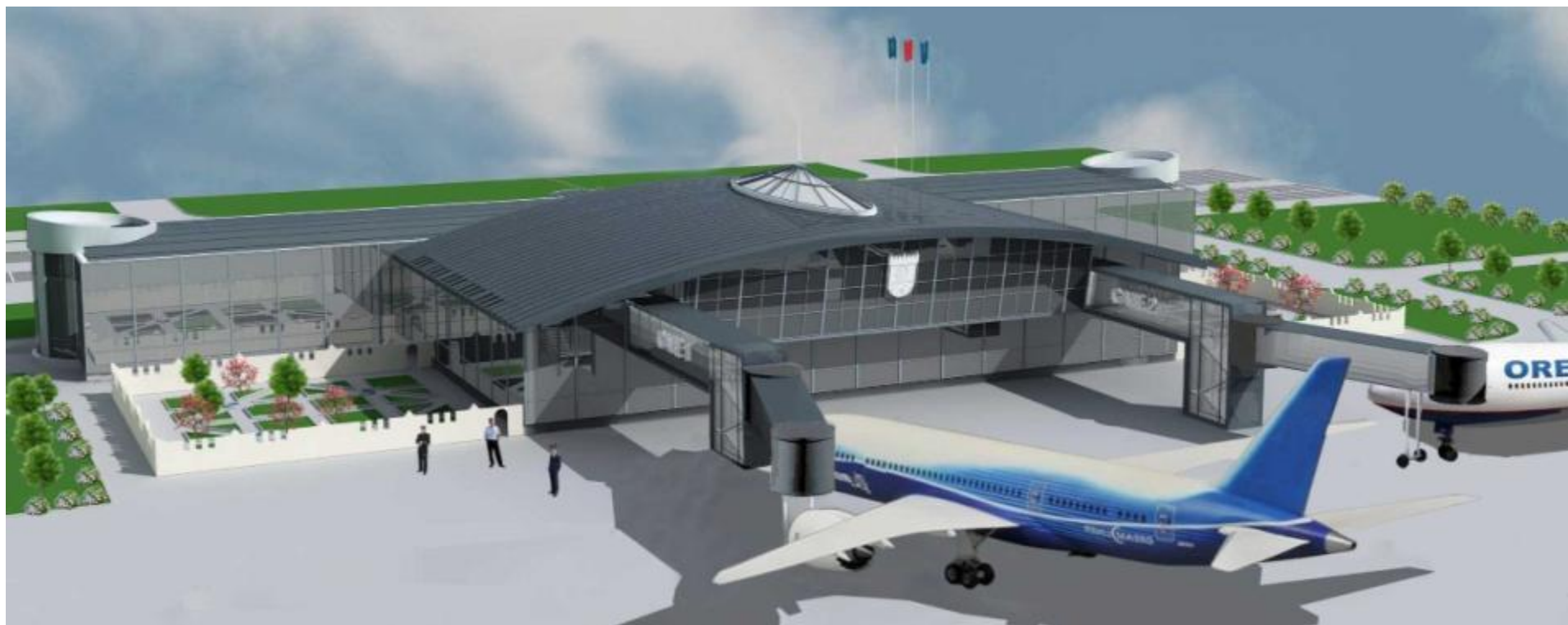


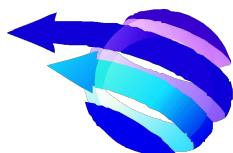
Развитие транзита и авиационных грузовых перевозок Республики Казахстан



