

Консалтинговая компания «Grand Grade»

E-mail: info@grand-grade.ru

Тел.: +7 (987) 502-81-55

Сайт: <http://grand-grade.ru/>



Маркетинговое исследование Рынка гражданской авиации



2013 год

Оглавление

1 РЕЗЮМЕ	5
2 КОНЦЕПЦИЯ ПРОЕКТА.....	5
3 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ УСТЬ-ИЛИМСКА.....	6
4 ОПИСАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ РЫНКА.....	6
5 АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ	7
5.1 Объемы и динамика перевозок пассажиров гражданской авиацией РФ	7
5.2 Структура перевозок пассажиров гражданской авиацией РФ	11
5.3 Авиакомпании	13
5.4 Деловая авиация	16
5.5 Аэродромная сеть и аэропортовая деятельность	17
5.6 Цены на пассажирские перевозки	20
5.7 Прогноз развития рынка пассажирских перевозок воздушным транспортом	22
5.7.1 Макроэкономические факторы	22
5.7.2 Транспортная стратегия РФ	23
5.8 Выводы к главе	24
6 АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СИБИРСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ И В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ	25
6.1 Объемы и динамика перевозок пассажиров гражданской авиацией в Сибирском федеральном округе	25
6.2 Структура внутренних пассажирских авиаперевозок в Сибирском федеральном округе	26
6.3 Основные аэропорты Сибирского федерального округа	27
6.3.1 Показатели деятельности основных аэропортов Сибирского федерального округа	27
6.3.2 Аэропорт Толмачево, Новосибирск	28
6.3.3 Аэропорт Емельяново, Красноярск	28
6.3.4 Аэропорт Иркутск	29
6.3.5 Аэропорт Омск (Центральный)	29
6.3.6 Анализ перспектив использования основных аэропортов Сибирского федерального округа	30
6.4 Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области	30
6.4.1 Анализ расположения и основных характеристик аэропортов и аэродромов Иркутской области	30
6.4.2 Анализ перспектив использования аэропортовой инфраструктуры Иркутской области	32
6.5 Цены на пассажирские перевозки в Сибирском федеральном округе и в Иркутской области	32
6.6 Цены на услуги аэропортов по наземному обслуживанию воздушных судов в Сибирском федеральном округе и в Иркутской области	34
6.7 Анализ факторов развития пассажирских авиаперевозок в Иркутской области	36
6.8 Выводы к главе	38
7 ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА УСЛУГ ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ УСТЬ-ИЛИМСКА.....	38
7.1 Текущая ситуация с оказанием транспортных услуг по обеспечению пассажирских перевозок в городе Усть-Илимске	38
7.2 Объем междугородных пассажирских перевозок в городе Усть-Илимске	39
7.3 Оценка потребности в пассажирских авиаперевозках в городе Усть-Илимске	42
7.4 Конкуренция	44
7.4.1 Конкуренция наземного и воздушного транспорта	44
7.4.2 Конкуренция в сфере пассажирских авиаперевозок	45
7.5 Факторы развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске	46
7.5.1 Внешние и внутренние факторы развития	46
7.5.2 Прогноз развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске	47

8	БАЗОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МАРКЕТИНГОВОЙ СТРАТЕГИИ.....	47
8.1	Концепция маркетинга	47
8.2	Ожидаемая конкуренция	48
8.3	Целевая группа	48
8.4	Стратегические партнеры	48
8.5	Позиционирование	48
8.6	Состав и организация услуг	48
8.7	Ценообразование	48
8.8	Продвижение услуг	49
8.9	Механизмы финансирования проекта	49

Перечень таблиц

Таблица 1.	Анализ изменения среднего нормального тарифа экономического класса по отдельным популярным направлениям на внутренних воздушных линиях РФ, руб.....	21
Таблица 2.	Основные маршруты аэропорта Толмачево	28
Таблица 3.	Основные маршруты аэропорта Емельяново	29
Таблица 4.	Основные маршруты аэропорта Иркутск	29
Таблица 5.	Основные маршруты аэропорта Омск (Центральный).....	30
Таблица 6.	Расстояния от Усть-Илимска до основных аэропортов Сибирского федерального округа ...	30
Таблица 7.	Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области.....	31
Таблица 8.	Тарифы и сборы аэропортов Сибирского федерального округа и Иркутской области, действовавшие в августе xxxx г.	35
Таблица 9.	Анализ данных по продажам авиабилетов в Усть-Илимске с опранием или прибытием в ближайшие крупные аэропорты	42
Таблица 10.	Данные расписания полетов в московском направлении через аэропорты Иркутска, Братска, Красноярска и Новосибирска	43
Таблица 11.	Анализ направлений полетов по маршрутам пассажирских авиаперевозок из Усть-Илимска.....	44
Таблица 12.	Оценка потребности предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.....	44
Таблица 13.	Анализ факторов конкуренции наземного и воздушного транспорта при реализации проекта	44
Таблица 14.	Расстояния от посадочной площадки Усть-Илимска до возможных конкурентов	45
Таблица 15.	Стратегические партнеры	48

Перечень диаграмм

Диаграмма 1.	Перевозки пассажиров по видам транспорта в РФ, млн. чел.	7
Диаграмма 2.	Пассажирооборот по видам транспорта в РФ, млрд. пассажиро-км	8
Диаграмма 3.	Динамика пассажирооборота воздушного транспорта в РФ.....	8
Диаграмма 4.	Сравнение динамики пассажирооборота воздушного и железнодорожного транспорта в РФ	9
Диаграмма 5.	Сравнение динамики пассажирооборота воздушного транспорта в РФ и в мире	9
Диаграмма 6.	Динамика грузооборота воздушного транспорта в РФ, млрд. пассажиро-км	10
Диаграмма 7.	Пассажирооборот воздушного транспорта в РФ и за рубежом, млрд. пассажиро-км.....	10
Диаграмма 8.	Сравнение структуры пассажирооборота в РФ и США	11
Диаграмма 9.	Структура внутренних пассажирских авиаперевозок в РФ	11
Диаграмма 10.	Средняя дистанция полета в РФ, км.....	12
Диаграмма 11.	Занятость кресел на воздушном транспорте в РФ	13
Диаграмма 12.	Динамика численности гражданских воздушных судов в РФ	13
Диаграмма 13.	Возрастная структура парка гражданских воздушных судов РФ.....	14
Диаграмма 14.	Динамика численности авиакомпаний (эксплуатантов воздушных судов) в РФ	14
Диаграмма 15.	Доли авиакомпаний по объему пассажироперевозок, выполненных внутри страны в xxxx г.	15

Диаграмма 16. Структура расходов авиакомпаний в xxxx г.	15
Диаграмма 17. Структура рынка деловой авиации РФ по операторам в xxxx г.	16
Диаграмма 18. Динамика изменения аэродромной сети РФ.....	17
Диаграмма 19. Динамика отправки пассажиров из аэропортов РФ.....	17
Диаграмма 20. Сравнение объемов перевозки пассажиров через основные аэропорты РФ.....	18
Диаграмма 21. Динамика объемов перевозки пассажиров через xx ведущих аэропортов РФ.....	18
Диаграмма 22. Сравнение количества взлетно-посадочных операций в основных аэропортах РФ, ед.	19
Диаграмма 23. Динамика количества ВПО в ведущих аэропортах РФ.....	19
Диаграмма 24. Сравнение средней стоимости проезда в различных видах транспорта в РФ.....	20
Диаграмма 25. Динамика средней стоимости полета в салоне экономического класса.....	20
Диаграмма 26. Ретроспективная и прогнозная динамика объемов российского ВВП.....	22
Диаграмма 27. Прогноз объема пассажирских перевозок воздушным транспортом в РФ.....	24
Диаграмма 28. Прогноз пассажирооборота воздушного транспорта в РФ.....	24
Диаграмма 29. Динамика перевозок пассажиров внутри страны воздушным транспортом в Сибирском федеральном округе.....	25
Диаграмма 30. Динамика объемов пассажирских авиаперевозок между Сибирским федеральными округом и федеральными округами РФ.....	26
Диаграмма 31. Динамика структуры пассажиропотока воздушного транспорта между Сибирским федеральными округом и федеральными округами РФ.....	26
Диаграмма 32. Динамика перевозки пассажиров (отправка и прием) через основные аэропорты СФО.....	27
Диаграмма 33. Динамика взлетно-посадочных операций в основных аэропортах СФО.....	28
Диаграмма 34. Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области.....	31
Диаграмма 35. Сравнение средней стоимости проезда на различных видах транспорта в СФО и Иркутской области.....	32
Диаграмма 36. Динамика средней стоимости полета в салоне экономического класса самолета в СФО и Иркутской области.....	33
Диаграмма 37. Индексы изменения выпуска продукции и услуг организациями базовых видов экономической деятельности в Иркутской области.....	36
Диаграмма 38. Динамика численности принятых иностранных туристов в СФО и Иркутской области, чел.....	37
Диаграмма 39. Динамика численности отправленных в туры российских туристов в СФО и Иркутской области.....	37
Диаграмма 40. Динамика пассажиропотока междугородных перевозок в Усть-Илимске без учета льготных категорий.....	39
Диаграмма 41. Структура междугородных пассажирских перевозок автотранспортом в Усть- Илимске.....	39
Диаграмма 42. Объемы междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Усть-Илимске.....	40
Диаграмма 43. Структура междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Усть-Илимске.....	40
Диаграмма 44. Совокупные объемы междугородных пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Усть-Илимске.....	41
Диаграмма 45. Структура совокупных объемов междугородных пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Усть-Илимске.....	41
Диаграмма 46. Доли продаж авиабилетов московского направления в Усть-Илимске.....	43
Диаграмма 47. Прогноз развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске.....	47

1 Резюме

2 Концепция проекта

Миссией рассматриваемого проекта является удовлетворение потребности населения и предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.

Основная цель проекта заключается в создании высокоэффективного современного комплекса по оказанию аэропортовых услуг на базе посадочной площадки в городе Усть-Илимске.

Основные задачи рассматриваемого проекта:

- Организация финансирования реализации рассматриваемого проекта.
- Организация и развитие эффективных путей взаимодействия с основными участниками рынка пассажирских авиаперевозок с целью оптимизации деятельности предприятия.

Концепция рассматриваемого проекта исходит из следующих положений:

- Для достижения поставленной цели предприятие ориентируется на удовлетворение потребностей населения и предприятий города Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.
- Предприятие нацелено на расширение круга потребителей услуг, для чего прилагает усилия для поддержания высокого уровня потребительской удовлетворенности.

Инициатором проекта является Администрация города Усть-Илимска.

Оператором проекта – МУП «Посадочная площадка (Аэропорт) города Усть-Илимска».

Текст вырезан для демоверсии

Дальнейшее развитие аэропортовой деятельности в Усть-Илимске обусловлено наличием ряда внешних и внутренних факторов, оказывающих позитивное влияние на перспективы пассажирских авиаперевозок в регионе.

К внешним факторам развития, определяющим перспективы пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске, относятся:

- **Динамичное развитие пассажирского воздушного транспорта.**
.....
- **Развитие аэропортовой деятельности.** В течение последних четырех лет для российских аэропортов в целом и аэропортов Сибирского федерального округа в частности были характерны достаточно высокие темпы развития.
.....
- **Развитие деловой авиации.** В период xxxx-xxxx гг. рынок деловой авиации демонстрировал стабильный рост. Экспертами было отмечено усиление активности не только на международных, но и на внутренних направлениях.
.....
- **Наличие в Усть-Илимске спроса на пассажирские авиаперевозки со стороны крупных предприятий.** См. Таблица 12. Оценка потребности предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.

К внутренним факторам развития, определяющим перспективы пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске, относятся:

- Поддержка проекта создания и развития посадочной площадки в Усть-Илимске со стороны городской администрации.
.....
- Финансирование части мероприятий по восстановлению авиационного сообщения с Усть-Илимском из городского бюджета.
.....
- Участие крупных предприятий Усть-Илимска в восстановлении работы аэропорта.

Текст вырезан для демоверсии

3 Общая характеристика посадочной площадки Усть-Илимска

Аэропорт Усть-Илимска расположен на левом берегу реки Ангары в хх км к северо-западу от города. Взлетно-посадочная полоса (ВПП) длиной хххх м и шириной хх м (армобетон) способна принимать самолеты таких классов, как Боинг-ххх(ххх), Ту-ххх(ххх), Ил-хх, Ан-ххх, самолеты малых классов. Имеется перрон для стоянки шести самолетов типа Ту-ххх. По своим техническим характеристикам ВПП относился к первой категории Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

До момента прекращения деятельности из аэропорта Усть-Илимска выполнялись рейсы в Иркутск, Новосибирск, Красноярск, Москву, Магадан и другие города, в т.ч. связанные с северным завозом грузов.

Текст вырезан для демоверсии

В хххх г. была разработана ведомственная целевая программа «Развитие транспортных услуг, предоставляемых населению города Усть-Илимска на хххх-хххх годы», утвержденная постановлением Администрации города Усть-Илимск от хх.хх.хххх г. №хххх.

Указанная программа ставит целью расширение спектра транспортных услуг, предоставляемых населению города за счет возобновления деятельности Усть-Илимского аэропорта.

Текст вырезан для демоверсии

Во время разработки настоящего документа аэропорт Усть-Илимска работает в режиме посадочной площадки, используя одну треть своей взлетно-посадочной полосы. Полеты возможны только в дневное время.

4 Описание исследования рынка

В рамках настоящей работы рассматривается рынок гражданской авиации РФ. В работе выделяются рынки следующих субъектов федерации:

- Сибирский федеральный округ (СФО);
- Иркутская область.

Выделение указанных субъектов федерации связано с планируемым регионом реализации проекта.

При проведении анализа рынка использованы следующие источники данных:

- Данные Росстата.

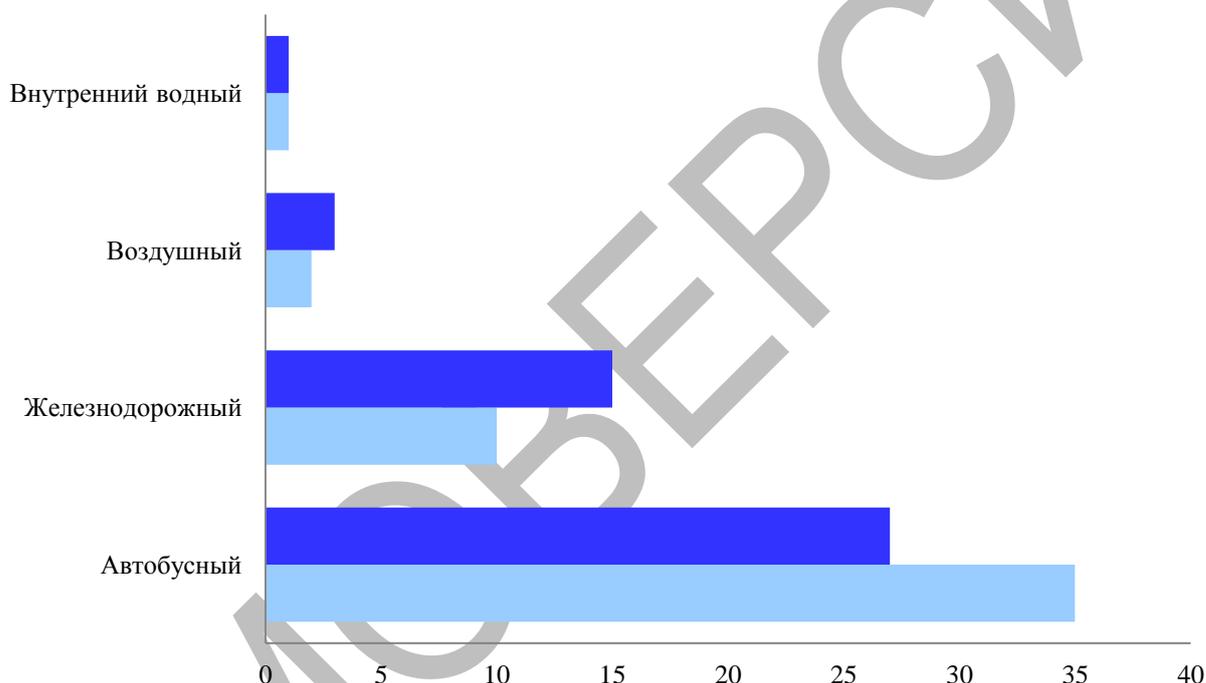
- Данные Федеральной таможенной службы РФ.
- Данные Министерства транспорта РФ.
- Данные Транспортной клиринговой палаты (ТКП).
- Пресс-релизы компаний.
- Годовые и квартальные отчеты эмитентов.
- Данные отраслевых СМИ и Интернет-источников.

5 Анализ текущего состояния гражданской авиации РФ

5.1 Объемы и динамика перевозок пассажиров гражданской авиацией РФ

Согласно данным Росстата объемы перевозок пассажиров по видам транспорта в РФ составили следующие значения в xxxx-xxxx гг.

Диаграмма 1. Перевозки пассажиров по видам транспорта в РФ, млн. чел.

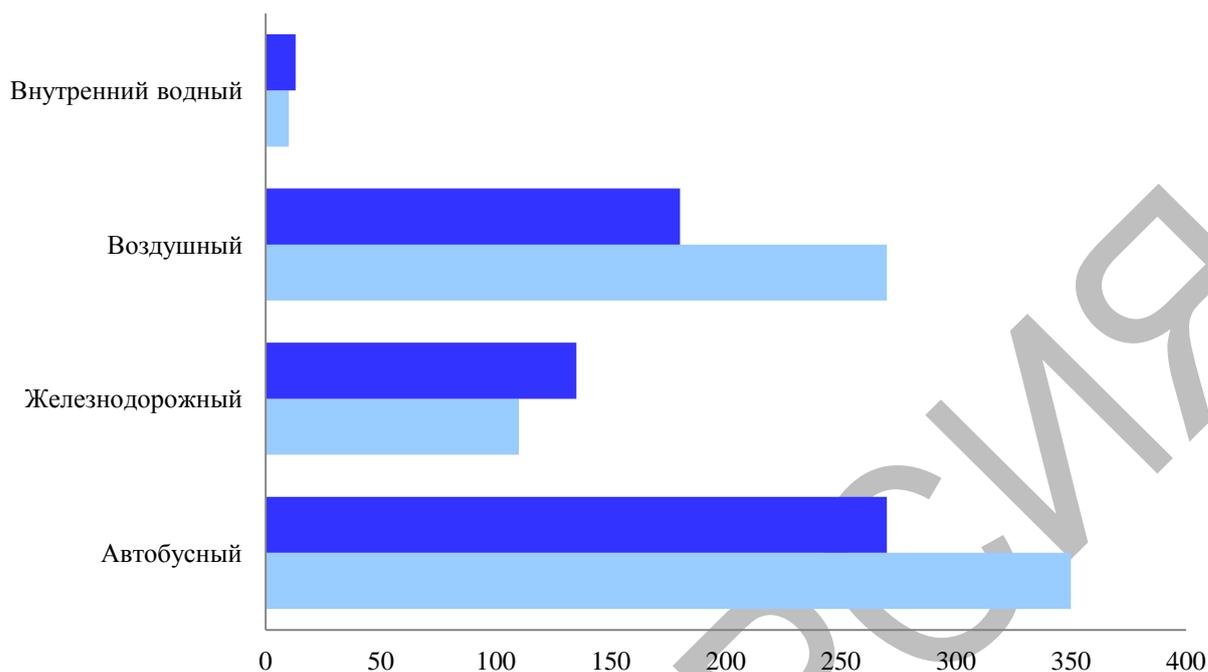


Как видно из приведенной выше диаграммы, воздушным транспортом в РФ в xxxx г. было перевезено xx млн. чел., что ниже аналогичных показателей железнодорожного и автобусного транспорта. Значения данного показателя в xxxx г. на xx% превышают значения xxxx г., когда было перевезено xx,х млн. чел.

При этом необходимо отметить, что это самый большой прирост по сравнению с другими видами транспорта: за аналогичный период показатели автобусных перевозок уменьшились на x%, показатели внутреннего водного транспорта сократились на x%, а показатели железнодорожного транспорта выросли на x%.

