.**  
Международные воздушные трассы Беларуси

Источник: Белаэронавигация



**Рисунок 3.3.**  
Динамика обслуживания воздушных судов в воздушном пространстве РБ (в 2006–2010 годах) (тыс. полетов)

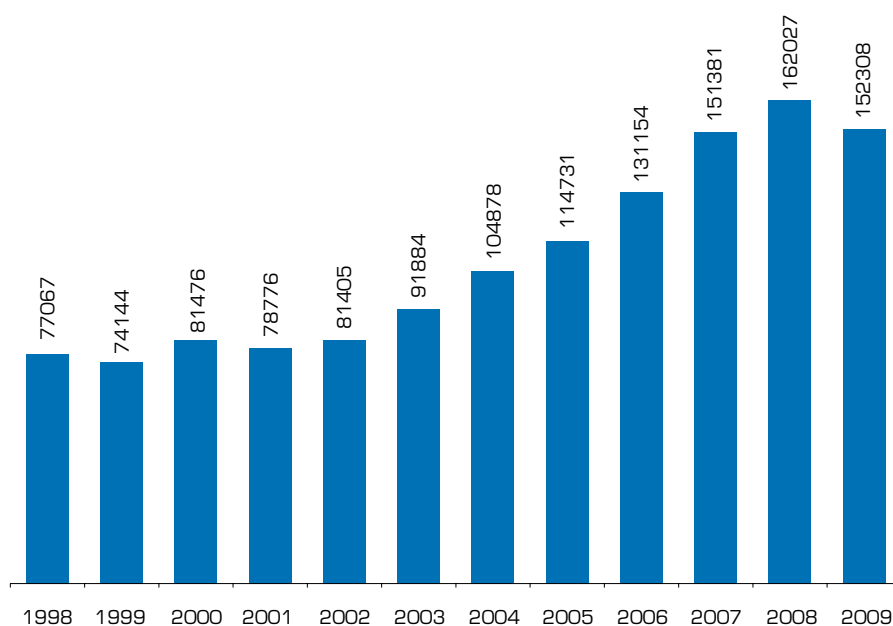
Источник: Белаэронавигация

В настоящее время через территорию республики пролетают воздушные суда более 925 авиакомпаний мира из 91 страны, при этом их число постоянно увеличивается. В 2010 году было обслужено в общей сложности около 200 тыс. полетов ВС через воздушное пространство Беларуси.

Структура воздушного движения в Беларуси показана на рисунке 3.2.

### Республика Казахстан

По данным Казэронавигации, протяженность воздушных трасс в Республике Казахстан на сегодняшний день составляет более 70 тыс. км [Казэронавигация, 2011]. Страну связывают с Азербайджаном три воздушных коридора, с Туркменистаном – 2, Узбекистаном – 27, Кыргызстаном – 6, Китаем – 4 и Россией – 27. В последние годы имеет место устойчивый рост авиатранзита через Казахстан с ежегодным темпом 10–15% (см. рисунок 3.4). Если в 2004-м транзит составил 82.5 млн самолето-км, то в 2008 году – 121 млн самолето-км (за пятилетний период рост в 1.5 раза).



**Рисунок 3.4.**  
Количество обслуженных полетов в воздушном пространстве РК (в 1998–2009 годах)

Источник: Отраслевой мастер-план в области гражданской авиации РК

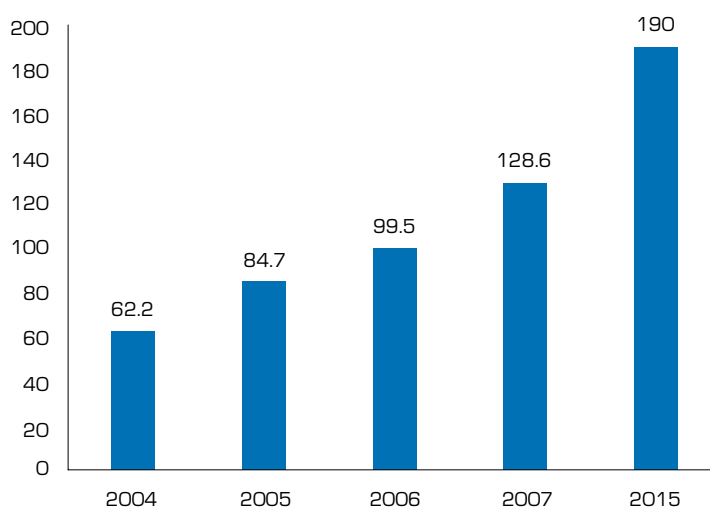
Достигнута положительная динамика транзитного трафика через воздушное пространство Республики Казахстан (см. рисунок 3.5).

### 3. Перспективы использования воздушного пространства для реализации авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

**Рисунок 3.5.**

Динамика транзитного трафика через воздушное пространство РК и прогноз его развития на 2015 год

Источник: Отраслевой мастер-план в области гражданской авиации РК



**Рисунок 3.6.**

Основные направления транзитных потоков через воздушное пространство Казахстана

Источник:

Евразийский банк развития

Примечание: На основе данных отраслевого мастер-плана в области гражданской авиации РК



Интенсивность движения в воздушном пространстве Казахстана в настоящее время доходит до 220 воздушных судов в сутки. Основу транзитного движения через воздушное пространство республики составляют полеты авиакомпаний дальнего зарубежья и стран СНГ, выполняющих авиаперевозки из Европы, России в страны Юго-Восточной и Центральной Азии (Казаэронавигация, 2011).

#### Кыргызская Республика

Кыргызская Республика создает благоприятные условия для международных полетов в ее воздушном пространстве. Являясь членом ИКАО, республика приняла всемирную стратегию по безопасности полетов воздушных судов посредством применения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в развитии аэронавигационной системы. Правительство Кыргызстана установило четкие задачи по модернизации аэронавигационной системы страны в соответствии с требованиями ИКАО и созданию авиационной инфраструктуры для содействия экономическому росту. Обслуживание воздушного движения осуществляет Государственное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Кыргызаэронавигация».

Кыргызстан имеет 12 международных воздушных трасс, связывающих его с соседними государствами: 6 – с Казахстаном, 4 – с Узбекистаном, 1 – с Таджикистаном, 1 – с Китаем.



**Рисунок 3.7.**  
Международные воздушные трассы Кыргызстана

Источник: Кыргызаэронавигация

Международные воздушные трассы Кыргызстана показаны на рисунке 3.7.

По данным ГП «Кыргызаэронавигация», на авиатрассу Запад – Восток, связывающую КНР и Узбекистан через воздушное пространство Кыргызстана, в 2010 году приходилось 54.2% от общего числа транзитных пролетов. Удельный вес авиатрасс, связывающих Таджикистан с Казахстаном, в общем объеме транзитных пролетов составил 28.2%. Удельный вес других международных авиатрасс – 17.6%.

### Российская Федерация

По данным Федерального агентства воздушного транспорта РФ, в России в 2010 году выполнено 1.1 млн полетов воздушных судов (см. рисунок 3.8), в том числе 0.68 млн полетов иностранных авиакомпаний (61.8%) и 0.43 млн (38.2%) – российских (Росавиация, 2011).

Объем аэронавигационного обслуживания в 2010 году увеличился по сравнению с 2009-м на 12.32% и продолжил рост в 2011 году (см. рисунок 3.9).