*На примере аэропорта
г. Тараз*



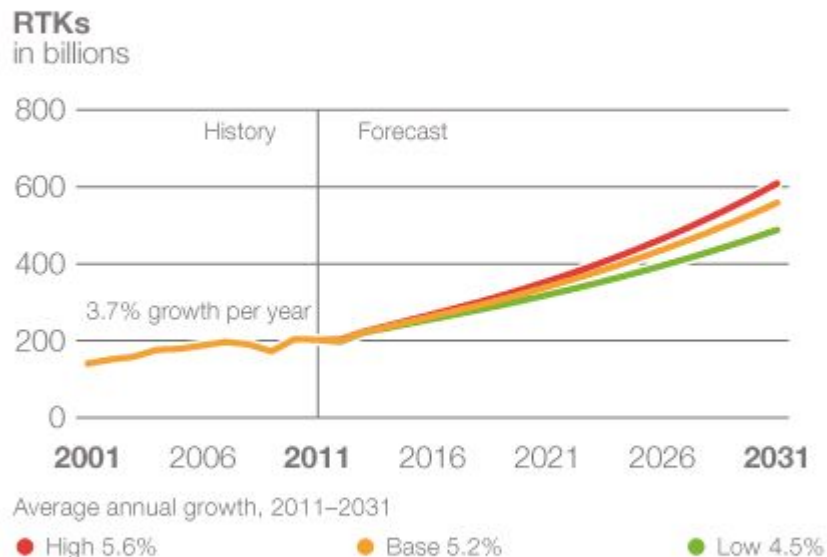
**KAZAKHSTAN
NEW SILK WAY**



6-7 ноября 2013 г. (Астана, Дворец
Независимости)



World air cargo traffic will more than double over the next 20 years



Historical and forecast air cargo growth rates

	Historic 10 years 2001–2011	Forecast 20 years 2011–2031
World	3.7%	5.2%
Intra-North America	-1.5%	2.3%
Latin America–North America	1.8%	5.6%
Latin America–Europe	3.2%	5.3%
Europe–North America	1.5%	3.5%
Intra-Europe	1.6%	2.4%
Middle East–Europe	9.5%	5.7%
Africa–Europe	3.2%	4.8%
Asia–North America	4.3%	5.8%
Europe–Asia	6.2%	5.7%
Intra-Asia	4.5%	6.9%
South Asia–Europe	6.1%	5.8%
Domestic China	10.9%	8.0%

В течение следующих 20 лет, мир грузовых авиаперевозок будет расти на 5,2% в год. Воздушные перевозки, в том числе экспресс-трафика, составит в среднем 5,3% в год. Воздушные перевозки почты будут расти гораздо медленнее, в среднем только 0,9% в год до 2031 года.

Азия будет продолжать лидировать в мире грузовой авиационной промышленности. Среднегодовые темпы роста, внутри Китая и внутри Азии рынки растут на 8,0% и 6,9% в год, соответственно.

Рынок между Азией и Европой, равно как и рынки Ближнего Востока с Европой будут расти примерно на уровне среднемировых темпов роста на 5,7% в год.

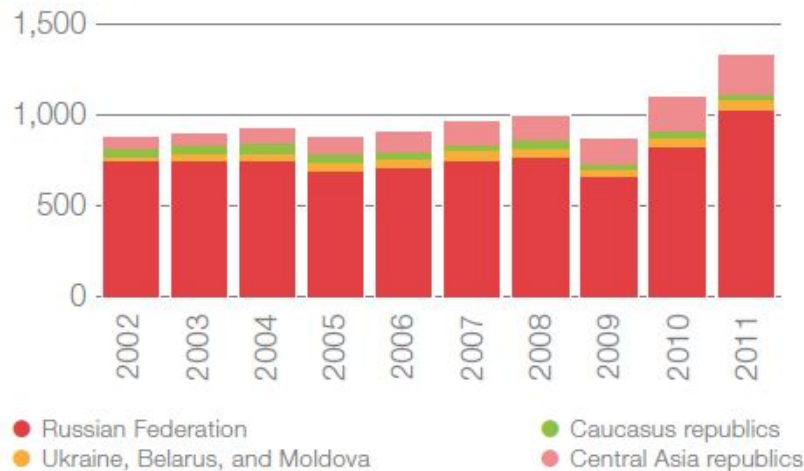
При этом рост на рынке стран СНГ продолжит расти большими темпами



