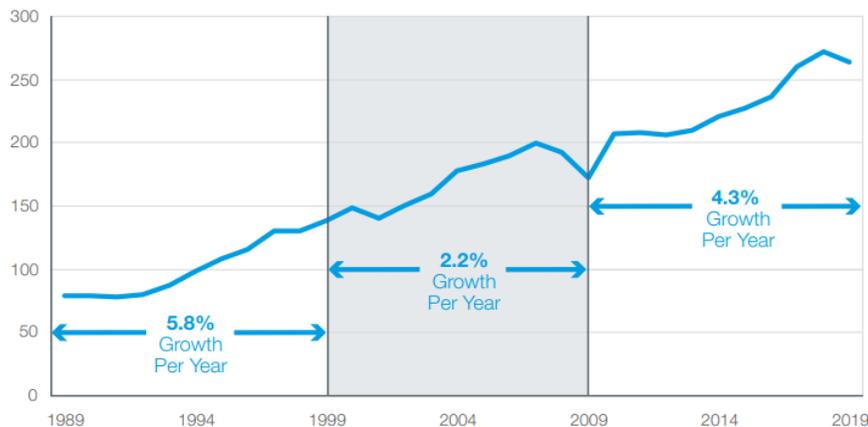




**Мировой рынок грузовых авиаперевозок:
перспективы роста и потенциал Казахстана**

В период с 1989 по 2019 гг. рост объема мировых грузовых авиаперевозок в среднем составил 4,1% в год, при этом в 2019 году было зарегистрировано 264 млрд. коммерческих тонно-километров (КТК)

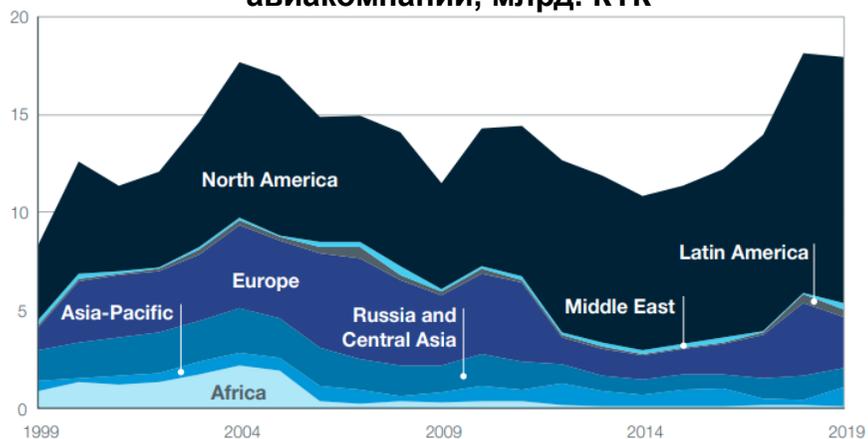
Рост мирового объема грузовых авиаперевозок, млрд. КТК



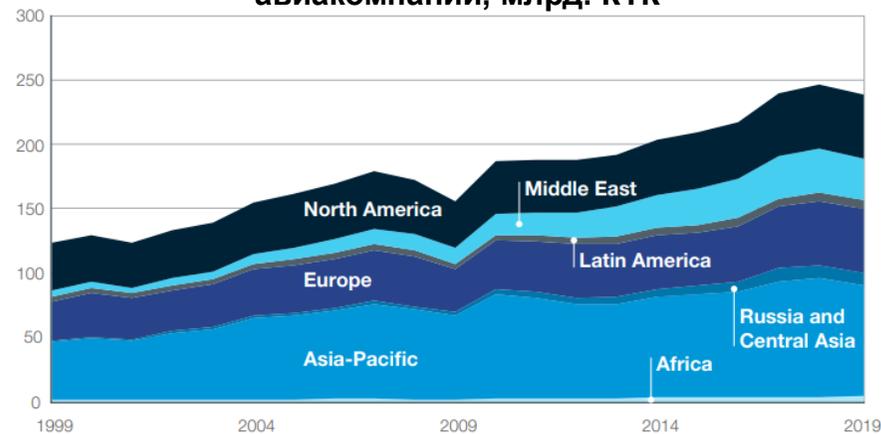
Доля рынка мирового объема грузовых авиаперевозок по местам базирования авиакомпаний, 2019 г.



Мировой объем грузовых авиаперевозок для чартерных грузоперевозчиков по местам базирования авиакомпаний, млрд. КТК

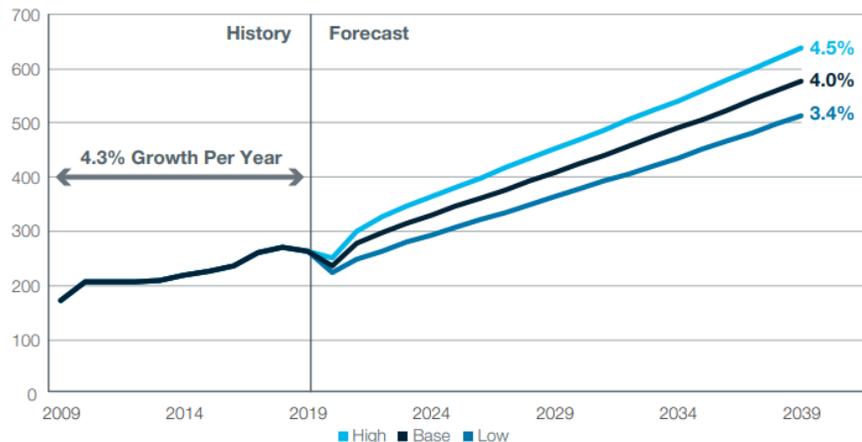


Мировой объем грузовых авиаперевозок для регулярных грузоперевозчиков по местам базирования авиакомпаний, млрд. КТК



В период с 2020 по 2039 гг. прогнозируется рост мирового объема грузовых авиаперевозок на 4% в год

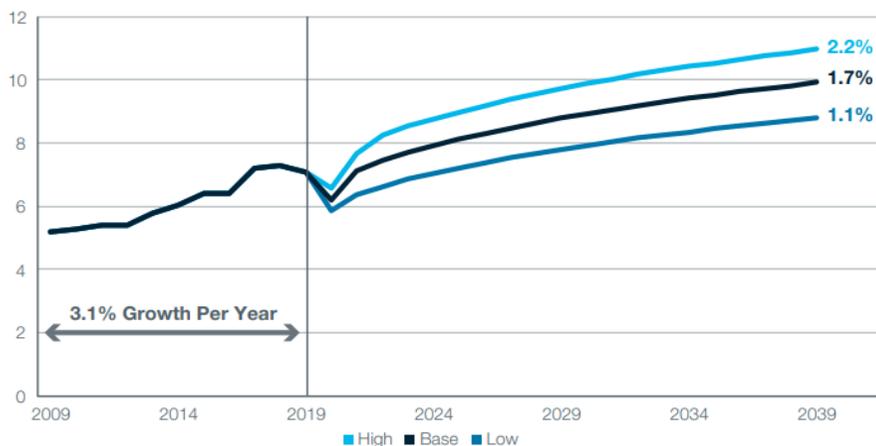
Совокупный мировой объем грузовых авиаперевозок, млрд. КТК