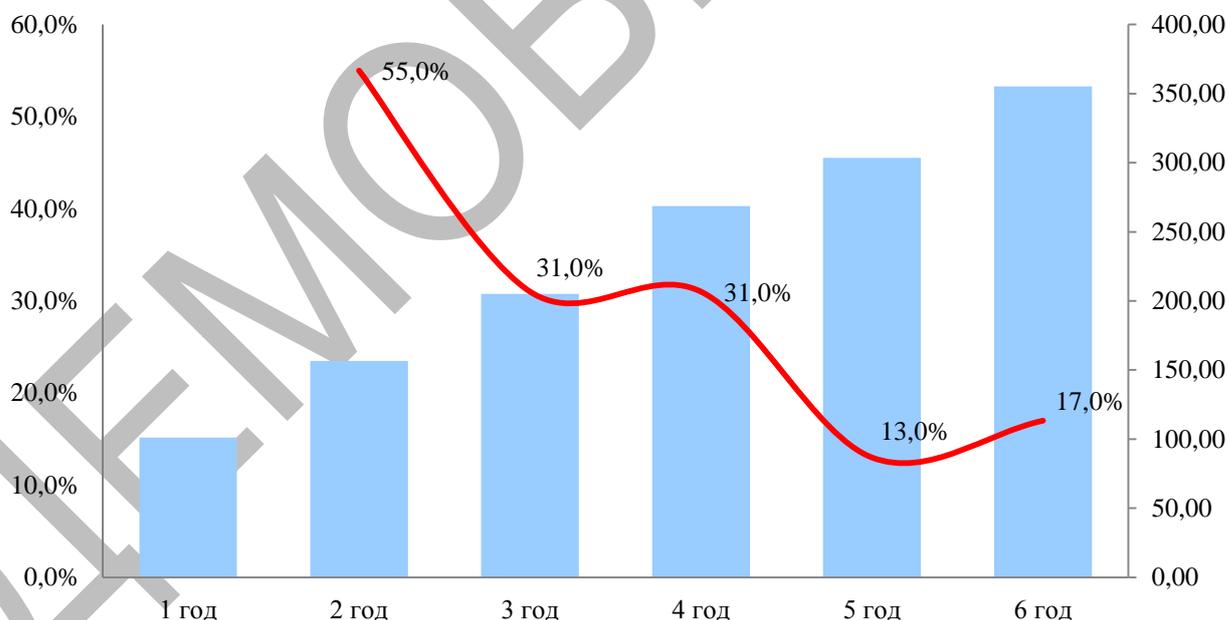
Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 2. Пассажиоборот по видам транспорта в РФ, млрд. пассажиро-км



Для целей дальнейшего анализа целесообразно изучить динамику пассажирооборота за более длительный период времени. Динамика пассажирооборота воздушного транспорта за период xxxx-xxxx гг. представлена на следующей диаграмме.

Диаграмма 3. Динамика пассажирооборота воздушного транспорта в РФ

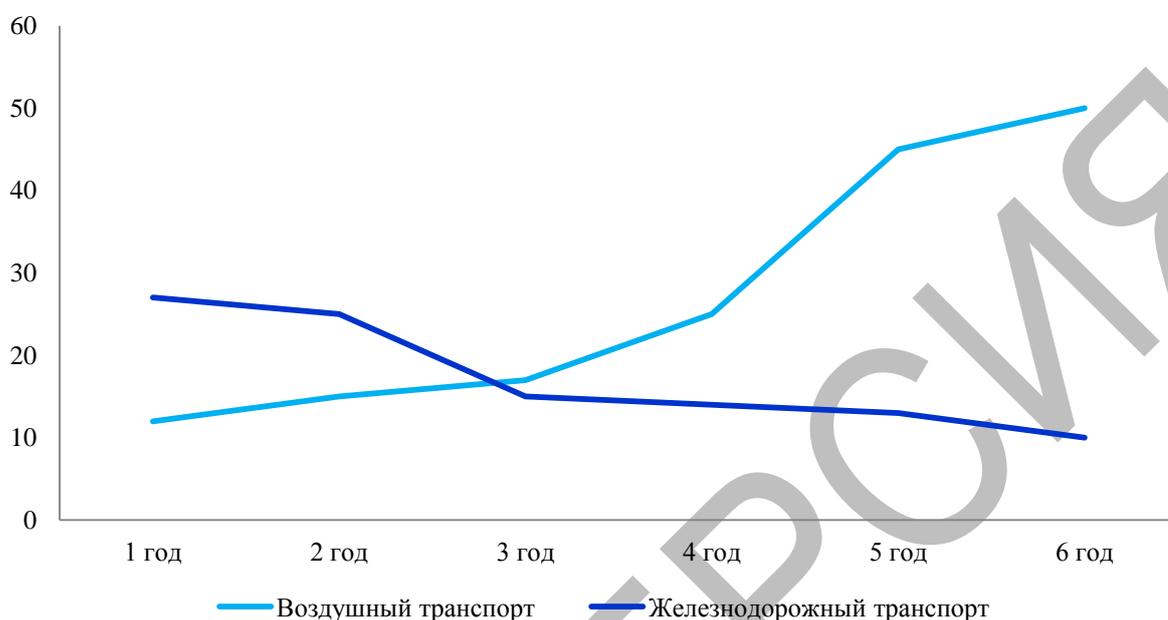


Как видно из приведенной выше диаграммы, в рассматриваемом периоде наблюдается непрерывный рост пассажирооборота воздушного транспорта с достаточно высокими темпами. Всего в xxxx-xxxx гг. пассажирооборот воздушного транспорта вырос в x,x раза, что является чрезвычайно высоким показателем.

Текст вырезан для демоверсии

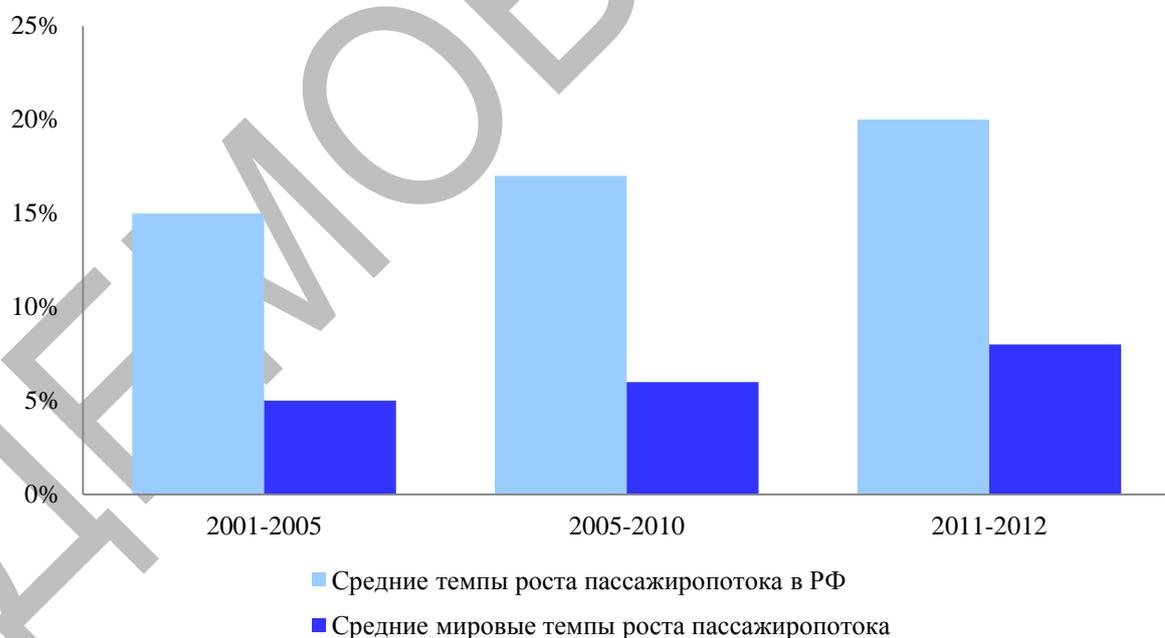
За указанный период пассажирооборот воздушного транспорта вырос в х,х раза, в то же время пассажирооборот железнодорожного транспорта снизился на хх%.

Диаграмма 4. Сравнение динамики пассажирооборота воздушного и железнодорожного транспорта в РФ



В течение последних двенадцати лет темпы роста пассажирооборота воздушного транспорта в РФ существенно превышали аналогичные мировые показатели. Наглядно это представлено на следующей диаграмме.¹

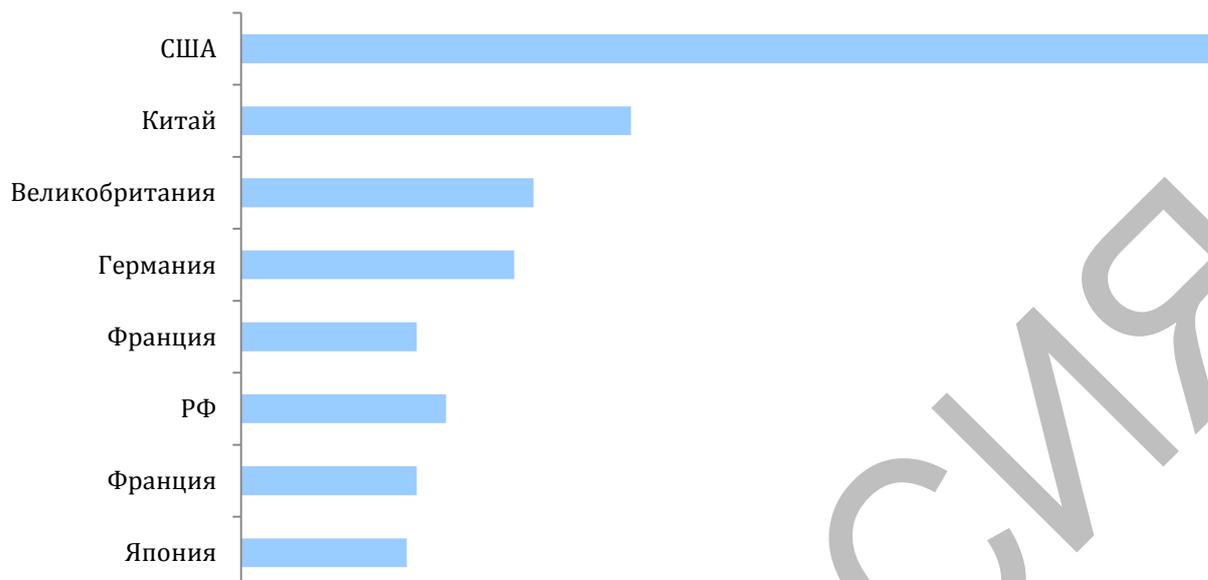
Диаграмма 5. Сравнение динамики пассажирооборота воздушного транспорта в РФ и в мире



Текст вырезан для демоверсии

¹ Источник: ...

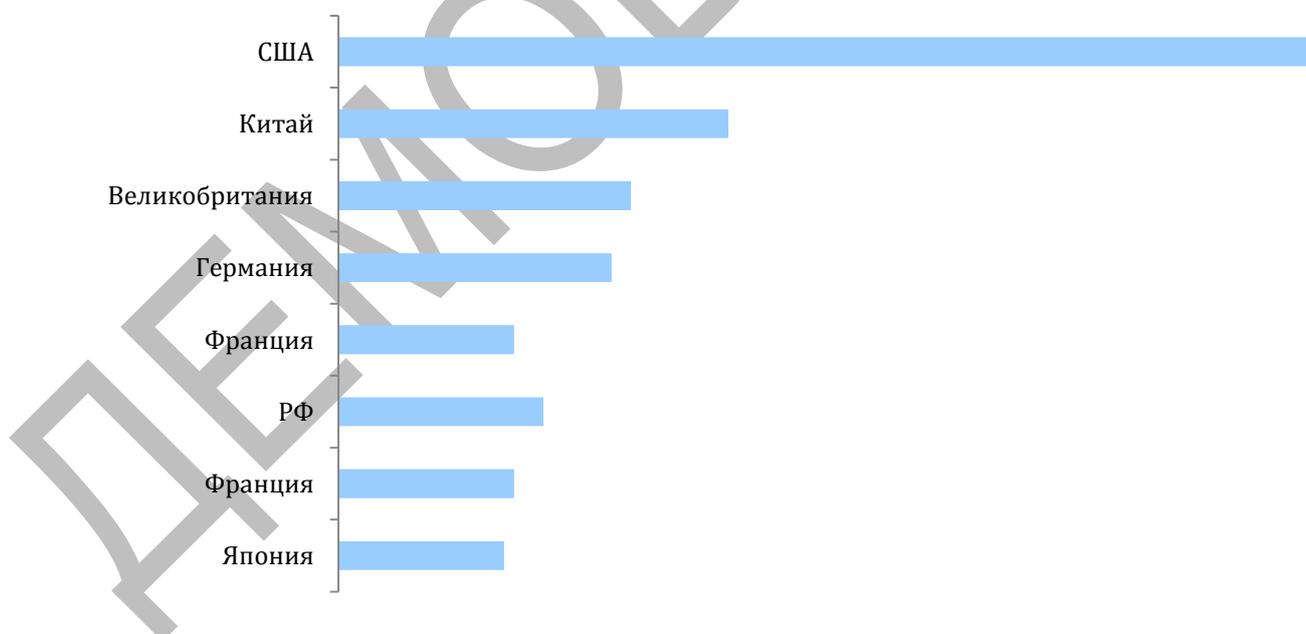
Диаграмма 6. Динамика грузооборота воздушного транспорта в РФ, млрд. пассажиро-км



Как видно из приведенной выше диаграммы, в рассматриваемом периоде наблюдается непрерывный рост объемов грузооборота воздушного транспорта в РФ. Всего в xxxx-xxxx гг. грузооборот воздушного транспорта вырос в x раза.

На следующей диаграмме приведено сравнение российских показателей пассажирооборота воздушного транспорта с аналогичными показателями других развитых стран.²

Диаграмма 7. Пассажирооборот воздушного транспорта в РФ и за рубежом, млрд. пассажиро-км



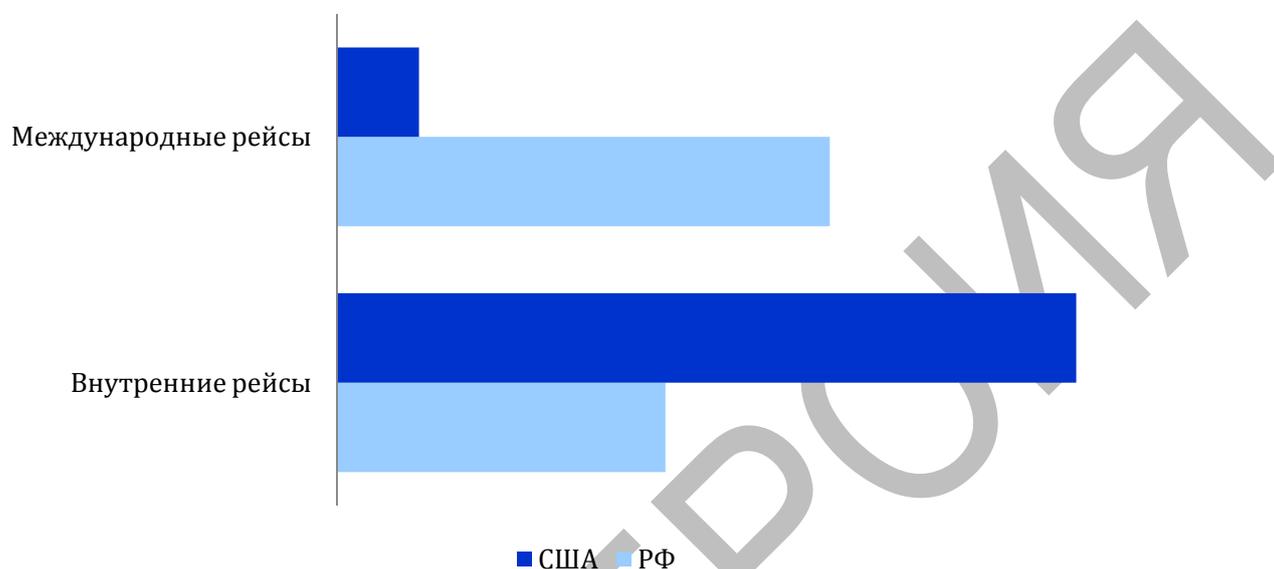
Текст вырезан для демоверсии

² Источник:

5.2 Структура перевозок пассажиров гражданской авиацией РФ

На следующей диаграмме приведено сравнение структуры пассажирооборота в РФ и США.³

Диаграмма 8. Сравнение структуры пассажирооборота в РФ и США

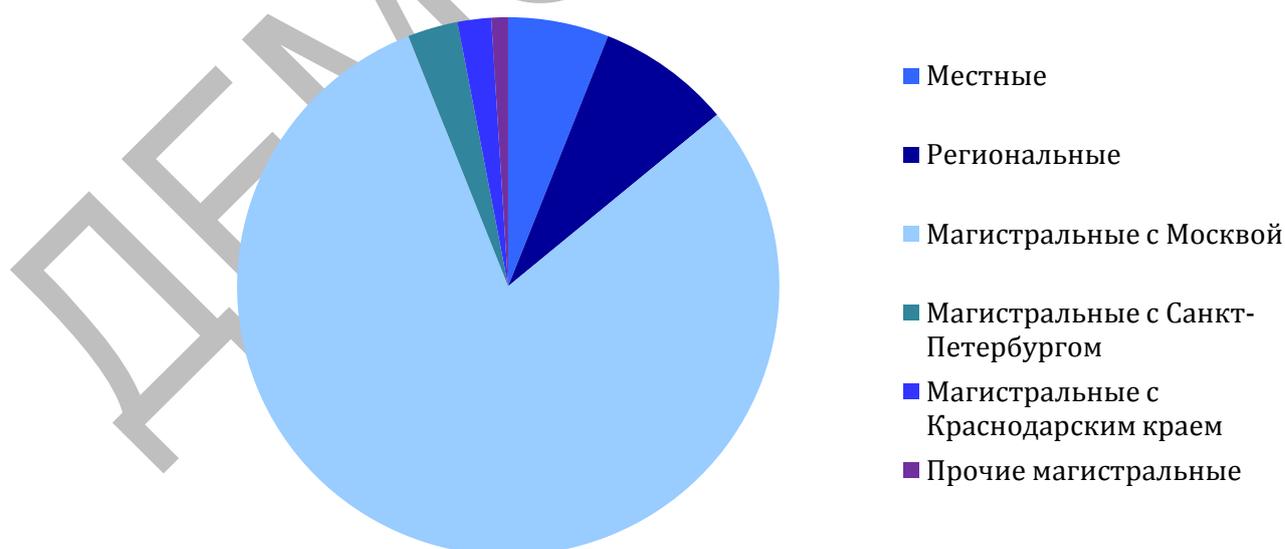


Как видно из приведенной выше диаграммы, в РФ основная доля пассажирооборота, составляющая xx%, приходится на международные рейсы, на внутренние рейсы приходится, соответственно, xx%. В США наблюдается обратная картина: доля внутренних рейсов составляет xx%, а международных – xx%.

Текст вырезан для демоверсии

Структура внутренних перевозок в РФ по численности перевезенных пассажиров представлена на следующей диаграмме.⁴

Диаграмма 9. Структура внутренних пассажирских авиаперевозок в РФ



³ Источник: ...

⁴ Источник: ...

Как видно из приведенной выше диаграммы, в структуре внутренних пассажирских авиаперевозок доля местных и региональных перевозок составляет только xx%. xx% от численности всех внутренних пассажиров РФ пользуются магистральными маршрутами. Наибольшую долю в структуре имеют магистральные авиаперевозки с Москвой – xx%.

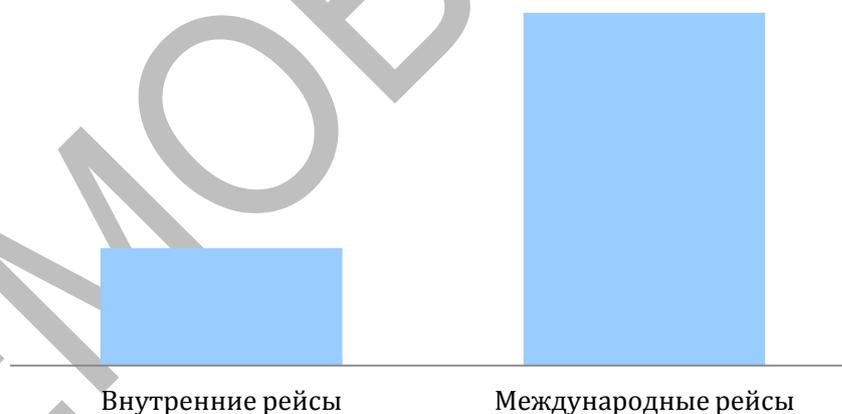
Превалирование в общем объеме перевозок международных и высокая доля магистральных перевозок в структуре внутренних пассажирских авиаперевозок вызывает реакцию на государственном уровне. В частности, в положениях «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до xxxx года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от xx ноября xxxx г. № xxxx-р отмечается следующее:

- Высокие темпы роста объемов авиаперевозок характерны только для магистральных авиалиний, в первую очередь, международных. Продолжается стагнация рынка местных и региональных авиаперевозок, хотя в последние годы меры государственной поддержки были усилены. На базе местных и региональных аэропортов создаются федеральные и региональные казенные предприятия, принято решение о субсидировании из бюджетов различного уровня региональных авиаперевозок. Положительный эффект дало субсидирование авиаперевозок между центром и регионами Дальнего Востока...

Текст вырезан для демоверсии

В рамках более углубленного анализа структуры воздушных перевозок пассажиров в РФ можно привести данные по средней дистанции полета и занятости кресел, представленные на следующих диаграммах.