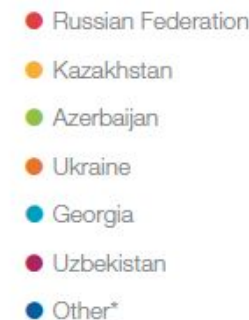
После кризиса 2009 года карго-трафик через аэропорты СНГ растет очень быстро:

CIS airport air cargo traffic has grown 53% since 2009

Tonnes
in thousands

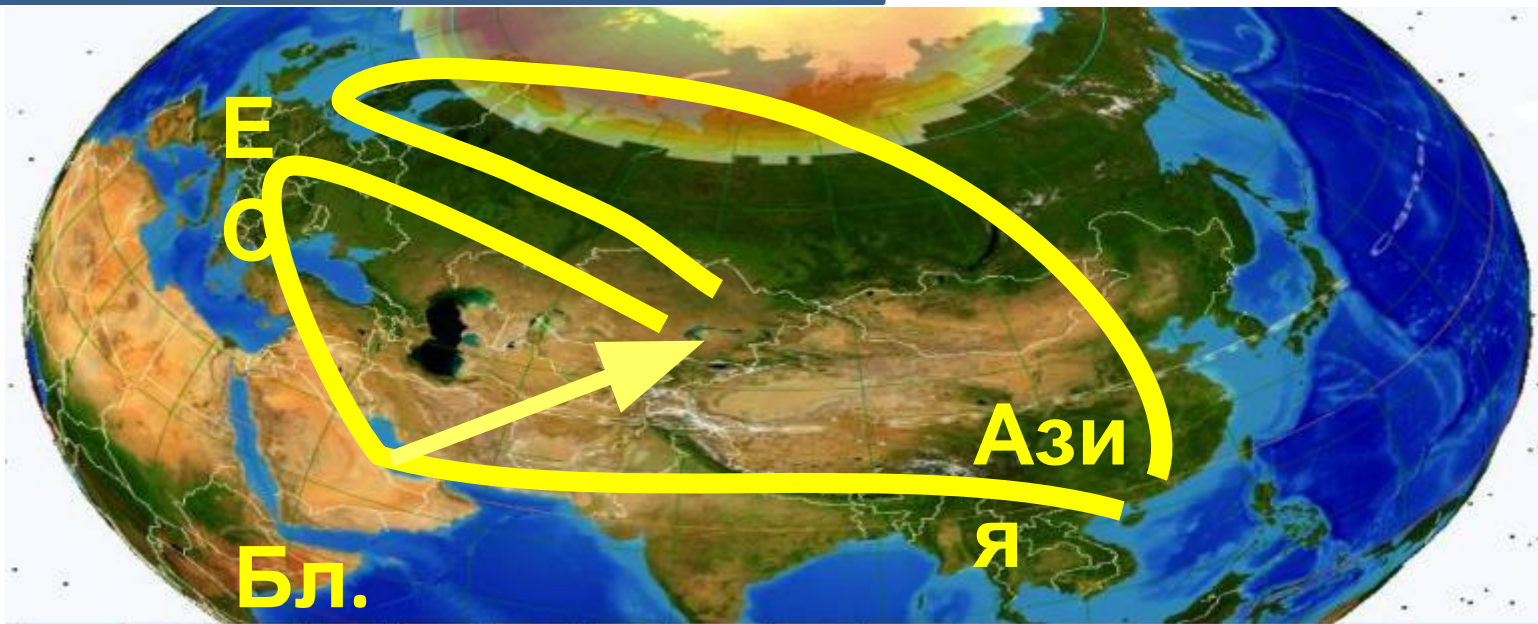


Russia and Kazakhstan lead overall CIS air trade with Europe



262,200 tonnes

*2% or less: Turkmenistan, Moldova, Belarus, Armenia, Kyrgyzstan, and Tajikistan.