Мировой объем грузовых перевозок, млрд. КТК



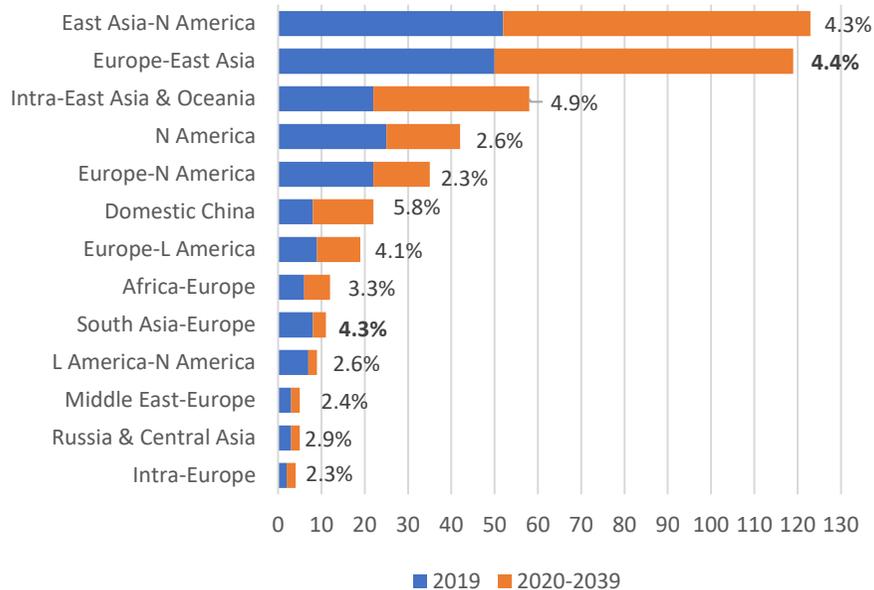
Мировой объем почтовых перевозок, млрд. КТК



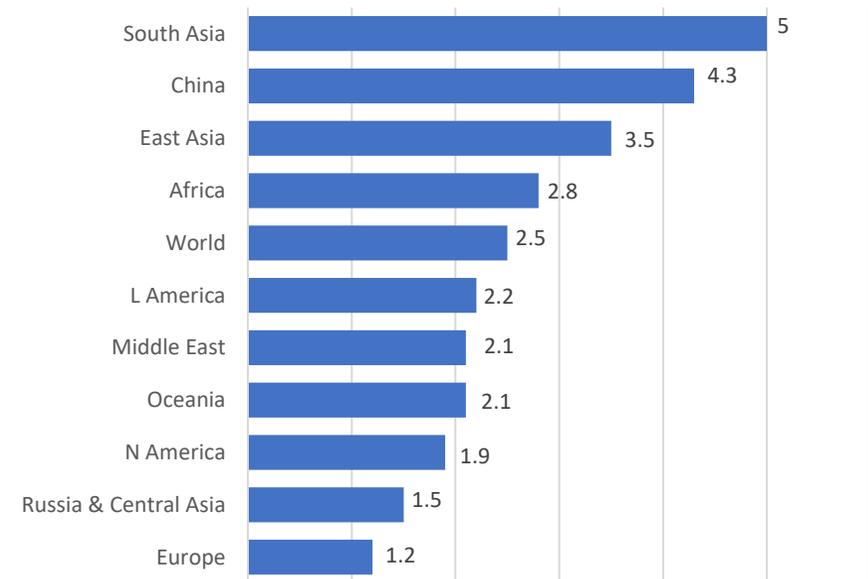
- ✓ Совокупный мировой объем грузовых авиаперевозок состоит из грузовых и почтовых перевозок, при этом объем грузовых авиаперевозок вплотную зависит от уровня ВВП, объемов промышленного производства и среднего уровня доходности.
- ✓ Согласно прогнозам, до 2039 года прирост мирового объема грузовых авиаперевозок в расчете на КТК в среднем составит 4,0% в год.
- ✓ Согласно тем же прогнозам, до 2039 года мировой объем грузовых перевозок вырастет на 4,1%, увеличившись с 257 млрд. КТК в 2019 году до 568 млрд. КТК в 2039 году на фоне темпов роста объемов мировой торговли, восстановления экономики и высоких темпов развития электронной коммерции.
- ✓ Также по прогнозам, прирост мирового объема почтовой перевозки до 2039 года составит 1,7% в год.

В ближайшие 20 лет рынки Восточной Азии и Южной Азии продолжат лидировать по темпам мирового роста объемов грузовых авиаперевозок

Годовой прирост КТК (млрд.), 2020-2039 гг. по сравнению с 2019 г., %



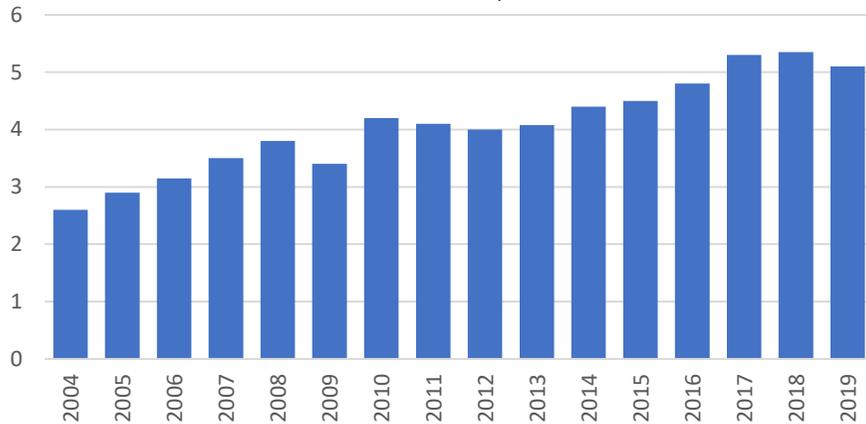
Страны Азии лидируют по темпам роста экономики, 2020-2039 гг., %



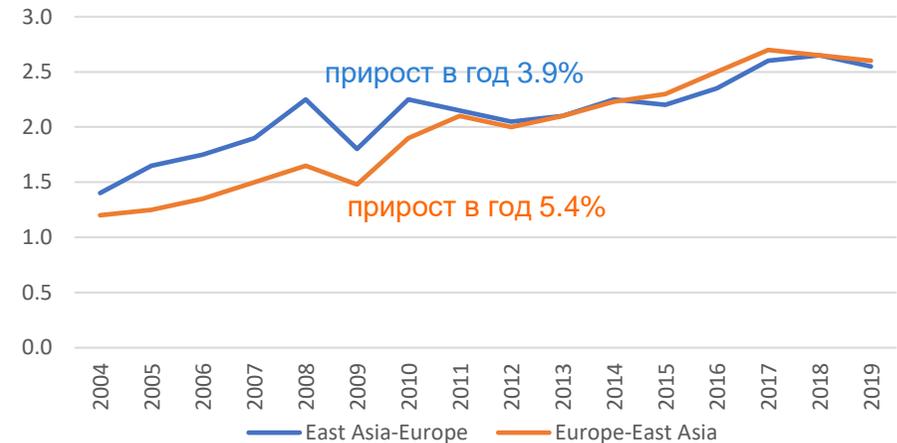
- ✓ Ожидается, что в период с 2020 по 2039 гг. страны Азии займут лидирующие позиции в мировом экономическом росте, где в топ-списке стран Азии находятся страны Южной Азии, Китай и страны Восточной Азии на 5%, 4,3% и 3,5% соответственно.
- ✓ Согласно прогнозам, в период с 2020 по 2025 гг. прирост мировой торговли составит 4,7% и 2,8% в среднем с 2019 по 2039 гг.
- ✓ Ожидается, что в период с 2020 по 2039 гг. **глобальные рынки грузовых авиаперевозок, связанные с Азией, займут лидирующие позиции** в части среднегодового прироста по сравнению со всеми другими международными рынками грузовых потоков, где **Европа - Восточная Азия** составит 4,4%, **Южная Азия - Европа** - 4,3%, а **Россия и Центральная Азия** - 2,9%.

