

Региональные аэропорты как драйвер региональных авиаперевозок

Докладчик: Генеральный директор ООО «Новаяпорт»
Смирнов Михаил Юрьевич

Сеть региональных аэропортов Новапорт

Проблемы региональной авиации в РФ

Экономика регионального аэропорта и тарифы

Региональные аэропорты как драйвер региональной авиации

Результаты развития региональных перевозок в аэропортах сети Новапорт

Новапорт – крупнейшая сеть региональных аэропортов в РФ

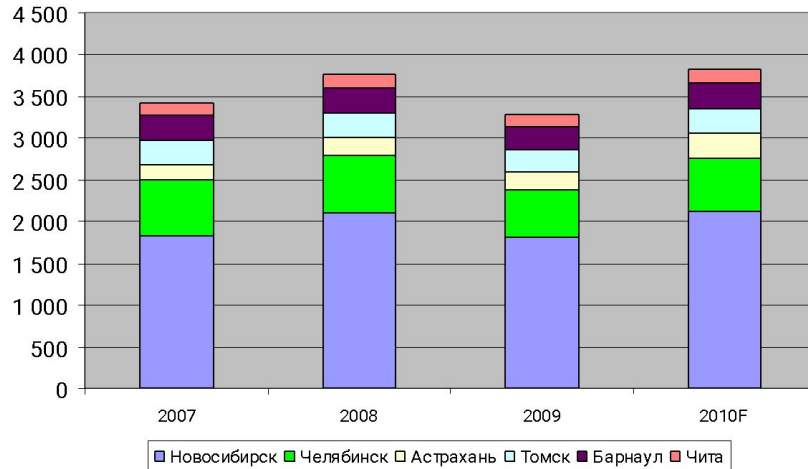


Идея проекта - рост капитализации сети за счет сетевой синергии и рыночного потенциала

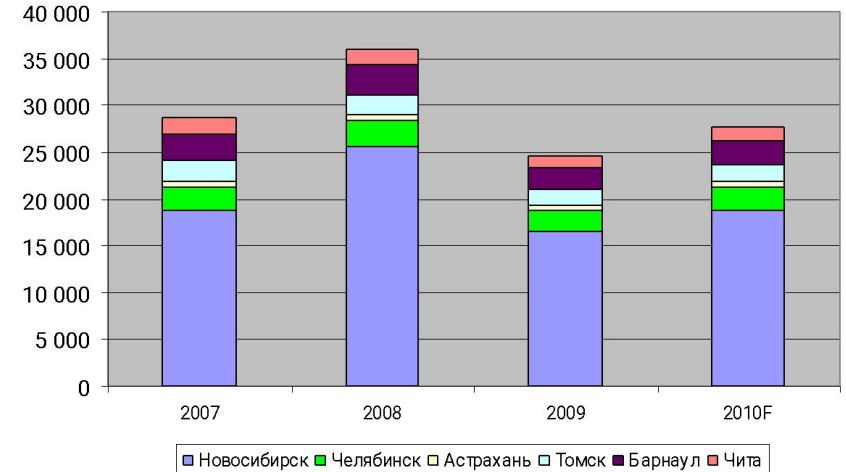
1. Реализация типовых инвестиционных проектов, направленных на рост доли неавиационной составляющей:
коммерческая аренда, паркинг, гостиница
2. Снижение издержек и рост качества управления за счет централизации ряда функций: закупки, маркетинг и работа с авиакомпаниями, сдача в аренду и реклама, работа с банками и инвесторами, стратегическое планирование
3. Внедрение современных стандартов управления: среднесрочное планирование и бюджетирование, единые стандарты отчетности, методика тарифообразования, системы мотивации персонала