Диаграмма 10. Средняя дистанция полета в РФ, км

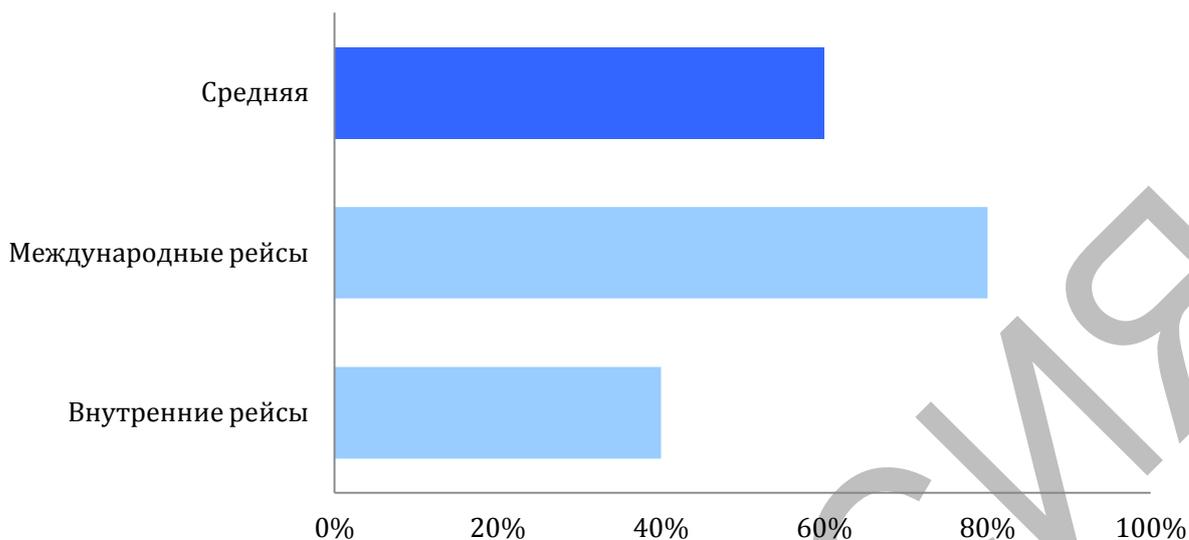


Как видно из приведенной выше диаграммы, в xxxx г. средняя дистанция полета на внутренних рейсах составила x тыс. км, на международных – x,х тыс. км.

Текст вырезан для демоверсии

В рейтинге маршрутов по перевозкам пассажиров на международных воздушных линиях первая пятерка направлений представлена рейсами Анталья-Москва, Москва-Хургада, Москва-Шарм-эль-Шейх, Барселона-Москва и Москва-Ереван. В xxxx г. и в xxxx г. ежегодно по указанным маршрутам было перевезено, соответственно, x,х и x,х млн. чел., что в общем объеме перевозки пассажиров составило xx-xx%.

Диаграмма 11. Занятость кресел на воздушном транспорте в РФ



Как видно из приведенной выше диаграммы, занятость кресел на международных рейсах существенно выше аналогичного показателя для внутренних рейсов. Во многом это объясняется большим количеством чартерных рейсов, обеспечивающих высокую загрузку воздушных судов.

На основании изложенных в данном разделе данных можно сделать вывод о том, что в структуре пассажирских авиаперевозок преобладают международные направления, а в структуре внутренних авиаперевозок – магистральные направления на Москву и Санкт-Петербург.

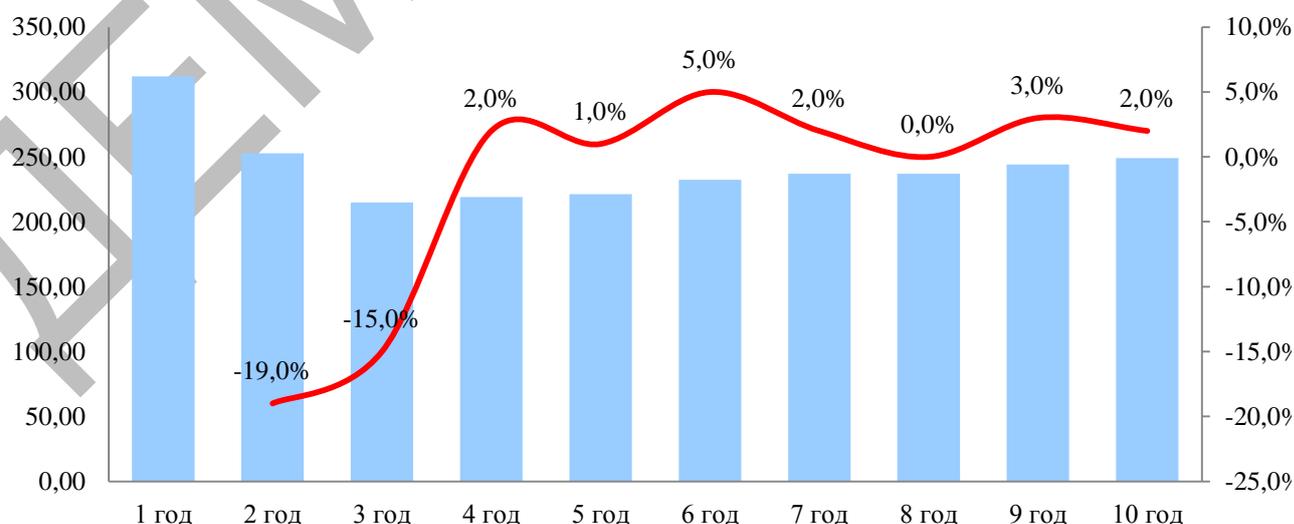
Текст вырезан для демоверсии

5.3 Авиакомпании

На следующей диаграмме приведена динамика численности гражданских воздушных судов в РФ по данным Росстата.

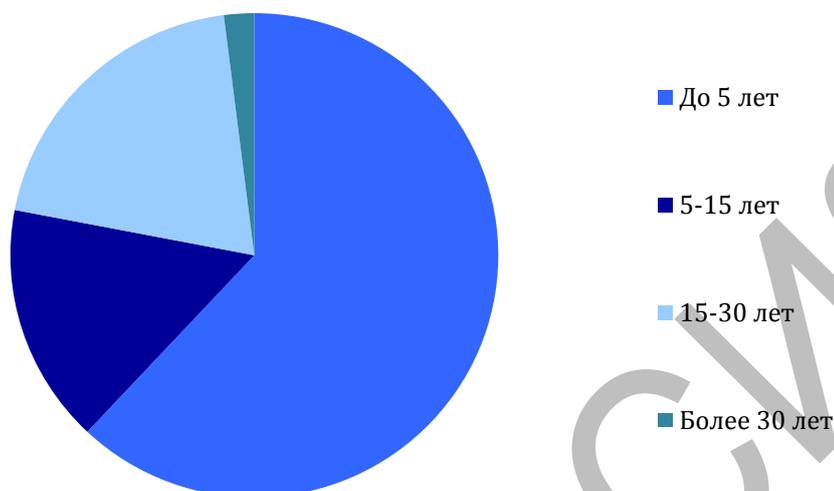
Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 12. Динамика численности гражданских воздушных судов в РФ



На следующей диаграмме приведена возрастная структура парка гражданских воздушных судов РФ в xxxx г. и в xxxx г.⁵

Диаграмма 13. Возрастная структура парка гражданских воздушных судов РФ

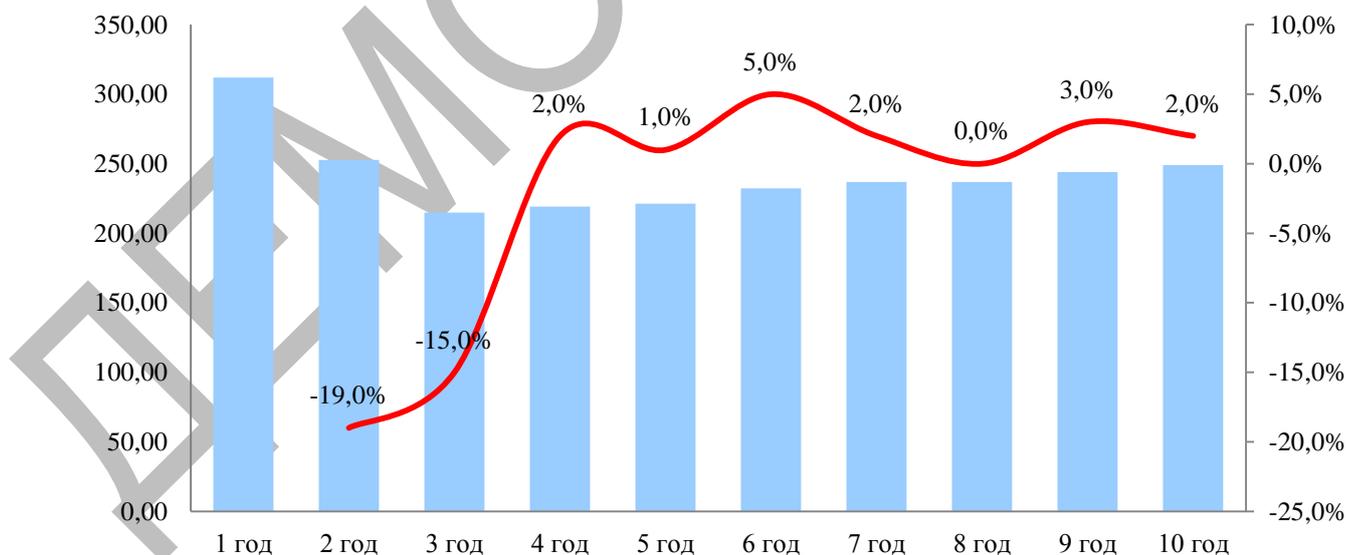


Как видно из приведенной выше диаграммы, наблюдается процесс замещения старой техники новыми воздушными судами: в течение года доля воздушных судов в возрасте старше xx лет сократилась с xx,x% до x,x%, доля воздушных судов в возрасте xx-xx лет сократилась на x,x%. В то же время на xx,x% выросла доля новых воздушных судов в возрасте до x лет.

Текст вырезан для демоверсии

На следующей диаграмме приведена динамика численности авиакомпаний (эксплуатантов воздушных судов) в РФ.

Диаграмма 14. Динамика численности авиакомпаний (эксплуатантов воздушных судов) в РФ



Как видно из приведенной выше диаграммы, в течение периода xxxx-xxxx гг. численность авиакомпаний в РФ значительно сократилась. Общая численность авиакомпаний снизилась с xxx ед. в xxxx г. до xxx ед. в xxxx г., т.е. на xx%.

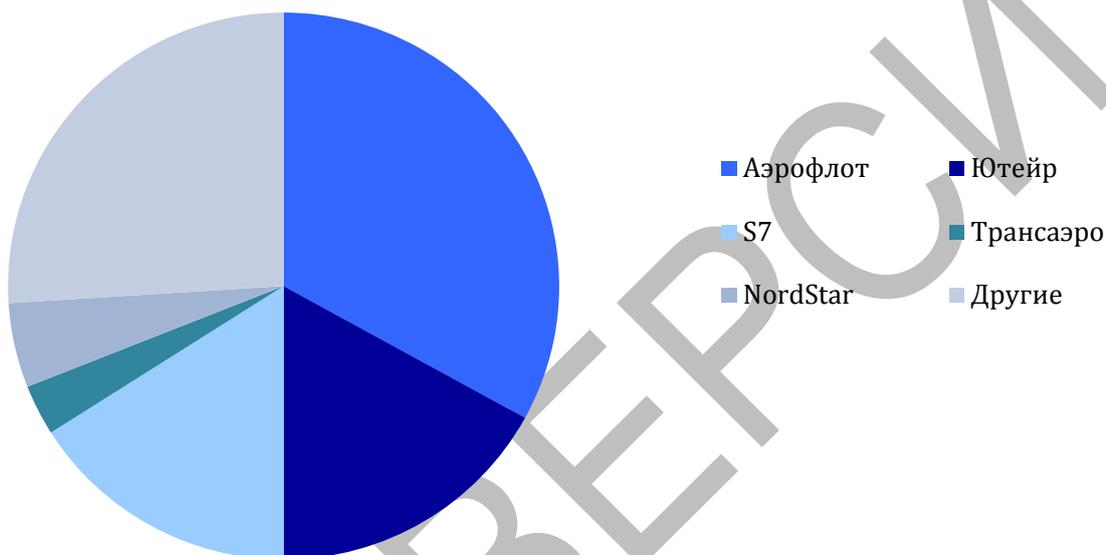
⁵ Источник: Министерство транспорта Российской Федерации...

Наиболее существенно сократилась численность государственных авиапредприятий – на xx%, численность частных предприятий (акционерных обществ) снизилась на xx%.

Текст вырезан для демоверсии

Как видно из приведенной ниже диаграммы, x ведущих авиакомпаний обеспечивают xx% пассажирских авиаперевозок на внутреннем российском рынке. Наиболее крупная доля принадлежит группе «Аэрофлот» – xx%.

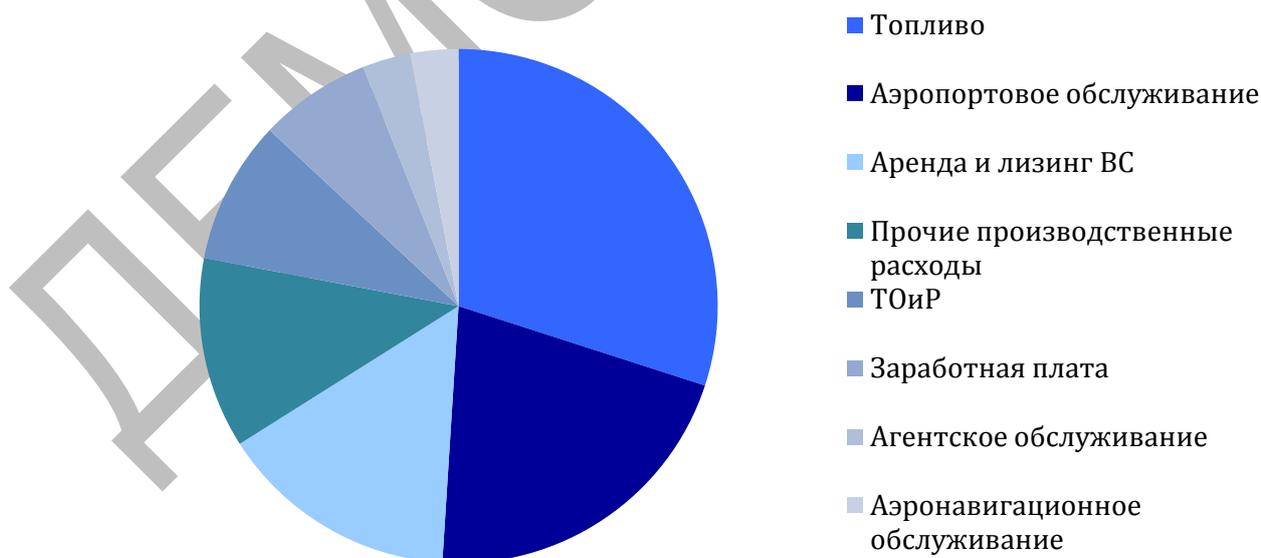
Диаграмма 15. Доли авиакомпаний по объему пассажироперевозок, выполненных внутри страны в xxxx г.



Текст вырезан для демоверсии

Структура расходов авиакомпаний в xxxx г. приведена на следующей диаграмме.

Диаграмма 16. Структура расходов авиакомпаний в xxxx г.



Как видно из приведенной диаграммы, затраты на аэропортовое обслуживание составляют xx,x% в структуре себестоимости авиакомпаний. Это вторая по величине доля после

расходов на топливо. В рамках рассматриваемого в настоящей работе проекта данный фактор может расцениваться как позитивный и способствующий развитию проекта.

Текст вырезан для демоверсии

На основании изложенных в настоящем разделе данных можно сделать следующие выводы:

- Происходящие в течение достаточно длительного времени процессы свидетельствуют о постепенном развитии парка воздушных судов российских авиационных: растет численность гражданских судов, наблюдается процесс замещения старой техники новыми воздушными судами. Расширение и обновление парка воздушных судов расценивается как позитивный процесс, свидетельствующий о развитии рынка гражданских авиаперевозок в России...

Текст вырезан для демоверсии

5.4 Деловая авиация

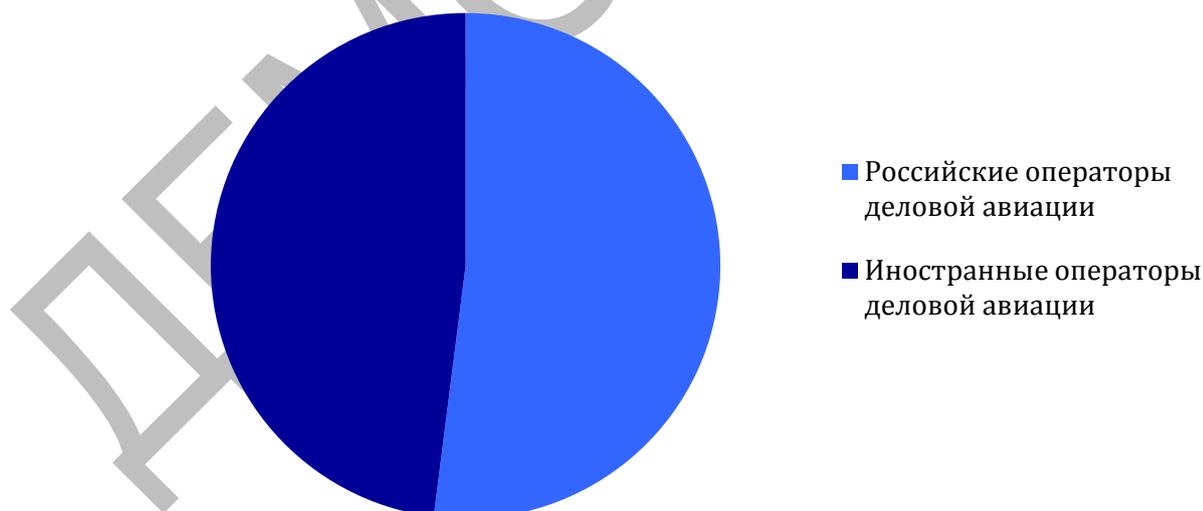
Темпы среднегодового роста бизнес-перевозок в xxxx г. сохранились на уровне предыдущих лет и были достаточно высокими – xx% в год.⁶

По данным Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА) общее число рейсов деловой авиации в xxxx г. достигло xx тыс.

Ключевыми драйверами роста российского рынка деловой авиации являются развитие нефтегазового и перерабатывающего секторов экономики, а также увеличение числа лиц с высокой концентрацией частного капитала. Число долларовых миллиардеров в РФ достигло исторического рекорда. По данным журнала CEO, в xxxx г. их общее число достигло xxx чел.

Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 17. Структура рынка деловой авиации РФ по операторам в xxxx г.



Текст вырезан для демоверсии

На основании изложенной в данном разделе информации можно сделать следующий вывод:

⁶ Источник: ...

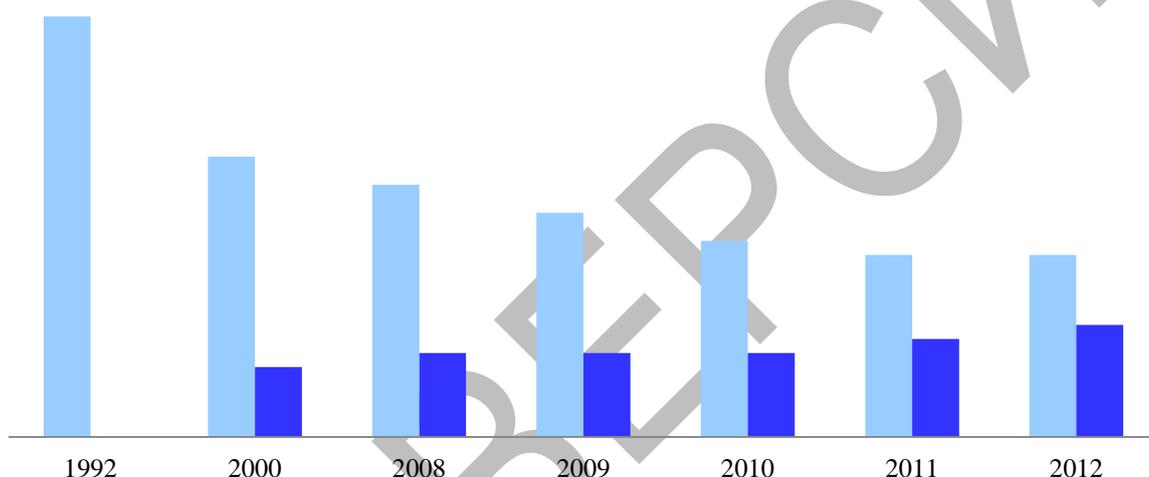
- Российский рынок деловой авиации в xxxx-xxxx гг. демонстрировал стабильный рост. Экспертами было отмечено усиление активности не только на международных, но и на внутренних направлениях, а также положительные изменения в вопросах развития инфраструктуры. В перспективе прогнозируется дальнейшее развитие рынка...

Текст вырезан для демоверсии

5.5 Аэродромная сеть и аэропортовая деятельность

На следующей диаграмме приведена динамика изменения аэродромной сети РФ.

