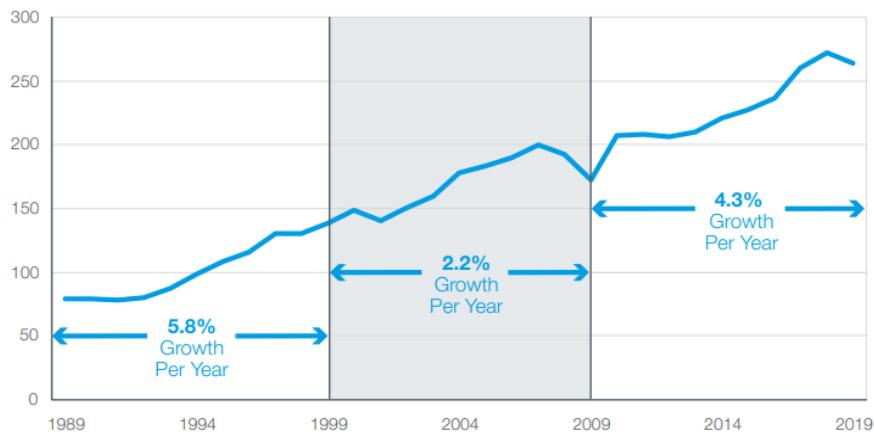




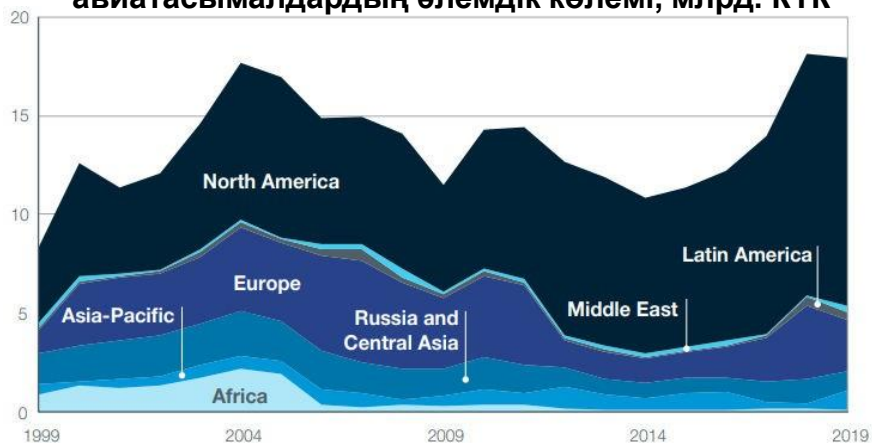
**Жүк авиатасымалдарының әлемдік нарығы:
Қазақстанның өсу перспективалары және әлеуеті**

1989 жылдан бастап 2019 жылға дейінгі кезеңде әлемдік әуе жүк тасымалдары көлемінің өсуі жылына орта есеппен 4,1%-ды құрады, бұл ретте 2019 жылы 264 млрд. коммерциялық тонна-километр (КТК) тіркелді

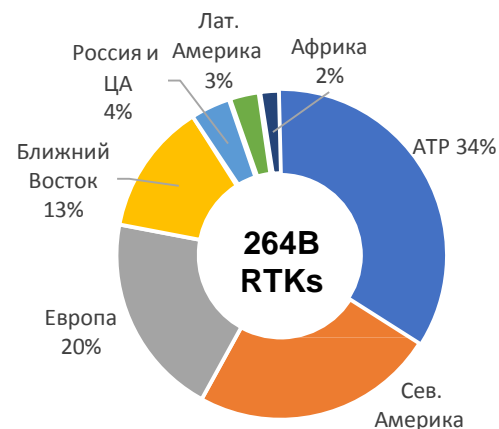
Әуе жүк тасымалдарының әлемдік көлемінің өсуі, млрд. КТК



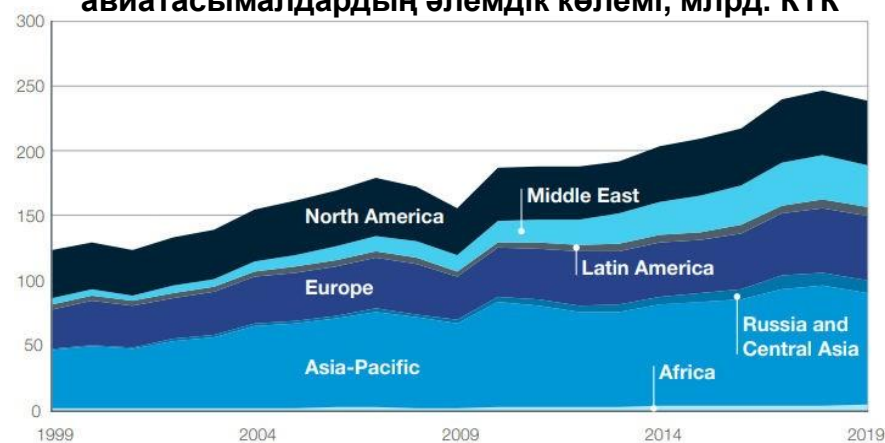
Авиакомпаниялар орналасқан орындар бойынша чартерлік жүк тасымалдаушылар үшін авиатасымалдардың әлемдік көлемі, млрд. КТК



Авиакомпаниялардың орналасу орындары бойынша жүк авиатасымалдарының әлемдік көлемі нарығының үлесі, 2019 ж.

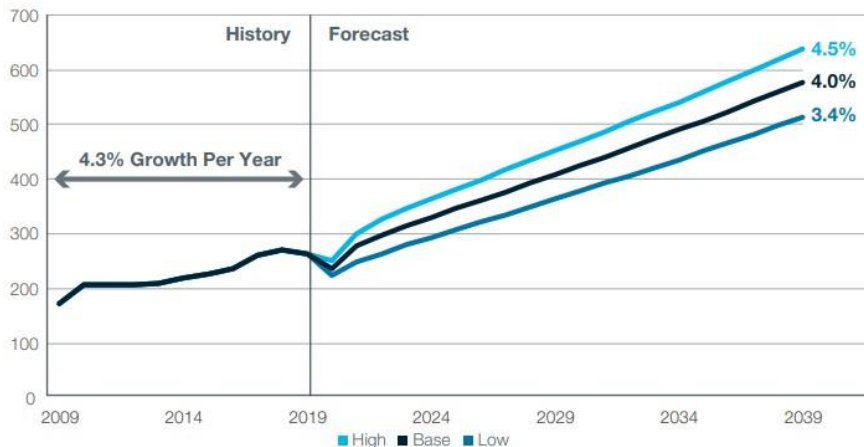


Авиакомпаниялар орналасқан орындар бойынша тұрақты жүк тасымалдаушылар үшін авиатасымалдардың әлемдік көлемі, млрд. КТК

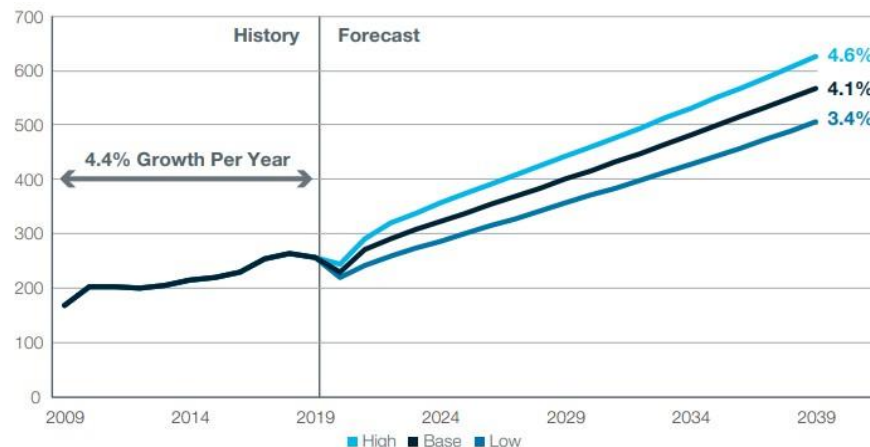


2020 жылдан бастап 2039 жылға дейінгі кезеңде авиатасымалдардың жүк тасымалының әлемдік көлемінің жылына 4%-ға өсуі болжануда

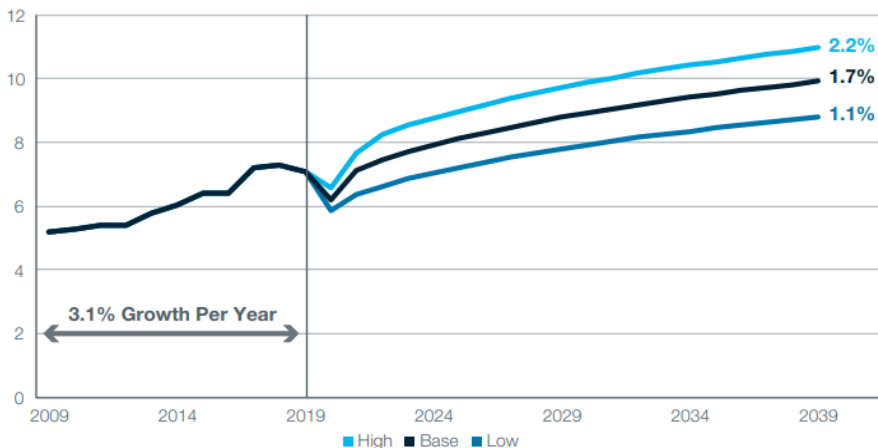
Жүк авиатасымалдарының әлемдік жиынтық көлемі, млрд. КТК