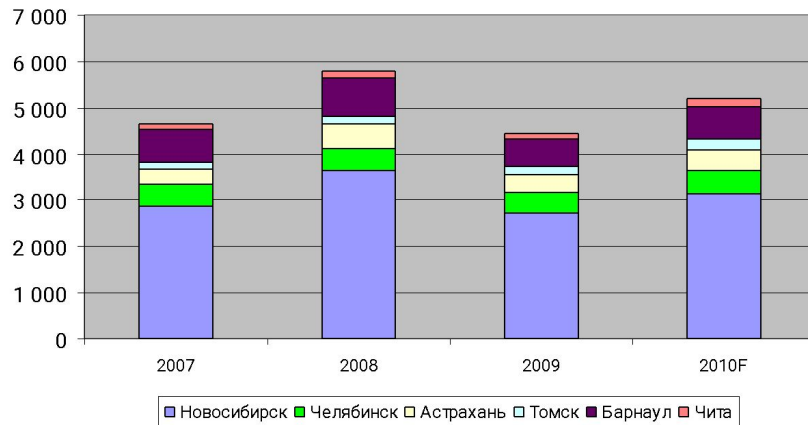
Пассажиропоток, тыс. пасс.



Грузопоток, тыс. тонн.



Выручка, млн. руб.



Пассажиропоток, тыс. пасс.				
<i>Год</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010F</i>
Новосибирск	1 826	2 109	1 804	2 120
Челябинск	663	685	581	647
Астрахань	182	205	216	285
Томск	294	294	254	305
Барнаул	304	304	279	309
Чита	143	163	146	161
Итого:	3 412	3 760	3 280	3 827

Грузопоток, тыс. тонн				
<i>Год</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010F</i>
Новосибирск	18 667	25 547	16 473	18 713
Челябинск	2 667	2 839	2 271	2 500
Астрахань	581	584	602	720
Томск	2 114	2 050	1 628	1 750
Барнаул	2 917	3 267	2 393	2 488
Чита	1 737	1 664	1 170	1 440
Итого:	28 683	35 951	24 537	27 611

Выручка, млн. руб.				
<i>Год</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010F</i>
Новосибирск	2 867	3 642	2 727	3 143
Челябинск	459	450	420	486
Астрахань	344	531	393	443
Томск	131	188	190	245
Барнаул	729	821	581	713
Чита	116	144	133	158
Итого:	4 646	5 776	4 444	5 187