Диаграмма 18. Динамика изменения аэродромной сети РФ



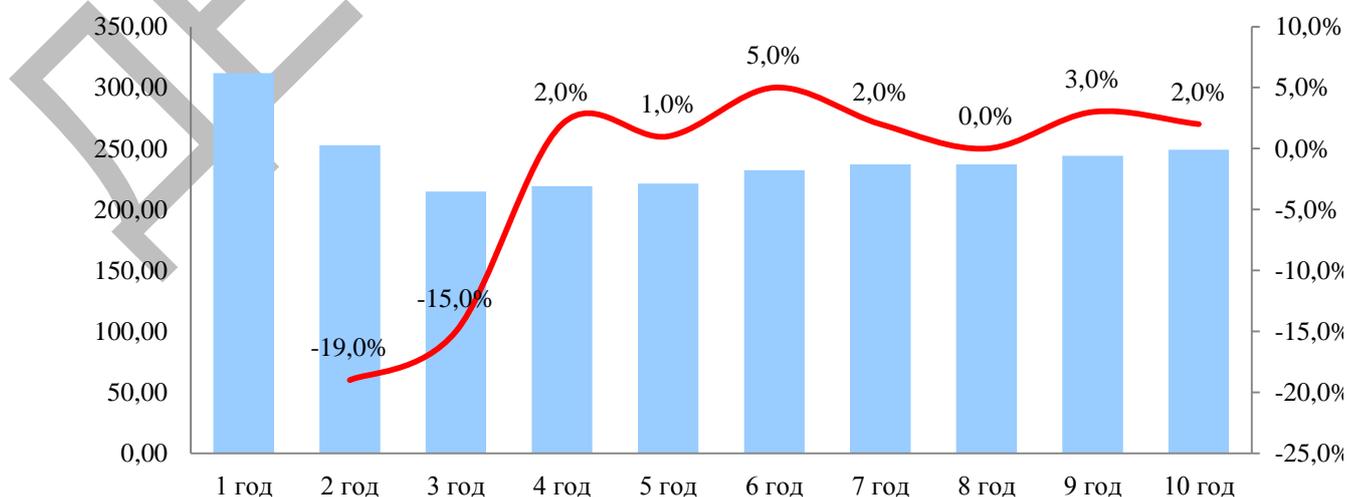
По состоянию на xxxx г. аэродромная сеть РФ включала в себя xxx аэродрома, из которых xxx аэродромов образуют национальную опорную сеть.

На протяжении достаточно длительного промежутка времени численность аэропортов России сокращается. В период xxxx-xxxx гг. число аэродромов сократилось на xx%. В период с xxxx г. по xxxx г. из реестра российских аэродромов выбыло xx% объектов.

Текст вырезан для демоверсии

На следующей диаграмме приведена динамика отправки пассажиров из аэропортов РФ.

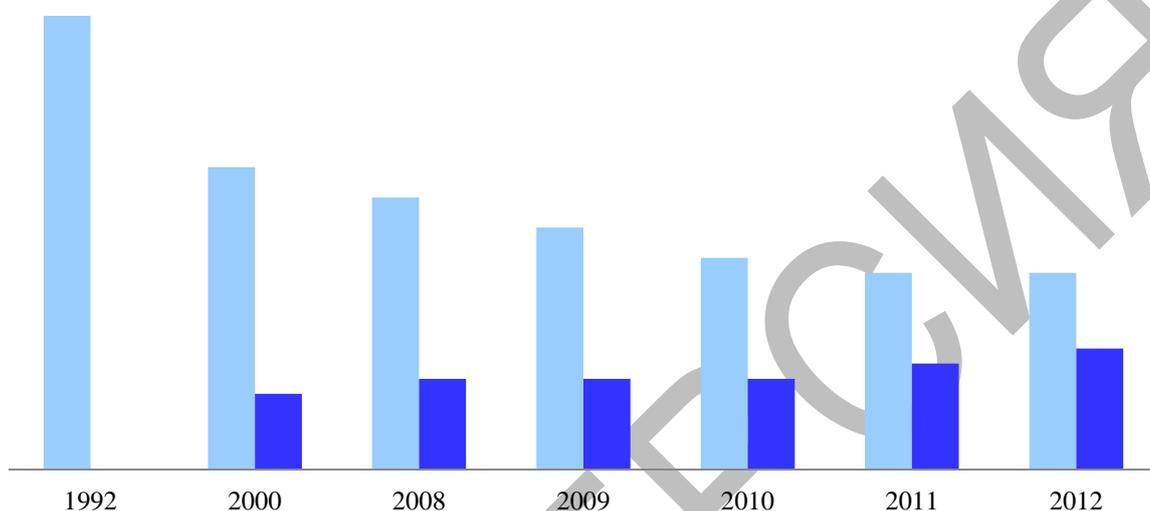
Диаграмма 19. Динамика отправки пассажиров из аэропортов РФ



Текст вырезан для демоверсии

На следующей диаграмме приведено сравнение объемов перевозки пассажиров (численность отправленных и принятых пассажиров) через основные аэропорты РФ.

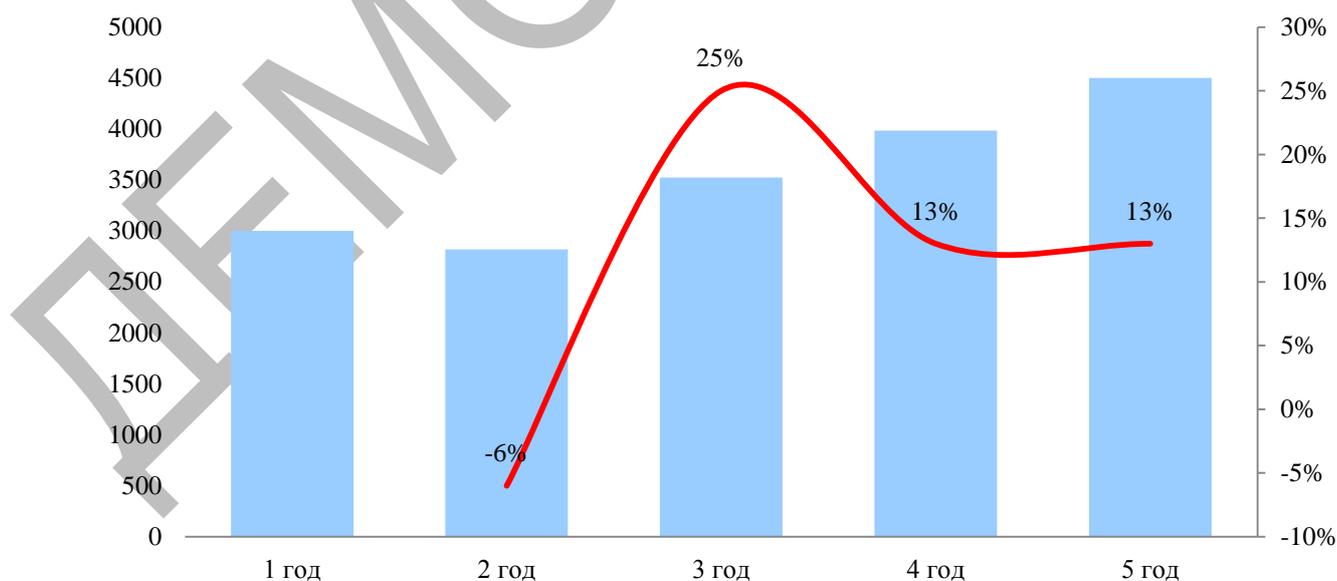
Диаграмма 20. Сравнение объемов перевозки пассажиров через основные аэропорты РФ



Представленные на приведенной выше диаграмме аэропорты являются первыми шестнадцатью позициями топа российских аэропортов по объемам перевозок. За период xxxx-xxxx гг. состав топа не изменился. В течение рассматриваемого периода снижение объемов перевозки пассажиров произошло только в кризисном xxxx г., когда произошло существенное падение пассажиропотока через все аэропорты страны.

На следующей диаграмме приведена суммарная динамика объемов перевозки пассажиров через рассматриваемые xx ведущих аэропортов РФ.

Диаграмма 21. Динамика объемов перевозки пассажиров через xx ведущих аэропортов РФ



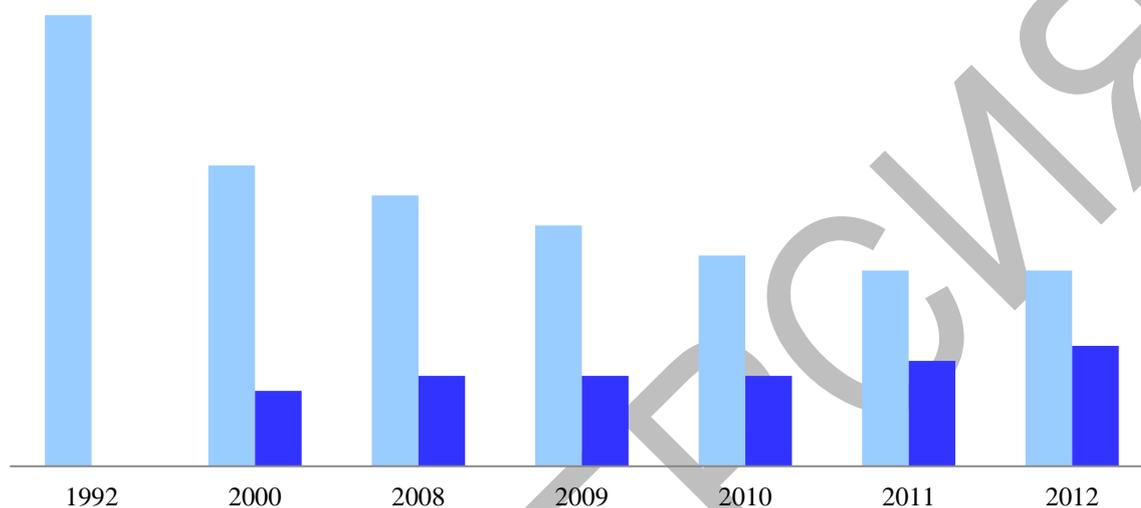
Текст вырезан для демоверсии

Также необходимо отметить аэропорт Внуково, который в топе по объему пассажирских перевозок занимает четвертое место, а в топе по количеству ВПО – третье место.

Причиной этому является наличие во Внуково крупнейшего терминала по обслуживанию деловой авиации, в результате чего интенсивность движения воздушных судов через данный аэропорт значительно возрастает.

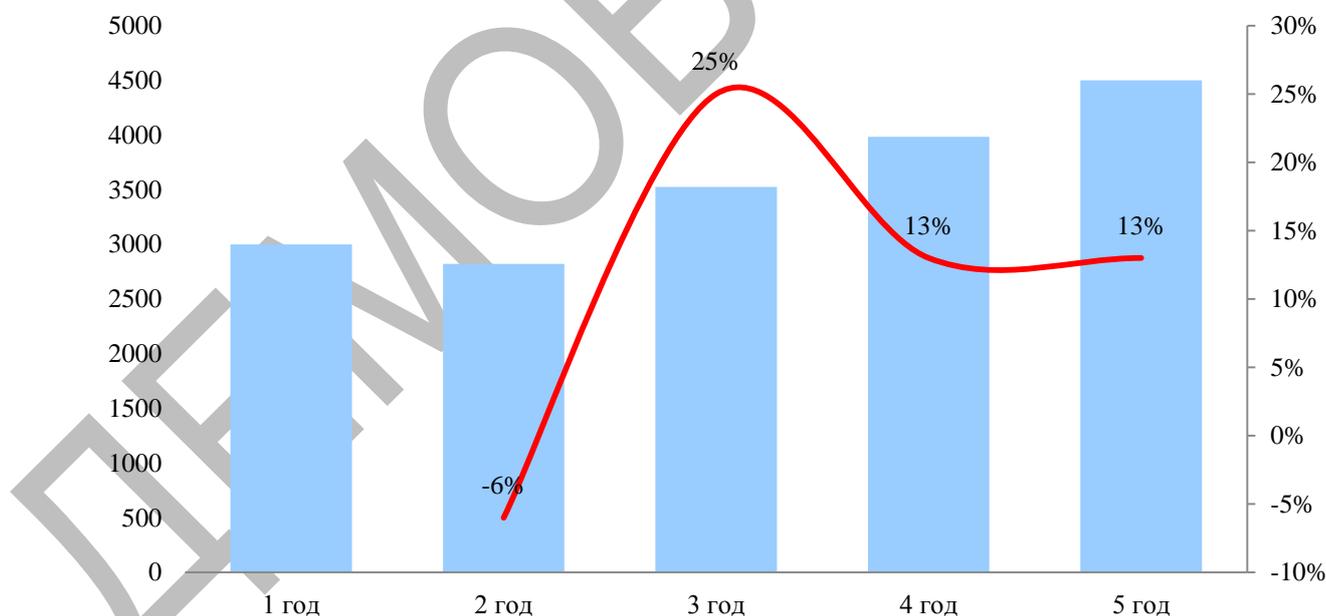
За период xxxx-xxxx гг. состав топа по количеству ВПО не изменился.

Диаграмма 22. Сравнение количества взлетно-посадочных операций в основных аэропортах РФ, ед.



На следующей диаграмме приведена суммарная динамика количества ВПО в рассматриваемых шестнадцати ведущих аэропортах РФ.

Диаграмма 23. Динамика количества ВПО в ведущих аэропортах РФ



Как видно из приведенной выше диаграммы, с xxxx г. количество ВПО в ведущих аэропортах страны растет достаточно высокими темпами. После падения количества ВПО в xxxx г. уже через x года количество ВПО превысило докризисные значения.

На основании приведенных в настоящем разделе данных можно сделать следующие выводы:

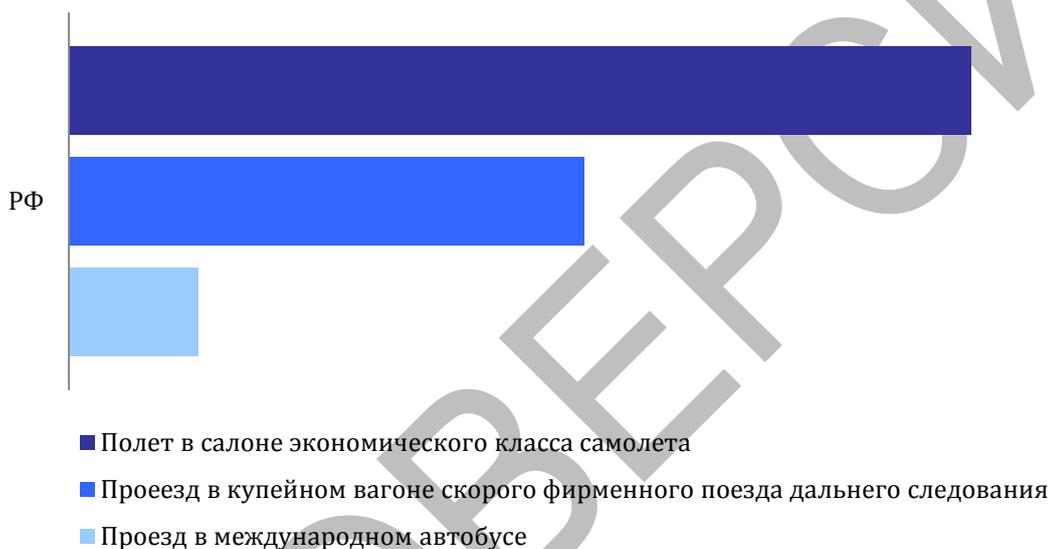
- В течение последних четырех лет для российских аэропортов были характерны достаточно высокие темпы развития. Развитие характеризовалось как увеличением интенсивности движения воздушных судов через ведущие аэропорты страны (ростом количества ВПО), так и ростом объемов отправки и приема пассажиров.

Текст вырезан для демоверсии

5.6 Цены на пассажирские перевозки

На следующей диаграмме приведено сравнение средней стоимости проезда в различных видах транспорта согласно данным Росстата на июнь xxxx г.

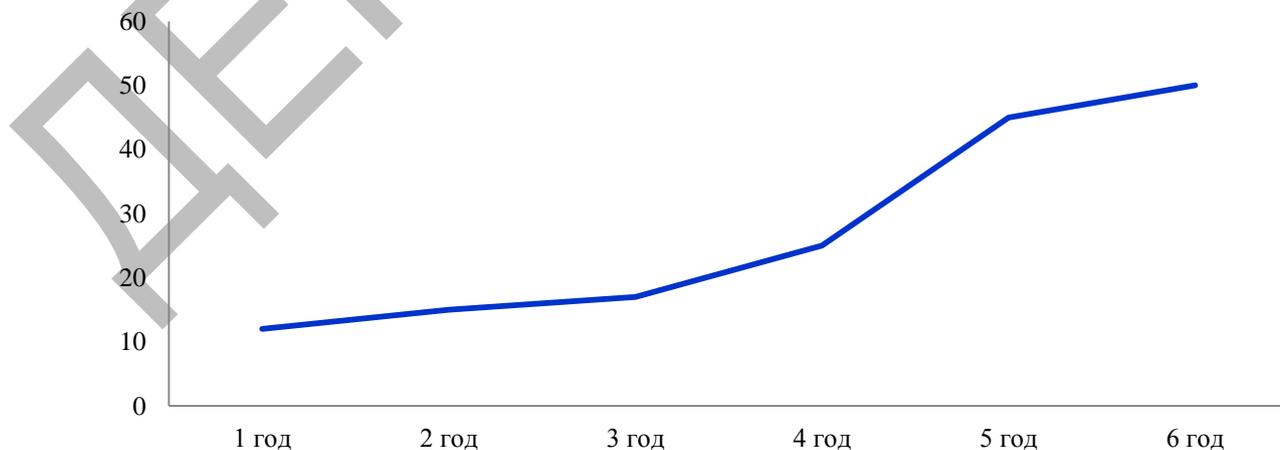
Диаграмма 24. Сравнение средней стоимости проезда в различных видах транспорта в РФ



Текст вырезан для демоверсии

Как видно из приведенной ниже диаграммы, в рассматриваемом периоде наблюдается рост стоимости полета. За x,x года средняя стоимость выросла на xx руб. Общий прирост стоимости составил xx%.

Диаграмма 25. Динамика средней стоимости полета в салоне экономического класса самолета в среднем по РФ, в расчете на 100 км пути



В следующей таблице приведен анализ изменения среднего нормального тарифа экономического класса по отдельным популярным направлениям на внутренних воздушных линиях РФ.

Таблица 1. Анализ изменения среднего нормального тарифа экономического класса по отдельным популярным направлениям на внутренних воздушных линиях РФ, руб.

Направление	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Владивосток	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Волгоград	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Екатеринбург	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Иркутск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Казань	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Калининград	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Краснодар	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Красноярск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Минводы	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Новосибирск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Омск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Пермь	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Ростов-на-Дону	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Самара	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Санкт-Петербург	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Сочи	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Тюмень	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Уфа	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Хабаровск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Челябинск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Владивосток	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Волгоград	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Москва-Екатеринбург	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-

Как видно из приведенной выше таблицы в течение последних лет наблюдалось как повышение, так и снижение тарифов на авиаперевозки.

Снижение тарифа наблюдалось на направлениях Москва-Екатеринбург, Москва-Калининград, Москва-Красноярск и Москва-Челябинск. При этом на направлениях

Москва-Екатеринбург и Москва-Красноярск цены фактически вернулись на уровень xxxx г.

Наиболее существенный рост цен в xxxx г. отмечен на направлениях Москва-Владивосток (xx%), Москва-Сочи (xx%) и Москва-Казань (xx%).

На основании приведенных в настоящем разделе данных можно сделать следующие выводы:

- **В период с января xxxx г. по июнь xxxx г средняя стоимость полета в салоне экономического класса самолета на xxx км пути выросла на xx руб. Общий прирост стоимости составил xx%. Таким образом, среднегодовые темпы роста составили около x%, что соответствует умеренному росту...**

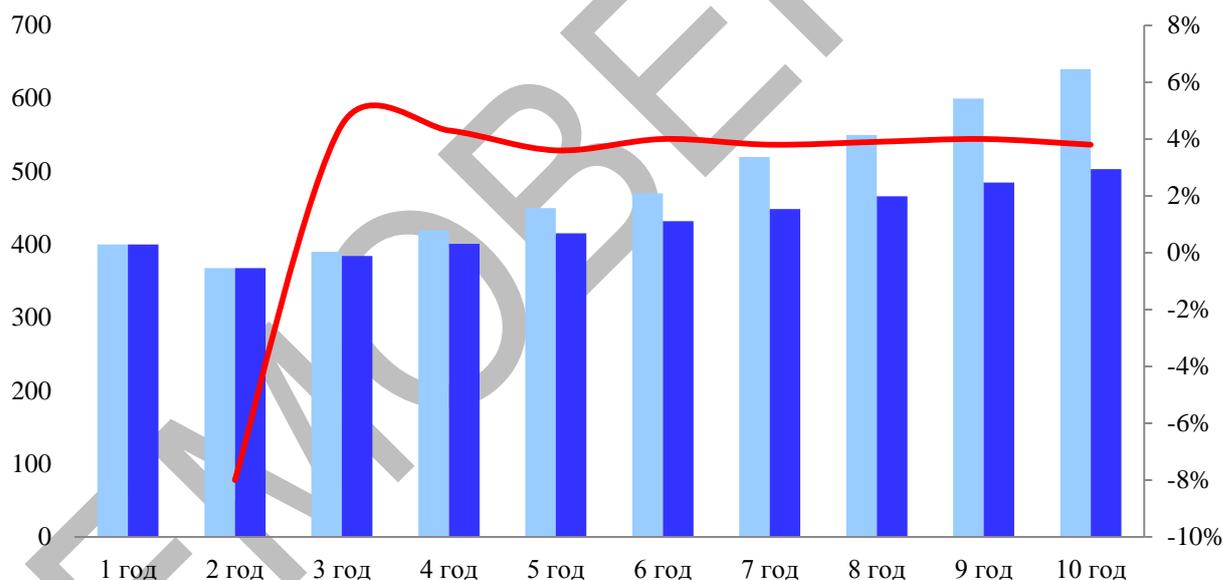
Текст вырезан для демоверсии

5.7 Прогноз развития рынка пассажирских перевозок воздушным транспортом

5.7.1 Макроэкономические факторы

На следующей диаграмме приведена ретроспективная и прогнозная динамика объемов российского ВВП на основе данных Министерства экономического развития РФ, Федеральной службы государственной статистики, Международного валютного фонда.