Направление	Грузооборот в 2012 г, т. тонн
Азия-Европа	2 163
Европа-Азия	2 104
Азия - Ближний Восток	1 424
Азия-СНГ	435
Европа –СНГ	262

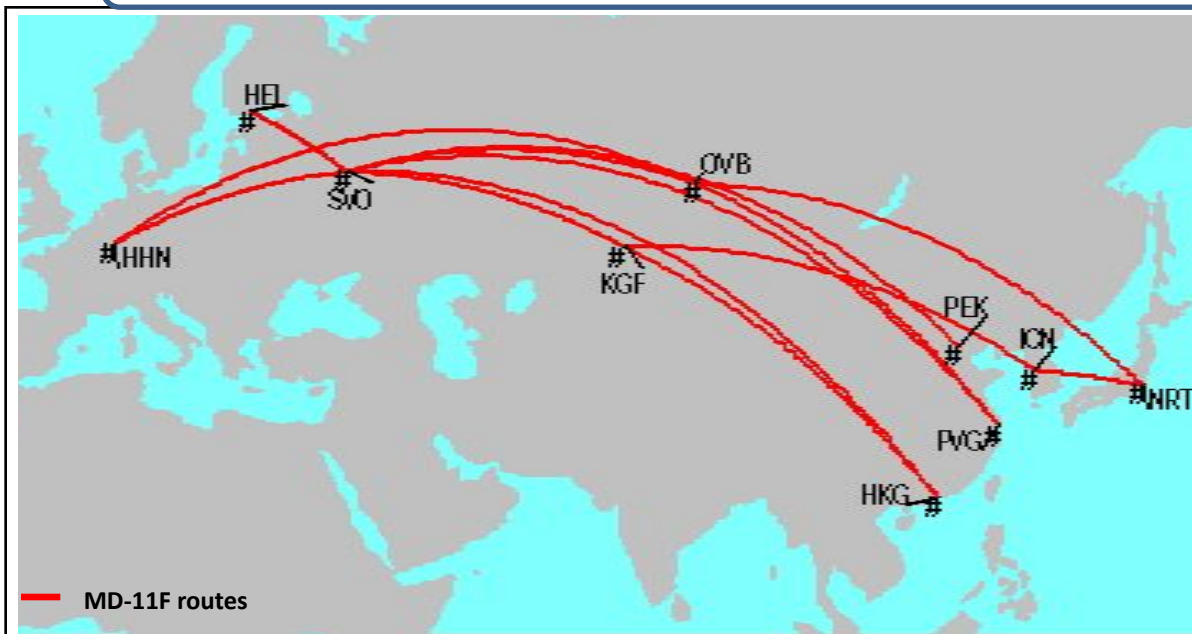
Восток

Тренды:

- Кризис в Европе и как следствие снижение потребности в «быстрых» доставках из Азии
- Увеличение доли транзита грузов через Ближний Восток
- Рост потребления в странах СНГ

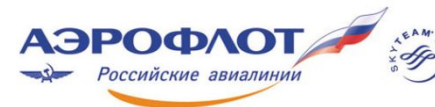
Грузы (включая транзит) через Казахстан — лишь **0.4%** от общего грузопотока между Европой, Азией и СНГ(!)