Жүк тасымалының әлемдік көлемі, млрд. КТК



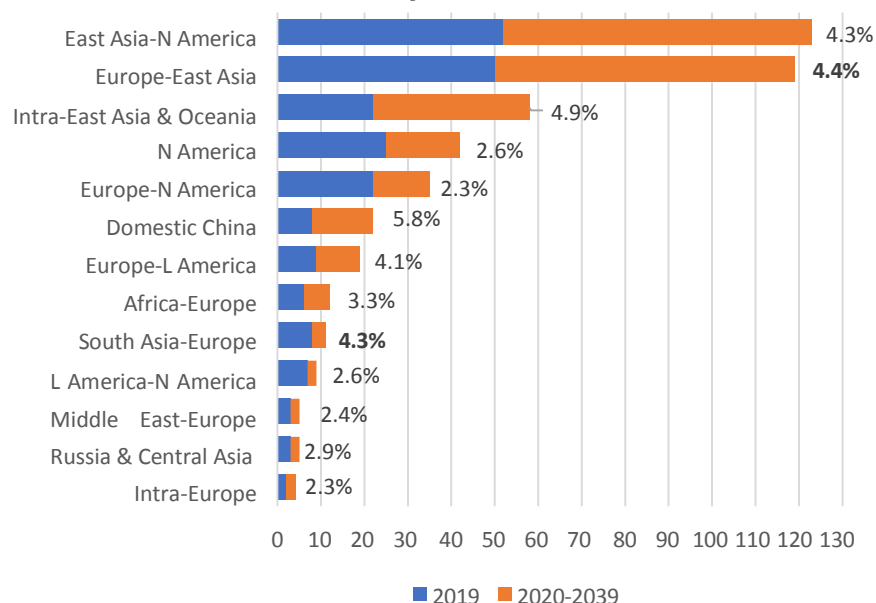
Почта тасымалының әлемдік көлемі, млрд. КТК



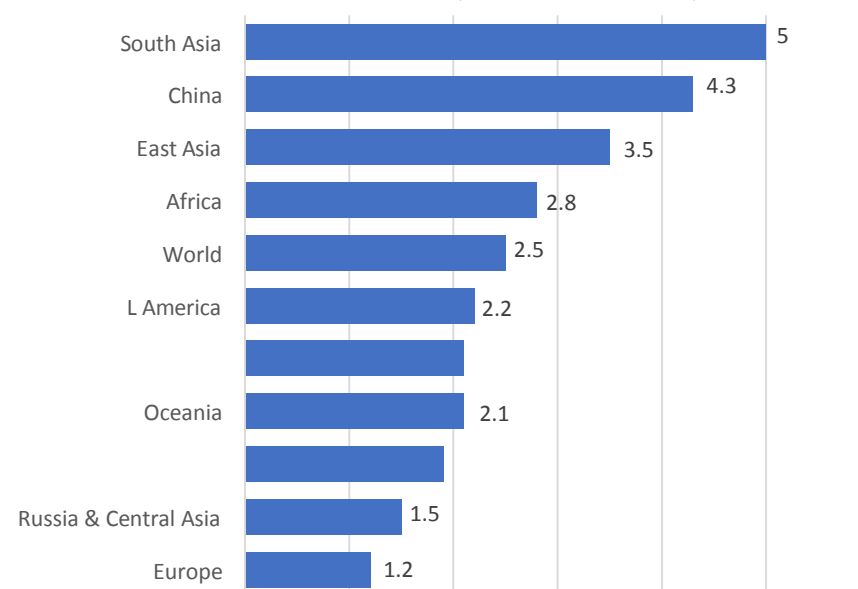
- ✓ Жүк авиатасымалдарының жиынтық әлемдік көлемі жүк және пошта тасымалдарынан тұрады, бұл ретте жүк авиатасымалдарының көлемі ЖІӨ деңгейіне, өнеркәсіптік өндіріс көлеміне және кірістіліктің орташа деңгейіне тығыз байланысты.
- ✓ Болжамдарға сәйкес, 2039 жылға дейін КТК есептегендегі авиатасымалдардың әлемдік көлемінің өсімі жылына орта есеппен 4,0%-ды құрайды.
- ✓ Дәл осындай болжамдарға сәйкес, 2039 жылға дейін жүк тасымалдарының әлемдік көлемі 257 млрд-тан ұлғайып, 4,1%-ға өседі. 2019 жылы КТК әлемдік сауда көлемінің өсу қарқыны, экономиканы қалпына келтіру және электрондық коммерцияны дамытудың жоғары қарқыны аясында КТК 2039 жылы 568 млрд. КТК-ға дейін өседі.
- ✓ Сондай-ақ, болжамдар бойынша 2039 жылға дейін пошта тасымалының әлемдік көлемінің өсімі жылына 1,7%-ды құрайды.

Таяу 20 жылда Шығыс Азия мен Оңтүстік Азия нарықтары әуе жүк тасымалы көлемінің әлемдік өсу қарқыны бойынша көш бастауды жалғастырады

КТК жылдық өсімі (млрд.), 2019 жылмен салыстырғанда 2020-2039 жж., %



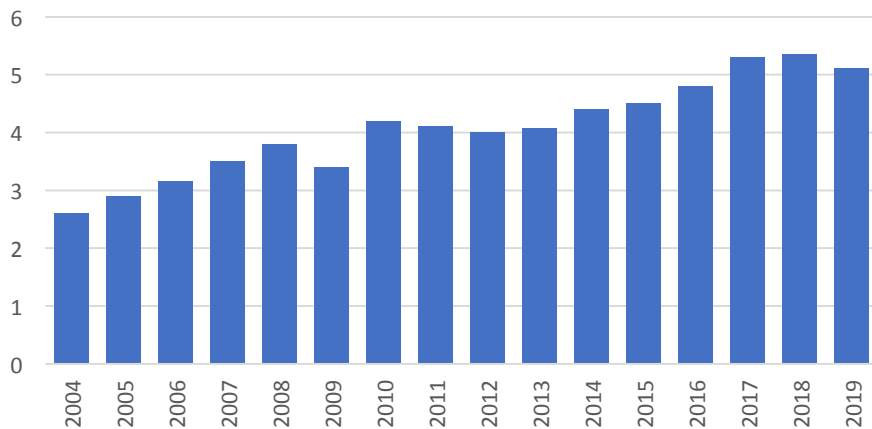
Азия елдері экономиканың өсу қарқыны бойынша көш бастап келеді, 2020-2039 жж., %



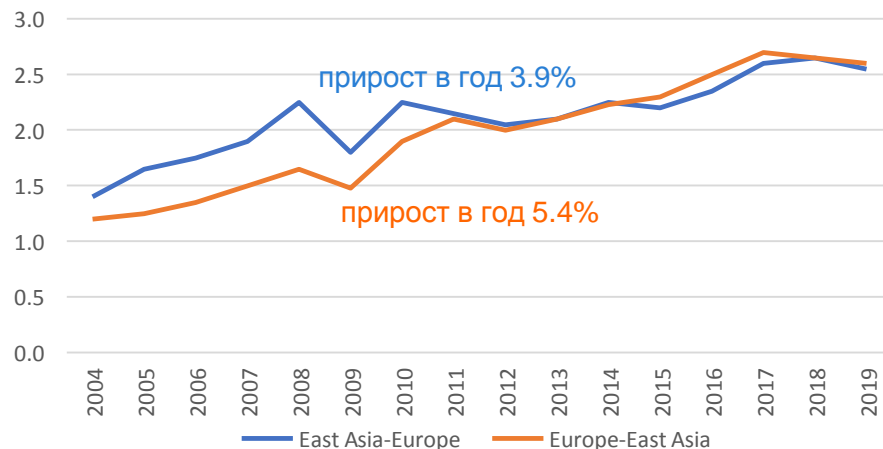
- ✓ 2020 жылдан бастап 2039 жылға дейінгі кезеңде Азия елдері әлемдік экономикалық өсуде жетекші позицияларға ие болады деп күтілуде, онда Азия елдерінің үздік-тізімінде тиісінше Оңтүстік Азия елдері, Қытай және Шығыс Азия елдері 5%, 4,3% және 3,5% көрсеткішпен орналасқан.
- ✓ Болжамдарға сәйкес, 2020 жылдан бастап 2025 жылға дейінгі кезеңде әлемдік сауданың өсуі 2019 жылдан бастап 2039 жылға дейін орта есеппен 4,7%-ды және 2,8%-ды құрайды.
- ✓ 2020 жылдан бастап 2039 жылға дейінгі кезеңде Азияға байланысты авиатасымалдардың жаһандық нарықтары Еуропа - Шығыс Азия - 4,4%, Оңтүстік Азия - Еуропа - 4,3%, ал Ресей мен Орталық Азия - 2,9%-ды құрайтын жүк ағындарының барлық басқа халықаралық нарықтарымен салыстырғанда орташа жылдық өсім бөлігінде көшбасшылық позицияға ие болады деп күтілуде.