Диаграмма 26. Ретроспективная и прогнозная динамика объемов российского ВВП



Во время мирового финансового кризиса российская экономика пережила спад. К середине xxxx г. ВВП сократился на xx% по сравнению с пиком, достигнутым в середине xxxx г., вследствие падения инвестиционного спроса более чем на xx% и резкого сокращения инвестирования в запасы. Такое резкое изменение экономической динамики подтвердило сохраняющуюся зависимость роста от резких колебаний цены на нефть. Снижение экспортных доходов привело к пересмотру инвестиционных планов компаний, а возобновившийся отток капитала и ужесточившийся доступ к кредиту значительно усилили экономическое падение.

Экономический спад в России приостановился к середине xxxx г., благодаря улучшению конъюнктуры на мировых рынках сырья и топлива. Рост цен на нефть возобновился во х квартале xxxx г, начал также восстанавливаться спрос на российскую сырьевую продукцию на внешних рынках. Другим важным фактором прекращения спада стала

успешная реализация правительственной антикризисной программы. Увеличение государственных социальных расходов, в том числе значительное увеличение пенсий, позволило достаточно быстро возобновить положительную динамику реальных располагаемых доходов населения. Сохранялась относительная устойчивость на рынке труда: несмотря на существенное падение ВВП, всплеск безработицы был ниже, чем во многих развитых странах.

Текст вырезан для демоверсии

В xxxx г. российская экономика перешла к новой фазе, характеризующейся замедлением как инвестиционного, так и потребительского спроса на фоне ослабления внешнего спроса. В xxxx-xxxx гг. среднегодовые темпы роста ВВП оцениваются на уровне x,x%.

Таким образом, **в предстоящем периоде рост российской экономики продолжится умеренными темпами.**

5.7.2 *Транспортная стратегия РФ*

В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до xxxx года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от xx ноября xxxx г. № xxxx-р, представлен прогноз развития пассажирских авиаперевозок.

Прогноз представлен на период до xxxx г. в двух вариантах: базовом (консервативном) и инновационном.

Базовый (консервативный) вариант предполагает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры главным образом для транспортного обеспечения освоения новых месторождений полезных ископаемых и наращивания топливно-сырьевого экспорта, реализации конкурентного потенциала России в сфере транспорта и роста экспорта транспортных услуг.

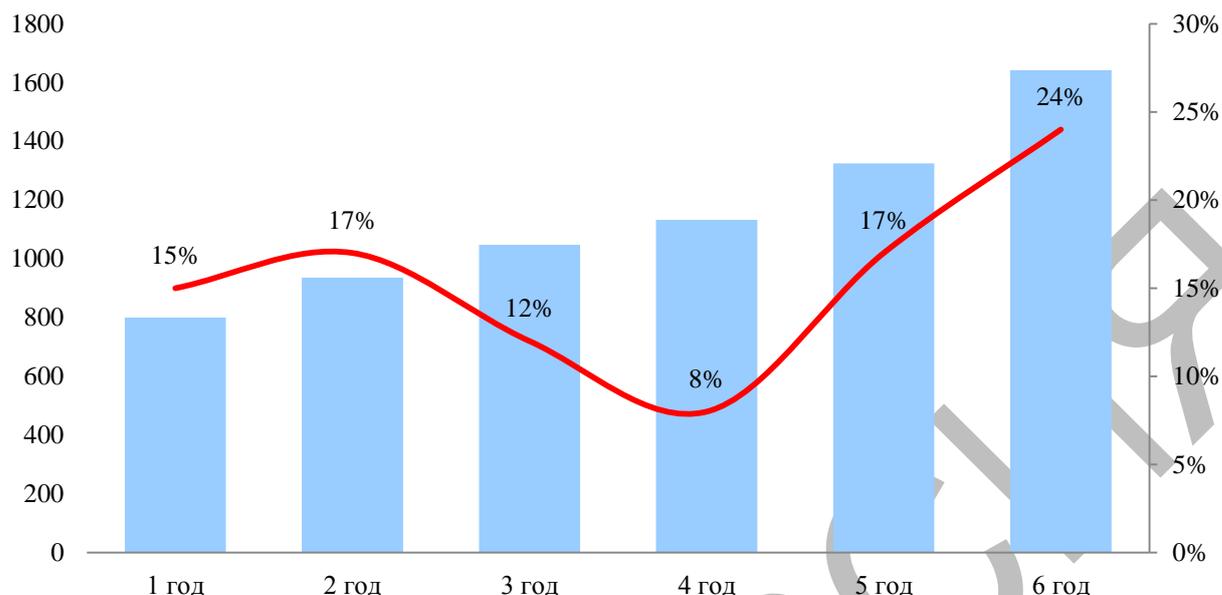
Текст вырезан для демоверсии

Инновационный вариант предполагает ускоренное и сбалансированное развитие транспортного комплекса страны, которое наряду с достижением целей, предусматриваемых при реализации базового (консервативного) варианта, позволит обеспечить транспортные условия для развития инновационной составляющей экономики, повышения качества жизни населения, перехода к полицентрической модели пространственного развития России.

Текст вырезан для демоверсии

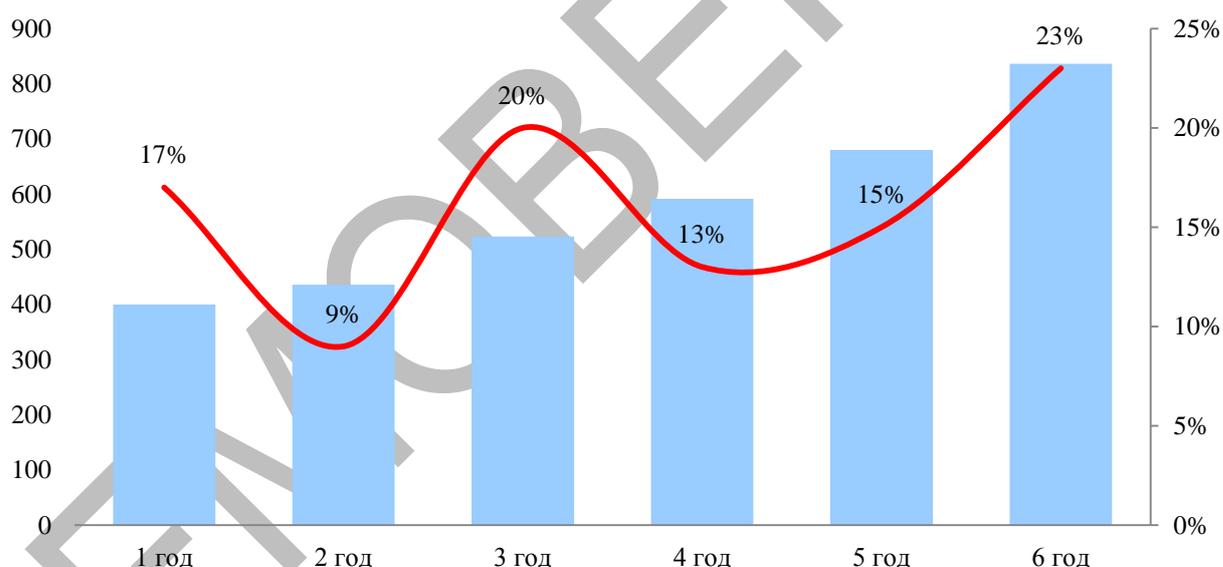
Как видно из представленной ниже диаграммы, оба варианта развития предполагают существенный рост объема пассажирских перевозок. При реализации консервативного варианта развития пассажиропоток на воздушном транспорте РФ увеличится к xxxx г. в x,x раза, при реализации инновационного варианта развития – в x,x раза.

Диаграмма 27. Прогноз объема пассажирских перевозок воздушным транспортом в РФ



На следующей диаграмме представлен прогноз пассажирооборота воздушного транспорта в РФ для консервативного и инновационного варианта развития.

Диаграмма 28. Прогноз пассажирооборота воздушного транспорта в РФ



Как видно из представленной выше диаграммы, оба варианта развития предполагают существенный рост пассажирооборота воздушного транспорта РФ. При реализации консервативного варианта развития пассажирооборот воздушного транспорта РФ увеличится к xxxx г. в x,x раза, при реализации инновационного варианта развития – в x,x раза.

Текст вырезан для демоверсии

5.8 Выводы к главе

В настоящее время воздушный транспорт в РФ находится в фазе интенсивного развития, характеризующейся высокими темпами роста объемов перевозок пассажиров и пассажирооборота, существенно превышающими среднемировые показатели.

Текст вырезан для демоверсии

Анализ ситуации изменений численности и состава парка гражданских воздушных судов России показал, что в стране на протяжении достаточно длительного времени идут процессы постепенного развития парка воздушных судов, выражающиеся в росте численности гражданских воздушных судов и в наблюдаемом процессе замещения старой техники новой. Расширение и обновление парка воздушных судов расценивается как позитивный процесс, свидетельствующий о развитии рынка гражданских авиаперевозок в России.

Министерство транспорта Российской Федерации выступает с комплексом мер, направленных на повышение эффективности работы авиакомпаний на внутреннем рынке России в целом и на региональных рынках в частности. Данный фактор также расценивается как позитивный при реализации рассматриваемого проекта.

Текст вырезан для демоверсии

Согласно целевым показателям «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до xxxx года» в перспективе планируется динамичный рост пассажиропотока и пассажирооборота гражданской авиации РФ, что является положительным фактором при реализации рассматриваемого в настоящей работе проекта.

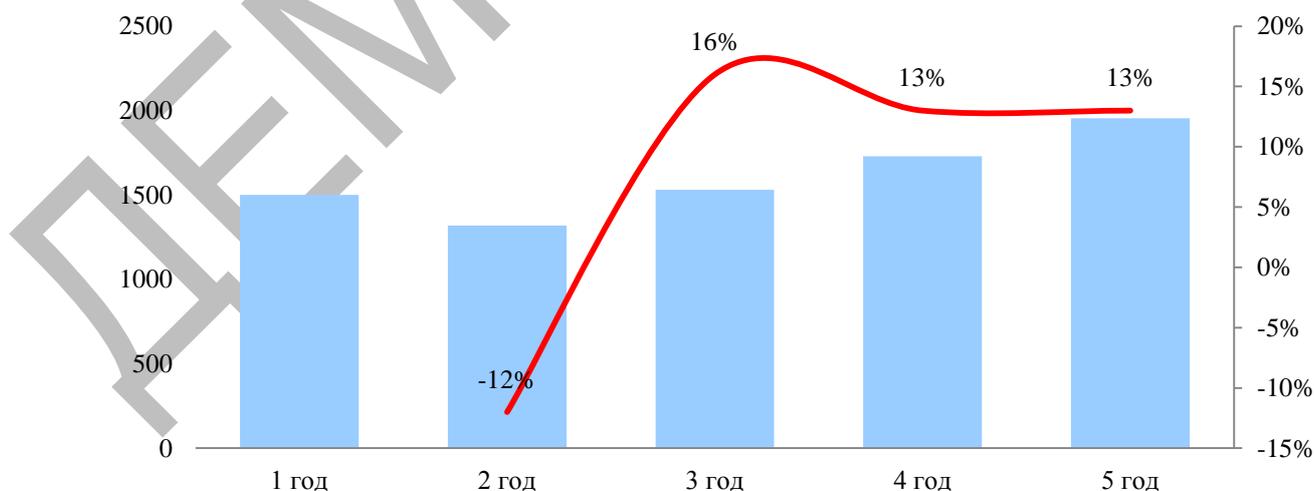
Таким образом, на основании изложенного выше, можно сделать вывод о наличии благоприятной ситуации для реализации проектов, связанных с гражданской авиацией России и, в частности, рассматриваемого в настоящей работе проекта.

6 Анализ текущего состояния гражданской авиации в Сибирском федеральном округе и в Иркутской области

6.1 Объемы и динамика перевозок пассажиров гражданской авиацией в Сибирском федеральном округе

На следующей диаграмме представлена динамика внутренних перевозок пассажиров воздушным транспортом в Сибирском федеральном округе (СФО).⁷

Диаграмма 29. Динамика перевозок пассажиров внутри страны воздушным транспортом в Сибирском федеральном округе



Как видно из представленной выше диаграммы, после существенного падения в кризисном xxxx г. объем внутренних перевозок пассажиров воздушным транспортом в

⁷ Источник: ...

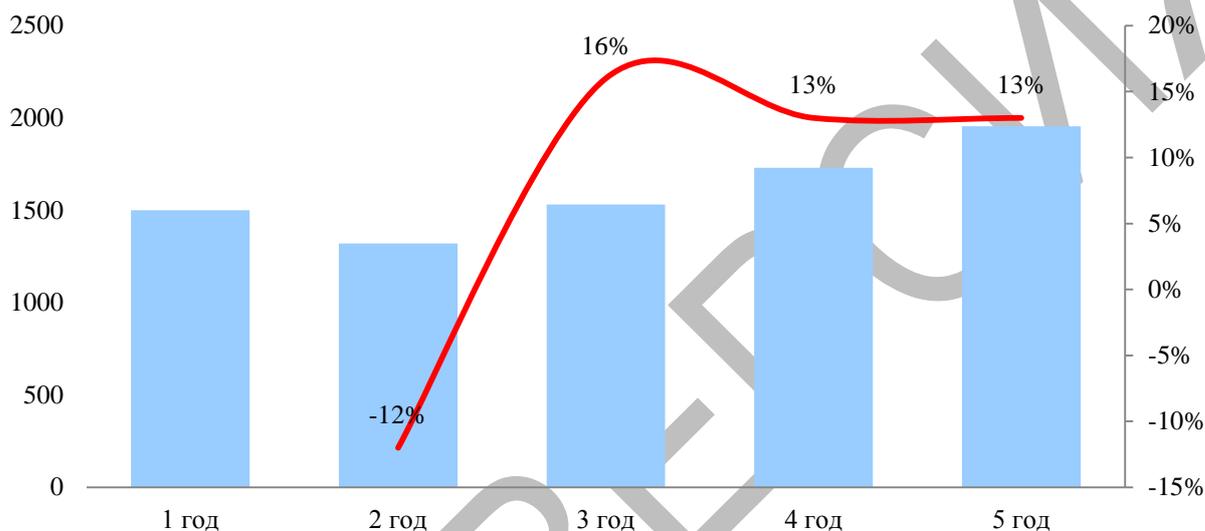
СФО демонстрировал постоянный рост. Уже в xxxx г. его значения превысили докризисные показатели.

Текст вырезан для демоверсии

6.2 Структура внутренних пассажирских авиаперевозок в Сибирском федеральном округе

На следующей диаграмме представлена динамика объемов пассажирских авиаперевозок между Сибирским федеральным округом и федеральными округами РФ.

Диаграмма 30. Динамика объемов пассажирских авиаперевозок между Сибирским федеральным округом и федеральными округами РФ

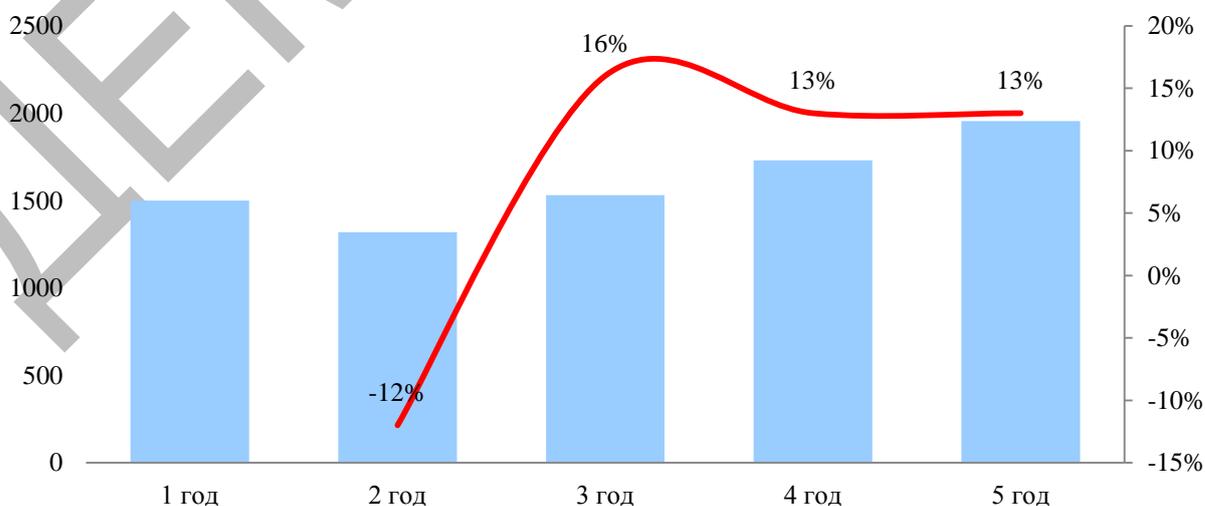


Как видно из приведенной выше диаграммы, после падения объемов в период кризиса (в xxxx г.) в последующие годы объемы перевозок демонстрировали рост по всем направлениям.

Текст вырезан для демоверсии

Динамика структуры пассажиропотока воздушного транспорта между СФО и федеральными округами представлена на следующей диаграмме.

Диаграмма 31. Динамика структуры пассажиропотока воздушного транспорта между Сибирским федеральным округом и федеральными округами РФ

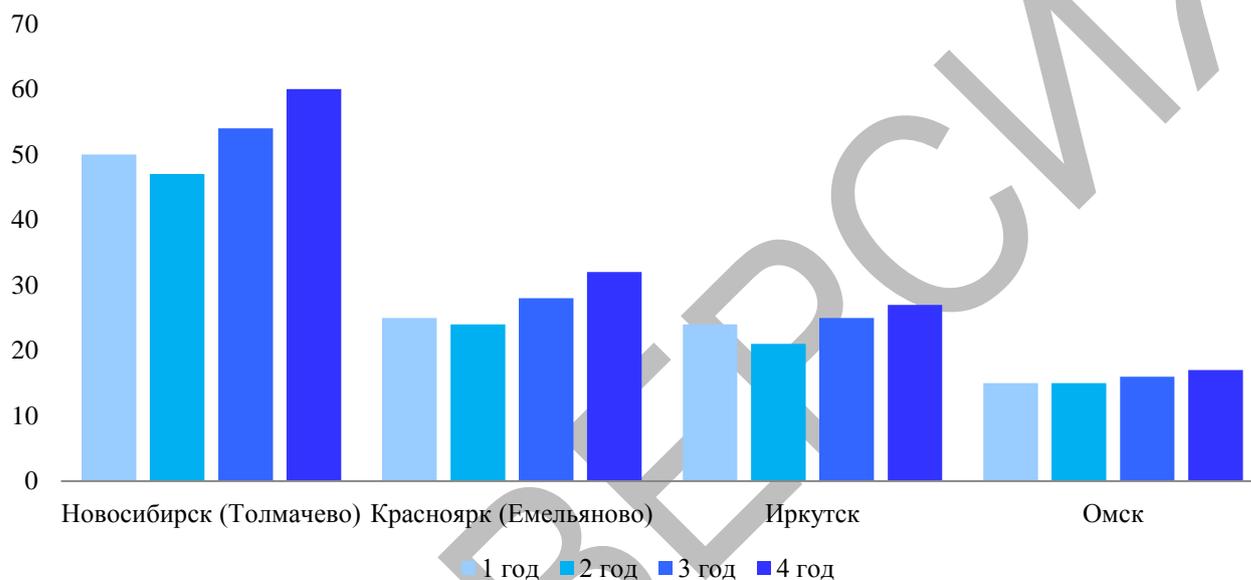


6.3 Основные аэропорты Сибирского федерального округа

6.3.1 Показатели деятельности основных аэропортов Сибирского федерального округа

На следующей диаграмме представлена динамика перевозки пассажиров (отправка и прием) через основные аэропорты СФО.