УСТАРЕВШАЯ МОДЕЛЬ ПЕРЕВОЗОК СЕГОДНЯ ПРИВОДИТ К УБЫТКАМ



ПРИМЕР

1: Используемая схема
Аэрофлотом не приносит



Source: Official Airline Guide, February 2012



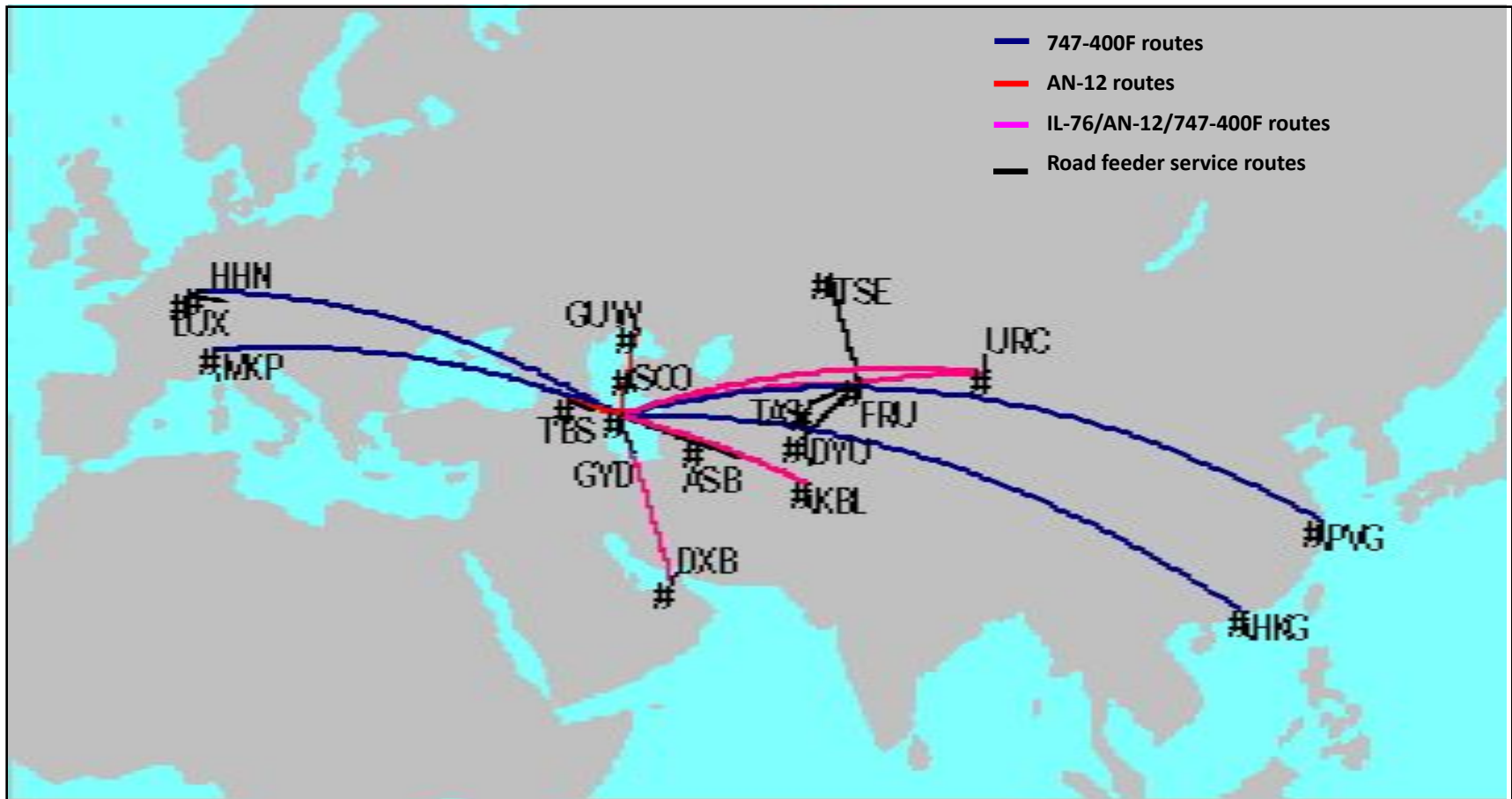
ПРИМЕР

2: Несмотря на значительный
рост объема перевозок
AirBridgeCargo в нынешней
рыночной модели является
убыточным звеном в холдинге



Source: AirBridgeCargo, May 2012

Пример успешной модели: Аэропорт Баку + Silk Way Airlines. Прибыльный хаб с региональной дистрибуцией.



После кризиса 2009г. Silk Way Airlines активно проводит политику по вытеснению конкурентов с их рынка. Используемая ими схема дистрибуции принесла неплохой результат.