Около 23% от общего числа полетов, совершенных в воздушном пространстве России, приходится на транзитные пролеты. В 2010 году две трети от общего числа транзитных пролетов приходилось на две группы маршрутов обслуживания воздушного движения (ОВД) – трансасиатские и азиатские (см. рисунок 3.10).

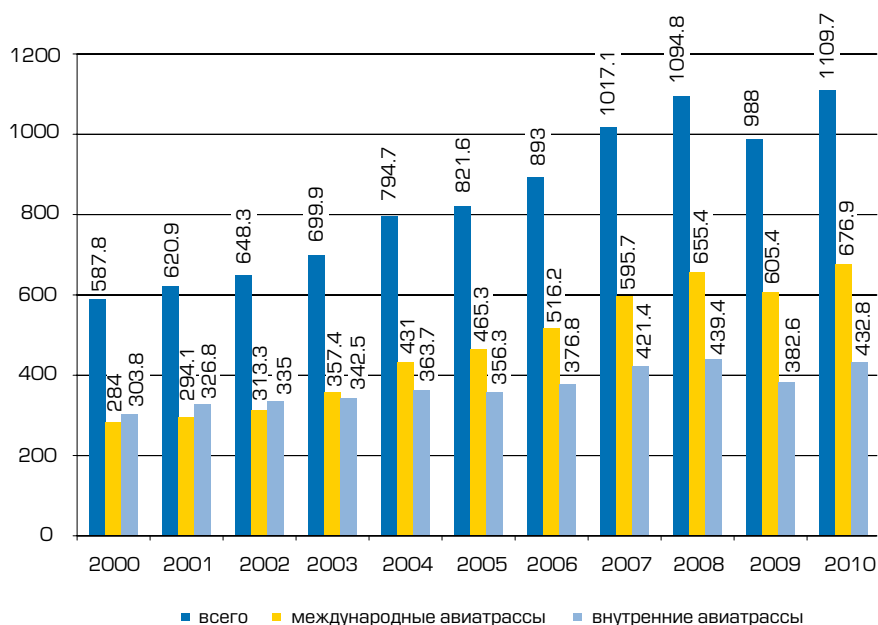
По кроссполярным маршрутам в 2010 году было выполнено 9658 транзитных рейсов, что составило 1.4% от общего числа международных и 3.8% от числа транзитных рейсов, выполненных в воздушном пространстве Российской Федерации (Росавиация, 2011).

Общее количество трасс, используемых в России, – 809, из них 486 международных общей протяженностью 441.6 тыс. км.

3. Перспективы использования воздушного пространства для реализации авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

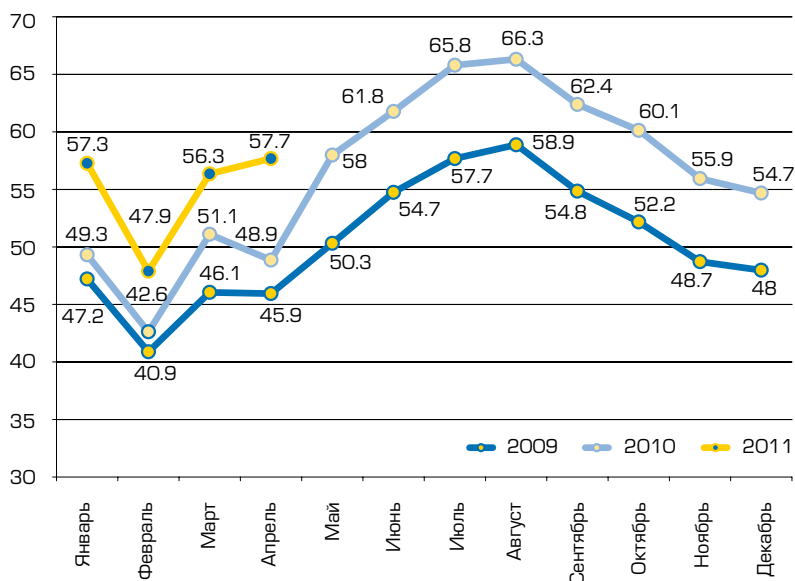
**Рисунок 3.8.**  
Динамика международных полетов (регулярных и нерегулярных) по воздушным трассам РФ (в 2000–2011 годах) (тыс. полетов)

Источник: Госкорпорация по ОрВД в Российской Федерации, 2011



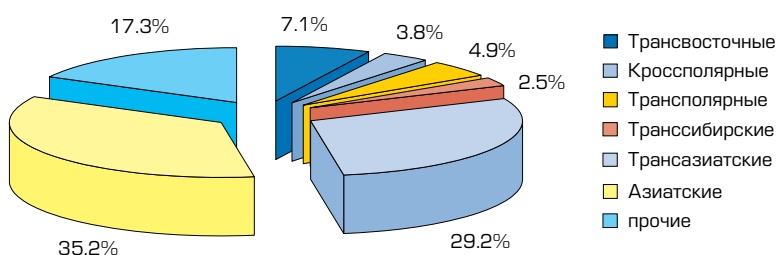
**Рисунок 3.9.**  
Помесячная динамика международных полетов (регулярных и нерегулярных) по воздушным трассам в РФ (в 2009–2011 годах) (тыс. полетов)