Еуропа-Шығыс Азия қатынасындағы жүк ағындарына әлемдік жүк тасымалдарының тонналық-метрмен 19,7%-ы және тоннамен 9,6%-ы келеді

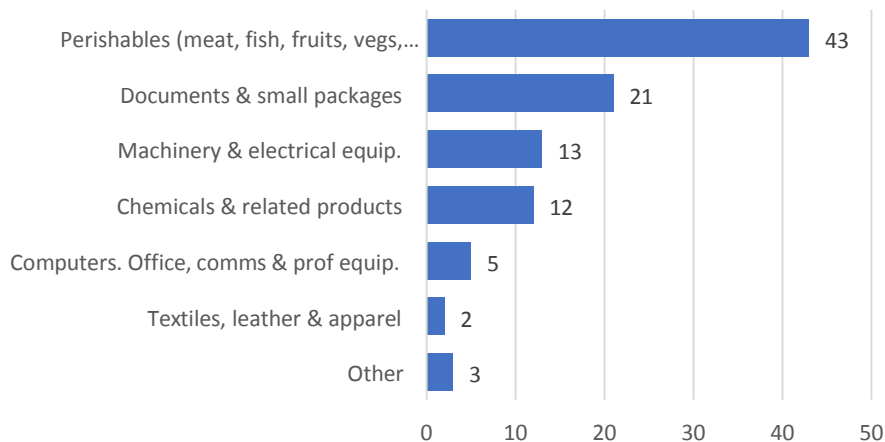
Еуропа-Шығыс Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдары нарығы 2004 жылдан бастап 2019 жылға дейін жылына 4,6%-ға өсті, млн. тонна



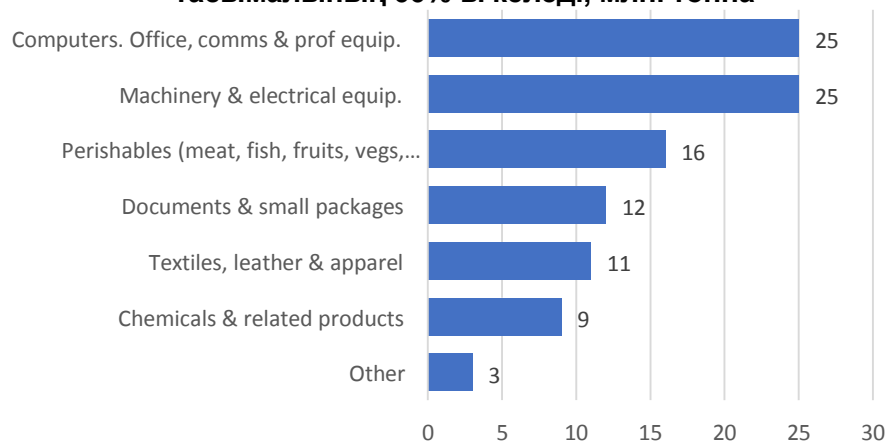
Шығыс Азияға еуропалық авиаэкспорт нарықтың 50%-ын құрайды, млн. тонна



Шикізат тауарларының үздік-3 санатына Еуропа-Шығыс Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдарының 77%-ы келеді, млн. тонна

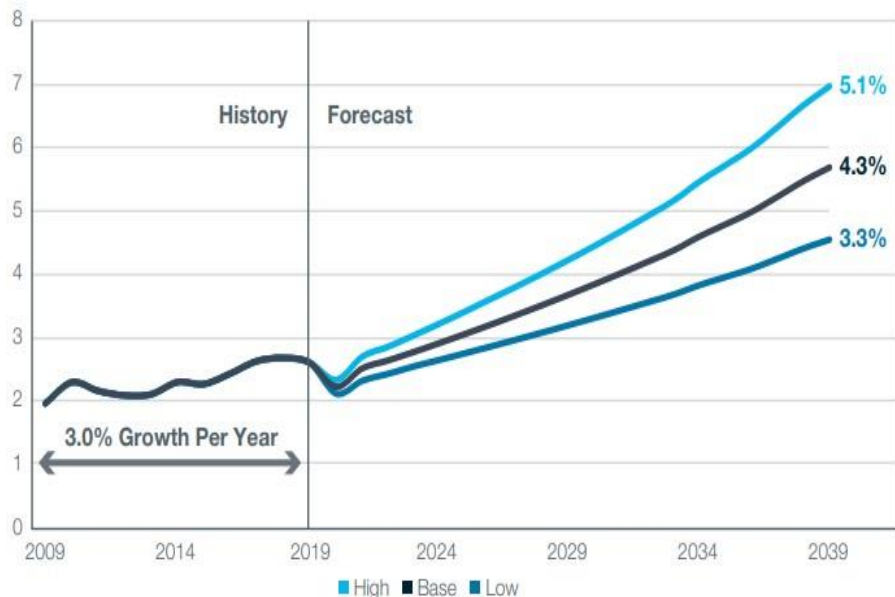


Шикізат тауарларының үздік-3 санатына Шығыс Азия-Еуропа қатынасындағы әуе жүк тасымалының 66%-ы келеді, млн. тонна

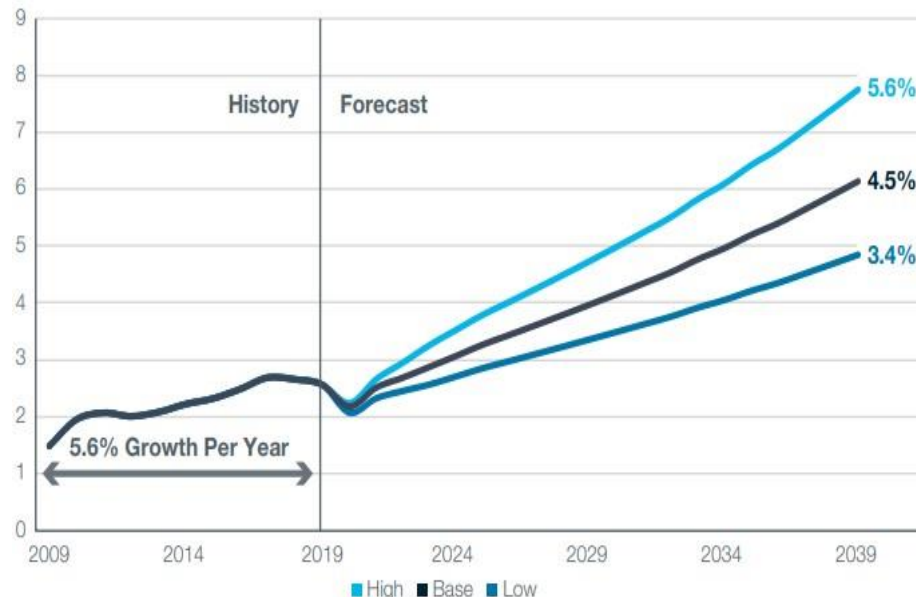


2020-2039 жылдар кезеңінде Еуропа-Шығыс Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдары үшін екі бағытта да болжанатын әуе тауар ағыны жылына 4,3%-4,5% құрайды

2020-2039 жылдары Шығыс Азия-Еуропа қатынасындағы әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, млн. тонна



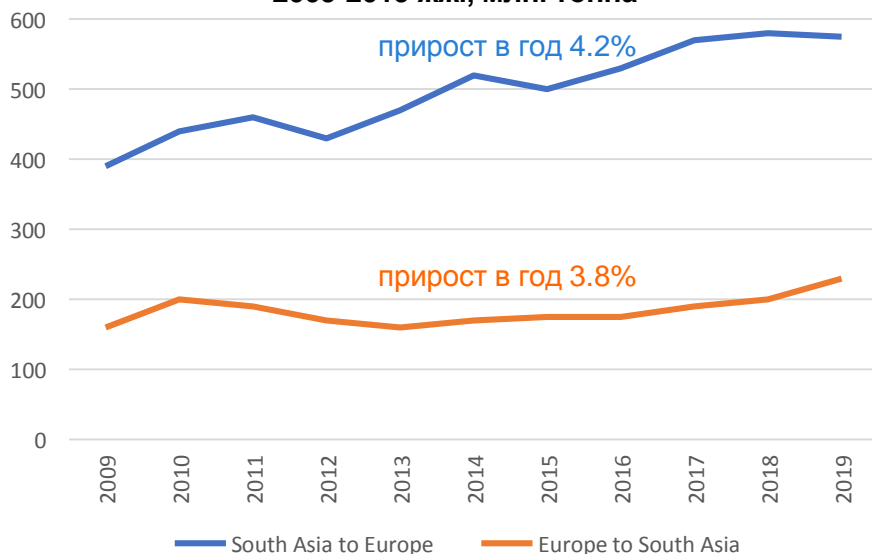
2020-2039 жылдары Еуропа-Шығыс Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, млн. тонна



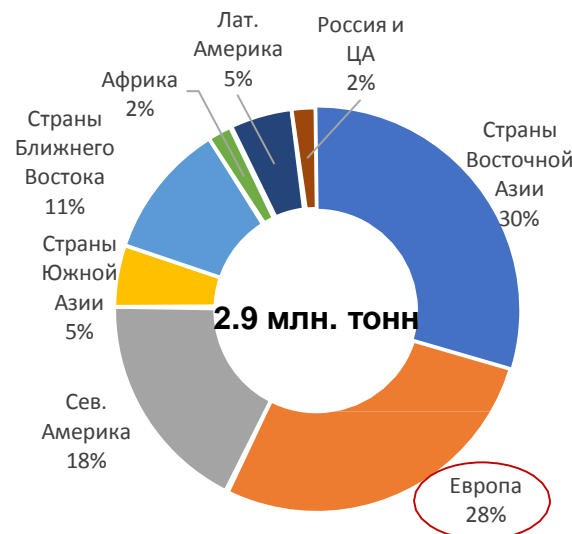
- ✓ Болжамдарға сәйкес, 2039 жылға дейін Шығыс Азия-Еуропа қатынасындағы әлемдік әуе тауар ағыны жылына орта есеппен 4,3%-ға, ал Еуропа - Шығыс Азия қатынасындағы тауар ағыны жылына 4,5%-ға өседі.
- ✓ Келесі 20 жыл ішінде Шығыс Азияның ЖІӨ жылына 3,4%-ға ұлғаяды, бұл ретте **Қытай Шығыс Азия елдері арасында маңызды рөл атқаруды жалғастырады**, онда 2039 жылға дейін ЖІӨ өсімі жылына 4,3%-ды құрайды. Қазіргі уақытта Шығыс Азияның барлық ЖІӨ-нің 55%-ы Аспан асты елінің экономикасына тиесілі, бұл ретте 2039 жылға қарай оның өсуі 65% - ға дейін жалғасады.