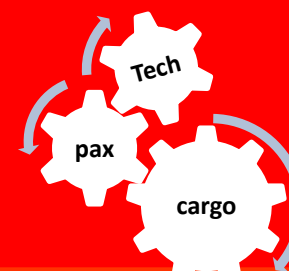
Недостатки: закрытость для других авиакомпаний и использование «советских» типов ВС для дистрибуции.

Развитие авиационного транзита грузов можно достичь путем:

1. Создания Карго-хаба на базе аэропорта с развитой инфраструктурой и высоким качеством обслуживания.
2. Создание регулярной сети автотранспортной дистрибуции по основным направлениям региона.
3. Создание собственной дистрибутивной авиакомпании.
4. Организация глобальной системы продаж и продвижения услуг карго-хаба на мировом рынке.
5. Открытие регулярных грузовых рейсов из карго-хаба в основные города стран СНГ, Ближнего Востока, Индии и Китая.
6. Строительство карго-терминала класса «А» на территории аэропорта.



Стратегия развития



Развитие пассажирских перевозок

Развитие пассажирской сети

Развитие туристических программ (отдых, малый хадж)

Привлечение транзитных рейсов

Открытие субсидированных направлений

Привлечение базовой авиакомпании

Развитие бизнес-перевозок

Развитие грузовых перевозок

Развитие инфраструктуры аэропорта

Привлечение коммерческих и транзитных грузовых авиакомпаний

Создание логистической компании

Строительство Карго Терминала

Реконструкция комплекса ГСМ

Создание грузовой авиакомпании

Техническое обслуживание:

Ангар

Технический центр

Обучение

Сервисное обслуживание

Создание тренинг-центра для авиакомпаний с тренажерами

Развитие услуг цеха бортового питания

Потенциальные рынки

Маршрутная сеть

Новые внутренние пассажирские направления:

- Актау,
- Атырау,
- Караганда.

Новые международные пассажирские направления:

- Москва,
- Стамбул,
- Урумчи,
- Дубаи,

Транзит грузовой и пассажирский:

- Таджикистан/Индия - Россия,
- Юго-Восточная Азия – Европа,
- Ближний Восток – Сибирь,

Основные клиенты:

- Авиакомпания «SCAT»,
- Авиакомпания «Таджик Эйр»,
- Авиакомпания «East Air»,
- Авиакомпания «Трансаэро»,
- грузовые и чартерные авиакомпании.

Маршрутная сеть пассажирских рейсов



Фактические рейсы

Планируемые рейсы

Маршрутная сеть грузовых рейсов



Транзитные рейсы

Собственные рейсы

Прогнозные показатели деятельности на 10 лет

Авиакомпании

Количество рейсов



Количество пассажиров



AIR COMPANY
SCAT



TAJIK AIR
TAJIKISTAN AIRLINES



ТРАНСАЭРО



TURKISH CARGO



cargolux



VOLGA-DNEPR GROUP

ВОЛГА ДНЕПР



VOLGA-DNEPR GROUP

AirBridgeCargo



Министерство транспорта и коммуникаций в текущем году завершит реконструкцию ВПП.

Проведены следующие работы:

- Увеличение длины ВПП до 3500 метров,
- Полная замена несущего покрытия ВПП и частичный ремонт основания с доведением РСН до 64 (достаточной для приема любых типов ВС),
- Расширение ВПП до 60 метров,
- Ремонт и расширение РД №2,
- Модернизация ССО до уровня 2-й категории ИКАО по курсу посадки 123,
- Замена питающих кабелей и ремонт дренажной системы.

После реконструкции аэропорт сможет принимать любые типы воздушных судов без ограничений.