На грузовые потоки сообщением Европа-Восточная Азия приходится 19,7% мировых грузовых авиаперевозок в тонно-километрах и 9,6% в тоннах

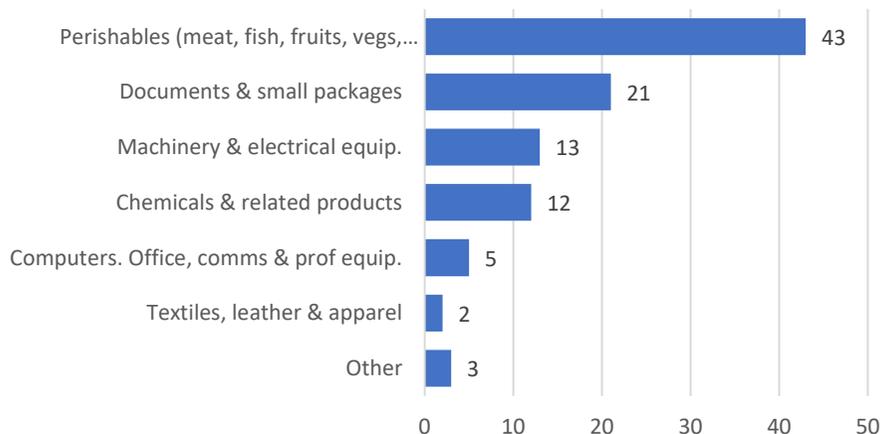
Рынок грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Восточная Азия вырос на 4,6% в год с 2004 г. по 2019 г., млн. тонн



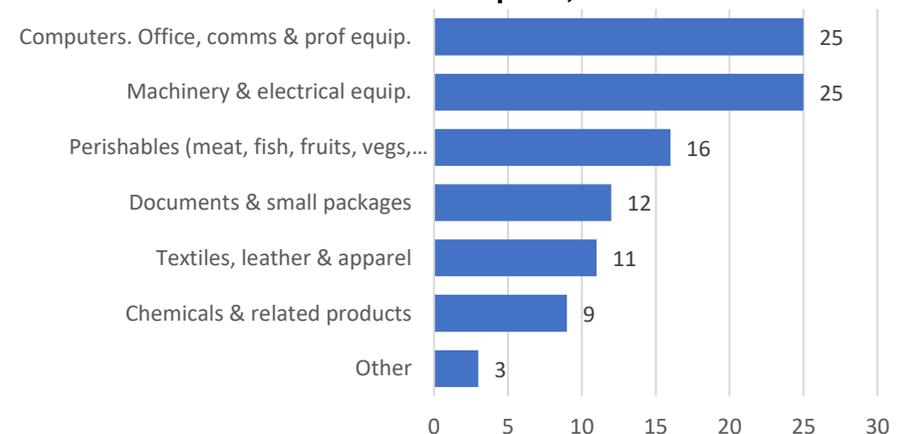
Европейский авиаэкспорт в Восточную Азию составляет 50% рынка, млн. тонн



На топ-3 категории сырьевых товаров приходится 77% грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Восточная Азия, млн. тонн

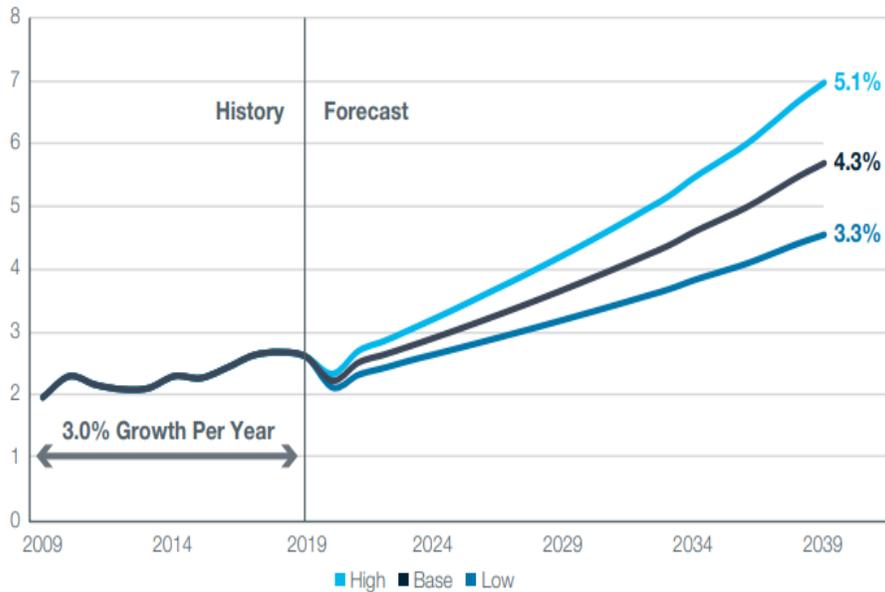


На топ-3 категории сырьевых товаров приходится 66% грузовых авиаперевозок сообщением Восточная Азия-Европа, млн. тонн

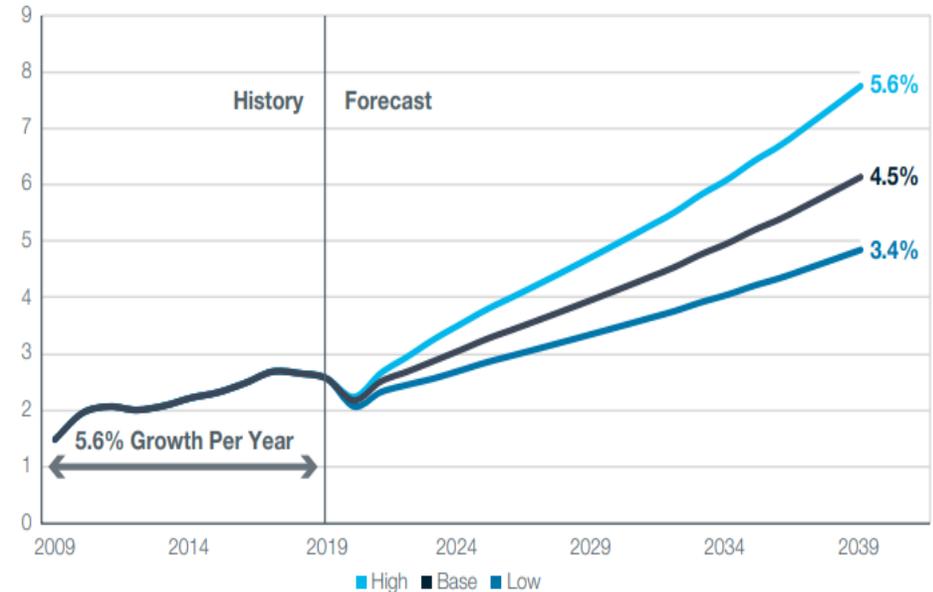


В период с 2020 по 2039 гг. прогнозируемый воздушный товаропоток в обоих направлениях для грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Восточная Азия составит 4,3%-4,5% в год

Среднегодовой прирост объема грузовых авиаперевозок сообщением Восточная Азия-Европой в 2020-2039 гг., млн. тонн