Сеть региональных аэропортов Новапорт

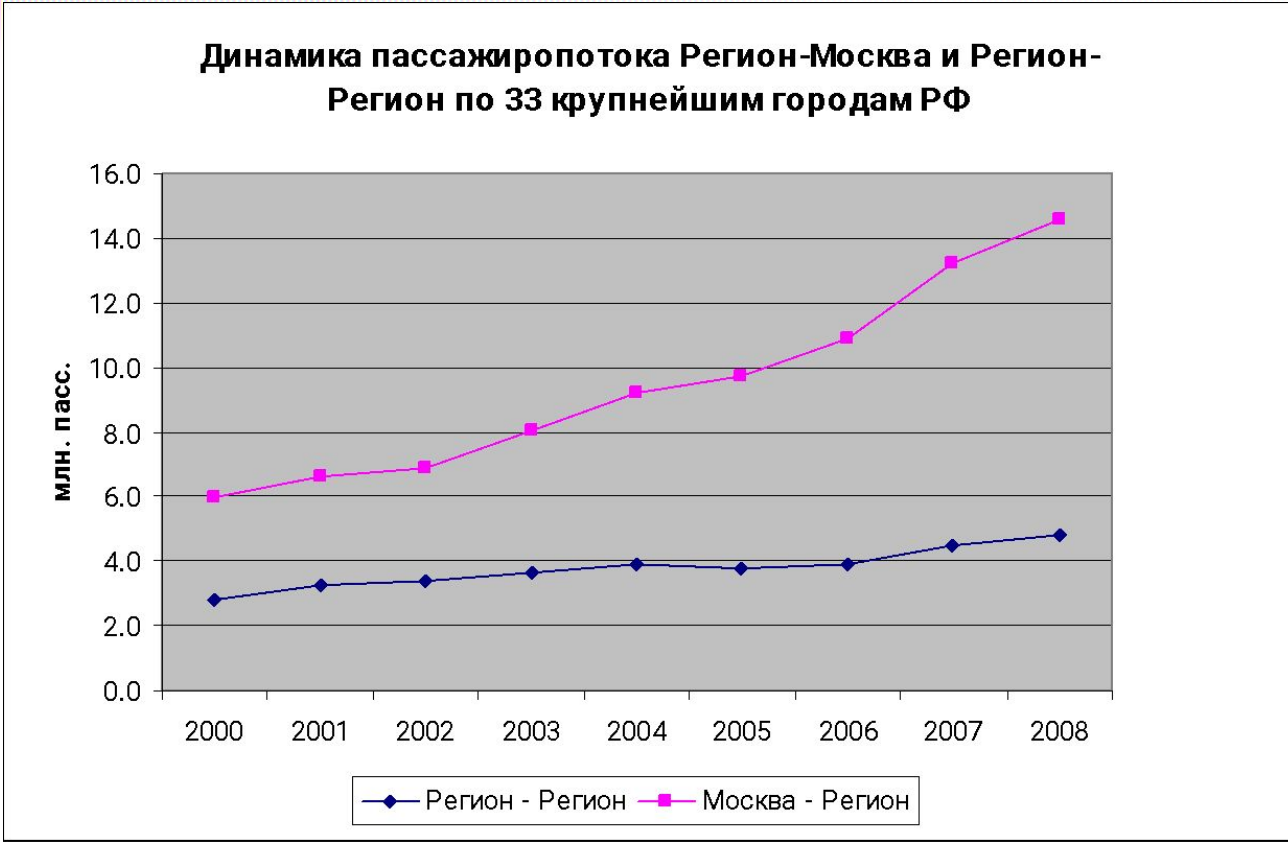
Проблемы региональной авиации в РФ