Оңтүстік Азия елдерінің жүк авиатасымалдары нарығының үлесіне жүк авиатасымалдарының әлемдік көлемінің тоннамен 6,8%-ы және тоннамен-километрмен 5,9%-ы келеді

Еуропа-Оңтүстік Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, 2009-2019 жж., млн. тонна



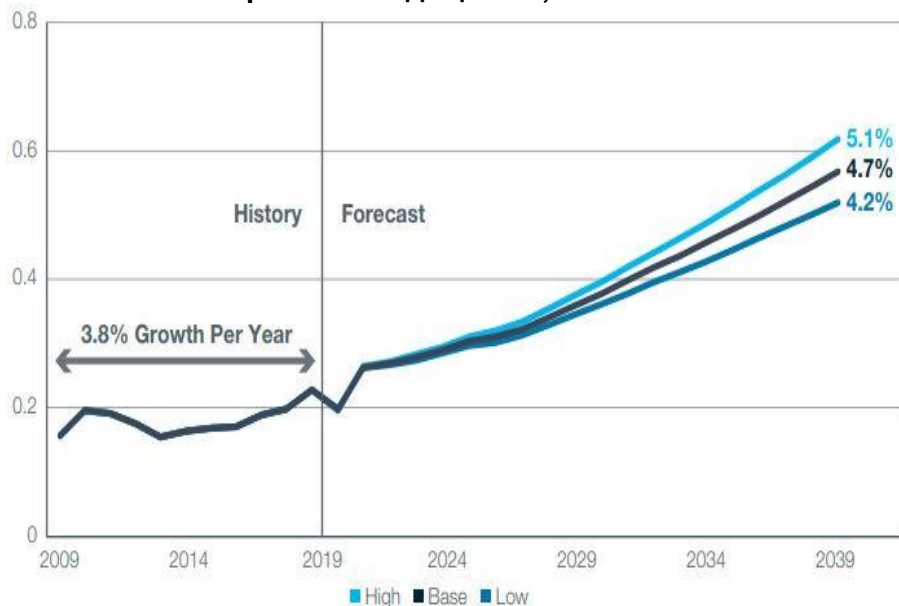
Оңтүстік Азия елдерінің сауда серіктестері, 2019, %



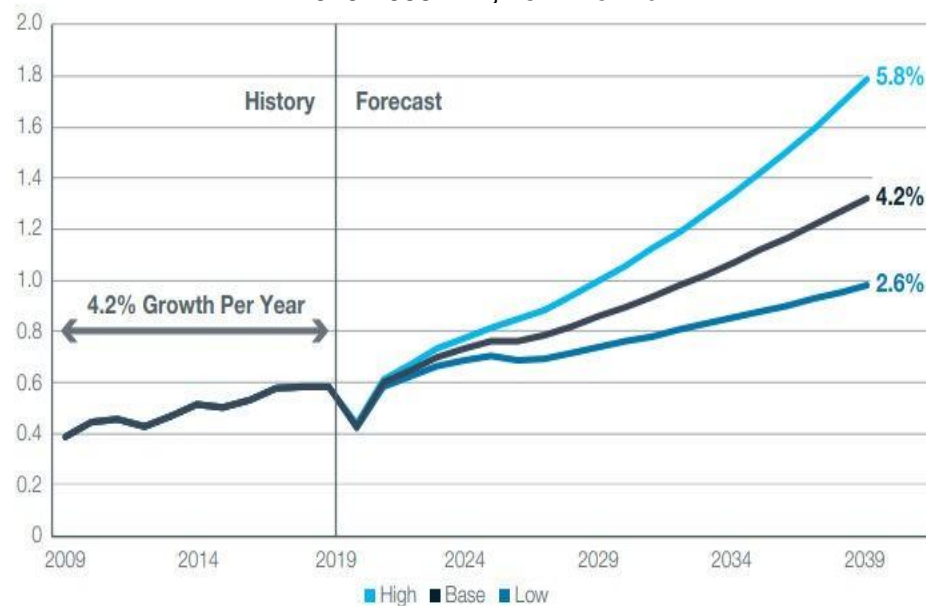
- ✓ Оңтүстік Азияның жүк авиатасымалдары нарығына жүк авиатасымалдарының әлемдік көлемінен тоннада 6,8% және тонна-километрде 5,9% келеді.
- ✓ Үндістан Оңтүстік Азиядағы әуе жүк тасымалы көлемінің басым көпшілігінің орталығы болып табылады: 2019 жылы Үндістан арқылы Оңтүстік Азияның барлық жүк ағынының >70% өтті.
- ✓ Еуропа 2019 жылғы жағдай бойынша нарық үлесі 28%-ды құрайтын Оңтүстік Азияның екінші ірі сауда серіктесі болып қала береді.
- ✓ Соңғы онжылдықта Оңтүстік Азия мен Еуропа арасындағы әуе жүк тасымалдарының жалпы көлемі жылына 4,1%-ға ұлғайды.

Оңтүстік Азия мен Еуропа елдері арасындағы тауар ағыны Оңтүстік Азия елдері экономикасының тұрақты сенімді өсуі аясында өзінің өсуін жалғастырады

2020-2039 жылдары Еуропа-Оңтүстік Азия қатынасындағы әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, млн. тонна



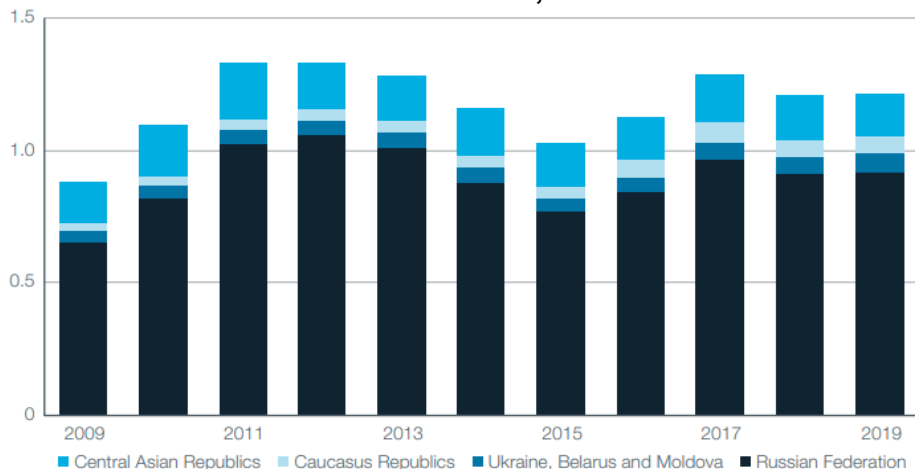
Оңтүстік Азия-Еуропа қатынасындағы әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, 2020-2039 жж., млн. тонна



- ✓ Болжамдарға сәйкес, 2039 жылға дейін Еуропа-Оңтүстік Азия қатынасындағы әлемдік әуе тауар ағыны жылына орта есеппен 4,7%-ға, ал Оңтүстік Азия-Еуропа қатынасындағы тауар ағыны жылына 4,2%-ға өседі.
- ✓ Оңтүстік Азия нарығы өндірістік шығындар тұрғысынан бәсекеге қабілетті болып қала береді және бұл Еуропаға әуе экспортының одан әрі өсуіне ықпал етеді. Еуропадан Оңтүстік Азияға тауар импорты Үндістанның орта тап өкілдерінің жылдам өсу қарқынына байланысты Еуропаға әуе экспортына қарағанда тез өсетін болады.

Ресейге және Орталық Азия елдеріне жүк авиатасымалдарының әлемдік көлемінің тонна-километрмен 1,3%-ы және тоннамен 2,3%-ы келеді

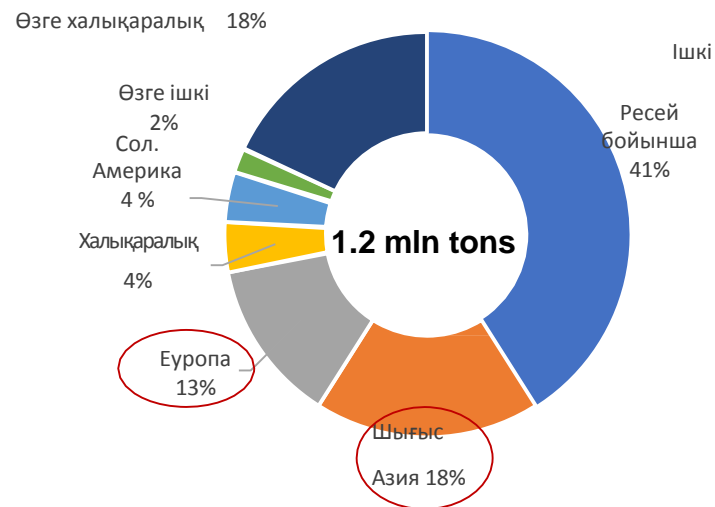
Ресей және Орталық Азия елдері әуежайларының жүк айналымы, млн. тонна



Ресей/Орталық Азия елдері мен Еуропа арасындағы әуе жүк тасымалы, 2019 ж.



2019 ж. Ресей мен Орталық Азия елдерінің халықаралық әуе жүк тасымалдары

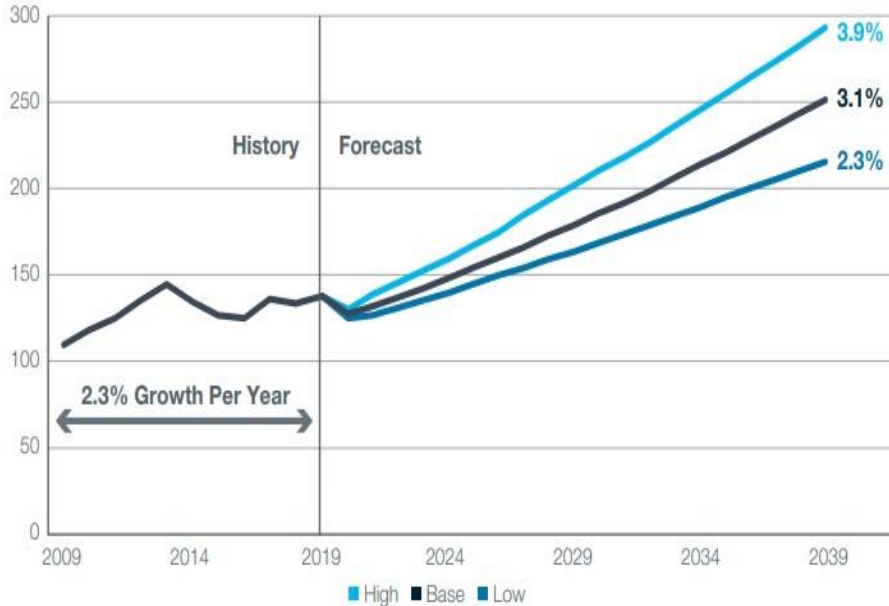


- ✓ Ресей мен Орталық Азия нарығының үлесіне жүк авиатасымалдарының әлемдік көлемінің тонна-километрмен 1,3%-ы және тоннамен 2,3%-ы келеді
- ✓ Шығыс Азия елдері авиа тауар ағыны бойынша Ресей мен ОА өңірінің ірі серіктестері болып табылады, 2019 жылы жүк тасымалдау көлемі 216 000 тоннаға жетті.
- ✓ Ресей және Орталық Азия-Еуропа қатынастарымен жүк тасымалдау нарықтың үлкен бөлігін құрайды - 2019 жылы 157 000 тонна, Ресей мен Қазақстан көш бастайды