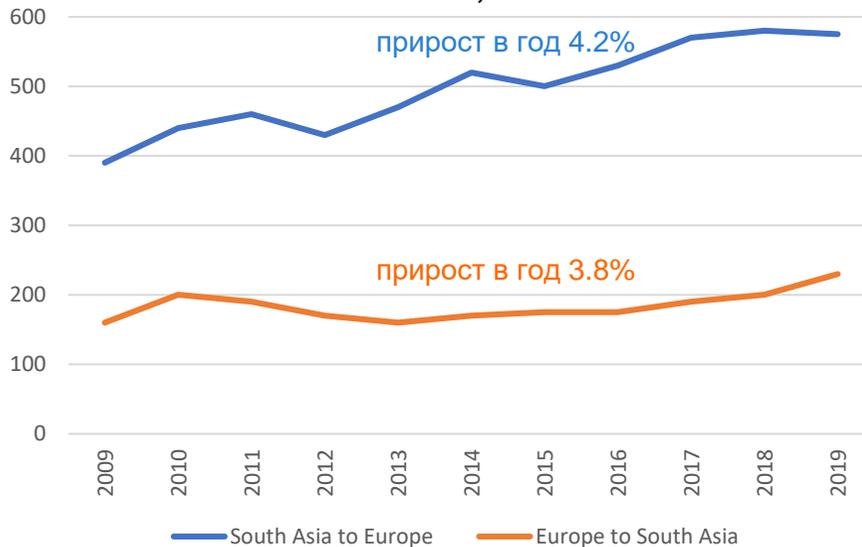
Среднегодовой прирост объема грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Восточная Азия, в 2020-2039 гг., млн. тонн



- ✓ Согласно прогнозам, до 2039 года мировой воздушный товаропоток сообщением Восточная Азия-Европа будет расти в среднем на 4,3% в год, а товаропоток сообщением Европа –Восточная Азия - на 4,5% в год.
- ✓ В течение следующих 20 лет ВВП Восточной Азии будет увеличиваться на 3,4% в год, при этом Китай продолжит играть важную роль среди стран Восточной Азии, где до 2039 года рост ВВП составит 4,3% в год. В настоящее время на экономику Поднебесной приходится 55% от всего ВВП Восточной Азии, при этом к 2039 году ее рост продолжится до 65%.

На долю рынка грузовых авиаперевозок стран Южной Азии приходится 6,8% мирового объема грузовых авиаперевозок в тоннах и 5,9% в тонно-километрах

Среднегодовой прирост объема грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Южная Азия, в 2009-2019 гг., млн. тонн



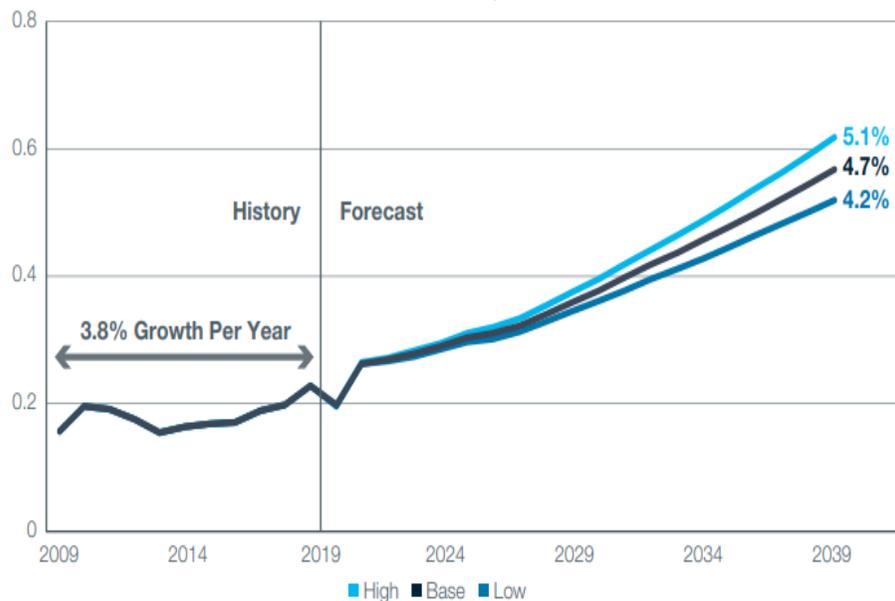
Торговые партнеры стран Южной Азии, 2019, в %



- ✓ На рынок грузовых авиаперевозок Южной Азии приходится 6,8% в тоннах и 5,9% в тонно-километрах от мирового объема грузовых авиаперевозок.
- ✓ Индия является центром подавляющего большинства объемов грузовых авиаперевозок в Южной Азии: в 2019 году через Индию прошло >70% всего грузового потока Южной Азии.
- ✓ Европа остается вторым крупнейшим торговым партнером Южной Азии с долей рынка в 28% по состоянию на 2019 год.
- ✓ За последнее десятилетие общий объем грузовых авиаперевозок между Южной Азией и Европой увеличивался на 4,1% в год.

Товаропоток между странами Южной Азии и Европы продолжит свой рост на фоне стабильного уверенного роста экономики стран Южной Азии

Среднегодовой прирост объема грузовых авиаперевозок сообщением Европа-Южная Азия, в 2020-2039 гг., млн. тонн



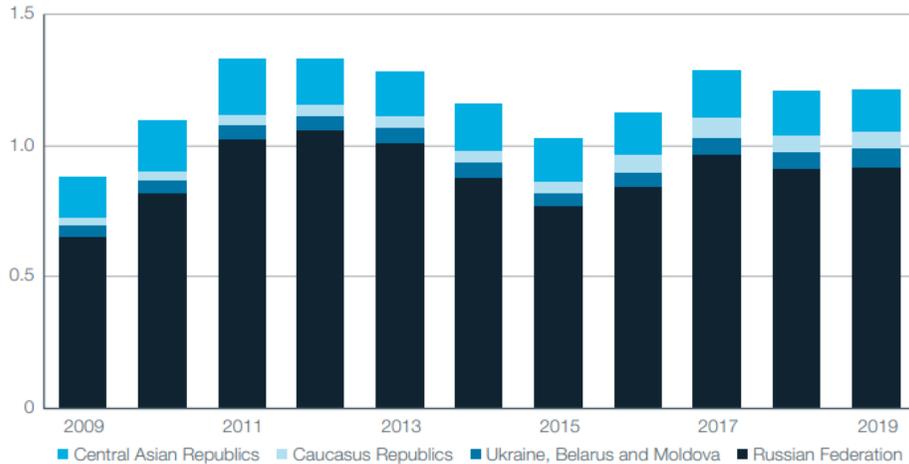
Среднегодовой прирост объема грузовых авиаперевозок сообщением Южная Азия-Европа, в 2020-2039 гг., млн. тонн



- ✓ Согласно прогнозам, до 2039 года мировой воздушный товаропоток сообщением Европа-Южная Азия будет расти в среднем на 4,7% в год, в то время как товаропоток сообщением Южная Азия-Европа - на 4,2% в год.
- ✓ Рынок Южной Азии остается конкурентоспособным с точки зрения производственных затрат, и это будет способствовать дальнейшему росту воздушного экспорта в Европу. Импорт товаров из Европы в Южную Азию будет расти быстрее, чем воздушный экспорт в Европу из-за быстрых темпов роста в Индии представителей среднего класса.

На Россию и страны Центральной Азии приходится 1,3% мирового объема грузовых авиаперевозок в тонно-километрах и 2,3% в тоннах

Грузооборот аэропортов России и стран Центральной Азии, млн. тонн



Авиа грузовые перевозки между Россией/странами Центральной Азии с Европой, 2019 г.



Международные авиа грузовые перевозки России и стран Центральной Азии за 2019 г.