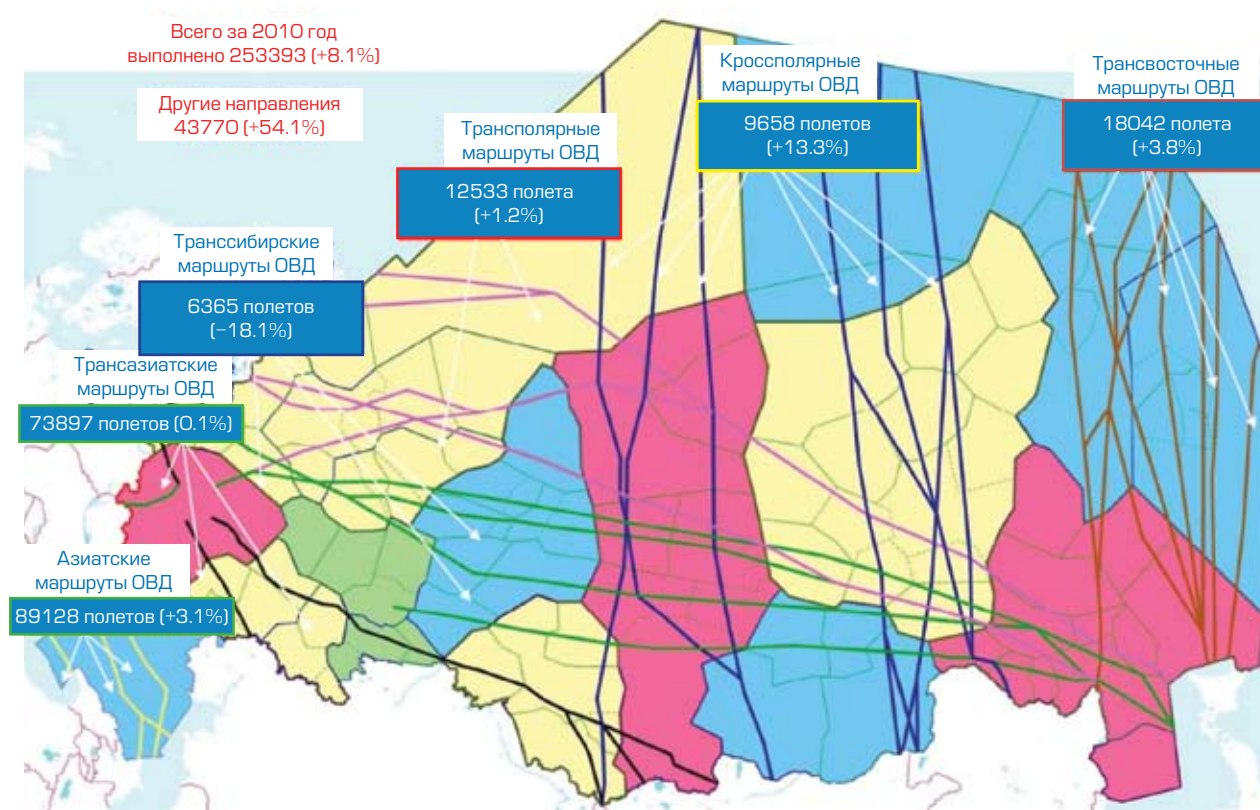
Источник: Росавиация, 2011



**Рисунок 3.10.**  
Удельный вес отдельных групп маршрутов ОВД в общем объеме транзитных пролетов воздушных судов через воздушное пространство РФ (в 2010 году) (%)

Источник: Госкорпорация по ОрВД в Российской Федерации, 2011





**Рисунок 3.11.**

Основные направления транзитных самолетопотоков через воздушное пространство РФ (в 2010 году)

Источник: Госкорпорация по ОрВД в Российской Федерации, 2011

В последние годы наиболее интенсивны темпы роста полетов по кроссполярным трассам. Если первоначально для полетов в направлении север – юг их использовали только американские авиакомпании, то теперь к ним добавились авиаперевозчики Канады, Китая, Кореи, Сингапура, Объединенных Арабских Эмиратов и Таиланда. Например, полеты из Лос-Анджелеса и Сан-Франциско в Дубаи осуществляет авиакомпания Emirates. Большой интерес к полетам через Северный полюс стали проявлять также авиакомпании Индии и Тайваня.

С учетом динамичного развития пассажирских и грузовых перевозок на направлениях между АТР (особенно Китаем) и Европой/Северной Америкой наиболее перспективны трансполярные, транссибирские, кроссполярные маршруты, пересекающие воздушное пространство России, а также трансазиатские маршруты, пересекающие воздушное пространство России и Казахстана.

## Республика Таджикистан

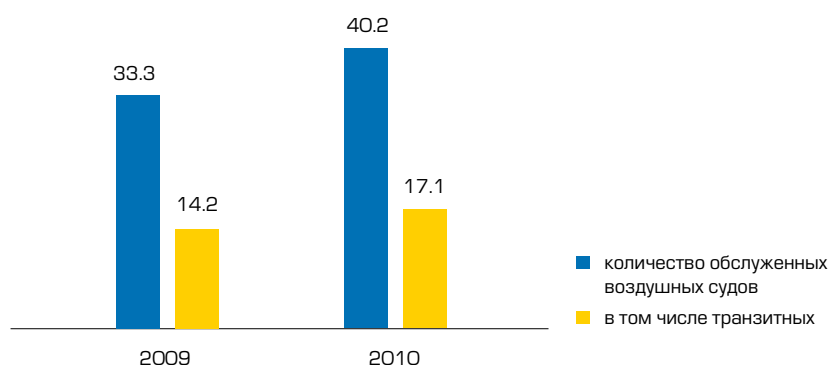
Обслуживание воздушного движения в Республике Таджикистан осуществляет Государственное унитарное предприятие «Таджикаэронавигация» (ГУП «ТАН»). В 2010 году в воздушном пространстве республики обслужено 40.2 тыс. воздушных судов, в том числе 17.1 тыс. (42.5%) транзитных (см. рисунок 3.12).

Общая протяженность 34 авиатрасс, проходящих в воздушном пространстве республики, составляет свыше 3 тыс. км. Из них 26 связывает Таджикистан с Узбекистаном, 4 – с Афганистаном и 4 – с Кыргызстаном.

### 3. Перспективы использования воздушного пространства для реализации авиатранспортного потенциала ЕврАзЭС

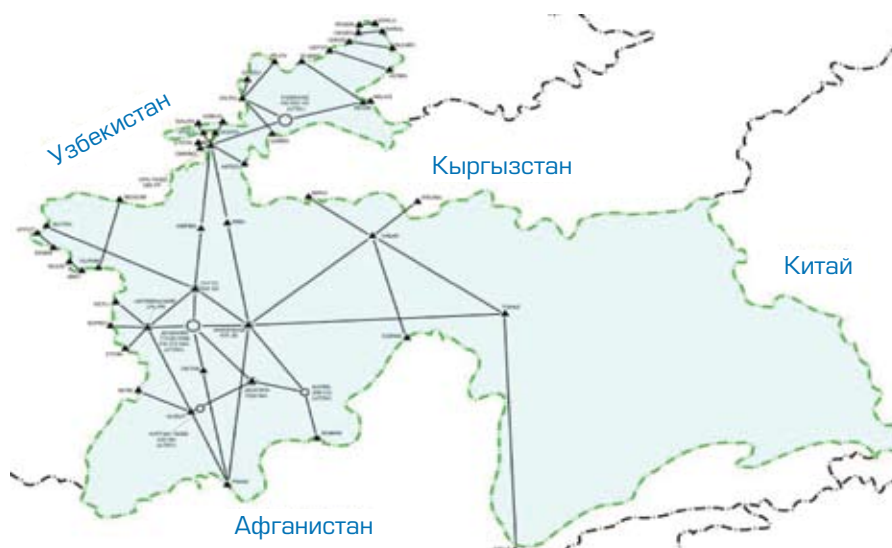
**Рисунок 3.12.**  
Динамика обслуживания воздушных судов в воздушном пространстве РТ (в 2009–2010 годах) (тыс. полетов)

Источник: ГУП «Таджикаэронавигация», 2011



**Рисунок 3.13.**  
Международные воздушные трассы Республики Таджикистан

Источник: ГУП «Таджикаэронавигация», 2011



Главными преимуществами международных авиатрасс, проходящих в воздушном пространстве государств – членов ЕврАзЭС, являются:

- существенная экономия времени полета зарубежными авиакомпаниями;
- сокращение стоимости авиаперевозки и, следовательно, авиатарифа, что, в свою очередь, генерирует новый спрос на услуги зарубежных авиакомпаний на направлениях Европа – Азия;
- для государств – членов ЕврАзЭС увеличение частот полетов по транзитным авиатрассам несет дополнительные выгоды в виде доходов за аэронавигационное обслуживание, а также инвестиций в развитие инфраструктуры аэропортов и систем ОВД и ОрВД;
- для авиакомпаний стран Сообщества развитие международных авиатрасс дает выход на азиатские, европейские и американские рынки (как пассажирских, так и грузовых перевозок).

Одно из перспективных направлений развития международных авиатрасс через воздушное пространство государств региона – начало транзитных полетов на новых типах воздушных судов, таких как Airbus-380 и, в перспективе, Boeing-747-800.