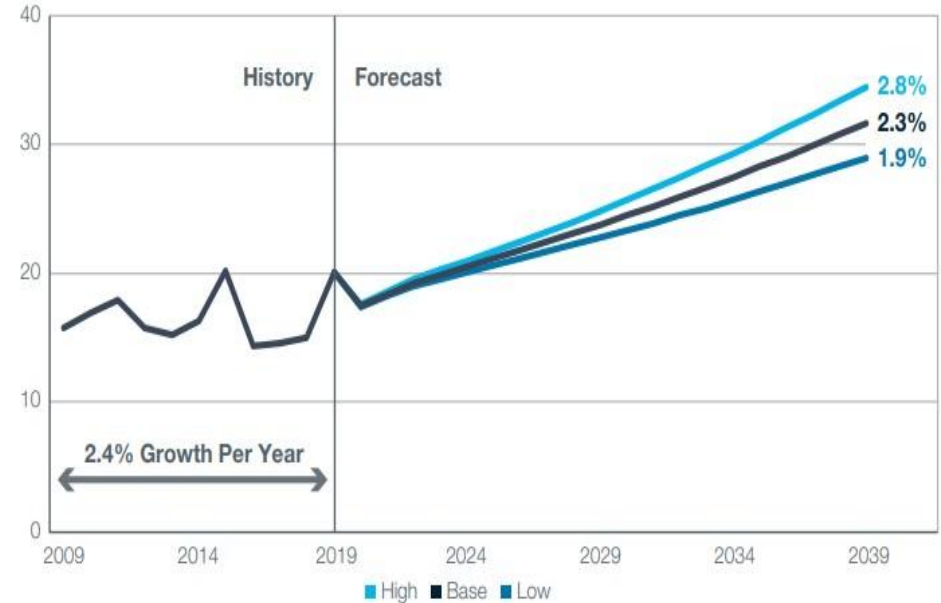


2020 жылдан бастап 2039 жылға дейінгі кезеңде Ресей және Орталық Азия-Еуропа қатынасындағы әуе жүк тасымалдарының көлемі жылына орта есеппен 3,0%-ға өседі

Еуропа-Ресей және Орталық Азия әуе жүк тасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, 2020-2039 жж., млн. тонна



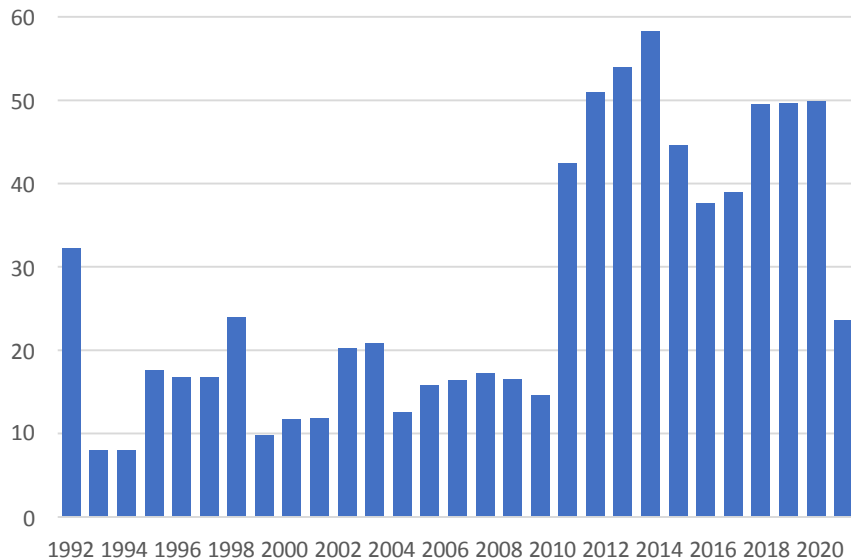
Ресей және Орталық Азия-Еуропа жүк авиатасымалдары көлемінің орташа жылдық өсімі, 2020-2039 жж., млн. тонна



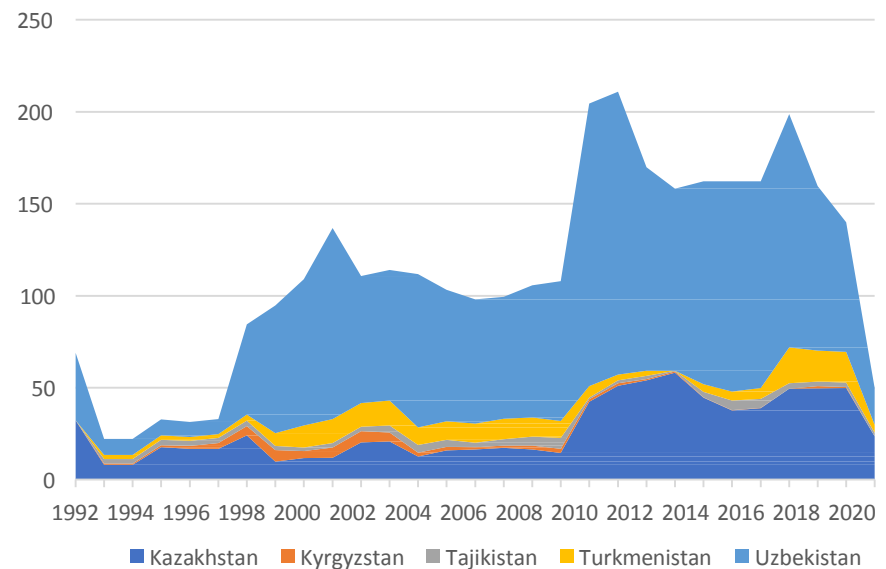
- ✓ Келесі 20 жыл ішінде Ресей мен Орталық Азия-Еуропа қатынасындағы әуе жүк тасымалдары нарығы жылына орта есеппен 3,0%-ға өседі.
- ✓ Еуропадан Ресейге және Орталық Азия елдеріне әуе жолымен жүк импорты жылына 3,1%-ға, ал Ресей мен Орталық Азия елдерінен Еуропаға жүк экспорты 2,3%-ға өседі деп болжануда.
- ✓ Өңірлік қақтығыстар аясында жаңа бизнес үшін қолайсыз жаңа заңдар мен ережелердің күшіне енуі, сондай-ақ салалардың қайта ұлттандырылуы әуе жолымен жүк тасымалының өсуіне кедергі келтіреді, бұл оның өсуінің төмен қарқынына алып келеді.

Қазақстан жүктерінің әуе тасымалдарының көлемі Орталық Азиядағы ең үлкен көлемге айналып, 23,5 млн. тонна-километрді құрады

Қазақстанда жүк авиатасымалдары, млн. тонна-километр



Қазақстан мен Орталық Азия елдерінің әуе жүк тасымалдарын салыстыру, млн. тонна-километр



- ✓ **2020 жылы Қазақстанның әуе жүк тасымалдарының көлемі 23,5 млн тонна-километрді құрады.** 2010 жылдан бастап 2019 жылға дейінгі кезеңде елдегі әуе жүк тасымалдарының көлемі жоғары болды және жылына орта есеппен 47,57 млн тонна-километрді құрады.
- ✓ **Қазақстан авиатасымалдар көлемі бойынша Орталық Азия өңірінде көш бастап тұр - 47,3%,** одан әрі **Өзбекстан - 40,2%, Түрікменстан - 8,7% және Тәжікстан - 3,9%.**
- ✓ Соғыс пен санкциялар салдарынан әуе кеңістігіне кірудің жабылуына байланысты Еуропадан Азияға жүк рейстері тоқтатылды. **Азия-Еуропа қатынасымен тасымалданатын әуе жүктерінің 25%-ы баламалы тасымалдау/маршрут құралдарын іздестіруді қажет етеді.**
- ✓ **Қазақстан Еуропа мен Азия арасындағы Орталық Азияның транзиттік хабына айналуы мүмкін.**