- ✓ На долю рынка России и Центральной Азии приходится 1,3% мирового объема грузовых авиаперевозок в тонно-километрах и 2,3% в тоннах.
- ✓ Страны Восточной Азии являются крупнейшими партнерами региона России и ЦА по авиа товаропотоку, в 2019 году объем грузоперевозок достиг 216 000 тонн.
- ✓ Грузоперевозки сообщением Россия и Центральная Азия - Европа составляют большую часть рынка - 157 000 тонн в 2019 году, лидируют Россия и Казахстан.

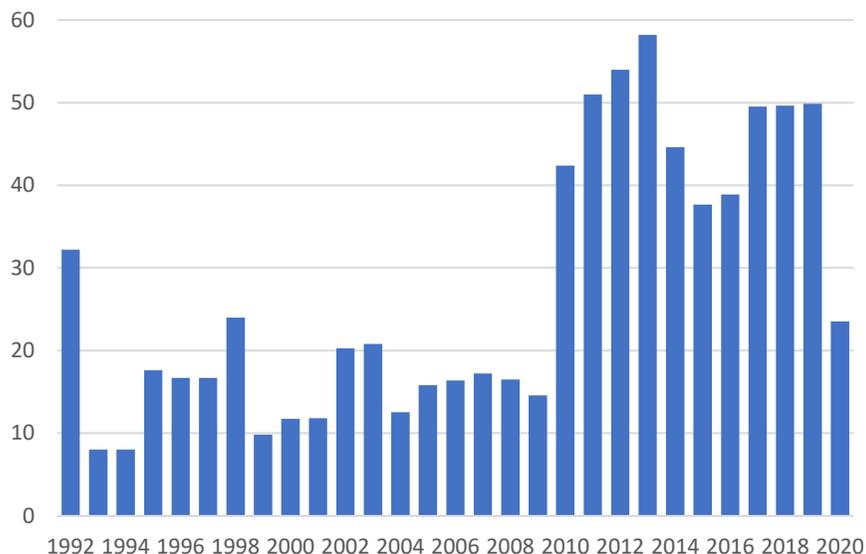
В период с 2020 по 2039 гг. объемы грузовых авиаперевозок сообщением Россия и Центральная Азия - Европа будет расти в среднем на 3,0% в год



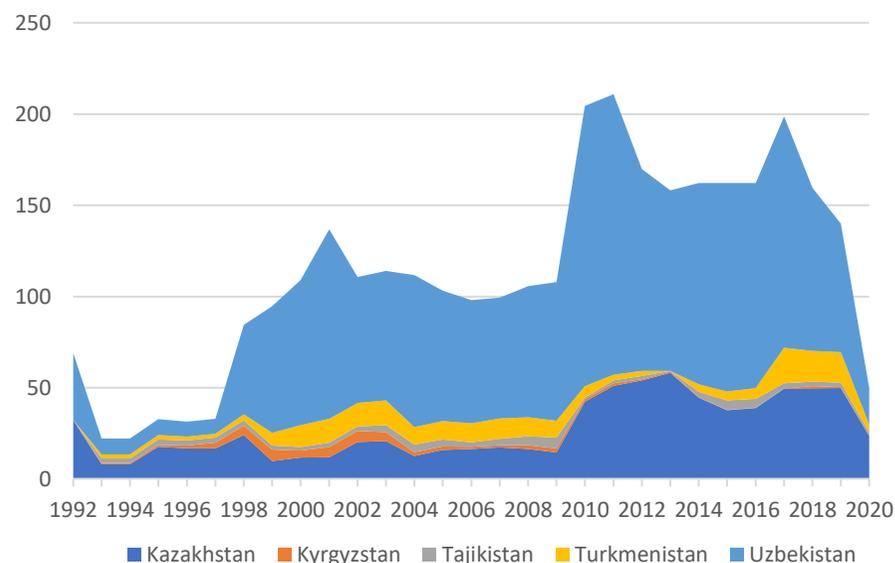
- ✓ В течение следующих 20 лет рынок грузовых авиаперевозок сообщением Россия и Центральная Азия - Европа будет расти в среднем на 3,0% в год.
- ✓ Прогнозируется, что импорт грузов воздушным путем из Европы в Россию и страны Центральной Азии будет расти на 3,1% в год, а экспорт грузов из России и страны Центральной Азии в Европу - на 2,3%.
- ✓ На фоне региональных конфликтов, вступлением в силу новых законов и правил, неблагоприятные для новых бизнесов, а также ренационализация отраслей будут препятствовать росту грузоперевозок воздушным путем, что приведет к низким темпам его роста.

Объем авиаперевозок грузов Казахстана составил 23,5 млн. тонно-километров, став самым большим объемом в Центральной Азии

Грузовые авиаперевозки в Казахстане, млн. тонно-километров



Сравнение грузовых авиаперевозок: Казахстан и страны Центральной Азии, млн. тонно-километров



- ✓ В 2020 году объем грузовых авиаперевозок Казахстана составил 23,5 млн тонно-километров. В период с 2010 по 2019 гг. объемы грузовых авиаперевозок в стране были высокими и составляли в среднем 47,57 млн. тонно-километров в год.
- ✓ Казахстан лидирует по объему авиаперевозок в регионе Центральной Азии - 47,3%, далее следуют Узбекистан - 40,2%, Туркменистан - 8,7% и Таджикистан - 3,9%.
- ✓ В связи с закрытием доступа в воздушное пространство из-за войны и санкций, грузовые авиарейсы из Европы в Азию были отменены. По оценкам, 25% воздушных грузов перевозимых сообщением Азия –Европа нуждаются в поиске альтернативных средств транспортировки/маршрутов.
- ✓ Казахстан может стать транзитным хабом Центральной Азии между Европой и Азией.

Возможности развития грузовых авиаперевозок в Казахстане

- ✓ В январе 2022 года США и Казахстан подписали соглашение об открытом небе. Казахстанские аэропорты и крупные авиакомпании проявляют большой интерес к партнерству с американскими логистическими компаниями США с целью **формирования транзитного хаба авиаперевозок грузов между Китаем и Европой в Казахстане.**
- ✓ **Развитие и расширение грузовых терминалов является приоритетной задачей для страны,** деятельность по расширению грузовых терминалов уже ведется в двух крупнейших аэропортах страны: Международном аэропорту Алматы (г. Алматы) и Международном аэропорту Нурсултана Назарбаева (г. Нур-Султан).
- ✓ **В настоящее время аэропорт г. Нур-Султан обслуживает более 2 000 транзитных грузовых рейсов в год,** в то время как до коронавирусной инфекции данный показатель составлял менее 50 транзитных грузовых рейсов. Преимущества, получаемые при использовании услуг Международного аэропорта Нурсултана Назарбаева в качестве транзитного хаба для грузовых авиакомпаний, выполняющих рейсы из Китая в Европу, включают:
 - (i) возможность снижения затрат благодаря конкурентным ценам на наземное обслуживание и авиатопливо;
 - (ii) аэропорт имеет лучшую наземную инфраструктуру и специальное инженерно-техническое оборудование в Центральной Азии, одну из лучших взлетно-посадочных полос в Центральной Азии (категория IIIA Международной организации гражданской авиации);
 - (iii) возможность принимать и разрешать ко взлету все виды воздушных судов при различных погодных условиях;
 - (iv) наличие современной системы дозаправки самолетов сокращает время, затрачиваемое на предполетные процедуры, что позволяет экономить время подготовки к очередному полету. Например, заправка 100 тонн топлива крупного авиалайнера занимает всего 30-40 минут.
- ✓ **У Международного аэропорта Алматы также есть потенциал развития грузовых авиаперевозок,** он самый загруженный аэропорт в Центрально-Азиатском регионе. В 2019 году аэропорт обслужил 6,4 млн пассажиров, **грузооборот аэропорта составил более 69 000 тонн груза.** В 2021 году Международная финансовая корпорация предоставила аэропорту Алматы финансирование в размере 222,2 млн. долларов США для строительства нового терминала с целью укрепления связанности и экономической конкурентоспособности Казахстана.
- ✓ **Международный аэропорт Сары-Арка в городе Караганда** располагает развитой логистической и складской инфраструктурой. В настоящее время аэропорт **принимает и обрабатывает 30 000 тонн груза в год.** Международный аэропорт Сары-Арка **имеет выгодное расположение для обслуживания наиболее динамично развивающихся направлений в Азии: Южный и Центральный Китай, Юго-Восточная Азия.**