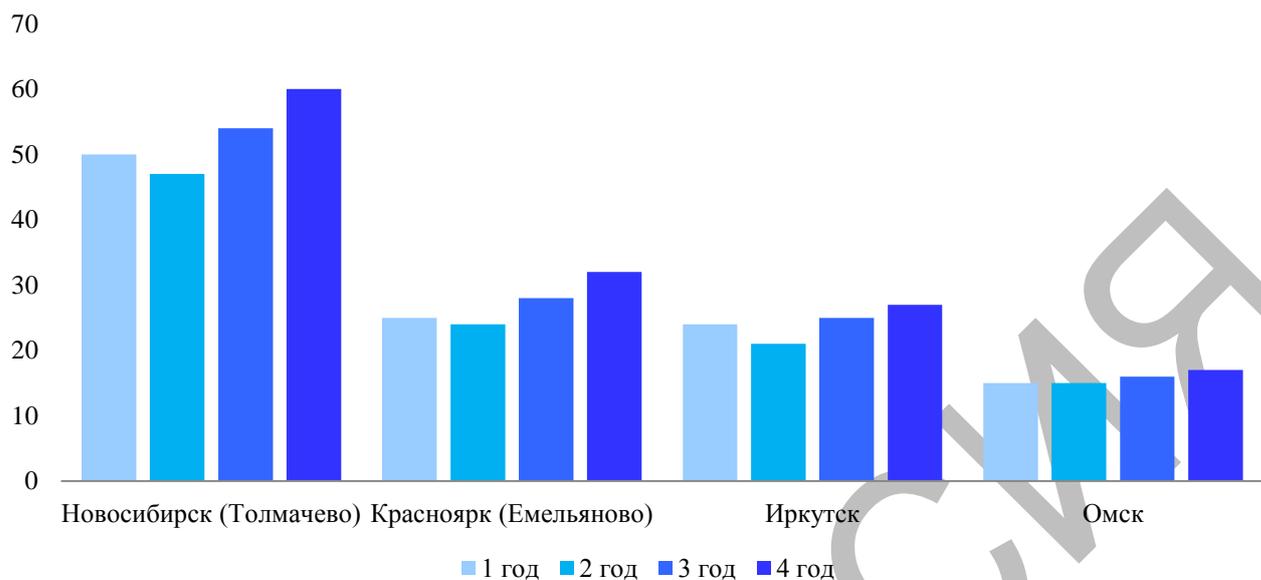
Диаграмма 32. Динамика перевозки пассажиров (отправка и прием) через основные аэропорты СФО



Как видно из приведенной выше диаграммы, в xxxx г., в результате негативного влияния мирового финансового кризиса, объем перевозок пассажиров через все рассматриваемые аэропорты СФО сократился. Наиболее сильное сокращение пассажиропотока произошло в Новосибирске (аэропорт Толмачево) – на xx%, а также в Иркутске – на xx%.

Уже в xxxx г. объемы перевозок резко возросли и превысили докризисные показатели. В период xxxx-xxxx гг. наблюдался непрерывный рост числа ВПО в основных аэропортах СФО. Наиболее существенно число ВПО в xxxx-xxxx гг. выросло в Новосибирске (Толмачево) и Красноярске (Емельяново), общий прирост численности ВПО в указанных аэропортах составил, соответственно, xx% и xx%.

Диаграмма 33. Динамика взлетно-посадочных операций в основных аэропортах СФО



6.3.2 Аэропорт Толмачево, Новосибирск

Аэропорт Новосибирск (Толмачево) является крупнейшим за Уралом аэропортовым комплексом, оказывающим все виды услуг по наземному и аэропортовому обслуживанию воздушных судов как российского, так и иностранного производства.

Характеристики аэродромного комплекса позволяют аэропорту принимать практически все существующие виды воздушных судов. Сертифицированная по II категории ИКАО вторая взлетно-посадочная полоса делает аэропорт практически всепогодным.

Принимаемые типы воздушных судов:

Пропускная способность аэропорта:

ВПП:

Текст вырезан для демоверсии

Основные маршруты:

Таблица 2. Основные маршруты аэропорта Толмачево

Направление	Число перевезенных пассажиров, чел	Доля в общем объеме пассажиропотока аэропорта
Москва	-//-	-//-
Бангкок	-//-	-//-
Санкт-Петербург	-//-	-//-
Анталья	-//-	-//-
Хабаровск	-//-	-//-

6.3.3 Аэропорт Емельяново, Красноярск

Аэропорт Емельяново имеет выгодное географическое положение и является стратегическим транзитным узлом в воздушном сообщении между Европой и Азией.

Принимаемые типы воздушных судов:

Пропускная способность аэропорта:

ВПП

Текст вырезан для демоверсии

Основные маршруты:

Таблица 3. Основные маршруты аэропорта Емельяново

Направление	Число перевезенных пассажиров, чел	Доля в общем объеме пассажиропотока аэропорта
Москва	-//-	-//-
Бангкок	-//-	-//-
Норильск	-//-	-//-
Санкт-Петербург	-//-	-//-
Игарка	-//-	-//-

6.3.4 Аэропорт Иркутск

Аэропорт Иркутск является крупнейшим аэропортом Восточной Сибири. Он расположен в непосредственной близости от центра одноименного города и в xx км от озера Байкал. Недалеко от Иркутска находятся индустриальные центры Иркутской области города – Ангарск и Шелехов, являющиеся центрами нефтехимической и металлургической промышленности.

Текст вырезан для демоверсии

Принимаемые типы воздушных судов:

Пропускная способность аэропорта:

ВПП

Текст вырезан для демоверсии

Основные маршруты:

Таблица 4. Основные маршруты аэропорта Иркутск

Направление	Число перевезенных пассажиров, чел	Доля в общем объеме пассажиропотока аэропорта
Москва	-//-	-//-
Бангкок	-//-	-//-
Усть-Кут	-//-	-//-
Хабаровск	-//-	-//-
Анталья	-//-	-//-

6.3.5 Аэропорт Омск (Центральный)

Аэропорт Омск (Центральный) входит в тридцатку крупнейших российских аэропортов. География маршрутов из аэропорта Омск (Центральный): города России и СНГ, страны дальнего зарубежья: Германия, Греция, Турция, Таиланд и другие.

Принимаемые типы воздушных судов:

Пропускная способность аэропорта:

ВПП

Текст вырезан для демоверсии

Основные маршруты:

Таблица 5. Основные маршруты аэропорта Омск (Центральный)

Направление	Число перевезенных пассажиров, чел	Доля в общем объеме пассажиропотока аэропорта
Москва	-//-	-//-
Сочи	-//-	-//-
Анталья	-//-	-//-
Санкт-Петербург	-//-	-//-
Владивосток	-//-	-//-

6.3.6 Анализ перспектив использования основных аэропортов Сибирского федерального округа

В следующей таблице приведены расстояния от Усть-Илимска до основных аэропортов Сибирского федерального округа.

Таблица 6. Расстояния от Усть-Илимска до основных аэропортов Сибирского федерального округа

Направление	По прямой, км	По автодороге, км
Усть-Илимск - Иркутск	-//-	-//-
Усть-Илимск - Красноярск	-//-	-//-
Усть-Илимск - Новосибирск	-//-	-//-
Усть-Илимск - Омск	-//-	-//-

Текст вырезан для демоверсии

Приведенные в настоящем разделе данные позволяют сделать следующие выводы:

- В течение периода xxxx-xxxx гг. деятельность основных аэропортов СФО динамично развивалась: наблюдался значительный рост пассажиропотока и количества взлетно-посадочных операций.
- Наиболее близкими к Усть-Илимску аэропортами являются аэропорты Емельяново (Красноярск) и Иркутск. Сообщение с указанными аэропортами целесообразно развивать в первую очередь.

Текст вырезан для демоверсии

6.4 Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области

6.4.1 Анализ расположения и основных характеристик аэропортов и аэродромов Иркутской области

На следующей диаграмме приведена схема расположения гражданских аэропортов и аэродромов Иркутской области.⁸

⁸ Источник: ...

Диаграмма 34. Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области



Анализ приведенных на схеме объектов представлен в следующей таблице.

Таблица 7. Гражданские аэропорты и аэродромы Иркутской области

Наименование	Характеристика	Показатели деятельности	Координаты
Иркутск	-//-	-//-	-//-
Иркутск (Оек)	-//-	-//-	-//-
Братск	-//-	-//-	-//-
Братск (Мостовой)	-//-	-//-	-//-
Куйтун	-//-	-//-	-//-
Качуг	-//-	-//-	-//-
Хужир	-//-	-//-	-//-
Железногорск-Илимский	-//-	-//-	-//-
Усть-Кут	-//-	-//-	-//-
Киренск	-//-	-//-	-//-
Бодайбо	-//-	-//-	-//-
Ербогачен	-//-	-//-	-//-

6.4.2 Анализ перспектив использования аэропортовой инфраструктуры Иркутской области

На основании анализа характеристик аэропортов и аэродромов Иркутской области можно сделать вывод, что в регионе расположены два крупных аэропорта – Иркутск и Братск, обеспечивающие связь региона с Москвой и другими городами России и зарубежья. Из остальных имеющихся в области аэропортов осуществляются рейсы только в пределах Иркутской области.

В этой связи в рамках рассматриваемого в настоящей работы проекта, целесообразно рассматривать возможности организации сообщения между Усть-Илимском и Иркутском, а также Усть-Илимском и Братском.

Текст вырезан для демоверсии

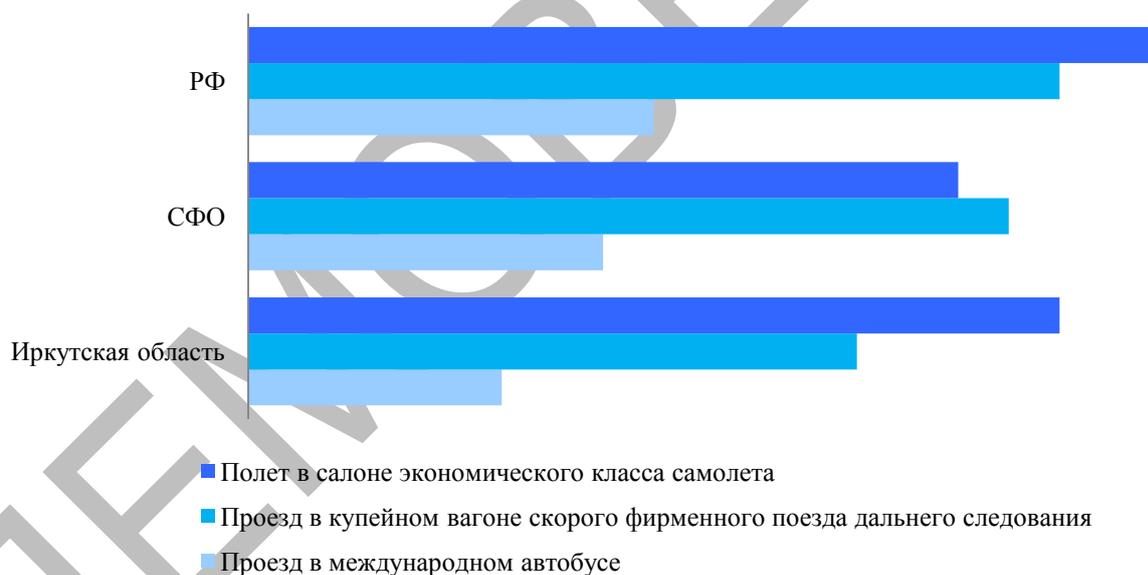
6.5 Цены на пассажирские перевозки в Сибирском федеральном округе и в Иркутской области

На следующей диаграмме приведено сравнение средней стоимости проезда на различных видах транспорта согласно данным Росстата на июнь xxxx г.

Текст вырезан для демоверсии

Необходимо отметить, что стоимость проезда на всех рассматриваемых видах транспорта в СФО и Иркутской области ниже, чем в среднем по России.

Диаграмма 35. Сравнение средней стоимости проезда на различных видах транспорта в СФО и Иркутской области

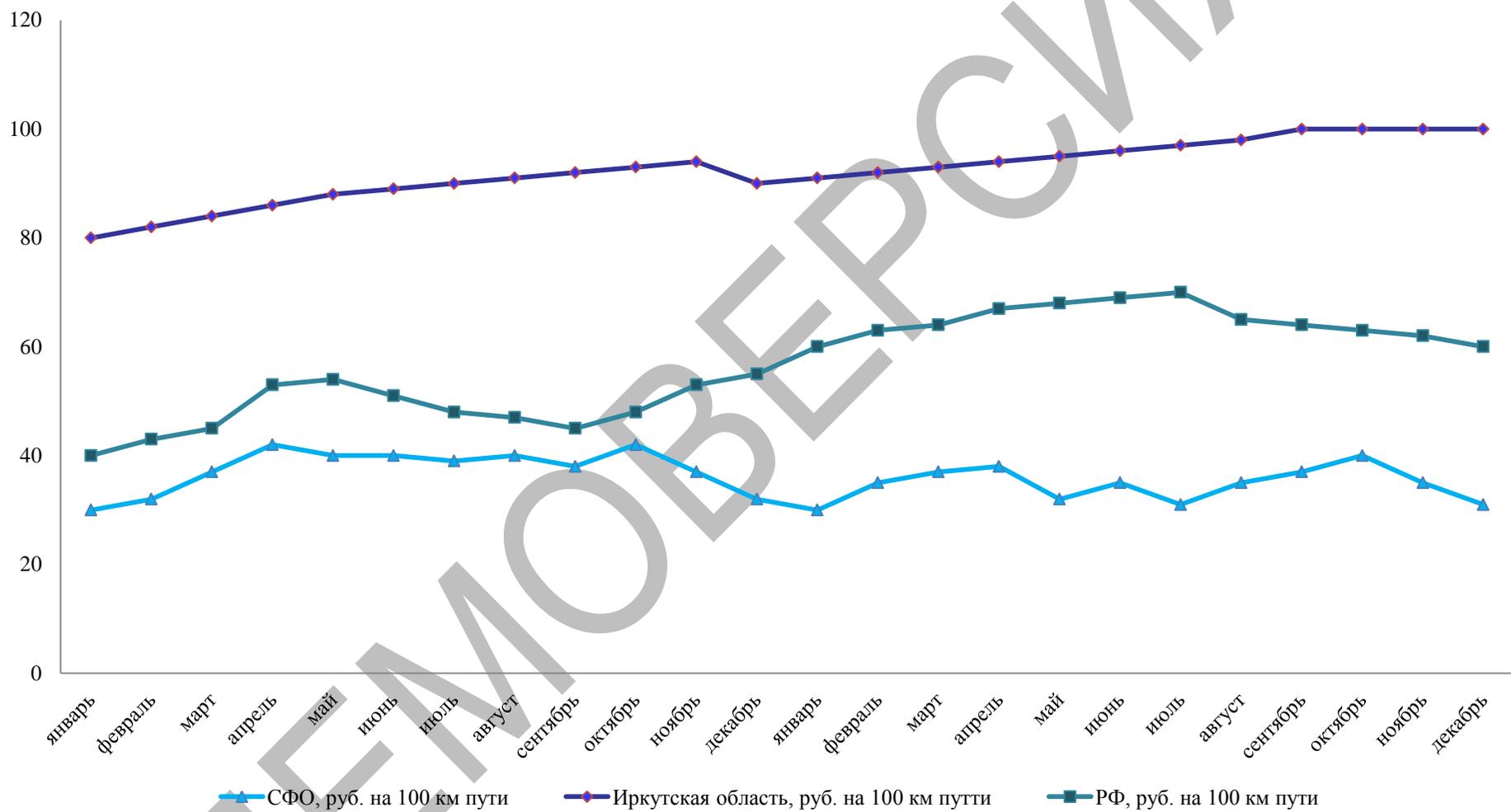


На следующей диаграмме приведена динамика средней стоимости полета в салоне экономического класса самолета согласно данным Росстата.

Текст вырезан для демоверсии

В СФО в рассматриваемом периоде не наблюдается четкой тенденции к снижению или повышению стоимости полета, ее значения изменяются в диапазоне xxx-xxx руб.

Диаграмма 36. Динамика средней стоимости полета в салоне экономического класса самолета в СФО и Иркутской области



Текст вырезан для демоверсии

6.6 Цены на услуги аэропортов по наземному обслуживанию воздушных судов в Сибирском федеральном округе и в Иркутской области

В следующей таблице приведены тарифы и сборы аэропортов Сибирского федерального округа и Иркутской области, действовавшие в августе xxxx г.

Как видно из приведенной ниже таблицы, тарифы и сборы в крупных международных аэропортов Сибирского федерального округа существенно ниже тарифов и сборов аэропортов местных авиалиний. Исключение составляет только тариф на временную стоянку, который в больших аэропортах в среднем на xx% выше.

Текст вырезан для демоверсии

ДЕМОНОВЕРСИЯ

Таблица 8. Тарифы и сборы аэропортов Сибирского федерального округа и Иркутской области, действовавшие в августе xxxx г.

Аэропорт	Взлет и посадка, руб./т ⁹	Авиационная безопасность, руб./т ¹⁰	Пользование аэровокзалом, руб./пасс.	Обслуживание пассажиров, руб./пасс.	Обработка грузов, руб./кг	Обеспечение авиаГСМ, руб./т ¹¹	Временная стоянка до x-x суток, руб./час
Крупные международные аэропорты СФО и Иркутской области							
Иркутск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Красноярск (Емельяново)	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Новосибирск (Толмачево)	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Омск (Центральный)	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Братск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Среднее значение	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Аэропорты местных авиалиний Иркутской области							
Усть-Кут	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Киренск	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Ербогачен	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Бодайбо	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-
Среднее значение	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-	-//-

⁹ За x т взлетной массы

¹⁰ За x т взлетной массы

¹¹ За x т авиаГСМ

6.7 Анализ факторов развития пассажирских авиаперевозок в Иркутской области

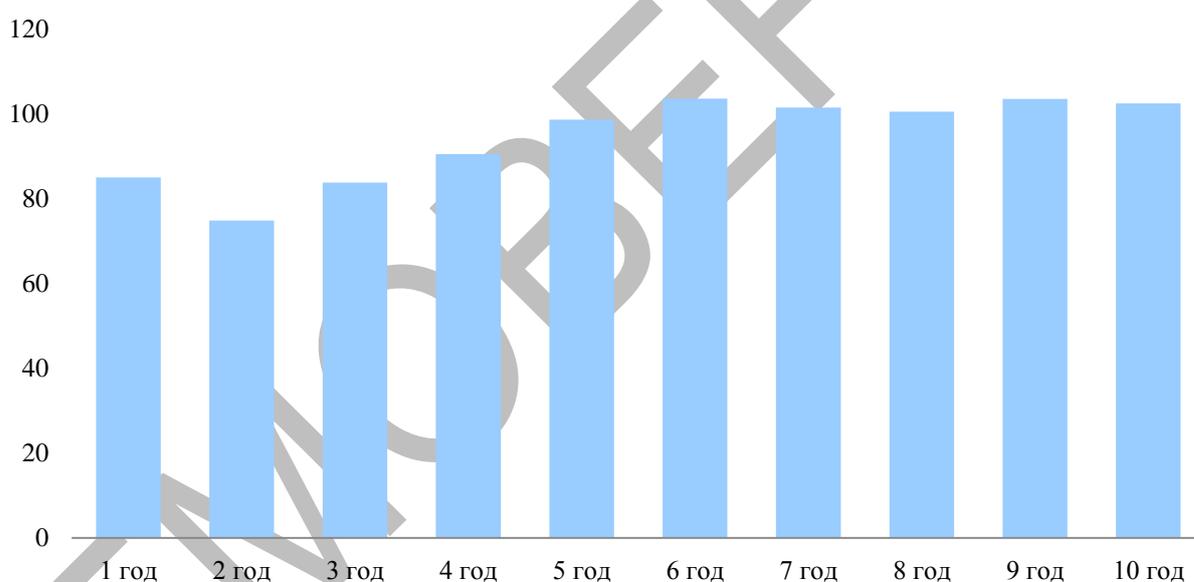
В соответствии с положениями «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до xxxx года», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от xx ноября xxxx г. № xxxx-р, при реализации консервативного варианта развития пассажиропотоков на воздушном транспорте РФ увеличится к xxxx г. (по сравнению с xxxx г.) в x,x раза, при реализации инновационного варианта развития – в x,x раза (см. 5.7.2 *Транспортная стратегия РФ*).

В рамках Транспортной стратегии развитие воздушного транспорта предусматривает развитие инфраструктуры аэропортов регионального и местного значения, преимущественно в труднодоступных районах Севера, Сибири, Дальнего Востока, а также в приравненных к ним местностях.