Экономика регионального аэропорта и тарифы

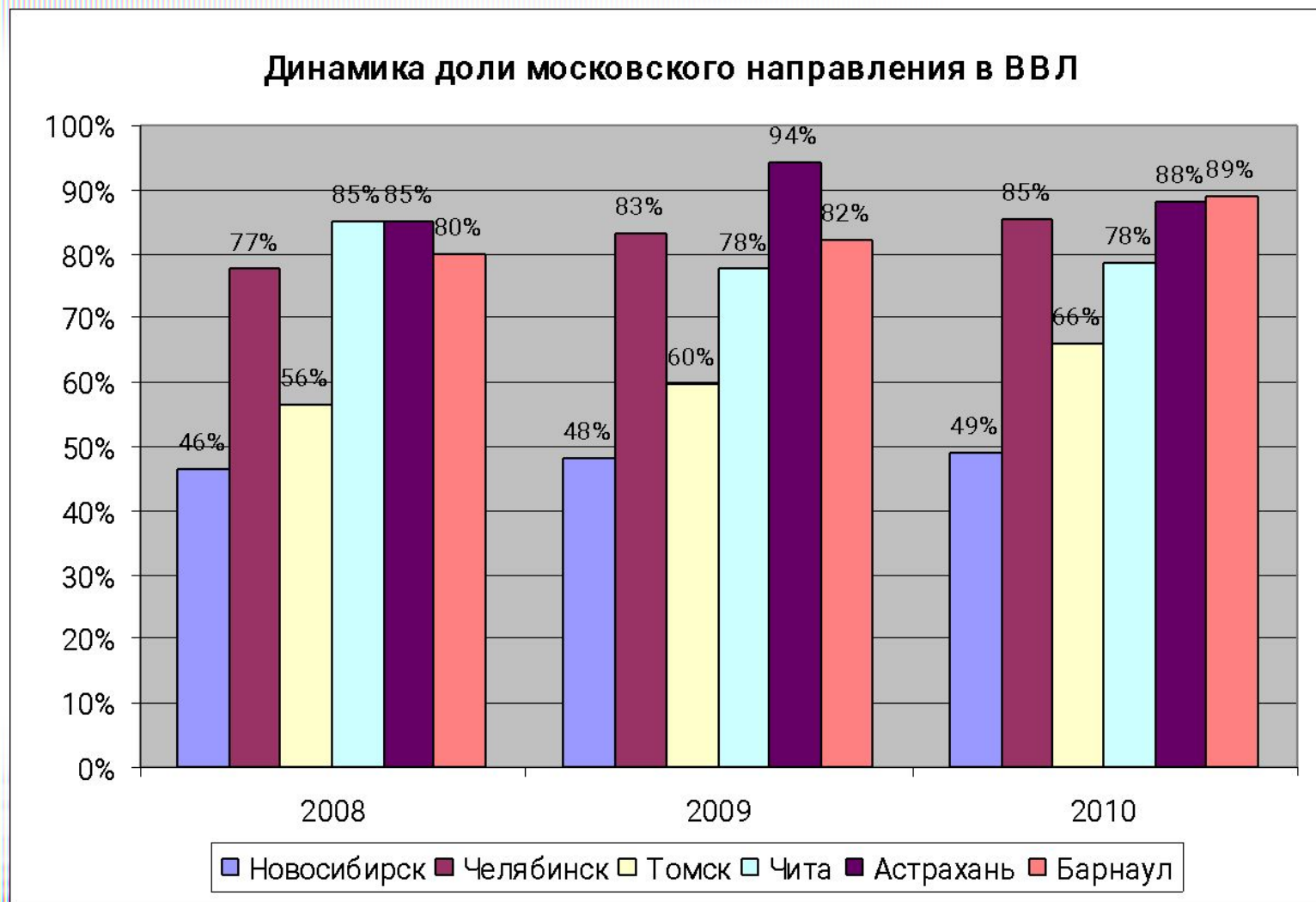
Региональные аэропорты как драйвер региональной авиации