Потенциал Казахстана в качестве транзитного хаба грузовых авиаперевозок Центральной Азии между Европой и Азией

- ✓ Согласно прогнозам, до 2039 года прирост мирового объема грузовых авиаперевозок в среднем составит 4,0% в год на фоне положительной динамики роста мировой экономики и международной торговли товарами.
- ✓ Ожидается, что в период с 2020 по 2039 гг. мировые рынки грузовых авиаперевозок, связанные с Азией, будут лидировать по среднегодовому приросту по сравнению со всеми другими международными рынками, где прирост по направлению Европа - Восточная Азия составит 4,4%, Южная Азия - Европа - 4,3% и Россия и Центральная Азия - 2,9%.
- ✓ Казахстан стратегически расположен на пересечении торговых потоков между производственными мощностями Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии и рынками сбыта в Европе.
- ✓ Через территорию Казахстана проходит Центральный Евразийский коридор - основная транспортная артерия, обеспечивающая сухопутные перевозки между Европой и Азией, что положительно скажется на интеграции страны в международную логистическую цепочку.
- ✓ В 2020 году объем грузовых авиаперевозок Казахстана составил 23,5 млн тонно-километров. В период с 2010 по 2019 гг. объемы грузовых авиаперевозок в стране были высокими и составляли в среднем 47,57 млн. тонно-километров в год.
- ✓ Казахстан лидирует по объему авиаперевозок в регионе Центральной Азии - 47,3%, далее следуют Узбекистан - 40,2%, Туркменистан - 8,7% и Таджикистан - 3,9%.
- ✓ В результате закрытия доступа в воздушное пространство из-за войны и санкций, грузовые авиарейсы из Европы в Азию были отменены. По оценкам, 25% воздушных грузов между Азией и Европой нуждаются в поиске альтернативных средств транспортировки и маршрутов. Отметим, что сразу после введения Европой запрета на полеты российских авиакомпаний количество рейсов через воздушное пространство Казахстана утроилось и превысило 450 (источник: «Казаэронавигация»).
- ✓ Таким образом, у Казахстана есть потенциал стать транзитным хабом грузовых авиаперевозок Центральной Азии между Европой и Азией. Усовершенствование и расширение грузовых терминалов является приоритетной задачей для страны, уже ведется деятельность в данном направлении в крупных аэропортах страны.

Оговорка об ограничении ответственности и раскрытии информации

Настоящий отчет (далее - **«Отчет»**) подготовлен Инвестиционной командой по исследованию рынка ТОО «Verny Capital» (далее - **«Исследовательская команда»**). Исследовательская команда подтверждает, что все суждения, выраженные в настоящем Отчете, отражают личное профессиональное мнение Исследовательской команды. Отчет основан на информации и методологиях, взятых из источников, которые Исследовательская команда считает надежными, также использовались общедоступные и другие данные, которые не проходили независимой оценки. Несмотря на то, что Отчет преследует цель быть как можно более достоверным, Исследовательская команда и/или ТОО «Verny Capital» не дают никаких гарантий и не делают никаких заверений в соответствии с любым применимым правом, прямых или косвенных, касательно точности или полноты информации, содержащейся в Отчете, соответственно, не следует считать данный Отчет точным и полным. Исследовательская команда и/или ТОО «Verny Capital» прямо ограничивают и отказываются от любой ответственности в соответствии с любым применимым правом, независимо от того, возникает ли она в результате деликта, договора или иным образом, к которой в противном случае они могли бы быть привлечены в связи с Отчетом или любым заявлением в нем. Кроме того, прогнозные заявления действительны только на дату Отчета. Исследовательская команда и/или ТОО «Verny Capital» не берут на себя обязательств по обновлению настоящего Отчета или его содержания после даты Отчета, несмотря на то, что такая информация может устареть или стать неточной. Несмотря на вышеизложенное, Исследовательская команда может изменить информацию, содержащуюся в Отчете, в любое время без предварительного уведомления.

Ни Исследовательская команда, ни ТОО «Verny Capital», ни кто-либо из ее должностных лиц и работников не несут ответственность за какие-либо убытки или ущерб, которые могут возникнуть в результате использования информации, содержащейся в Отчете, в результате каких-либо неточностей, ошибок или упущений в информации, которые могут быть в Отчете или могут возникнуть иным образом в результате использования и/или дальнейшего распространения, опубликования или иного раскрытия информации, содержащейся в Отчете. Использование любой информации в Отчете осуществляется исключительно на усмотрение и на риск, читающего. Получение Отчета и продолжение его изучения являются согласием и встречным принятием вышеизложенного.

Настоящий Отчет предназначен исключительно для общих информационных целей. ТОО «Verny Capital» заявляет, что Отчет не является, и не должен толковаться в соответствии с любым применимым правом, как оферта или приглашение любому лицу делать оферты о покупке или продаже любых активов или ценных бумаг в любой юрисдикции. Отчет и любые материалы, содержащиеся в нем, не должны использоваться ни для каких целей, включая, помимо прочего, принятие инвестиционных или любых других решений.

Никакая часть настоящего Отчета не может быть скопирована, опубликована, использована или продублирована в любой форме любыми средствами или распространена без предварительного письменного согласия ТОО «Verny Capital». Кроме того, ТОО «Verny Capital» категорически запрещает использование любой части Отчета путем ссылки, включения или иным образом в проспекты эмиссии, материалы первичного публичного размещения или другие документы, подаваемые в органы финансового контроля или иные органы в любой юрисдикции, или в любые публичные материалы, на основании которых могут быть приняты любые инвестиционные или другие решения.

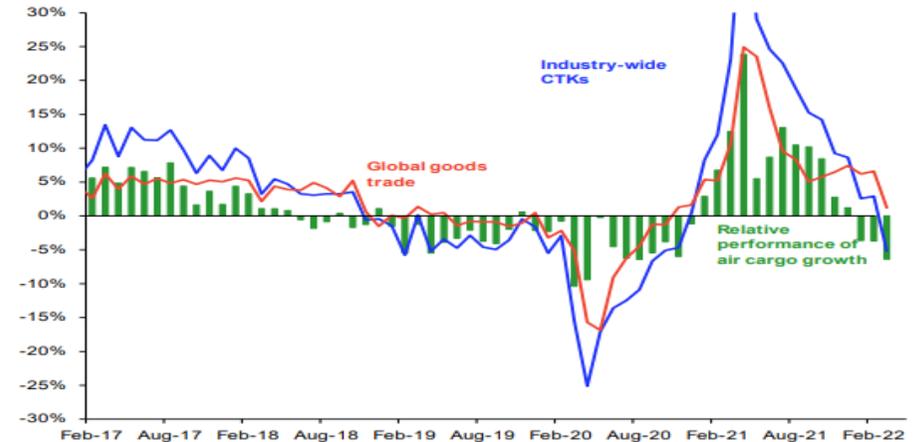
Приложение: Обзор мирового рынка грузовых авиаперевозок

В марте объемы мирового рынка грузовых воздушных перевозок снизились, драйверы авиаперевозок указывают на дальнейшее падение объемов в 2022 году

Мировые грузовые перевозки, тонно-километры, фактические данные в сравнении с данными с поправкой на сезонные колебания, млрд.