Текст вырезан для демоверсии

На следующей диаграмме приведены индексы изменения выпуска продукции и услуг организациями базовых видов экономической деятельности в Иркутской области по данным Иркутскстата.¹²

Диаграмма 37. Индексы изменения выпуска продукции и услуг организациями базовых видов экономической деятельности в Иркутской области

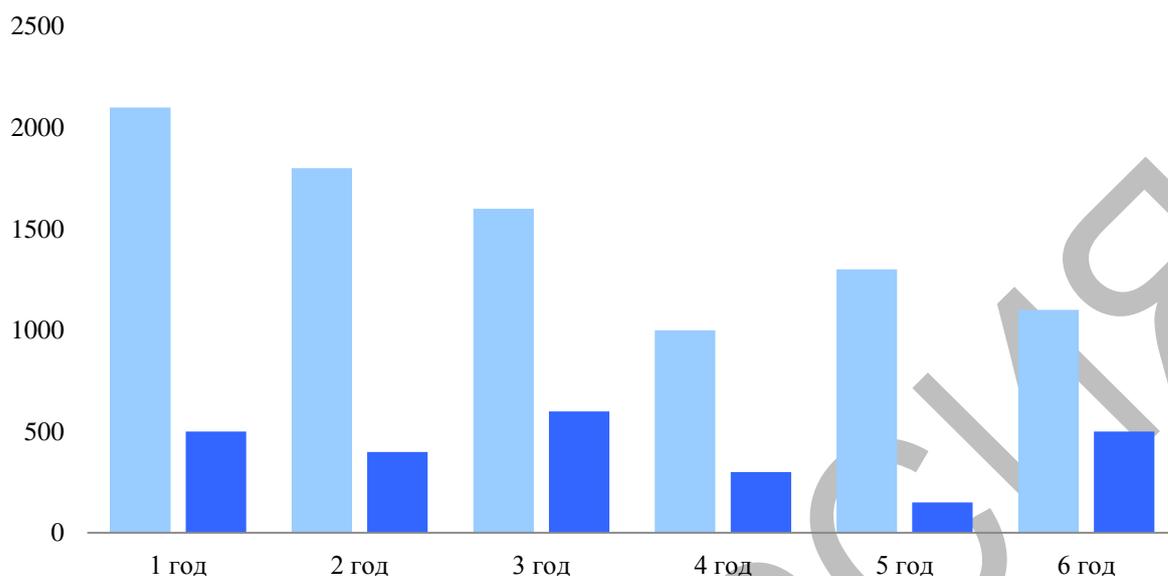


Текст вырезан для демоверсии

На следующей диаграмме приведена динамика численности принятых иностранных туристов в СФО и Иркутской области. Данные предоставлены Росстатом за период xxxx-xxxx гг., информация по более поздним периодам в статистике Росстата отсутствует.

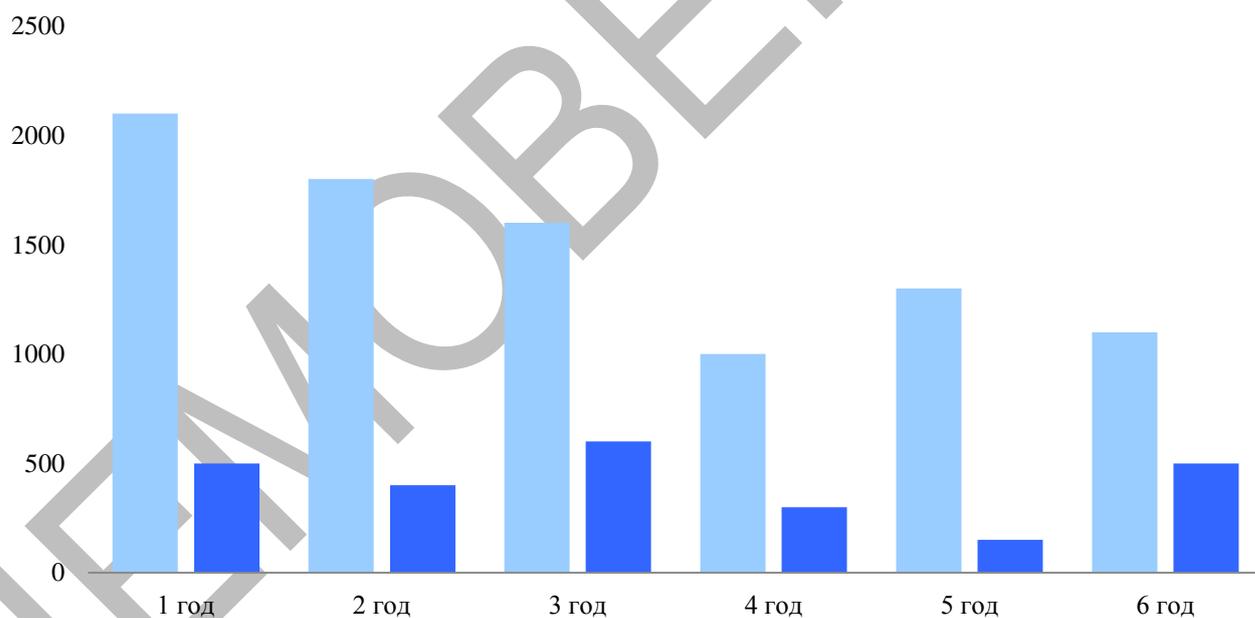
¹² Для наблюдения внутригодовой динамики развития экономики региона на основе отчетных данных рассчитывается квартальный индекс физического объема выпуска продукции предприятиями базовых видов экономической деятельности (промышленное производство, сельское хозяйство, строительство, транспорт и розничная торговля).

Диаграмма 38. Динамика численности принятых иностранных туристов в СФО и Иркутской области, чел.



Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 39. Динамика численности отправленных в туры российских туристов в СФО и Иркутской области



Как видно из приведенной диаграммы, в отличие от динамики принятых иностранных туристов, динамика отправленных в туры российских туристов до кризиса и после него демонстрировала четкую тенденцию к увеличению. Существенное падение потока в xxxx г. не оказало значительного влияния на отрасль и уже в xxxx г. поток отправленных туристов превысил докризисные значения.

Текст вырезан для демоверсии

Указанные факторы определяют позитивные перспективы развития пассажирских авиаперевозок в регионе.

6.8 Выводы к главе

В настоящее время рынок внутренних пассажирских перевозок воздушным транспортом в Сибирском федеральном округе находится в фазе динамичного развития, что является положительным фактором при реализации проектов в сфере гражданских авиаперевозок в регионе.

В масштабах Сибирского федерального округа выделяются три основных направления пассажирских авиаперевозок: перевозки в Центральный федеральный округ (в Москву), демонстрирующие наибольшие объемы пассажиропотока, перевозки внутри Сибирского федерального округа и перевозки в Дальневосточный федеральный округ.

Сибирский федеральный округ хорошо обеспечен аэропортовой инфраструктурой, на его территории расположены четыре международных аэропорта федерального значения: Емельяново (Красноярск), Толмачево (Новосибирск), Иркутск и Омск. В xxxx-xxxx гг. деятельность основных аэропортов СФО динамично развивалась: наблюдался значительный рост пассажиропотока и количества взлетно-посадочных операций.

Текст вырезан для демоверсии

7 Исследование рынка услуг посадочной площадки Усть-Илимска

7.1 Текущая ситуация с оказанием транспортных услуг по обеспечению пассажирских перевозок в городе Усть-Илимске

Город Усть-Илимск территориально расположен на северо-западе Иркутской области (на xx-й географической параллели) в центре Усть-Илимского района.

Расстояние от Усть-Илимска до Иркутска по железной дороге – x xxx км, по автодороге – xxx км, по авиатрассе – xxx км.

Город имеет выход на областной центр и другие города России через автомобильную дорогу областного значения Усть-Илимск – Братск и выход на железнодорожную линию Тайшет – Братск – Лена через железнодорожную ветку Хребтовая – Усть-Илимск. До июня xxxx года имелось воздушное сообщение как с областным центром – городом Иркутском, так и с другими городами.

На городских, пригородных и междугородних маршрутах пассажирские автоперевозки осуществляют и иные транспортные предприятия и индивидуальные предприниматели, в т.ч. из городов Братска и Иркутска.

Текст вырезан для демоверсии

На сегодняшний день аэропорт не эксплуатируется и распоряжением руководителя Росавиации от xx.xx.xxxx г. №АЮ-xx-р исключен из Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации в связи банкротством и ликвидацией эксплуатирующей организации – ФГУП «Аэропорт Усть-Илимск».

Длительное время в пути ограничивает мобильность населения Усть-Илимска и определяет необходимость решения проблемы транспортной доступности. В этой связи была разработана ведомственная целевая программа «Развитие транспортных услуг, предоставляемых населению города Усть-Илимска на xxxx-xxxx годы», утвержденная постановлением Администрации города Усть-Илимск от xx.xx.xxxx №xxxx.

Текст вырезан для демоверсии

На основании изложенного можно прийти к выводу, что, несмотря на наличие междугородних маршрутов наземного транспорта (автомобильного и железнодорожного), отсутствие авиационного сообщения между Усть-Илимском и

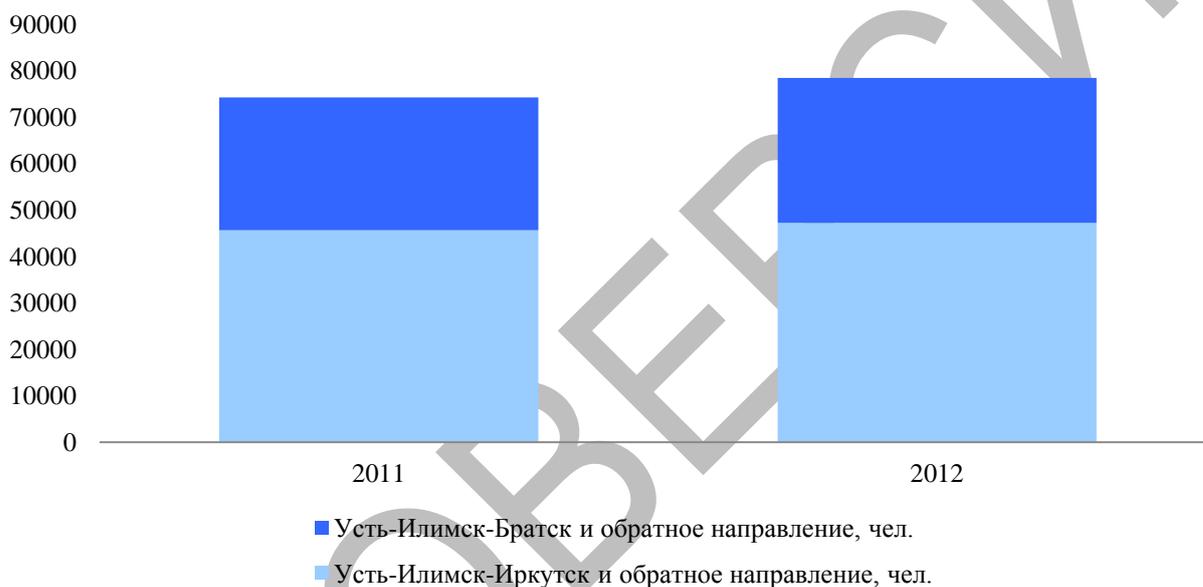
областным центром – Иркутском, а также крупными городами Сибири существенно ограничивает мобильность населения региона. Улучшение транспортной доступности Усть-Илимска путем организации регулярных авиарейсов является приоритетной задачей Администрации города Усть-Илимск.

7.2 Объем междугородных пассажирских перевозок в городе Усть-Илимске

Регулярные пассажирские перевозки по маршрутам Усть-Илимск – Братск и Усть-Илимск – Иркутск осуществляются ежедневно.

Динамика пассажиропотока междугородных перевозок по данным перевозчиков представлена на следующей диаграмме.

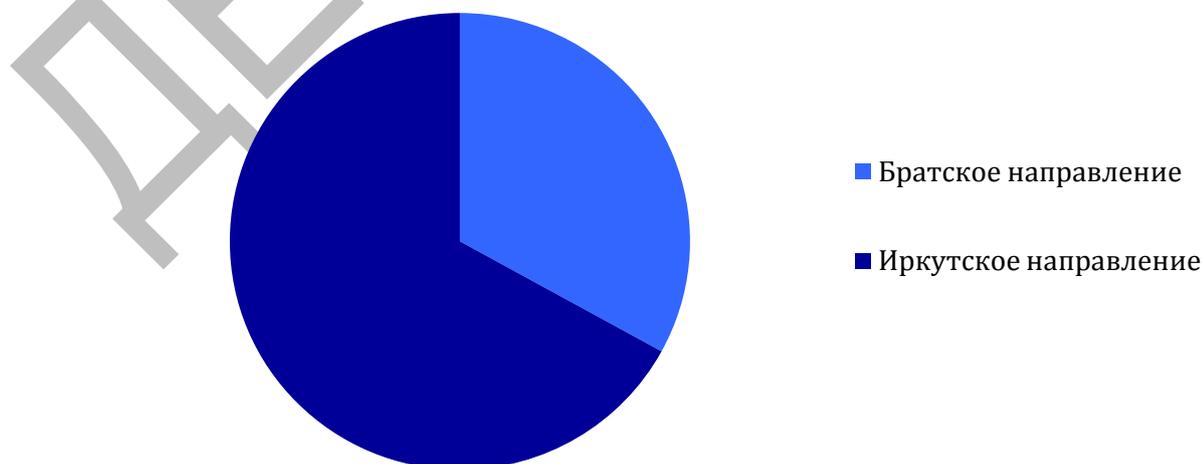
Диаграмма 40. Динамика пассажиропотока междугородных перевозок в Усть-Илимске без учета льготных категорий



Текст вырезан для демоверсии

Структура междугородных пассажирских перевозок автотранспортом приведена на следующей диаграмме.

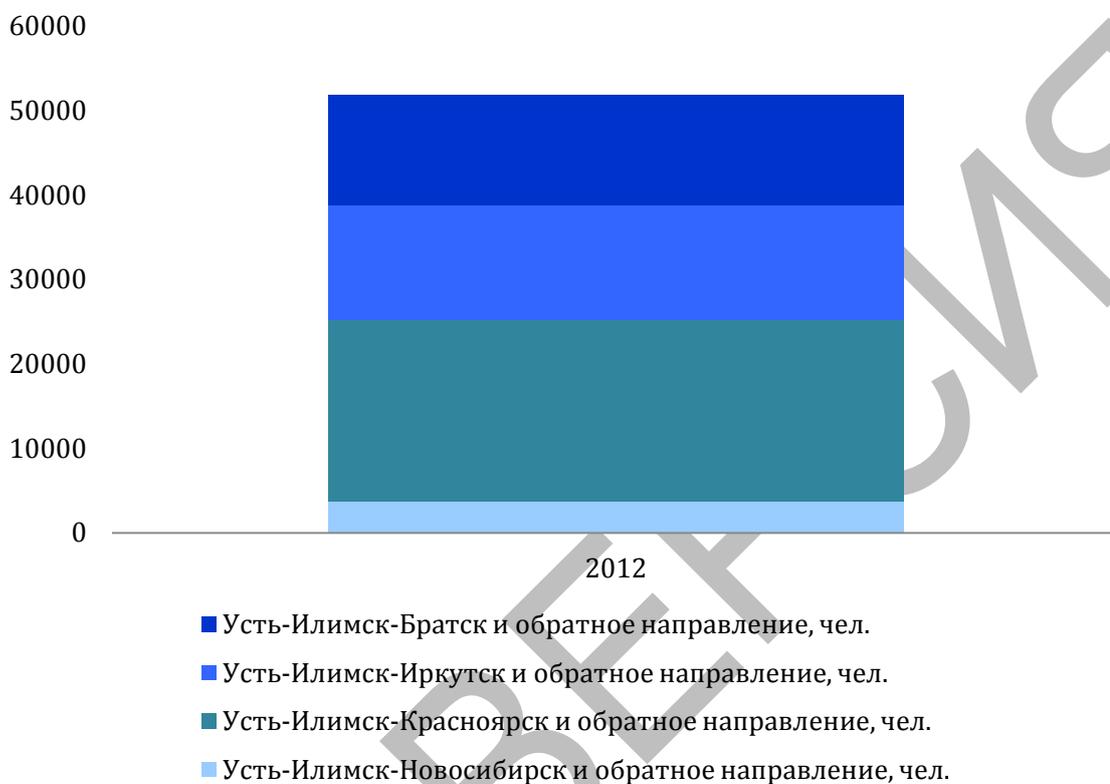
Диаграмма 41. Структура междугородных пассажирских перевозок автотранспортом в Усть-Илимске



Как видно из представленной выше диаграммы, большая часть пассажиров перевозилась между Усть-Илимском и Иркутском.

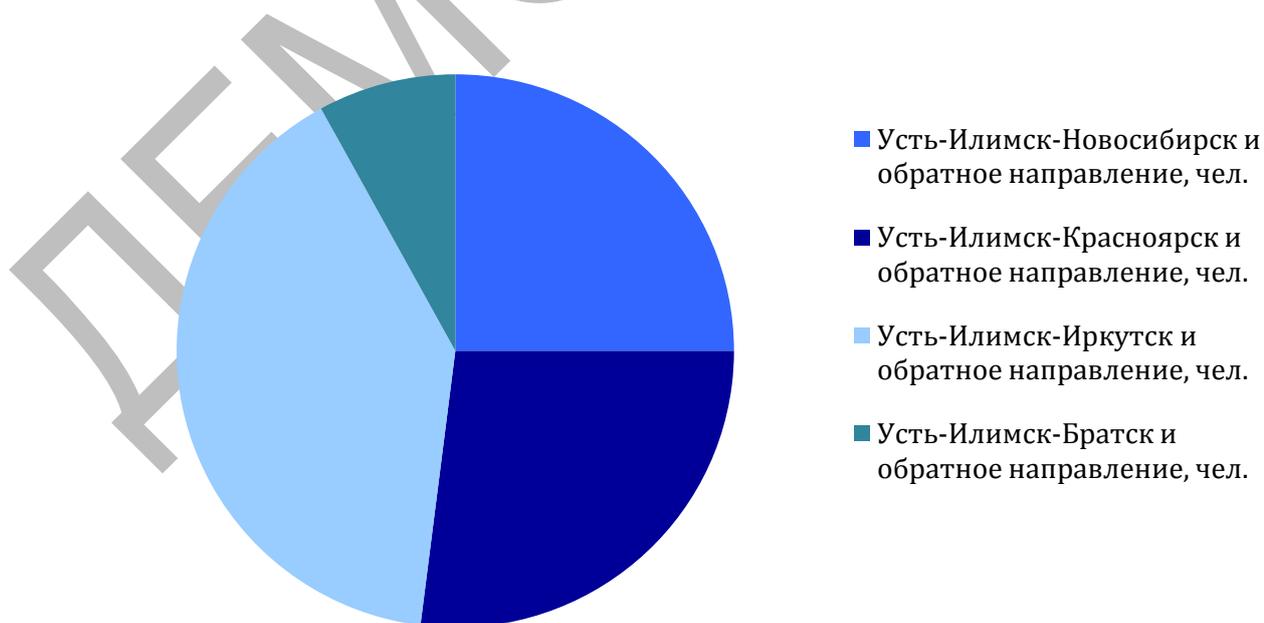
Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 42. Объемы междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Усть-Илимске



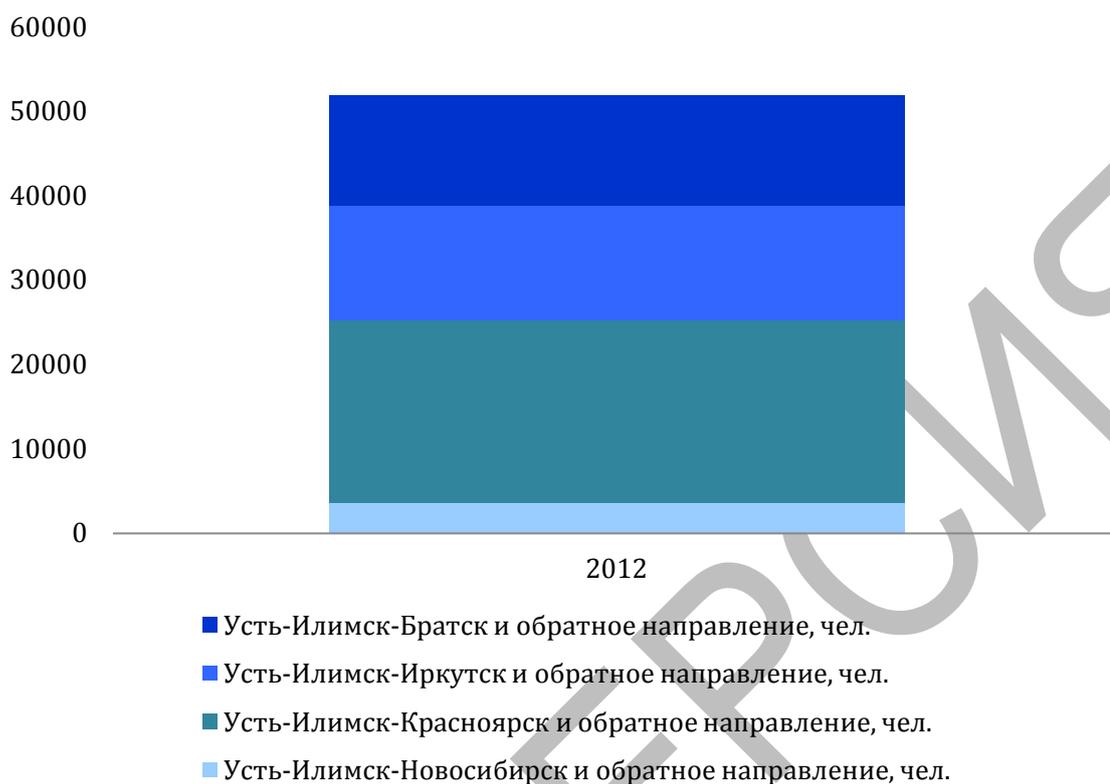
Структура междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом приведена на следующей диаграмме.