Результаты развития региональных перевозок в аэропортах сети Новапорт

В течение последних 10 лет темпы роста региональных авиаперевозок в РФ почти в **2** раза уступали темпам роста ВВП – трафика Москвы – **7% против 12%**. В итоге, доля московского направления в структуре пассажирского трафика региональных аэропортов составляет сейчас около **75%**.



2009 г. и 10 месяцев 2010 г. не стали исключением, во всяком случае для аэропортов сети Новапорт:



Что мешает развитию региональной авиации?

Очевидно, что основной проблемой низких темпов развития региональной авиации является слабый платежеспособный спрос на региональные перевозки. В большинстве случаев, при отсутствии бюджетных дотаций, региональный рейс оказывается убыточным.

Помимо этого ситуация отягощается типичными для российской авиации проблемами:

- Неприемлемые для экономики региональных рейсов условия приобретения ВС западного производства:
- Высокие цены на западные ВС вкупе с высокими лизинговыми и кредитными ставками
- Заградительные таможенные пошлины и НДС



Что мешает развитию региональной авиации?

- Отсутствие на рынке отечественных региональных ВС
- Альтернативный автомобильный и железнодорожный транспорт.
- Высокие тарифные ставки в региональных аэропортах в силу высоких постоянных затрат.



?



Сеть региональных аэропортов Новапорт

Проблемы региональной авиации в РФ

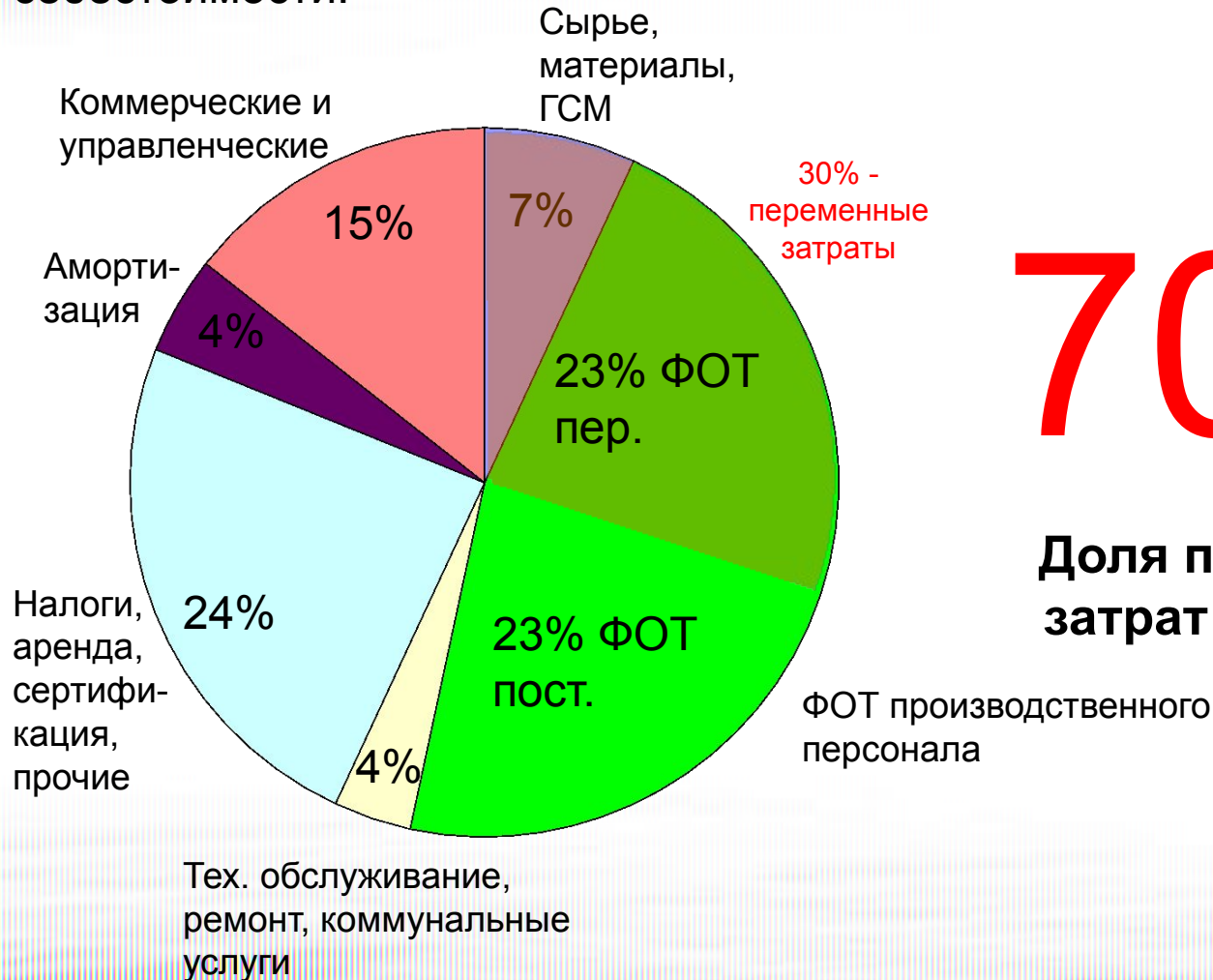
Экономика регионального аэропорта и тарифы

Региональные аэропорты как драйвер региональной авиации

Результаты развития региональных перевозок в аэропортах сети Новапорт

Особенности экономики небольших аэропортов

Жесткие сертификационные требования по количеству персонала, высокие налоги на землю и имущество, высокая степень изношенности основных фондов ведут к **высокой доли постоянных затрат** в структуре себестоимости.



70%

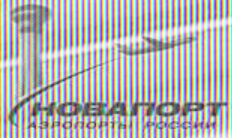
Доля постоянных затрат аэропорта

Для того, чтобы обеспечить безубыточность, небольшой аэропорт вынужден повышать регулируемые и нерегулируемые авиационные тарифы.

- Небольшой пассажиропоток, по определению свойственный небольшим аэропортам, дает невысокую авиационную выручку.
- Операторы коммерческих площадей и рекламы неохотно арендуют площади в аэропортах с пассажиропотоком меньше 400 – 500 тыс. пасс., в результате чего не приходится надеется на высокие неавиационные доходы.
- В небольших городах пассажиры приезжают в аэропорт незадолго до посадки, морально не готовы пользоваться услугами платного паркинга, общепита.

Сравнение некоторых тарифов аэропортов
Новосибирска и Читы, руб. без НДС

	Чита	Новосибирск
Регулируемые		
Взлет-Посадка	362	287
Авиационная безопасность	289	219
Обслуживание пассажиров	101	248
Нерегулируемые		
Подача трапа	4 600	2 024
Доставка пассажиров	3 100	1 135
Буксировка ВС	5 400	4 132
Приемка-выпуск Б-737	7 575	5 267



Сеть региональных аэропортов Новапорт

Проблемы региональной авиации в РФ

Экономика регионального аэропорта и тарифы

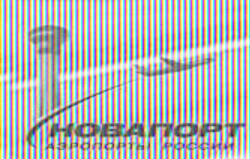
Региональные аэропорты как драйвер региональной авиации

Результаты развития региональных перевозок в аэропортах сети Новапорт



Принятие каких мер необходимо для возрождения региональных перевозок?