Прирост мировой торговли товарами и СТК, в % г/г



Прирост СТК и мировой объем новых заказов на экспорт, в % г/г



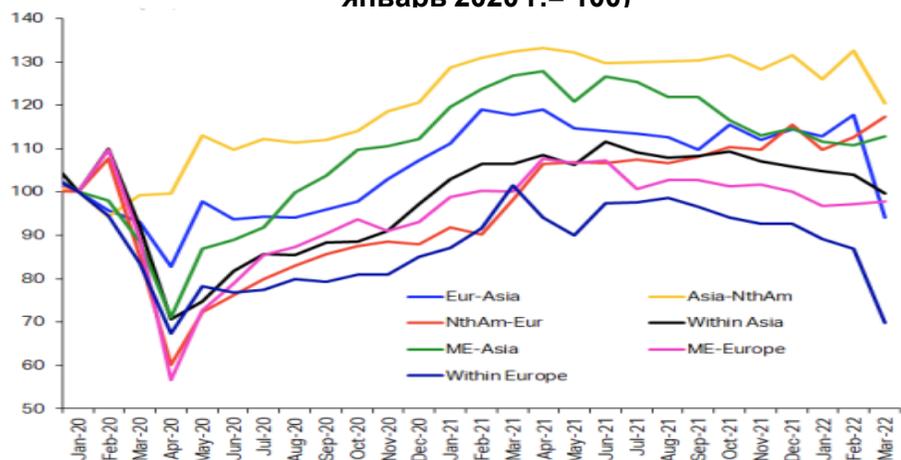
- ✓ В марте мировые показатели СТК снизились на 5,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Прирост СТК в январе и феврале (2,7% г/г) был уже заметно ниже, чем в предыдущие месяцы, что свидетельствует о снижении спроса.
- ✓ Война на Украине привела к падению объемов грузовых авиаперевозок по направлению Европы, поскольку несколько авиакомпаний, базирующихся в Украине и России, были самыми важными перевозчиками в регионе.
- ✓ Продолжающееся распространение штамма омикрон в Азии вызвало новую волну прекращения деятельности предприятий и нехватку рабочей силы, повлияло на производственные центры и, в свою очередь, нанесло ущерб грузовым авиаперевозкам.
- ✓ Мировые драйверы грузовых авиаперевозок (глобальная торговля товарами и новые экспортные заказы) указывают на дальнейшее падение объемов в 2022 году.

Глобальные тенденции в области грузовых авиаперевозок - график роста

Международные доступные грузовые тонно-километры, фактические данные в сравнении с данными с поправкой на сезонные колебания, млрд.



Данные по СТК с поправкой на сезонные колебания по зонам маршрута (индексированный показатель на январь 2020 г.= 100)



Ключевые показатели мирового рынка грузовых авиаперевозок, март, в % г/г

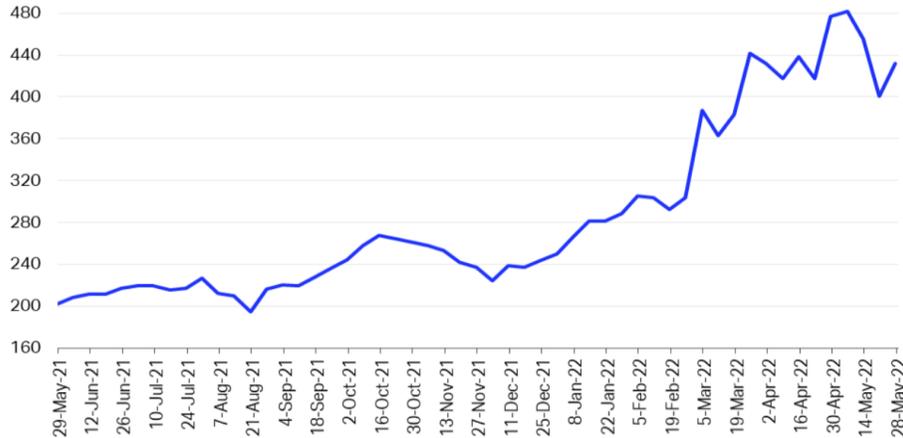
Данные	Доля в мире в %	СТК	АСТК	CLF %	Уровень CLF
Всего по рынку	100	-5.2	1.2	-3.7	54.9
Африка	1.9	3.1	8.7	-2.7	49.4
APAC	32.5	-5.1	-6.4	0.9	63.8
Европа	22.9	-11.1	-4.9	-4.7	67.1
LATAM	2.2	22.1	34.9	-4.7	44.8
Ближний Восток	13.4	-9.7	5.3	-8.7	52.6
Сев Америка	27.2	-0.7	6.7	-3.3	44.2

Ключевые показатели мирового рынка грузовых авиаперевозок, март 2022 г. и март 2019 г., изменения в %

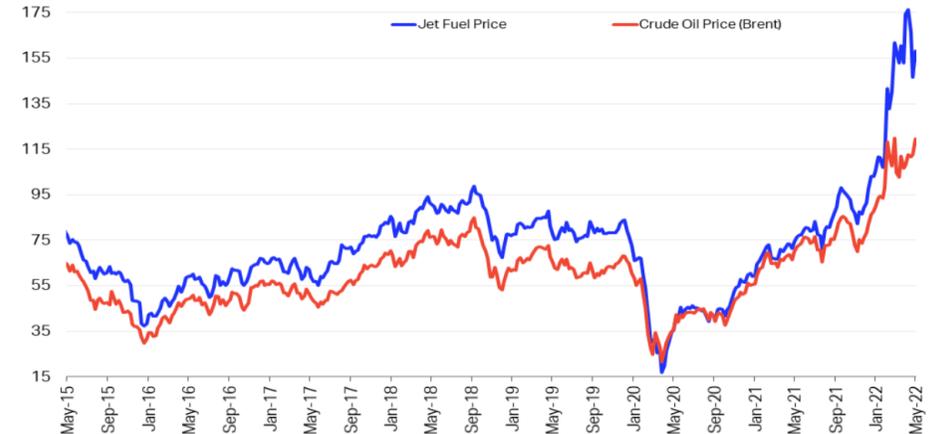
Данные	Доля в мире %	СТК	АСТК	CLF %	Уровень CLF
Всего по рынку	100	-1.4	-10.6	5.1	54.9
Африка	1.9	15.6	-9.6	10.8	49.4
APAC	32.5	-9.5	-21.4	8.4	63.8
Европа	22.9	-11.9	-26.1	10.8	67.1
LATAM	2.2	-4.3	-26.0	10.1	44.8
Ближний Восток	13.4	-1.2	-7.6	3.4	52.6
Сев Америка	27.2	20.2	13.7	2/4	44.2