Однако для обеспечения транзитных пролетов этих типов самолетов требуется дальнейшая реконструкция аэродромов в государствах ЕврАзЭС с целью возможного их использования в качестве транзитных и запасных.

## 4. Проблемы развития грузовых авиаперевозок

---

С учетом общей истории государства – члены ЕврАзЭС имеют схожие проблемы, ограничивающие развитие гражданской авиации. Можно выделить пять групп проблем, которые в той или иной степени препятствуют реализации транзитно–транспортного потенциала Сообщества в сфере грузовых авиаперевозок:

- Значительный износ основных фондов (объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, парка воздушных судов).
- Незрелость логистических систем в странах региона, в которые были бы интегрированы грузовые авиаперевозки.
- Незрелость грузовых авиаперевозчиков в государствах ЕврАзЭС, способных конкурировать в сегменте евроазиатских авиационных грузовых перевозок. В последние два десятилетия существовала тенденция технического и технологического отставания отрасли (низкий технологический уровень оснащенности авиапредприятий, доля затрат на топливо авиакомпаний выше, чем в мире, и другие).
- Необходимость дальнейшей гармонизации систем ОрВД.
- Нормативные и правовые проблемы (затрагивающие, главным образом, вопросы доступа на рынок и коммерческие права), которые могут стать барьером в реализации авиатранспортного потенциала стран Сообщества.

Среди указанных проблем основная – несоответствие наземной технической базы современным и перспективным потребностям в области развития грузовых авиасообщений. Лишь несколько аэропортов и входящих в их состав аэродромов могут претендовать на роль современных и конкурентоспособных авиатранспортных узлов.

Функционирование большей части аэропортов связано со следующими ключевыми проблемами (СНГ, 2007):

- высокий возраст аэропортов (в отношении действующих аэропортов средний возраст эксплуатации составляет порядка 50 лет);
- недостаточная техническая оснащенность аэропортов;
- несоответствие наземной производственной базы выполняемым и перспективным объемам транспортной работы, а также типам перспективных ВС;
- неудовлетворительный уровень обслуживания пассажиров и обработки грузов (низкие показатели регулярности полетов, комфорта и другие);
- недостаточное количество аэродромов, категорированных по метеоминимумам<sup>1</sup> ИКАО.

---

<sup>1</sup> Метеорологический минимум (метеоминимум) – минимальное значение высоты нижней границы облаков и горизонтальной видимости, при которых возможно выполнение взлетов, посадок и полетов по маршруту. Метеоминимум устанавливается отдельно для аэродрома, для типа воздушного судна и для пилотов. Для аэродрома метеоминимум может устанавливаться отдельно для разных взлетно–посадочных полос и для разных схем захода на посадку.

#### 4. Проблемы развития грузовых авиаперевозок

Для интеграции государств – членов ЕврАзЭС в систему международных грузовых авиасообщений и развития авиатранзита необходимо обеспечение высокой регулярности полетов независимо от погодных условий. Всепогодная эксплуатация на аэродромах становится возможной при условии доведения аэродромов и их оборудования до уровня требований I, II или III категорий ИКАО.

Категория ВПП	Видимость (м)		Режим управления ВС на аэродроме		
	Вертикальная (высота нижней кромки облаков)	Горизонтальная на ВПП от точки приземления	Пробег по ВПП после касания	Сход с ВПП на РД	Руление по РД к терминалу
I	не менее 60	не менее 800	экипаж	экипаж	экипаж
II	не менее 30	не менее 400	экипаж	экипаж	экипаж
III А	не менее 15	не менее 200	экипаж	экипаж	экипаж
III В	0	не менее 75	автомат	экипаж	экипаж
III С*	0	0	автомат	автомат	автомат

**Таблица 4.1.**

Категорирование ВПП в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО

Источник: Евразийский банк развития

Примечание: \* Категория III С ИКАО является наилучшей возможной системой, обеспечивающей инструментальную посадку и автоматическое руление ВС в условиях нулевой видимости. Однако до настоящего времени ни одной взлетной полосе где-либо в мире пока не присвоена категория III С

В настоящее время лишь менее половины аэродромов в государствах ЕврАзЭС категорировано по нормам ИКАО, только пять аэродромов имеют категорию III А и ни одного категории III В.

Текущее состояние аэродромов стран Сообщества характеризуется:

- недостаточной оснащенностью аэродромов точными системами захода на посадку и визуальными средствами, обеспечивающими эксплуатацию в сложных метеоусловиях;
- выработкой большинством ВПП установленных сроков службы и, следовательно, необходимостью проведения мероприятий по ее капитальному ремонту или реконструкции;
- моральным и физическим износом светосигнального оборудования и оборудования электроснабжения;
- моральным и физическим износом большинства радиотехнических средств обеспечения полетов;
- эксплуатацией аэродромов с использованием большого количества мероприятий, обеспечивающих эквивалентный уровень безопасности полетов в части:
  - геометрических размеров элементов аэродрома и дневной маркировки;
  - светосигнального оборудования и электроснабжения;
  - прочностных характеристик покрытий;
  - аварийно-спасательных средств;
  - радиотехнических средств;
  - метеообеспечения и метеооборудования (СНГ, 2007).

Появление новых крупногабаритных воздушных судов (Airbus-A-380 всех модификаций, Boeing-747-800) требует проведения работ по реконструкции элементов аэродромов и увеличению несущей способности аэродромных покрытий. В настоящее время недостаточное число аэродромов на всем пространстве ЕврАзЭС способно принимать такие самолеты и/или быть запасными при обеспечении их пролетов по транзитным авиатрассам. Не-

развитость сети логистических центров приводит к снижению конкурентных преимуществ авиационной доставки грузов, поскольку экономия времени за счет авиаперелета «съедается» затратами на наземную доставку между аэропортом и грузовладельцем. В настоящее время лишь московские аэропорты Шереметьево и Домодедово в большей или меньшей степени интегрированы в логистические цепочки доставки грузов. Развитие логистических центров, связанных с аэропортами, может выступить стимулом привлечения дополнительных внешнеторговых грузопотоков, следующих между государствами – членами ЕврАзЭС и зарубежными странами.

В настоящее время в секторе коммерческих регулярных грузовых авиаперевозок на направлении Европа – Азия функционирует лишь одна крупная авиакомпания, зарегистрированная в стране Сообщества (Российская Федерация), которая по объему и качеству предоставляемых услуг может сравниться с авиакомпаниями – лидерами рынка грузовых авиасообщений. Этой авиакомпанией является AirBridge Cargo, флот которой состоит и продолжает пополняться различными модификациями грузовых самолетов Boeing-747. Ее материнская компания «Волга-Днепр», а также некоторые другие компании осуществляют нерегулярные перевозки, в том числе на рамповых самолетах большой грузоподъемности AN-124.