Диаграмма 43. Структура междугородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в Усть-Илимске



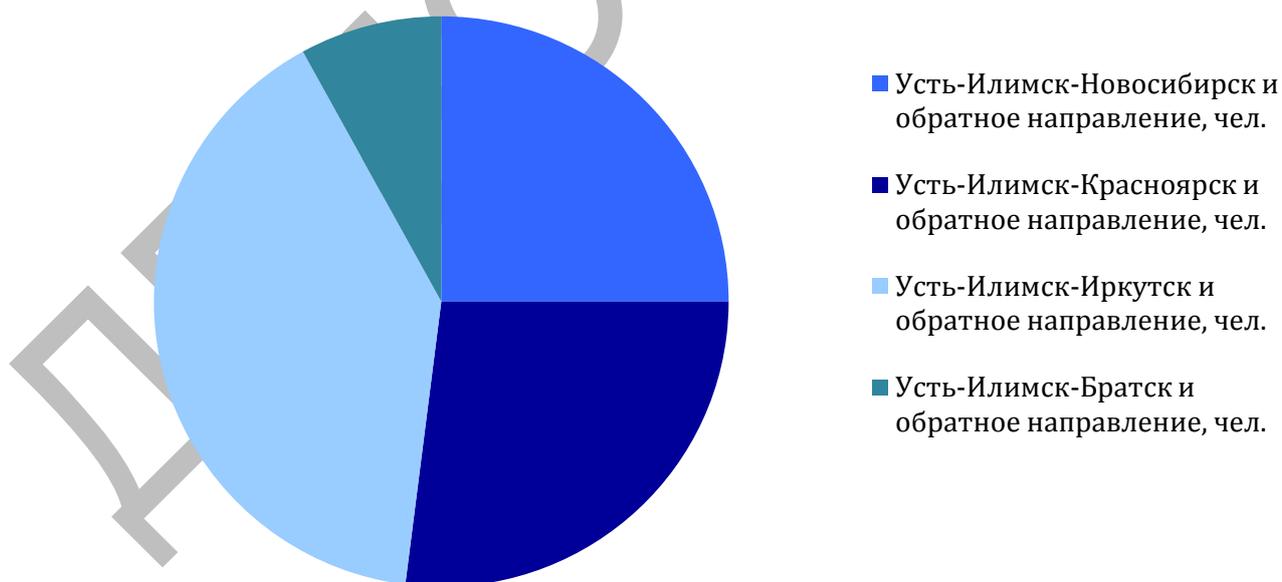
Текст вырезан для демоверсии

Диаграмма 44. Совокупные объемы междугородных пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Усть-Илимске



Структура совокупных объемов междугородных пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Усть-Илимске приведена на следующей диаграмме.

Диаграмма 45. Структура совокупных объемов междугородных пассажирских перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в Усть-Илимске



Как видно из представленной выше диаграммы, **более xx% пассажиропотока междугородных пассажирских перевозок приходится на сообщение с Иркутском, xx% – на сообщение с Братском.**

7.3 Оценка потребности в пассажирских авиаперевозках в городе Усть-Илимске

В следующей таблице приведен анализ данных по продажам авиабилетов в Усть-Илимске с оправлением или прибытием в ближайшие крупные аэропорты, расположенные в Братске, Иркутске, Красноярске и Новосибирске.¹³

Таблица 9. Анализ данных по продажам авиабилетов в Усть-Илимске с оправлением или прибытием в ближайшие крупные аэропорты

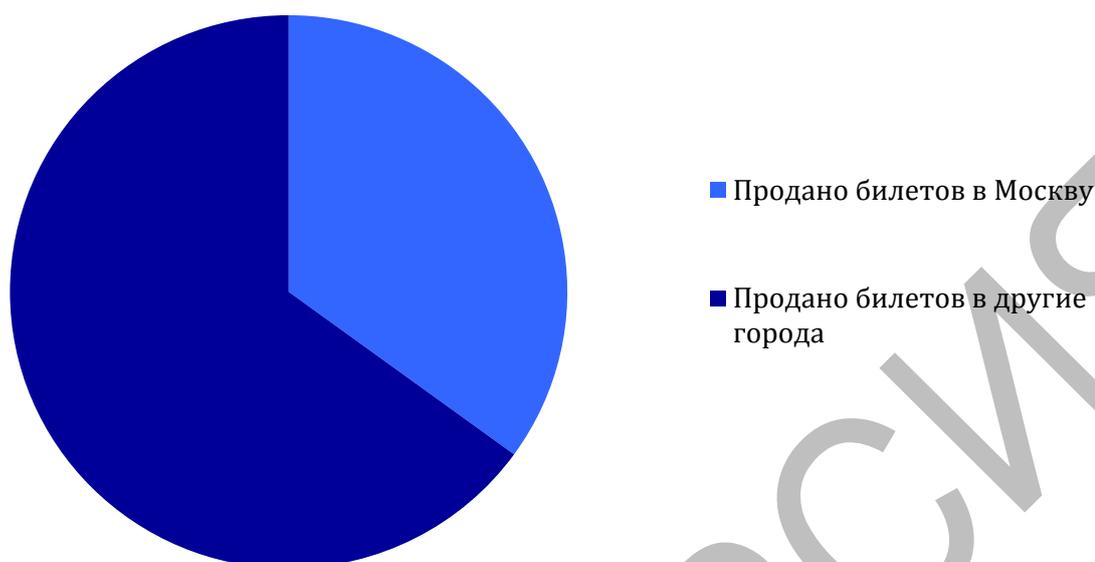
Аэропорт отправления	Аэропорт прибытия	Значение
По аэропорту Иркутска		
Иркутск	Другие аэропорты	-//-
Другие аэропорты	Иркутск	-//-
<i>Билеты на отправление минус билеты на прибытие</i>		-//-
<i>Доля приобретения обратных билетов</i>		-//-
По аэропорту Братска		
Братск	Другие аэропорты	-//-
Другие аэропорты	Братск	-//-
<i>Билеты на отправление минус билеты на прибытие</i>		-//-
<i>Доля приобретения обратных билетов</i>		-//-
По аэропорту Красноярска		
Красноярск	Другие аэропорты	-//-
Другие аэропорты	Красноярск	-//-
<i>Билеты на отправление минус билеты на прибытие</i>		-//-
<i>Доля приобретения обратных билетов</i>		-//-
По аэропорту Новосибирска		
Новосибирск	Другие аэропорты	-//-
Другие аэропорты	Новосибирск	-//-
<i>Билеты на отправление минус билеты на прибытие</i>		-//-
<i>Доля приобретения обратных билетов</i>		-//-
Совокупно по всем рассматриваемым аэропортам региона		
Рассматриваемые аэропорты	Другие аэропорты	-//-
Другие аэропорты	Рассматриваемые аэропорты	-//-
<i>Билеты на отправление минус билеты на прибытие</i>		-//-
<i>Доля приобретения обратных билетов</i>		-//-

Текст вырезан для демоверсии

Отдельно целесообразно рассмотреть продажи билетов московского направления, т.к. в Москве расположены крупнейшие узловые аэропорты страны. Кроме того доля продаж билетов на Москву или из Москвы в Усть-Илимске достаточно велика.

¹³ Источник:

Диаграмма 46. Доли продаж авиабилетов московского направления в Усть-Илимске



Текст вырезан для демоверсии

Таблица 10. Данные расписания полетов в московском направлении через аэропорты Иркутска, Братска, Красноярска и Новосибирска

Маршрут	Отправление	Прибытие	Число рейсов в неделю
Иркутск			
Иркутск — Москва (Шереметьево)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Домодедово)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Внуково)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Домодедово)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Домодедово)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Шереметьево)	-//-	-//-	-//-
Иркутск — Москва (Домодедово)	-//-	-//-	-//-
ИТОГО			
Москва (Шереметьево) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Шереметьево) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Внуково) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Шереметьево) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Иркутск	-//-	-//-	-//-
ИТОГО			
Братск			
Братск — Москва (Внуково)	-//-	-//-	-//-
Братск — Москва (Домодедово)	-//-	-//-	-//-
ИТОГО			

Маршрут	Отправление	Прибытие	Число рейсов в неделю
Москва (Внуково) — Братск	-//-	-//-	-//-
Москва (Домодедово) — Братск	-//-	-//-	-//-
ИТОГО	-//-	-//-	-//-

Анализ направлений полетов по маршрутам пассажирских авиаперевозок из Усть-Илимска приведен в следующей таблице.

Таблица 11. Анализ направлений полетов по маршрутам пассажирских авиаперевозок из Усть-Илимска

Аэропорт	Позитивные факторы	Негативные факторы	Вывод
Братск	-//-	-//-	-//-
Иркутск	-//-	-//-	-//-
Красноярск	-//-	-//-	-//-
Новосибирск	-//-	-//-	-//-

Текст вырезан для демоверсии

В следующей таблице приведены полученные результаты.

Таблица 12. Оценка потребности предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках

Направление	Оценка потребности в авиаперевозках, чел. в год	Пассажиропоток в прямом и обратном направлении, чел. в год.
Иркутск	-//-	-//-
Братск	-//-	-//-
Красноярск	-//-	-//-
Новосибирск	-//-	-//-
ИТОГО	-//-	-//-

Как видно из представленной выше таблицы, при удовлетворении потребности предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках дополнительный пассажиропоток может составить х ххх пассажира. Таким образом, общий пассажиропоток посадочной площадки в Усть-Илимске составит хх ххх пассажиров в год.

Текст вырезан для демоверсии

7.4 Конкуренция

7.4.1 Конкуренция наземного и воздушного транспорта

В следующей таблице приведен анализ факторов конкуренции наземного и воздушного транспорта при реализации рассматриваемого в настоящей работе проекта.

Таблица 13. Анализ факторов конкуренции наземного и воздушного транспорта при реализации проекта

Фактор	Автотранспорт	Железнодорожный транспорт	Воздушный транспорт
Данные по маршруту Усть-Илимск – Иркутск			
Скорость доставки пассажиров	-//-	-//-	-//-
Частота рейсов	-//-	-//-	-//-

Фактор	Автотранспорт	Железнодорожный транспорт	Воздушный транспорт
Комфорт для пассажира	-//-	-//-	-//-
Стоимость проезда	-//-	-//-	-//-
Риски для пассажиров	-//-	-//-	-//-
ОЦЕНКА	-//-	-//-	-//-

В представленной выше таблице наилучшие результаты выделены зеленым цветом, наихудшие – красным, средние – желтым. Оценка за каждый наилучший результат – х балла, за средний результат – х балл, за худший – х баллов. При финальной оценке рассчитывается сумма баллов для каждого вида транспорта.

Текст вырезан для демоверсии

7.4.2 Конкуренция в сфере пассажирских авиаперевозок

Расстояние по автомобильным дорогам до основных аэропортов Сибирского федерального округа велико (см. Таблица 6. Расстояния от Усть-Илимска до основных аэропортов Сибирского федерального округа), проезд занимает много времени, по этой причине основные аэропорты СФО не могут рассматриваться в качестве прямых конкурентов посадочной площадки в Усть-Илимске.

Текст вырезан для демоверсии

В следующей таблице приведены расстояния от посадочной площадки Усть-Илимска до возможных конкурентов.

Таблица 14. Расстояния от посадочной площадки Усть-Илимска до возможных конкурентов

Направление	По прямой, км	По автодороге, км
Усть-Илимск – Братск	-//-	-//-
Усть-Илимск – Усть-Кут	-//-	-//-
Усть-Илимск – Киренск	-//-	-//-
Усть-Илимск – Железногорск-Илимский	-//-	-//-

Как видно из представленной выше таблицы, наиболее близкорасположенным к Усть-Илимску является аэропорт Братска. Воздушным транспортом расстояние до него составляет xxx км, по автодороге – xxx км. По данным сервиса «Яндекс-карты» путь от Усть-Илимска до аэропорта Братска занимает х,х часов на автомобиле.

Текст вырезан для демоверсии

Конкурентные преимущества посадочной площадки в Усть-Илимске

Удачное географическое положение

Высокие характеристики взлетно-посадочной полосы

Отсутствие в непосредственной близости других аэродромов

Ближайший функционирующий аэропорт находится в Братске на удалении xxx км по прямой и xxx км по автодороге.

Наличие спроса на пассажирские авиаперевозки со стороны крупных предприятий

Усть-Илимск является четвертым по величине городом Иркутской области после Иркутска, Братска и Ангарска, районным центром Усть-Илимского района. Численность населения Усть-Илимска по состоянию на xx.xx.xxxx г. составляет xx тыс. человек.¹⁴ Численность Усть-Илимского района составляет около xx тыс. человек.

Поддержка проекта со стороны городской администрации

Проект организации и развития посадочной площадки в Усть-Илимске поддерживается Администрацией города Усть-Илимска, утвердившей ведомственную целевую программу «Развитие транспортных услуг, предоставляемых населению города Усть-Илимска на xxxx-xxxx годы», реализация которой позволит существенно улучшить транспортную доступность региона, повысить мобильность населения, обеспечить повышение занятости населения и объемов налоговых поступлений в бюджеты различных уровней.

Приведенные в настоящем разделе данные позволяют сделать следующие выводы:

- **В настоящее время уровень конкуренции воздушного транспорта по отношению к наземным видам транспорта в Усть-Илимске оценивается как средний. При этом необходимо принимать во внимание, что основную целевую аудиторию посадочной площадки в Усть-Илимске составляют корпоративные потребители.**

Текст вырезан для демоверсии

7.5 Факторы развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске

7.5.1 Внешние и внутренние факторы развития

К внешним факторам развития, определяющим перспективы пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске, относятся:

- **Динамичное развитие пассажирского воздушного транспорта.**
- **Развитие аэропортовой деятельности.** В течение последних четырех лет для российских аэропортов в целом и аэропортов Сибирского федерального округа в частности были характерны достаточно высокие темпы развития.
- **Развитие деловой авиации.** В период xxxx-xxxx гг. рынок деловой авиации демонстрировал стабильный рост. Экспертами было отмечено усиление активности не только на международных, но и на внутренних направлениях.
- **Наличие в Усть-Илимске спроса на пассажирские авиаперевозки со стороны крупных предприятий.** См. Таблица 12. Оценка потребности предприятий Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.

К внутренним факторам развития, определяющим перспективы пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске, относятся:

- **Поддержка проекта создания и развития посадочной площадки в Усть-Илимске со стороны городской администрации.**

¹⁴ Данные Росстата

- Финансирование части мероприятий по восстановлению авиационного сообщения с Усть-Илимском из городского бюджета.
- Участие крупных предприятий Усть-Илимска в восстановлении работы аэропорта.

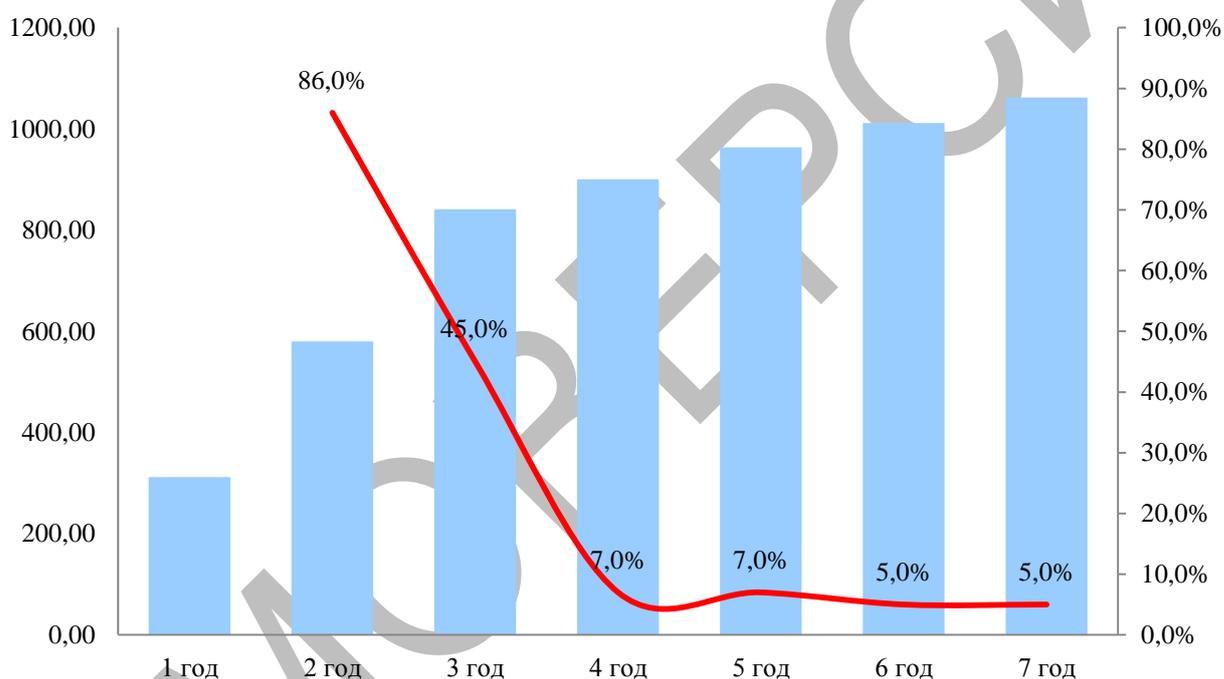
Текст вырезан для демоверсии

7.5.2 Прогноз развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске

Текст вырезан для демоверсии

Исходя из приведенных допущений, составлен прогноз развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске, представленный на следующей диаграмме.

Диаграмма 47. Прогноз развития пассажирских авиаперевозок в Усть-Илимске



Как видно из представленной выше диаграммы, к xxxx г. пассажиропоток посадочной площадки в Усть-Илимске должен достичь показателя xx тыс. чел. в год.

8 Базовые элементы маркетинговой стратегии

8.1 Концепция маркетинга

Миссией рассматриваемого проекта является удовлетворение потребности населения Усть-Илимска в пассажирских авиаперевозках.

Основная цель рассматриваемого проекта заключается в создании высокоэффективного современного комплекса по оказанию аэропортовых услуг на базе посадочной площадки в городе Усть-Илимске.

Основные задачи рассматриваемого проекта:

Концепция рассматриваемого проекта исходит из следующих положений:

Текст вырезан для демоверсии

8.2 Ожидаемая конкуренция

Уровень конкуренции со стороны наземного транспорта оценивается как средний.

Текст вырезан для демоверсии

8.3 Целевая группа

Текст вырезан для демоверсии

8.4 Стратегические партнеры

Стратегические партнеры в рамках рассматриваемого проекта приведены в следующей таблице.

Таблица 15. Стратегические партнеры

Тип	Описание
Авиакомпании	-//-
Администрация города Усть-Илимска	-//-
Инвесторы	-//-
Поставщики	-//-

8.5 Позиционирование

Посадочная площадка города Усть-Илимск позиционируется как объект региональной аэропортовой инфраструктуры, оказывающий услуги авиакомпаниям по приему и отправке воздушных судов, обеспечению авиационной безопасности, обслуживанию пассажиров и пр.

Текст вырезан для демоверсии

8.6 Состав и организация услуг

Посадочная площадка Усть-Илимска предоставляет базовый комплекс услуг по обеспечению регулярных пассажирских авиарейсов, а также по обеспечению базирования и временной стоянки воздушных судов различных организаций.

8.7 Ценообразование

В настоящее время часть сборов и тарифов аэропортов подлежат государственному регулированию. В соответствии с положениями Приказа Федеральной авиационной службы России от xx.xx.xxxx №xx «О совершенствовании системы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации», государственное регулирование осуществляется по следующим сборам и тарифам:

- Аэропортовые сборы:
- Тарифы за наземное обслуживание:

Текст вырезан для демоверсии

В соответствии со статьей xxx пункт x подпункт xx второй части Налогового кодекса РФ, реализация услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание, не подлежит обложению НДС.

8.8 Продвижение услуг

Основным элементом продвижения услуг является прямой маркетинг: переговоры с потенциальными клиентами – авиакомпаниями и эксплуатантами воздушных судов, разработка индивидуальных предложений по обслуживанию авиарейсов, организации стоянки и базирования воздушных судов.

Текст вырезан для демоверсии

8.9 Механизмы финансирования проекта

При реализации рассматриваемого в настоящей работе проекта рассматриваются следующие источники финансирования:

- Привлечение средств государственных бюджетов различных уровней в рамках целевых программ.
- Привлечение внебюджетных средств.

Текст вырезан для демоверсии