Давление на операционные расходы растет: цена на авиационное топливо высокая

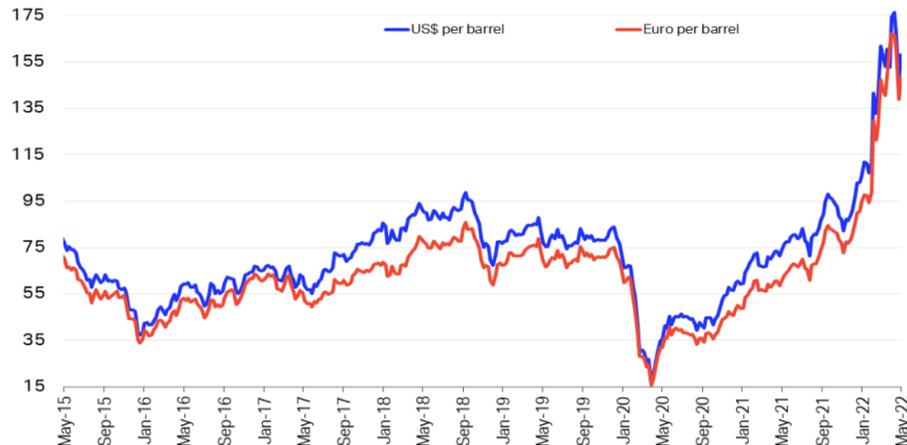
Индекс цен на авиационное топливо (2000=100), годовая динамика



Цена на авиационное топливо и сырую нефть, динамика за 7 лет, долл. США за баррель



Цена на авиационное топливо в долларах США и в Евро, за баррель



- ✓ На 27 мая цена на авиационное топливо составила USD158 за баррель, увеличившись на 1114% по сравнению с прошлым годом, на фоне роста цен на сырую нефть.
- ✓ Рост средней стоимости на авиатопливо с начала года до USD136,8 за баррель приведет к тому, что в 2022 году совокупные расходы на авиационное топливо в отрасли составят USD122,8 млрд.
- ✓ Узкие места в глобальных цепочках поставок и рост цен на авиатопливо привели к росту мировых тарифов на грузовые авиаперевозки.

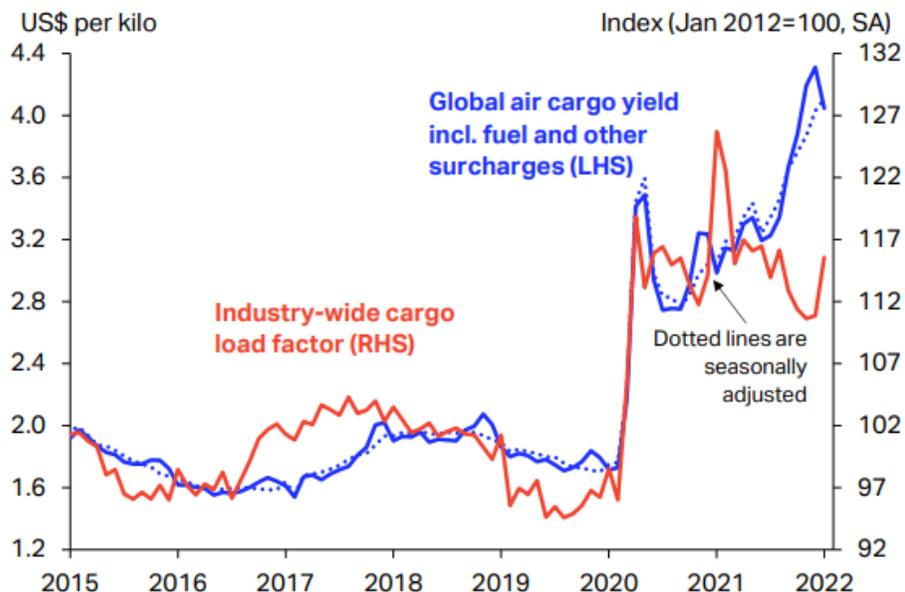
Анализ мировых цен на авиационное топливо

Цена на авиационное топливо по регионам на 27 мая 2022 г.

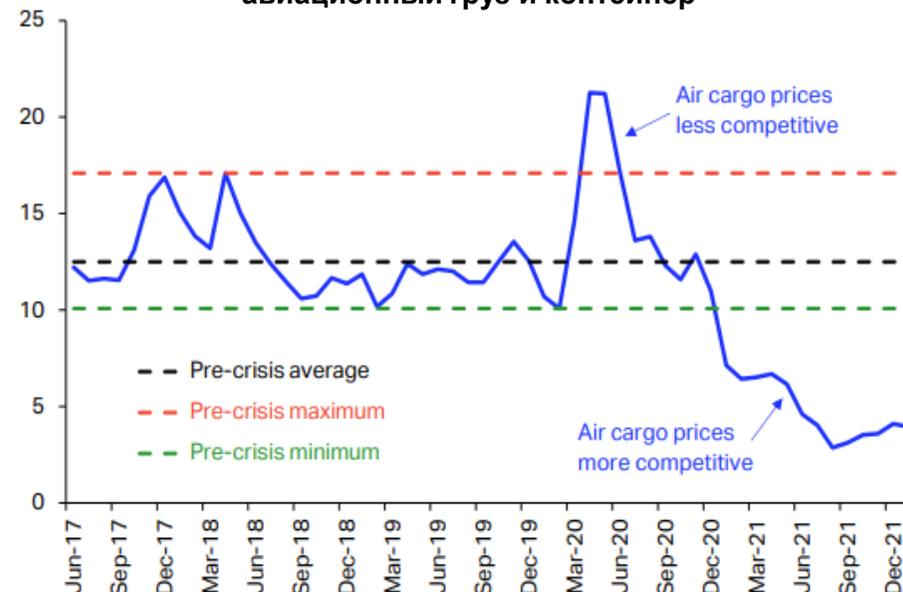
27 мая, 2022 г.	Доля в мировом индексе	Cts/gal	USD/pb	USD/MT	Индексное значение 2000=100	Неделю назад в %	Месяц назад в %	Год назад в %
Цена на авиатопливо	100%	376.29	158.04	1,248.02	432.03	7.9	-9.4	114.0
Азия и Океания	22%	350.22	147.09	1,162.03	420.28	7.2	1.0	101.6
Европа и СНГ	28%	389.47	163.58	1,290.63	440.73	9.9	-7.2	121.3
Ближний Восток и Африка	7%	359.78	151.11	1,193.08	451.25	7.8	-2.1	110.2
Северная Америка	39%	382.91	160.82	1,270.49	427.55	7.0	-16.7	115.9
Латинская и Центральная Америка	4%	389.31	163.51	1,291.73	452.95	5.5	-5.6	116.6

На конец 2021 года мировые тарифы на грузовые авиаперевозки выросли на 150% по сравнению с 2019 годом, непрекращающиеся конфликты приведут к дальнейшему росту цен

Доходность грузовых авиаперевозок и коэффициент коммерческой загрузки



Соотношение цен на тарифицируемый вес за кг. за авиационный груз и контейнер



- ✓ По сравнению с прошлым месяцем мировые тарифы на грузовые авиаперевозки показали заметное замедление темпов роста в направлении Азия-Европа и снижение тарифов на трансатлантические перевозки. Тем не менее, **в настоящее время мировые тарифы на грузовые авиаперевозки остаются на высоком уровне по сравнению с 2019 и 2021 годами, при этом непрекращающиеся конфликты приведут к дальнейшему росту цен.**
- ✓ Восстановление мирового спроса в сочетании с недостаточным оборотом мировых грузовых авиаперевозок привело к тому, что цены на грузовые авиаперевозки в последние месяцы росли несколько быстрее, чем цены на контейнерные перевозки. В целом, в настоящее время цены на грузовые авиаперевозки остаются более конкурентоспособными по сравнению с ценами на контейнерные перевозки, чем в прошлом.