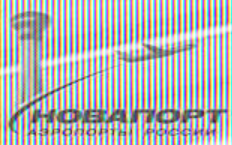
- Дотации региональным авиакомпаниям со стороны областных администраций за перевезенных пассажиров
- Субсидирование лизинговых платежей за ВС
- Отмена / снижение ввозных пошлин на региональные ВС западного производства или скорейшее налаживание производства Ан-148 и SSJ-100.
- Государственное финансирование инфраструктурных проектов развития региональных аэропортов / дифференцированный подход к сертификационным аэропортовым требованиям / налоговые льготы
- Активное содействие авиакомпаниям со стороны аэропортов при открытии новых региональных рейсов.
- Создание конкурентной среды на топливном аэропортовом рынке



Какую поддержку в состоянии оказать аэропорты региональным авиакомпаниям?

1. Представление скидок на аэропортовое обслуживание в период «раскрутки» новых региональных рейсов
2. Совместное участие в рекламной кампании новых направлений из аэропорта
3. Формирование удобного стыковочного расписания между региональными и магистральными рейсами
4. Взаимодействие с органами власти по решению вопросов возможных дотаций и субсидий
5. Сокращение времени процедур регистрации, досмотра и посадки
6. Организация за счет аэропорта подвоза пассажиров к обозначенным рейсам.
7. Разработка за счет аэропорта бизнес-кейсов конкретных потенциальных маршрутов с расчетом спроса, экономики и т.д.
8. Привлечение местных диаспор в процессы формирования новых рейсов
9. Содействие в организации альтернативных ТЗК и снижения стоимости на авиационное топливо
10. Развитие чартерных рейсов, минуя московский узел

Какую работу проводят аэропорты сети Новапорт?



1. Во всех аэропортах сети Новапорт принята та или иная программа содействия и поощрения перевозчиков, открывающих новые рейсы, что существенно ускоряет развитие маршрутной сети. Например, в аэропорту Толмачево для всех новых региональных рейсов действует скидка в 40% на 1 год.
2. Все аэропорты сети Новапорт принимают активное участие в рекламной кампании новых направлений.
3. В Новосибирском узле реализуется программа организации «подвозочных» рейсов из Томска и Барнаула в Новосибирск.
4. В аэропорту Томска совместно с Газпром-Нефть построен современный экономичный альтернативный ТЗК, что позволило избежать роста цен. Аналогичный проект строительства альтернативного ТЗК прорабатывается в Челябинске.
5. В аэропорту Астрахани во многом благодаря привлечению местных диаспор открыты рейсы в Баку и Ереван. Для каждого нового направления аэропорт заказывает соответствующее маркетинговое исследование.

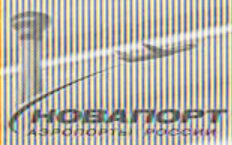
Сеть региональных аэропортов Новапорт

Проблемы региональной авиации в РФ

Экономика регионального аэропорта и тарифы

Региональные аэропорты как драйвер региональной авиации

Результаты развития региональных перевозок в аэропортах сети Новапорт



Какие результаты достигнуты в области региональной авиации?

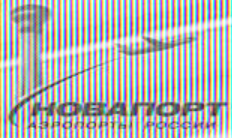
Благодаря активной позиции менеджмента аэропортов в текущем году были открыты следующие новые региональные направления:

Толмачево

- Томск – Новосибирск – Омск (Томск-Авиа, Ан-24, 3 раза в неделю)
- Новосибирск – Нижневартовск (Ангара, Ан-24, 2 раза в неделю)
- Новосибирск – Сургут – Советский (Ангара, Ан-24, 3 раза в неделю)

Челябинск

- Казань – Челябинск – Новосибирск (АК Барс Аэро, с 31 октября, 2 раза в неделю, CRJ-200)



Томск

- Томск – Новосибирск – Омск (Томск-Авиа, Ан-24, 3 раза в неделю)
- Томск – Екатеринбург (Руслайн, CRJ-200, 2 раза в неделю)
- Барнаул – Томск – Сургут (Utair, ATR-20, 2 раза в неделю)

Астрахань

- Астрахань – Баку (Азал, ATR-42, 2 раза в неделю, с 31 окт. 2009)