Рынок регулярных грузовых авиасообщений в регионе ЕврАзЭС можно охарактеризовать как неразвитый (или находящийся в самом начале развития). Об этом, в частности, свидетельствует такое сравнение: грузооборот лишь одной гонконгской авиакомпании Cathay Pacific в 2010 году был вдвое больше грузооборота всех авиакомпаний государств Сообщества вместе взятых (ATW, 2010; Airline Business, 2010). Основным фактором неконкурентоспособности авиакомпаний стран ЕврАзЭС в сфере грузовых перевозок – отсутствие современных экономичных грузовых воздушных судов (ИЛ-96-400, Boeing-747, MD-11), удовлетворяющих международные стандарты по шуму на местности, эмиссии двигателей и точности навигации. Развитию грузовых перевозок на данных типах воздушных судов, в том числе внутри Сообщества, препятствует малое число аэродромов, способных принимать данные типы ВС. Неразвитость рынка грузовых авиасообщений и отсутствие конкуренции делает авиаперевозку непривлекательной для потенциальных грузоотправителей. А это, замыкая круг, делает малопривлекательным развитие грузового авиабизнеса. Таким образом, проблема во многом вновь упирается в недостаток инвестиций в развитие аэродромной сети.

В сфере ОрВД в государствах – членах ЕврАзЭС должна быть завершена работа по совершенствованию воздушного пространства в планируемых к созданию укрупненных центрах организации воздушного движения и внедрению сокращенных интервалов вертикального эшелонирования воздушных судов в воздушном пространстве (RVSM). Приоритетные задачи технического перевооружения систем ОрВД в регионе ЕврАзЭС – техническое обеспечение воздушных трасс и создание укрупненных центров управления воздушным движением, а также модернизация технического обеспечения полетов воздушных судов в аэродромах. Кроме этого, должно быть введено в эксплуатацию оборудование для организации международных спутниковых каналов между центрами ОрВД в государствах Сообщества, с одной стороны, и в Европе, Америке и Азии – с другой.

Критичными для развития международных грузовых регулярных авиаперевозок в странах ЕврАзЭС и через их воздушное пространство являются также административные (нефизические) барьеры, которые могут быть сведены к трем группам:

- барьеры ведения бизнеса (главным образом проявляются в высоких таможенных пошлинах и налогах на приобретаемые, в том числе новые, воздушные суда);
- барьеры, связанные с процедурами пересечения границ при грузовых авиаперевозках (длительные процедуры таможенной очистки авиагрузов и другие формальности в аэропортах республик Сообщества снижают эффект быстрой доставки). Опыт показы-

#### 4. Проблемы развития грузовых авиаперевозок

вает, что время на прохождение формальностей в разы, а иногда в десятки раз больше времени, затрачиваемого на авиаперелет;

- регулятивные барьеры по доступу на рынок – в ЕврАзЭС отсутствует эффективный рынок доставки грузов в третьи страны. Это связано с положениями, зафиксированными в двусторонних межправительственных соглашениях о воздушном сообщении, заключенных попарно друг с другом государствами – членами ЕврАзЭС.

Решение большинства указанных проблем находится в компетенции правительств стран Сообщества и зависит от их политической воли. Развитие инфраструктуры требует привлечения инвестиций, в том числе на основе механизма государственно-частного партнерства. Следует привести инфраструктуру аэродромов в соответствие с современными требованиями по приему тяжелых воздушных судов, а также с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО. Это позволит создать серьезный импульс для развития внутренних и международных (включая транзитные) перевозок. Авиатранспортный бизнес заинтересован в облегчении процедуры приобретения и замены воздушных судов, а также в упрощении процедур пересечения границ и расширении доступа на зарубежные рынки, в том числе на рынки перевозок между третьими странами.

## 5. Перспективы сотрудничества между государствами – членами ЕврАзЭС в авиационной отрасли

Мировой опыт строительства интеграционных объединений показывает, что создание Единого транспортного пространства (составной элемент Единого экономического пространства и общего рынка) служит для достижения конечных макроэкономических и торгово-политических целей.

В региональном экономическом сотрудничестве транспорт (и гражданская авиация как его неотъемлемая часть) является ключевым звеном, без которого не могут быть реализованы в полном объеме зона свободной торговли, таможенный и экономический союз, а также общий рынок.

Развитие интеграционных объединений способствует увеличению объемов перевозок пассажиров и грузов между участвующими странами. К началу XXI века в различных регионах планеты процессы экономической интеграции активно набирали обороты. Сектор гражданской авиации не является исключением, и это нашло отражение в области международного регулирования отрасли, в том числе со стороны ИКАО.

Сотрудничество на многостороннем уровне по развитию международных авиаперевозок, гармонизация коммерческих аспектов на основе модельных соглашений ИКАО о международном воздушном сообщении, а также расширение доступа на рынок должны проходить ускоренными темпами. Также ИКАО поддерживает заключение многосторонних региональных соглашений о воздушном сообщении, которые предусматривают гармонизацию и упрощение владения авиаперевозчиков и контроль их деятельности, обеспечение недискриминационного доступа к рынку и другие важные аспекты.

Помимо расширения взаимного доступа на рынок для авиаперевозчиков, важным направлением сотрудничества стран в области гражданской авиации является снятие ограничений на инвестиции в транспортный сектор. Транспортные компании должны более свободно инвестировать в развитие бизнеса на территории других государств-членов, покупать доли в уставном капитале авиакомпаний, поглощать их или создавать новые интегрированные структуры. Наиболее активно эта практика осуществляется в Европейском союзе (опыт авиакомпаний Lufthansa, Air France-KLM, British Airways – Iberia).

Еще одно направление региональной интеграции – обеспечение свободного перемещения профессиональной рабочей силы (пилотов), возможность устройства на работу в другом государстве – члене интеграционного объединения (в настоящее время запрет на работу иностранных пилотов зафиксирован в большинстве воздушных кодексов стран Сообщества). Эта политика затрагивает как членов экипажей ВС, так и ключевой персонал авиакомпаний (руководитель, главный бухгалтер и другие).

В этой связи важно понимать, в чем будет заключаться сущность Единого транспортного пространства, создаваемого в настоящее время в рамках ЕврАзЭС, а также оценить роль в нем гражданской авиации.

Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС утверждена решением № 374 Межгосударственного совета Сообщества от 25 января 2008 года на уровне глав правительств. В соответствии с концепцией под Единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств – членов ЕврАзЭС для беспрепятственного перемеще-

ния пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, обеспечивающих техническую и технологическую совместимость транспортных процессов, гармонизированное законодательство в области транспорта и единые правила конкуренции. ЕТП охватывает деятельность всех видов транспорта и распространяется на поставщиков транспортных и вспомогательных услуг, связанных с организацией перевозок, всех форм собственности вне зависимости от страны учреждения (ЕврАзЭС, 2008).

Таким образом, гражданская авиация априори не исключена из Единого транспортного пространства, и меры по формированию ЕТП в государствах – членах ЕврАзЭС должны также затрагивать сферу международных пассажирских и грузовых перевозок.

Раздел 3.1 Концепции формирования ЕТП называется «Создание общего рынка транспортных услуг». В частности, он предусматривает следующие направления создания общего рынка транспортных услуг (ЕврАзЭС, 2008):

- предоставление поставщикам транспортных услуг режима не менее благоприятного, чем режим, действующий в отношении аналогичных национальных компаний;
- обеспечение свободы транзита при осуществлении международных перевозок пассажиров и грузов;
- гармонизация условий перевозок пассажиров и грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и третьими странами;
- принятие единых подходов по развитию конкуренции и предотвращению недобросовестной конкурентной практики;
- взаимное признание сертификатов, дипломов и других документов, регулирующих доступ к транспортной деятельности.