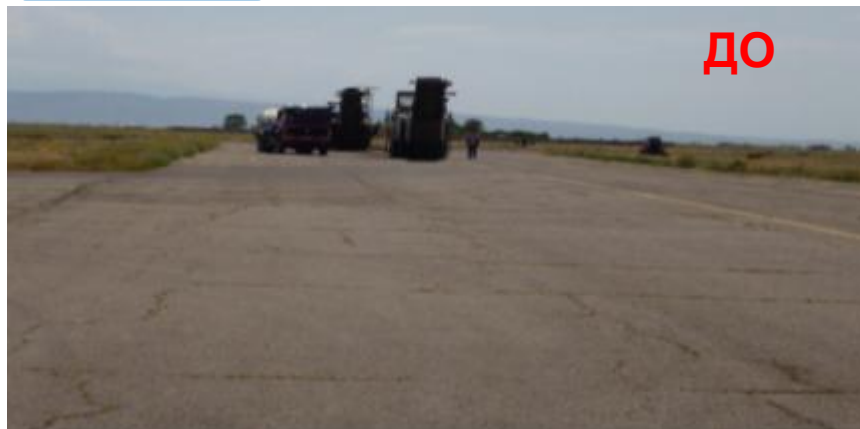
Оставшиеся РД №1,3,4 и магистральная РД, места стоянок и аванперрон будут отремонтированы аэропортом за счет собственных средств (частные инвестиции порядка 2 млрд. тенге).

Сроки

Июнь 2013 г. – Декабрь 2013 г.

Бюджет

4,7 млрд. тг.



Инвестиционная программа

Пассажирский Терминал



Параметры здания

2 этажа, площадь 6 038 м².
Оснащение современным оборудованием, лифтами, эскалаторами и телескопическими трапами.
Системы климат-контроля, видео-аудио- оповещения и видеонаблюдения.

Планируемый пассажиропоток

200 пассажиров в час.

Сроки

Июнь 2013 г. – май 2014 г.

Бюджет

886,334 млн.тг.



Инвестиционная программа

Спец. техника

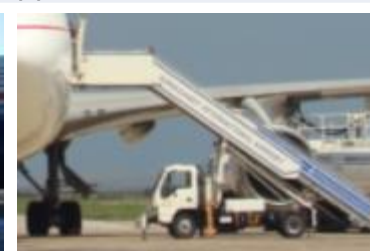
Цель

Для обслуживания грузовых и пассажирских ВС иностранных авиакомпаний, необходимо приобрести 42 единицы спец. техники

Бюджет

506 млн. тенге

№	Наименование	№	Наименование
1	буксировочный тягач для 747 (Push back 5-category)	11	наземный источник питания (GPU)
2	водило универсальное на B737, B757, A320	12	установка воздушного запуска (APU)
3	водило на B747 и МД-11	13	контейнероперегрузатель не менее 14 тонн
4	Стойка под хвост (tale stand) для B747	14	тележки для контейнеров и паллет 20 тонн
5	трап самоходный	15	тележки для контейнеров и паллет 14 тонн
6	противообледенительная машина	16	тележки для контейнеров и паллет 7 тонн
7	топливозаправщики аэродромные 60 м3	17	тележки для контейнеров и паллет 3 тонн
8	бензовозы	18	тягач для тележек
9	пожарная машина с пенотушением	19	снегоуборочная машина
10	насосы на склад ГСМ	20	VIP-машина (желательно Toyota Hiace на бензине)
		21	Перронный автобус
		22	Ленточный перегружатель для багажа



Инвестиционная программа

Перрон

Цель

Подготовка перрона для обслуживания иностранных ВС

Мероприятия

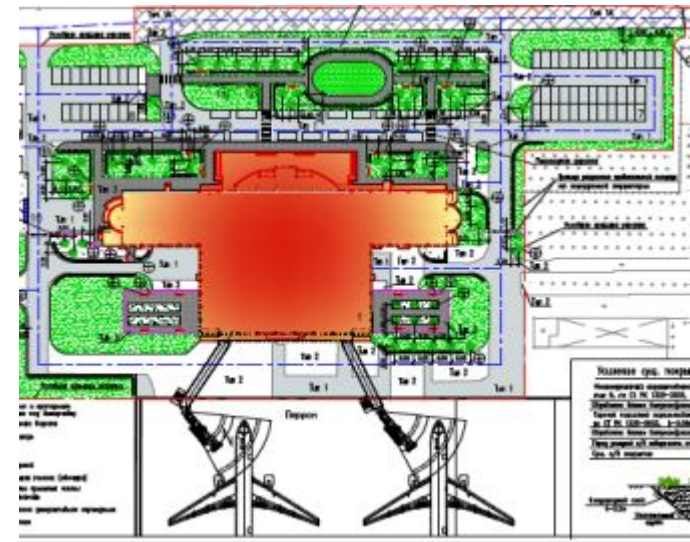
- Реконструкция перрона
- Реконструкция РД1
- Реконструкция мест стоянок (МС1, МС2, МС3, МС4, МС5)