Қазақстанда әуе жүк тасымалын дамыту мүмкіндіктері

- ✓ 2022 жылдың қаңтарында АҚШ пен Қазақстан ашық аспан туралы келісімге қол қойды. Қазақстандық әуежайлар мен ірі авиакомпаниялар **Қазақстанда Қытай мен Еуропа арасында жүктерді авиатасымалдау транзиттік хабын қалыптастыру мақсатында** АҚШ-тың американдық логистикалық компанияларымен серіктестікке үлкен қызығушылық танытып отыр.
- ✓ **Жүк терминалдарын дамыту және кеңейту ел үшін басым міндет болып табылады**, жүк терминалдарын кеңейту қызметі еліміздің екі ірі әуежайында: Алматы халықаралық әуежайында (Алматы қ.) және Нұр-Сұлтан Назарбаев халықаралық әуежайында (Нұр-Сұлтан қ.) жүргізілуде.
- ✓ **Қазіргі уақытта Нұр-Сұлтан қаласының әуежайы жылына 2 000-нан астам транзиттік жүк рейстеріне қызмет көрсетеді**, ал коронавирустық инфекцияға дейін бұл көрсеткіш 50 транзиттік жүк рейсінен аз болған. Нұр-Сұлтан Назарбаев халықаралық әуежайының қызметтерін Қытайдан Еуропаға рейстер орындайтын жүк авиакомпаниялары үшін транзиттік хаб ретінде пайдалану кезінде алынатын артықшылықтарға мыналар кіреді:
 - (i) жерде қызмет көрсету мен авиаотынға бәсекелес бағалардың арқасында шығындарды төмендету мүмкіндігі;
 - (ii) әуежайдың Орталық Азиядағы ең үздік жерүсті инфрақұрылымы және арнайы инженерлік-техникалық жабдығы, Орталық Азиядағы ең үздік ұшу-қону жолақтарының бірі (Халықаралық азаматтық авиация ұйымының IIIA санаты) бар;
 - (iii) түрлі ауа райы жағдайларында әуе кемелерінің барлық түрлерін ұшуға қабылдау және рұқсат ету мүмкіндігі;
 - (iii) ұшақтарға қосымша май құюдың заманауи жүйесінің болуы ұшу алдындағы рәсімдерге жұмсалатын уақытты қысқартады, бұл
 - (iv) кезекті ұшуға дайындық уақытын үнемдеуге мүмкіндік береді. Мысалы, 100 тонна ірі авиалайнерге жанармай құюға бар болғаны 30-40 минут кетеді.
- ✓ **Алматы халықаралық әуежайының жүк авиатасымалдарын дамыту әлеуеті де бар**, ол Орталық Азия өңіріндегі ең көп жұмыс істейтін әуежай. 2019 жылы әуежай 6,4 млн жолаушыға қызмет көрсетті, **әуежайдың жүк айналымы 69 000 тоннадан астам жүкті құрады**. 2021 жылы Халықаралық қаржы корпорациясы Алматы әуежайына Қазақстанның байланысы мен экономикалық бәсекеге қабілеттілігін нығайту мақсатында жаңа терминал салу үшін 222,2 млн АҚШ доллары мөлшерінде қаржыландыру ұсынды.
- ✓ **Қарағанды қаласындағы халықаралық Сарыарқа әуежайында** дамыған логистикалық және қойма инфрақұрылымы бар. Қазіргі уақытта әуежай жылына **30 000 тонна жүк қабылдайды және өңдейді**. Халықаралық Сарыарқа әуежайы Азиядағы **барынша серпінді дамып келе жатқан бағыттарға: Оңтүстік және Орталық Қытайға, Оңтүстік-Шығыс Азияға қызмет көрсету үшін тиімді орналасқан**.

Еуропа мен Азия арасындағы Орталық Азияның жүк авиатасымалдарының транзиттік хабы ретіндегі Қазақстанның әлеуеті

- ✓ **Болжамдарға сәйкес, 2039 жылға дейін** әлемдік экономиканың және тауарлардың халықаралық саудасының оң өсу серпіні аясында **әуе жүк тасымалдарының әлемдік көлемінің өсімі жылына орта есеппен 4,0%-ды құрайды.**
- ✓ **2020 жылдан бастап 2039 жылға дейінгі кезеңде Азияға байланысты авиатасымалдардың әлемдік жүк нарықтары Еуропа-Шығыс Азия бағыты бойынша өсім 4,4%-ды, Оңтүстік Азия-Еуропа - 4,3%-ды және Ресей мен Орталық Азия - 2,9%-ды құрайтын барлық басқа халықаралық нарықтармен салыстырғанда орташа жылдық өсім бойынша көшбасшы болады деп күтілуде.**
- ✓ **Қазақстан Шығыс, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азияның өндірістік қуаттары мен Еуропадағы өткізу нарықтары арасындағы сауда ағындарының қиылысында стратегиялық орналасқан.**
- ✓ **Қазақстан аумағы арқылы Еуропа мен Азия арасындағы құрлықтық тасымалдарды қамтамасыз ететін негізгі көлік артериясы - Орталық Еуразиялық дәліз өтеді, бұл елдің халықаралық логистикалық тізбекке интеграциялануына оң әсер етеді.**
- ✓ **2020 жылы Қазақстанның әуе жүк тасымалдарының көлемі 23,5 млн тонна-километрді құрады.** 2010 жылдан бастап 2019 жылға дейінгі кезеңде елдегі әуе жүк тасымалдарының көлемі жоғары болды және жылына орта есеппен 47,57 млн тонна-километрді құрады.
- ✓ **Қазақстан авиатасымалдар көлемі бойынша Орталық Азия өңірінде көш бастап тұр - 47,3%, одан әрі Өзбекстан - 40,2%, Түрікменстан - 8,7% және Тәжікстан - 3,9%.**
- ✓ Соғыс пен санкцияларға байланысты әуе кеңістігіне кіруді жабу нәтижесінде Еуропадан Азияға жүк рейстері тоқтатылды. **Азия мен Еуропа арасындағы әуе жүктерінің 25%-ы баламалы тасымалдау құралдары мен маршруттарды іздеуді қажет етеді.** Айта кетейік, Еуропа ресейлік авиакомпаниялардың ұшуына тыйым салғаннан кейін Қазақстанның әуе кеңістігі арқылы рейстер саны үш есеге артып, 450-ден асты (Дерекқор: «Казаэронавигация»).
- ✓ Осылайша, **Қазақстанның Еуропа мен Азия арасындағы Орталық Азияның жүк авиатасымалдарының транзиттік хабына айналу әлеуеті бар.** Жүк терминалдарын жетілдіру және кеңейту ел үшін басым міндет болып табылады, елдің ірі әуежайларында осы бағытта қызмет жүргізілуде.



Жауапкершілікті шектеу және ақпаратты ашу туралы ескертпе

Осы есепті (бұдан әрі - «Есеп») "Verny Capital" ЖШС Нарықты зерттеу жөніндегі инвестициялық командасы (бұдан әрі - "зерттеу тобы") дайындады. Зерттеу тобы осы Есепте көрсетілген барлық пікірлер зерттеу тобының жеке кәсіби пікірін көрсететінін растайды. Есеп зерттеу тобы сенімді деп санайтын ақпарат көздерінен алынған ақпарат пен әдістемелерге негізделді, сонымен қатар тәуелсіз бағалаудан өтпеген қоғамдық және басқа да деректер қолданылды. Есеп барынша шынайы болу мақсатын көздейтініне қарамастан, зерттеу тобы және/немесе "Verny Capital" ЖШС кез келген қолданылатын құқыққа сәйкес, тікелей немесе жанама, Есептегі ақпараттың дәлдігіне немесе толықтығына қатысты ешқандай кепілдіктер бермейді және ешқандай куәландырулар жасамайды, тиісінше осы Есепті дәл және толық деп санамау керек. Зерттеу тобы және/немесе "Verny Capital" ЖШС олардың деликт, шарт нәтижесінде немесе керісінше жағдайда Есеппен не ондағы кез келген мәлімдемемен байланысты тартылуы мүмкін өзге тәсілмен туындауынан тәуелсіз кез келген қолданылатын құқыққа сәйкес кез келген жауапкершілікті тікелей шектейді және одан бас тартады. Бұдан басқа, болжамды мәлімдемелер Есеп күніне ғана жарамды. Зерттеу тобы және/немесе "Verny Capital" ЖШС осындай ақпарат ескіруі немесе дәл болмауы мүмкін екеніне қарамастан, Есеп күнінен кейін осы Есепті немесе оның мазмұнын жаңарту бойынша міндеттемелерді өзіне алмайды. Жоғарыда айтылғандарға қарамастан, Зерттеу тобы Есептегі ақпаратты алдын ала ескертусіз кез келген уақытта өзгерте алады.

Зерттеу тобы да, "Verny Capital" ЖШС-да, оның кез келген лауазымды тұлғалары мен қызметкерлері де Есептегі ақпаратты пайдалану нәтижесінде, Есепте болуы мүмкін немесе Есепте бар ақпаратты пайдалану және/немесе одан әрі тарату, жариялау немесе өзге де ашу нәтижесінде өзгеше түрде туындауы мүмкін ақпараттағы қандай да бір дәлсіздіктер, қателер немесе олқылықтар нәтижесінде туындауы мүмкін қандай да бір залалдар немесе шығындар үшін жауапты болмайды. Есепте кез келген ақпаратты пайдалану тек оқырманның қалауы және тәуекелі бойынша жүзеге асырылады. Есепті алу және оны зерттеуді жалғастыру жоғарыда айтылғандармен келісу және қарсы қабылдау болып табылады.

Осы Есеп тек жалпы ақпараттық мақсаттарға арналған. "Verny Capital" ЖШС Есеп кез келген қолданылатын құқыққа сәйкес кез келген юрисдикциядағы кез келген активтерді немесе бағалы қағаздарды сатып алу немесе сату туралы оферта жасауға оферта немесе кез келген тұлғаға шақыру болып табылмайды және түсіндірілмеуі тиіс деп мәлімдейді. Есеп және ондағы кез келген материалдар, басқалармен қатар, инвестициялық немесе кез келген басқа шешімдер қабылдауды қоса алғанда, ешқандай мақсаттар үшін пайдаланылмауы тиіс.

Осы Есептің ешбір бөлігі "Verny Capital" ЖШС алдын ала жазбаша келісімінсіз кез келген құралдармен көшіріле, жариялана, пайдаланыла немесе кез келген нысанда қайталана алмайды немесе таратыла алмайды. Бұдан басқа, "Verny Capital" ЖШС эмиссия проспектілеріне, бастапқы жария орналастыру материалдарына немесе қаржылық бақылау органдарына немесе кез келген юрисдикциядағы өзге органдарға немесе солардың негізінде кез келген инвестициялық немесе басқа шешімдер қабылдануы мүмкін кез келген жария материалдарға берілетін басқа да құжаттарға сілтеме жасау, қосу немесе басқаша жолмен Есептің кез келген бөлігін пайдалануға үзілді-кесілді тыйым салады.