Эти меры соответствуют целям и задачам формирования ТС и ЕЭП ЕврАзЭС. В частности, Концепция формирования Единого экономического пространства (ЕЭП, 2003) ставит целью создание условий для стабильного и эффективного развития экономик государств-участников и повышения уровня жизни населения. Основные принципы функционирования ЕЭП – обеспечение свободы перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы через границы государств-участников.

ЕЭП 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.

С учетом изложенного первым шагом по формированию ЕТП, Таможенного союза и ЕЭП может стать работа, связанная с определением возможных механизмов развития сотрудничества в области развития международных грузовых авиаперевозок в рамках ЕврАзЭС, модернизации инфраструктуры и реализации транзитного потенциала.

Реализация авиатранспортного потенциала Сообщества выходит за рамки решения только транспортных проблем. Она окажет позитивное влияние не только на показатели работы транспортных систем стран региона, но и на макроэкономические показатели, что обусловлено мультипликативным эффектом от развития авиаперевозок. В конечном итоге это станет стимулом для процессов экономической интеграции государств – членов ЕврАзЭС и реализации Таможенного союза в полном объеме.

Дальнейшее развитие сектора грузовых авиаперевозок в рамках ЕврАзЭС должно осуществляться в соответствии с нормами и рекомендуемой практикой ИКАО и с учетом передового опыта и наилучших практик, имеющихся во многих зарубежных странах, успеш-

но реализующих свой авиатранспортный потенциал (ЕС, США, Китай и другие). Ключевые элементы стратегии развития национальных авиатранспортных систем и сферы грузовых авиаперевозок стран Сообщества в соответствии с основными направлениями развития гражданской авиации и мерами по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ, одобренными решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года, заключаются в:

- создании благоприятных условий для развития авиационных перевозок;
- развитию инфраструктуры аэропортов, аэродромов и их оборудования;
- развитию использования воздушного пространства и организации воздушного движения;
- модернизации флота и совершенствовании технического обслуживания воздушных судов;
- повышении безопасности полетов, защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- совершенствовании системы подготовки и повышения квалификации специалистов гражданской авиации;
- совершенствовании нормативно-правовой базы гражданской авиации.

Важнейшая задача государств – членов ЕврАзЭС – в полной мере реализовать выгодное географическое положение региона и использовать потенциал транспортной инфраструктуры, включая аэропорты и воздушные трассы, как естественный транзитный мост между Европой и Азией.

# Заключение

---

Основные задачи данного отраслевого обзора – исследование современного состояния гражданской авиации государств – членов ЕврАзЭС с акцентом на сферу международных грузовых авиаперевозок, а также выявление основных проблем, препятствующих развитию авиатранспортных связей в Сообществе и реализации его транзитного потенциала.

По итогам проведенного анализа можно сделать вывод: государства, входящие в Сообщество, находятся в стадии формирования Единого транспортного пространства. В общем объеме грузовых перевозок государств – членов ЕврАзЭС гражданская авиация играет пока малозаметную роль. Объем грузовых авиаперевозок между странами региона в 2010 году оценивается в 0,03% от общего объема (без учета трубопроводного транспорта).

Государства – члены ЕврАзЭС обладают значительным транзитным потенциалом. Регион представляет собой естественный кратчайший «транспортный мост» между Европой и Азией, однако на сегодняшний день его конкурентные преимущества в сфере транзита не реализованы.

Поднятые в обзоре вопросы являются постановочными и требуют более детальной научной проработки, в ходе которой должны быть выработаны конкретные рекомендации по всем отраженным проблемным аспектам, включая решение социально-экономических и политических задач, затрагивающих взаимодействие государств – членов ЕврАзЭС.

# Литература

---

ACI (2007) Global Traffic Forecast 2006–2025. Executive summary.

Airline Business (2010) Рейтинг 50 крупнейших авиакомпаний мира. *Периодическое издание*.

ATW (2010) World Airline Report 2010. Review. *Air Transport World*.

Benjamin R. (2011) Address to the China *Civil Aviation Development Forum 2011*. Beijing. May 11–12.

Boeing Corporation (2010) World Air Cargo Forecast 2010–2011.

IATA (2011) Monthly MIS Traffic Briefing (Econ). Available at: [www.iata.org](http://www.iata.org).

Авиатранспортное обозрение (2011) *Новые альянсы в грузовом секторе авиаперевозок*. №120. Июнь.

Белаэронавигация (2011а) Презентация на 24–м заседании координационного совета «Евразия». Республиканское унитарное предприятие по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». Баку. 17–19 мая.

Белаэронавигация (2011b) Раздел Республиканского унитарного предприятия по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения «Белаэронавигация». Официальный сайт департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Доступно на: [www.avia.by](http://www.avia.by).

Госкорпорация по ОрВД (2011) Презентация Государственной корпорации по организации воздушного движения в Российской Федерации на 24–м заседании координационного совета «Евразия». Баку. 17–19 мая.

ЕАБР (2011а) Официальный сайт банка. Доступно на: [www.eabr.org](http://www.eabr.org).

ЕАБР (2011b) Перспективы развития инфраструктуры автомобильных и железных дорог, включенных в транспортные маршруты ЕврАзЭС. *Аналитический обзор*. Алматы.

ЕврАзЭС (2008) Концепция формирования Единого транспортного пространства ЕврАзЭС (утверждена решением № 374 Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 25 января 2008 года – на уровне глав правительств).

ЕЭП (2003) Концепция формирования Единого экономического пространства. Приложение к Соглашению о формировании Единого экономического пространства. Ялта. 19 сентября.

ЕЭП (2011) Соглашение о торговле услугами и инвестициях в государствах – участниках Единого экономического пространства. Проект.

ИКАО (2010) Годовой доклад Совета ИКАО. Дос 9921. Монреаль.

Казаэронавигация (2011) Официальный сайт Республиканского государственного предприятия (РГП) «Казаэронавигация» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Доступно на: [www.ans.kz](http://www.ans.kz).

Кыргызаэронавигация (2011а) Официальный сайт Государственного предприятия «Кыргызаэронавигация». Доступно на: [www.kanservice.com](http://www.kanservice.com).

Кыргызаэронавигация (2011b) Презентация на 24–м заседании координационного совета «Евразия». Государственное предприятие «Кыргызаэронавигация». Баку. 17–19 мая.

Отраслевой мастер-план в области гражданской авиации РК (н.д.) *Комитет гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан*.

Правительство РК (2006) *Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года*, утв. указом президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года №86.

Правительство РФ (2008) *Транспортная стратегия России на период до 2030 года*, утв. распоряжением правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р.

Росавиация (2011) Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. Доступно на: [www.favt.ru](http://www.favt.ru).

СНГ (2007) Основные направления развития гражданской авиации и меры по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ. Одобрены решением Совета глав правительств СНГ от 22 ноября 2007 года.

СНГ (2008) Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года. Утверждены решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 14 ноября 2008 года.

Таджикаэронавигация (2011) Презентация на 24-м заседании координационного совета «Евразия». Государственное унитарное предприятие «Таджикаэронавигация». Баку. 17–19 мая.

Федеральная целевая программа (2008) Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010–2015 годы). Утверждена постановлением правительства Российской Федерации № 377 от 20 мая 2008 года.