Барнаул

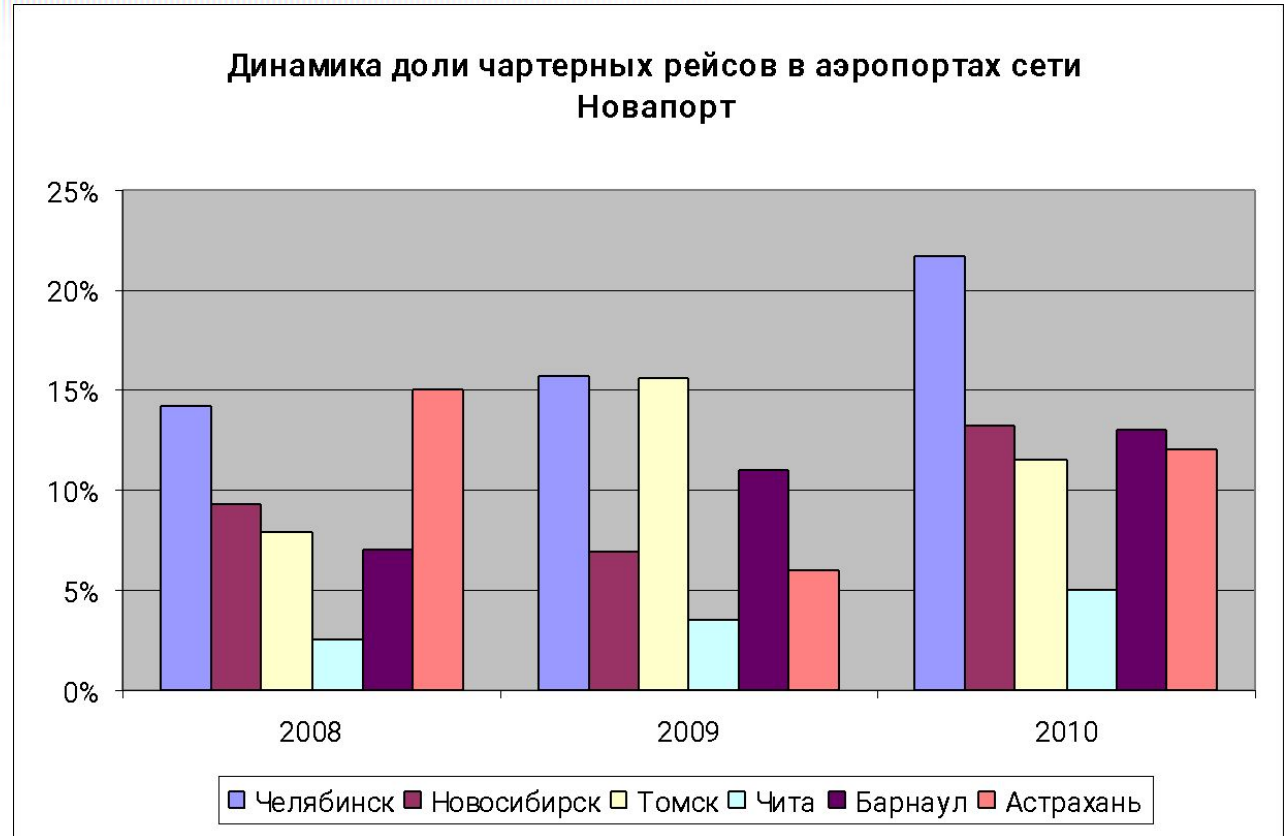
- Барнаул – Томск – Сургут (Utair, ATR-20, 2 раза в неделю)
- Барнаул – Иркутск (ИрАэро, Ан-24, 3 раза в неделю, с 15 окт. 2010)

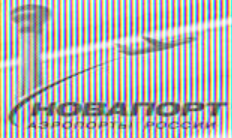
Чита

- Чита – Иркутск (Ангара)

Какие результаты достигнуты в области региональной авиации?

В большинстве аэропортов сети Новапорт доля чартерных рейсов выросла на несколько процентных пунктов с 2008 г. по 2010 г. Немаловажным условием данного результата стала поддержка авиакомпании со стороны аэропорта в вопросах изучения локального спроса на сезонные туристические направления.





Спасибо за внимание!

С уважением,

Генеральный директор ООО «Новапорт»

Смирнов Михаил Юрьевич