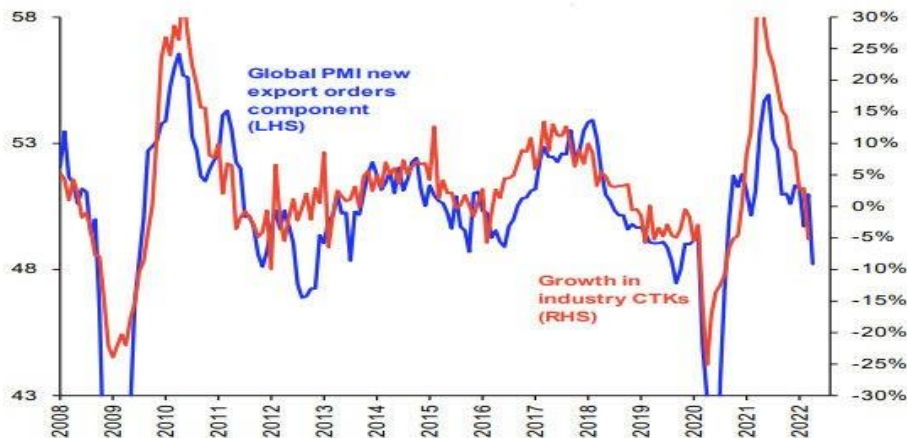
**Қосымша: жүк авиатасымалдарының
әлемдік нарығына шолу**

Наурызда әуе жүк тасымалдарының әлемдік нарығының көлемі төмендеді, әуе тасымалдарының драйверлері 2022 жылы көлемдердің одан әрі төмендеуін көрсетеді

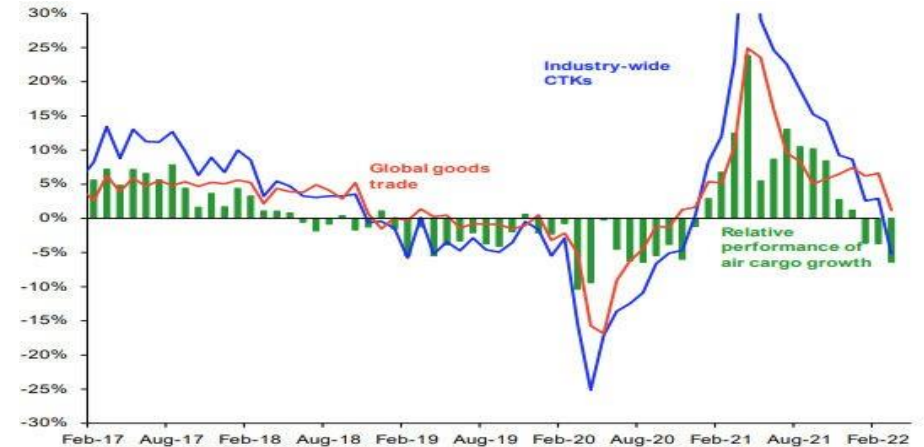
Әлемдік жүк тасымалдары, тонна-километр, маусымдық ауытқуларға түзетілген деректермен салыстырғанда нақты деректер, млрд.



СТК өсімі және экспортқа жаңа тапсырыстардың әлемдік көлемі, % ж/ж



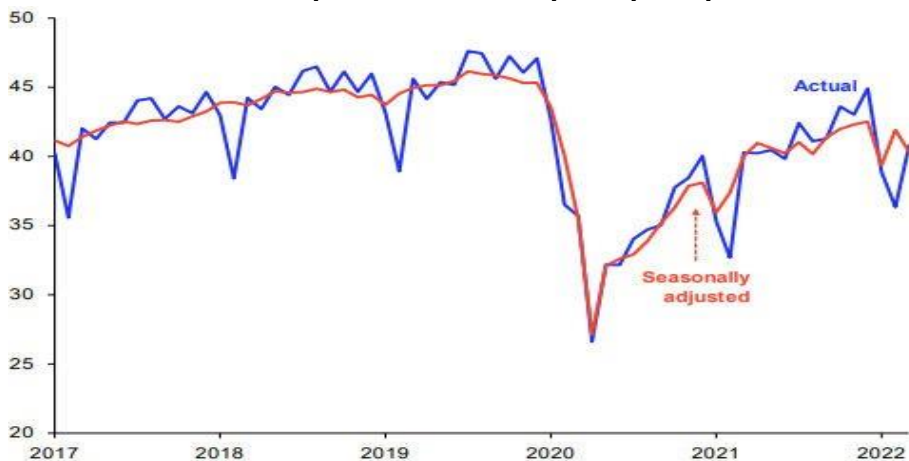
Тауарлар мен СТК әлемдік саудасының өсімі, % ж/ж



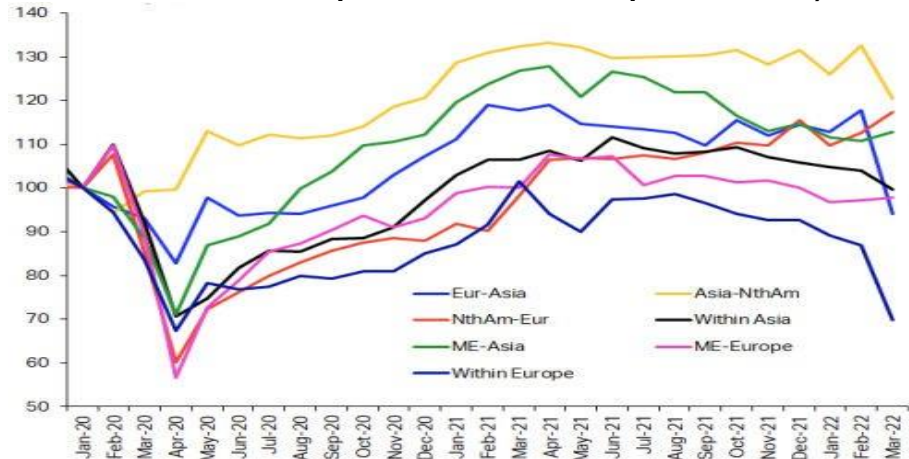
- ✓ Наурызда СТК әлемдік көрсеткіштері өткен жылдың ұқсас кезеңімен салыстырғанда 5,2%-ға төмендеді. Қаңтар мен ақпандағы СТК өсімі (2,7% ж/ж) алдыңғы айларға қарағанда айтарлықтай төмен болды, бұл сұраныстың төмендегенін көрсетеді.
- ✓ Украинадағы соғыс Еуропа бағытында әуе жүктерінің төмендеуіне әкелді, өйткені Украина мен Ресейде орналасқан бірнеше авиакомпания аймақтағы ең маңызды тасымалдаушылар болды.
- ✓ Омикрон штамының Азияда тұрақты таралуы кәсіпорындардың тоқтап қалуының және жұмыс күшінің жетіспеушілігінің жаңа толқынын тудырды, өндіріс орталықтарына әсер етті және өз кезегінде, жүк авиатасымалдарына зиян келтірді.
- ✓ Әуе жүктерінің әлемдік драйверлері (жаһандық тауарлар саудасы және жаңа экспорттық тапсырыстар) 2022 жылы одан әрі құлдырауды көрсетеді.

Әуе жүк тасымалы саласындағы жаһандық үрдістер-өсу кестесі

Халықаралық қолжетімді жүк тонна-километрлері, маусымдық ауытқуларға түзетілген деректермен салыстырғанда нақты деректер, млрд.



Маршрут аймақтары бойынша маусымдық ауытқуларға түзетумен СТК бойынша деректер (2020 жылғы қаңтарға индекстелген көрсеткіш= 100)



Жүк авиатасымалдарының әлемдік нарығының негізгі көрсеткіштері, наурыз, % ж/ж

Деректер	Әлем деңі үлес %	СТК	АСТК	CLF %	CLF деңгейі
Барлығы нарық бойынша	100	-5.2	1.2	-3.7	54.9
Африка	1.9	3.1	8.7	-2.7	49.4
АРАС	32.5	-5.1	-6.4	0.9	63.8
Еуропа	22.9	-11.1	-4.9	-4.7	67.1
LATAM	2.2	22.1	34.9	-4.7	44.8
Таяу Шығыс	13.4	-9.7	5.3	-8.7	52.6
Сол Америка	27.2	-0.7	6.7	-3.3	44.2

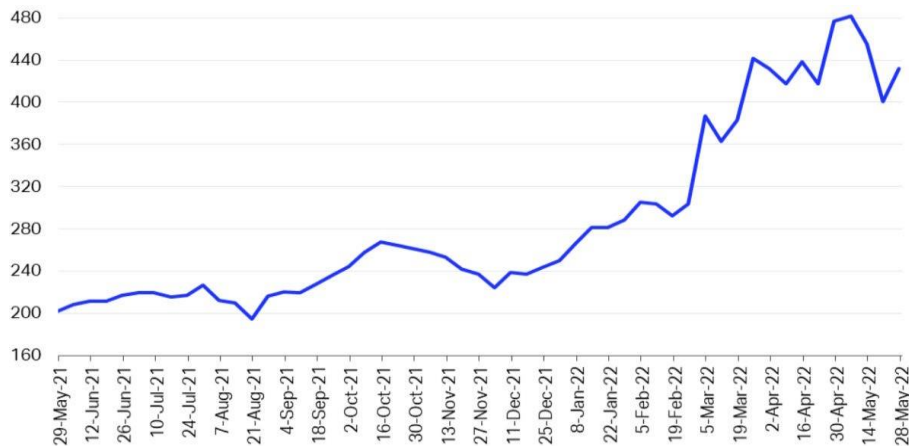
Жүк авиатасымалдарының әлемдік нарығының негізгі көрсеткіштері, 2022 жылғы наурыз және 2019 жылғы наурыз, %

Деректер	Әлемдегі үлес %	СТК	АСТК	CLF %	CLF деңгейі
Барлығы нарық бойынша	100	-1.4	-10.6	5.1	54.9
Африка	1.9	15.6	-9.6	10.8	49.4
АРАС	32.5	-9.5	-21.4	8.4	63.8
Еуропа	22.9	-11.9	-26.1	10.8	67.1
LATAM	2.2	-4.3	-26.0	10.1	44.8
Таяу Шығыс	13.4	-1.2	-7.6	3.4	52.6
Барлығы нарық бойынша	27.2	20.2	13.7	2/4	44.2