Флоттау Й. (2011) Новые альянсы в грузовом секторе авиаперевозок. *Авиатранспортное обозрение*. 120. Июнь. Доступно на: <http://www.ato.ru/content/novye-alyansy-v-gruzovom-sektore-aviaperevozok>.

# Приложение

## Международные аэропорты государств – членов ЕврАзЭС

№ п/п	Город (аэродром)	Типы эксплуатации*	Код ИКАО (ИАТА)	Количество ИВПП	Категория ИКАО**	Размеры ВПП (м)***
<b>Беларусь</b>						
1	Брест	НПО, РПЗ	UMBV (BQT)	1	–	2620 × 42
2	Витебск (Восточный)	НПО, РПЗ	UMII (VTB)	1	–	2606 × 42
3	Гомель (Покалюбичи)	НПО, РПЗ	UMGG (GME)	1	–	2570 × 42
4	Гродно (Обухово)	НПО	UMMG (GNA)	1	–	2560 × 42
5	Минск-1	РПО	UMMM (MHP)	1	–	2000 × 60
6	Минск-2	РПО	UMMS (MSQ)	1	II	3640 × 60
7	Могилев	НПО	UMMO (MVK)	1	–	2566 × 42
<b>Казахстан</b>						
8	Актау	РПО	UATE (SCO)	1	I	3056 × 60
9	Актобе	РПО	UATT (AKX)	1	–	3097 × 60
10	Алматы	РПО	UAAA (ALA)	2	IIIa	4500 × 60
11	Астана	РПО	UASS (TSE)	1	IIIa	3500 × 45
12	Атырау	РПО	UATG (GUW)	1	II	3000 × 45
13	Жамбыл	РПО	UADD (DMB)	1	–	–
14	Жезказган	РПО	UAKD (DZN)	1	–	2600 × 42
15	Караганда	РПО	UAKK (KGF)	1	–	3600 × 42
16	Кокшетау	РПО	UACK (KOV)	1	–	2547 × 45.5
17	Костанай	РПО	UAUU (KSN)	1	–	2500 × 48
18	Кызылорда	РПО	UAOO (KZO)	1	I	3200 × 42
19	Павлодар	РПО	UASP (PWG)	1	I	2500 × 42
20	Семей	РПО	UASS (PLX)	2	–	3100 × 45
21	Уральск	РПО	UARR (URA)	1	–	2400 × 42
22	Усть-Каменогорск	РПО	UASK (UKK)	1	–	2500 × 42
23	Шымкент	РПО	UAII (CIT)	1	I	3300 × 45
<b>Кыргызстан</b>						
24	Бишкек (Манас)	РПО	UAFM (FRU)	1	I	4200 × 55
25	Ош	РПО	UAFO (OSS)	1	–	2614 × 50
<b>Россия</b>						
26	Абакан	РПО	UNAA (ABA)	1	–	3250 × 45
27	Анадырь (Угольный)	РПЗ	UNMA (DYR)	1	–	3500 × 60
28	Анапа (Витязево)	РПО	URKA (AAG)	1	–	2500 × 42

Приложение. Международные аэропорты государств – членов ЕврАзЭС

№ п/п	Город (аэродром)	Типы эксплуатации*	Код ИКАО (ИАТА)	Количество ИВПП	Категория ИКАО**	Размеры ВПП (м)***
29	Архангельск (Талаги)	РПО	ULAA (ARH)	1	I	2500 × 44
30	Астрахань	РПО	URWA (ASF)	1	–	3200 × 45
31	Барнаул	РПО	UNBB (BAX)	1	–	2850 × 50
32	Бегишево (Нижнекамск)	РПО	UWKE (NBC)	1	–	2506 × 45
33	Белгород	РПО	UUOB (EGO)	1	–	2300 × 42
34	Благовещенск (Игнатьево)	РПО	UNBV (BGS)	1	I	2800 × 45
35	Братск	РПО	UIBB (BTK)	1	–	3160 × 60
36	Брянск	НПО	UUBP (BZK)	1	–	2400 × 42
37	Владивосток (Кневичи)	РПО	UHWW (WVO)	2	II	3500 × 60
38	Владикавказ (Беслан)	РПО	URMO (OGZ)	1	–	3000 × 45
39	Волгоград (Гумрак)	РПО	URWW (VOG)	1	–	2500 × 49
40	Воронеж (Чертовицкое)	РПО	UUOO (VOZ)	1	–	2600 × 49
41	Грозный	НПО	URMG (GRV)	1	I	2500 × 45
42	Екатеринбург (Кольцово)	РПО	USSS (SVX)	2	I	3026 × 53
43	Иваново (Южный)	–	UUBI (IWA)	1	–	2504 × 42
44	Иркутск	РПО	UIII (IKT)	1	I	3564 × 45
45	Казань	РПО	UWKD (KZN)	2	II	3724 × 44
46	Калининград (Храброво)	РПО	UMKK (KGD)	1	I	2500 × 45
47	Кемерово	РПО	UNEE (KEJ)	1	I	3200 × 60
48	Когалым	НПО	USRK (KGP)	1	I	2507 × 42
49	Комсомольск-на-Амуре (Дземги)	НПО		1	–	2480 × 80
50	Краснодар (Пашковский)	РПО	URKK (KRR)	2	I	3000 × 45
51	Красноярск (Емельяново)	РПО	UNKL (KJA)	1	II	3700 × 60
52	Курск (Восточный)	НПО	UUOK (URS)	1	–	2500 × 40
53	Магадан (Сокол)	РПО	UHMM (GDY)	1	I	3452 × 60
54	Магнитогорск	РПО	USCM (MGF)	1	–	3250 × 45
55	Махачкала (Уйташ)	РПО	URML (MCX)	1	–	2640 × 42
56	Минеральные Воды	РПО	URMM (MRV)	1	I	3900 × 60
57	Москва (Внуково)	РПО	UUWW (VKO)	2	II	3060 × 60
58	Москва (Домодедово)	РПО	UUDD (DME)	2	IIIa	3794 × 53