Бюджет

313, 389 млн. тг.

Сроки

Октябрь-ноябрь
2013 г.



1. Авиационный рынок в РК чрезмерно зарегулирован.

Пути решения: 1) Отмена регулирования тарифов казахстанских авиаперевозчиков государственным органом АРЕМ на внутренние направления РК (нигде в мире авиационные перевозки не регулируются государством). С внедрением ЕЭП, находясь под государственным регулированием, по сравнению с российскими и белорусскими авиаперевозчиками, казахстанские перевозчики будут находиться в дискриминационном положении.

2) Передача функций регулирования тарифов авиапредприятий отраслевому регулятору.

3) Отмена конкурсов на международные авиамаршруты

2. Высокая стоимость авиатоплива в аэропортах Казахстана.

Пути решения: 1) МТК РК выйти с предложением в Министерство нефти и газа РК о предоставлении скидок авиапредприятиям для выравнивания цен с аэропортами РФ;

2) Предоставление возможности крупным нефтяным компаниям (КазМунайГаз, Петросан, Газпром, Роснефть и т.д.) напрямую продавать топливо авиакомпаниям в аэропортах.

3) Создание электронной биржи продаж авиатоплива для предоставления возможности закупа топлива напрямую у ресурсодержателей, как альтернатива проводимым конкурсам.

3. Ограничения на развитие материально-технической базы.

Пути решения: 1) МТК РК инициировать в акиматах городов Астана и Алматы вопрос о выделении участков земли под строительство ангарных комплексов по техническому обслуживанию авиационной техники;

2) МТК РК инициировать в ТС вопрос об освобождении от уплаты таможенной пошлины на ввоз авиационной техники;

4. В РК отсутствуют единые технологии обработки грузов в аэропортах. В каждом аэропорту Казахстана свои требования и свои образцы документов по обработке грузов

Пути решения: 1) В Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте внести дополнения, которые бы включали единые стандартизованные документы по обработке грузов во всех аэропортах Казахстана (в соответствии с требованиями ИКАО).

2) Ускоренное внедрение E-freight на всех уровнях (таможня, пограничники, аэропорты, авиакомпании, логистические операторы)

5. Практически все региональные аэропорты Казахстана убыточны. Содержание взлетно-посадочных полос для аэропортов является тяжелым финансовым бременем.

Пути решения: 1) КГА изучить вопрос по предоставлению льгот (налоговых, таможенных, привлечение иностранных кадров и т.д.) аэропортам и компаниям работающих на территории аэропортов (создание зон свободной торговли в крупных аэропортах).

2) Рассмотреть возможность передачи аэродромов (ВПП, РД,МС) на баланс госучреждений (например, МТК) с дальнейшей передачей их в доверительное управление аэропортам, что даст возможность снять налог на имущество на наиболее дорогостоящий актив аэропортов.

6. Политика протекционизма авиационных властей России.

Авиационные власти России за пролет по транссибирским и трансполярным маршрутам взимают роялти в пользу Аэрофлота, достигающие 20.000 долларов США за 1 рейс. Право пролета без роялти выдается по усмотрению авиационных властей по межправительственным соглашениям (например США) или в случае посадки в аэропортах России.

Пути решения: 1) МТК РК вынести данный вопрос для решения с Министерством транспорта России.

2) Разработать собственную систему стимулирования транзита в казахстанских аэропортах.



Спасибо за внимание