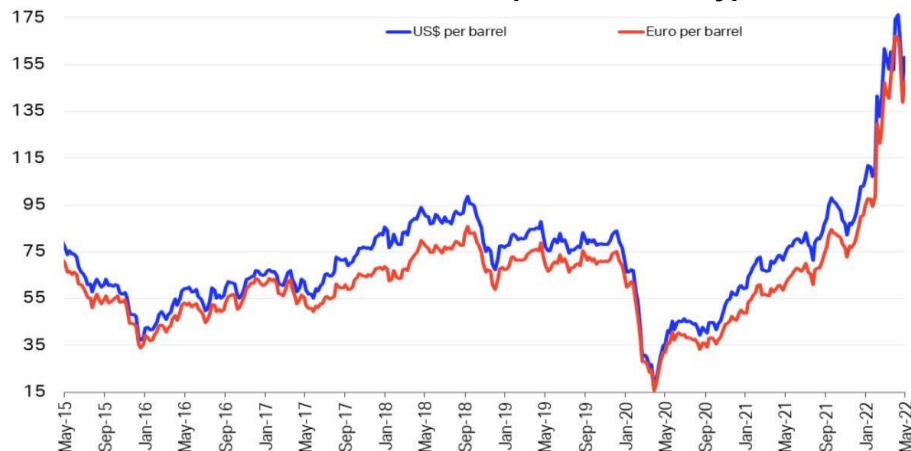


Операциялық шығындарға қысым өсуде: авиациялық отынның бағасы жоғары

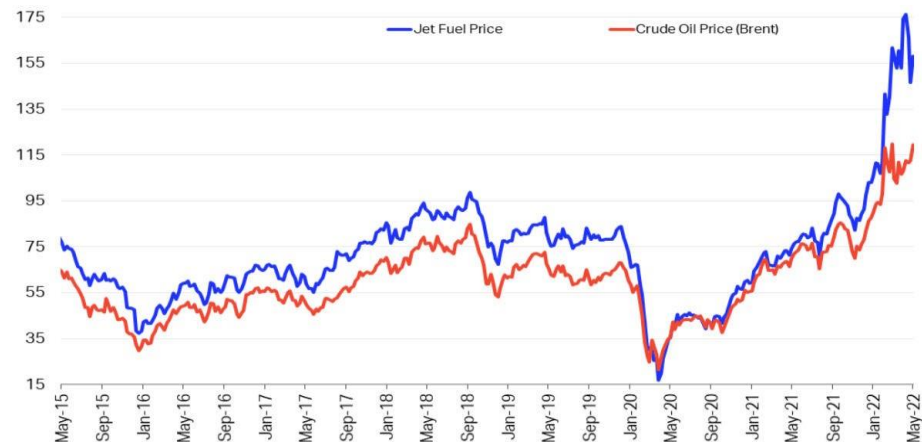
Авиациялық отынға баға индексі (2000=100), жылдық серпіні



Авиациялық отынның бағасы, бір баррель үшін АҚШ долларымен және еуромен



Авиациялық отын мен шикі мұнайдың бағасы, 7 жылдағы динамика, АҚШ долл. АҚШ бір баррель үшін



- ✓ 27 мамырда авиациялық отынның бағасы шикі мұнай бағасының өсуі аясында өткен жылмен салыстырғанда 1114%-ға артып, бір баррель үшін 158 АҚШ долларын құрады.
- ✓ Жыл басынан бастап бір баррель үшін 136,8 АҚШ долларына дейін авиаотынның орташа құнының өсуі 2022 жылы саладағы авиациялық отынға жұмсалатын жиынтық шығыстар 122,8 млрд АҚШ долларын құрауына әкеледі.
- ✓ Жаһандық жеткізілім тізбегіндегі қиындықтар және авиаотынға бағаның өсуі әуе жүктеріне әлемдік тарифтердің өсуіне әкелді.



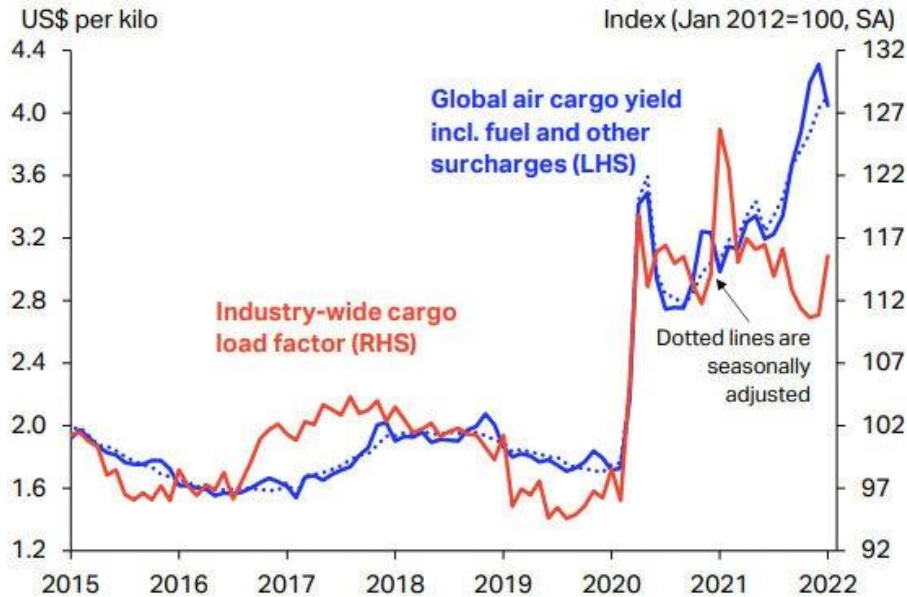
Авиациялық отынға әлемдік бағаларды талдау

Өңірлер бойынша авиациялық отынның 2022 жылғы 27 мамырдағы бағасы

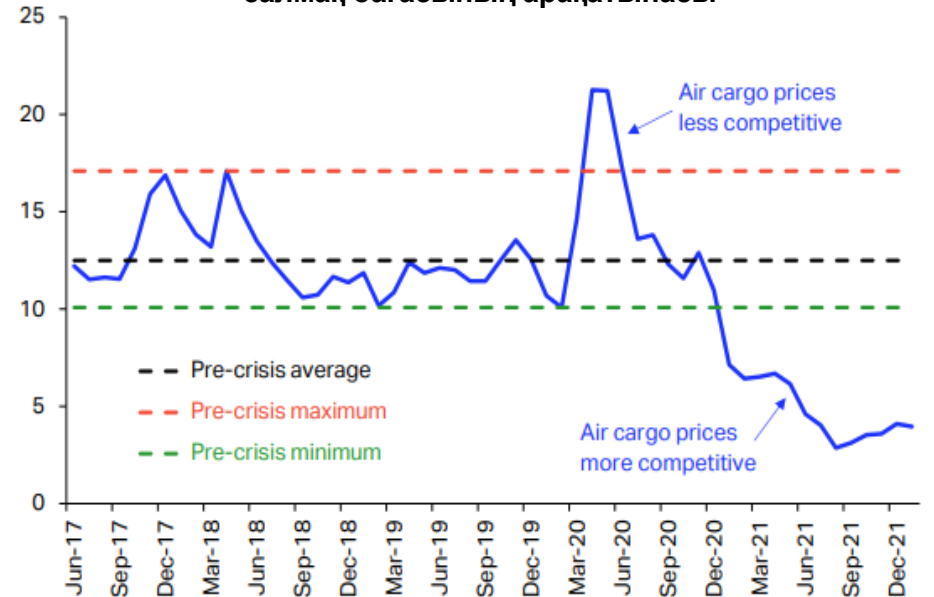
2022 ж. 27 мамыр	Әлемдік индекстегі үлесі	Cts/gal	USD/pb	USD/MT	Индекс мәні 2000=100	Бір апта бұрын %	Бір ай бұрын %	Бір жыл бұрын %
Авиаотын бағасы	100%	376.29	158.04	1,248.02	432.03	7.9	-9.4	114.0
Азия және Мұхит елдеі	22%	350.22	147.09	1,162.03	420.28	7.2	1.0	101.6
Еуропа және ТМД	28%	389.47	163.58	1,290.63	440.73	9.9	-7.2	121.3
Таяу Шығыс және Африка	7%	359.78	151.11	1,193.08	451.25	7.8	-2.1	110.2
Солтүстік Америка	39%	382.91	160.82	1,270.49	427.55	7.0	-16.7	115.9
Латын және Орталық Америка	4%	389.31	163.51	1,291.73	452.95	5.5	-5.6	116.6

2021 жылдың соңында әуе жүктерінің әлемдік тарифтері 150 жылмен салыстырғанда 2019%-ға өсті, үздіксіз қақтығыстар бағаның одан әрі өсуіне әкеледі

Жүк авиатасымалдарының кірістілігі және коммерциялық жүктеме коэффициенті



Авиациялық жүк пен контейнер үшін кг үшін тарифтелетін салмақ бағасының арақатынасы



- ✓ Өткен аймен салыстырғанда авиатасымалдарға әлемдік тарифтер Азия-Еуропа бағытында өсу қарқынының айтарлықтай баяулағанын және трансатлантикалық тасымалдарға тарифтердің төмендегенін көрсетті. Дегенмен, **қазіргі уақытта жүк авиатасымалдарына әлемдік тарифтер 2019 және 2021 жылдармен салыстырғанда жоғары деңгейде қалып отыр, бұл ретте үздіксіз қақтығыстар бағаның одан әрі өсуіне алып келеді.**
- ✓ Әлемдік әуе жүктерінің жеткіліксіз айналымымен бірге әлемдік сұраныстың қалпына келуі соңғы айларда әуе жүктерінің бағасы контейнерлік тасымал бағаларына қарағанда біршама тез өсуіне әкелді. Жалпы, қазіргі уақытта әуе жүктерінің бағасы бұрынғыға қарағанда контейнерлік тасымалдау бағасымен салыстырғанда бәсекеге қабілетті болып қала береді.