№ п/п	Город (аэродром)	Типы эксплуатации *	Код ИКАО (ИАТА)	Количество ИВПП	Категория ИКАО **	Размеры ВПП (м) ***
59	Москва (Шереметьево)	РПО	UUUU (SVO)	2	IIIa	3703 × 60
60	Мурманск	РПО	ULMM (MMK)	1	I	2500 × 45
61	Нальчик	РПО	URMN (NAL)	1	–	2200 × 42
62	Нижневартовск	РПО	USNN (NJC)	1	I	3200 × 60
63	Нижний Новгород (Стригино)	РПО	UWGG (GOJ)	2	I	2805 × 45
64	Новосибирск (Толмачево)	РПО	UNNT (OVB)	2	II	3600 × 70
65	Омск (Центральный)	РПО	UNOO (OMS)	1	–	2500 × 80
66	Оренбург	РПО	UWOO (REN)	1	I	2501 × 42
67	Орск	РПО	UWOR (OSW)	1	–	2900 × 42
68	Остафьево	–	UUOO	1	–	2050 × 48
69	Пермь (Большое Савино)	РПО	USPP (PEE)	1	I	3200 × 49
70	Петрозаводск (Бесовец)	НПО	ULPB (PES)	1	–	2500 × 48
71	Петропавловск – Камчатский (Елизово)	РПО	UHPP (PKC)	3	I	3400 × 60
72	Провиденция Бухта	РПЗ	UHMD (PVS)	1	–	2000 × 52
73	Псков (Кресты)	РПО	ULOO (PKV)	1	–	2514 × 44
74	Раменское	–	UUOW	2	–	5402 × 120
75	Ростов-на-Дону	РПО	URRR (ROV)	1	II	2500 × 45
76	Самара (Курумоч)	РПО	UWWW (KUF)	2	I	3001 × 45
77	Санкт-Петербург (Пулково)	РПО	ULLI (LED)	2	IIIa	3782 × 60
78	Саратов (Центральный)	РПО	UWSS (RTW)	1	–	2220 × 42
79	Сочи	РПО	URSS (AER)	2	II	2850 × 50
80	Ставрополь (Шпаковское)	РПО	URMT (STW)	1	–	2600 × 48
81	Сургут	РПО	USRR (SGC)	1	I	2780 × 45
82	Сыктывкар	РПО	UUYY (SCW)	1	–	2500 × 50
83	Томск (Богашево)	НПО	UNTT (TOF)	1	–	2500 × 50
84	Тюмень (Роцино)	РПО	USTR (TJM)	1	I	3000 × 45
85	Улан-Удэ (Байкал)	РПО	UIUU (UUD)	1	I	2997 × 45
86	Ульяновск (Восточный)	РПО	UWLW (ULY)	1	I	5100 × 106
87	Уфа	РПО	UWUU (UFA)	2	II	3761 × 60
88	Хабаровск (Новый)	РПО	UHNN (KHV)	2	II	4000 × 60

Приложение. Международные аэропорты государств – членов ЕврАзЭС

№ п/п	Город (аэродром)	Типы эксплуатации*	Код ИКАО (ИАТА)	Количество ИВПП	Категория ИКАО**	Размеры ВПП (м)***
89	Ханты-Мансийск	РПО	USHH (HMA)	1	I	2800 × 45
90	Чебоксары	НПО	UWKS (CSY)	1	–	2512 × 49
91	Челябинск	РПО	USCC (CEK)	1	I	3200 × 60
92	Череповец	РПО	ULWC (CEE)	1	–	2523 × 42
93	Чита (Кадала)	НПО	UIAA (HTA)	1	–	2800 × 56
94	Элиста	РПО	URWI (ESL)	1	–	2200 × 90
95	Южно-Сахалинск (Хомутово)	РПО	UHSS (UUS)	1	I	3400 × 45
96	Якутск	РПО	UEEE (YKS)	1	II	3400 × 60
97	Ярославль (Туношна)	НПО	UUDL (IAR)	1	I	3000 × 44
<b>Таджикистан</b>						
98	Душанбе	РПЗ	UTDD (DYU)	1	I	3100 × 45
99	Худжанд	–	UTDL (LBD)	1	–	–

*Примечание:* \* РПО (RS) – регулярные воздушные перевозки, основной; НПО (RNS) – нерегулярные воздушные перевозки, основной; РПЗ (AS) – регулярные воздушные перевозки, запасной; « – » – информация отсутствует; \*\* Категория ИКАО по метеоминимумам, при наличии нескольких ИВПП категория наилучшей ИВПП; \*\*\* При наличии нескольких ИВПП размеры максимальной ИВПП.

## Журнал «Евразийская экономическая интеграция»

«Евразийская экономическая интеграция» – ежеквартальный научно-аналитический журнал, выпускаемый Евразийским банком развития. В редакционную коллегию и редакционный совет журнала входят известные ученые и практики, авторитетные специалисты в области региональной интеграции. «Евразийская экономическая интеграция» публикует научно-аналитические статьи, рецензии книг по интеграционной проблематике, интервью, а также ежеквартальную хронику региональной интеграции. Фокусируясь в большей степени на экономической проблематике, журнал публикует материалы, посвященные широкому кругу актуальных вопросов евразийской интеграции. Это теория интеграции, в том числе применительно к процессам на постсоветском пространстве; экономическая интеграция (торговля, инвестиции, финансовые институты); институциональная интеграция; другие вопросы сотрудничества на постсоветском пространстве; мировой опыт региональной интеграции. Первый номер журнала вышел в III квартале 2008 года.

## Альманах EDB Eurasian Integration Yearbook

Ежегодный альманах Eurasian Integration Yearbook публикует на английском языке широкий круг статей и иных материалов по теоретическим и практическим проблемам евразийской интеграции. Основную часть ежегодного альманаха составляют английские версии избранных публикаций, напечатанных в журнале «Евразийская экономическая интеграция» и других аналитических изданиях ЕАБР. Они дополнены хроникой региональной интеграции за прошедший год. Альманах помогает сделать доступными лучшие статьи, опубликованные на русском языке, мировому сообществу. Помимо статей, опубликованных в журнале «Евразийская экономическая интеграция», к публикации также принимаются статьи на русском или английском языках, специально написанные для ежегодника.

## Требования к рукописям

Статьи принимаются по электронной почте: editor@eabr.org. Все поступившие статьи проходят процедуру «слепого рецензирования». Хотя объем статьи строго не ограничивается, редакция рекомендует авторам подготовку статей «стандартного» академического размера: 6–8 тыс. слов или 30–40 тыс. знаков. Помимо основного текста автор должен предоставить краткие биографические сведения (ФИО, ученая степень, звание, место работы и должность) (100–150 слов); резюме статьи (100–150 знаков) и список использованной литературы.

## Отраслевые обзоры

Аналитическое управление ЕАБР публикует отраслевые и страновые аналитические обзоры. Электронные версии обзоров доступны по адресу: <http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>.

## Консалтинговые услуги

Банк оказывает информационно-консультационные услуги, в том числе на возмездной основе, стратегическим партнерам и клиентам. Аналитическое управление банка обладает собственной экспертизой и может подключать специалистов других подразделений банка (проектные менеджеры, корпоративное финансирование, казначейство, правовое управление). К осуществлению консалтинговых проектов также могут привлекаться внешние эксперты из ряда стран СНГ.

## Консультационные услуги оказываются по ряду направлений, включая:

- анализ состояния и динамики развития отдельных отраслей экономик государств – участников банка и других стран ЕвразЭС;
- аналитические обзоры финансовых рынков стран ЕвразЭС;
- экономический и правовой анализ интеграционных соглашений и структур на постсоветском пространстве;
- вопросы деятельности банков развития в странах СНГ и развития сотрудничества с ними.

## Контакты

### Ясинский Владимир Адольфович

Директор по аналитической работе,  
член Правления ЕАБР  
Электронная почта: yasinский\_va@eabr.org  
Телефон: +7 (727) 244 68 75

### Винокуров Евгений Юрьевич

д.э.н., директор Центра интеграционных исследований, ЕАБР  
Электронная почта: vinokurov\_ey@eabr.org  
Телефон: 8 (812) 334 24 22, доб. 2423

### Байбикова Элла Рушановна

Зам. начальника аналитического управления  
– начальник отдела стратегического планирования и маркетинга, ЕАБР  
Электронная почта: baybikova\_er@eabr.org  
Телефон: +7 (727) 244 40 44, доб. 6908

ISBN 978-601-7151-22-5



9 786017 151225