

Некоторые аспекты региональных авиаперевозок.

Международный авиатранспортный форум.
Ульяновск. 22 апреля 2011г.



1. Географический фактор



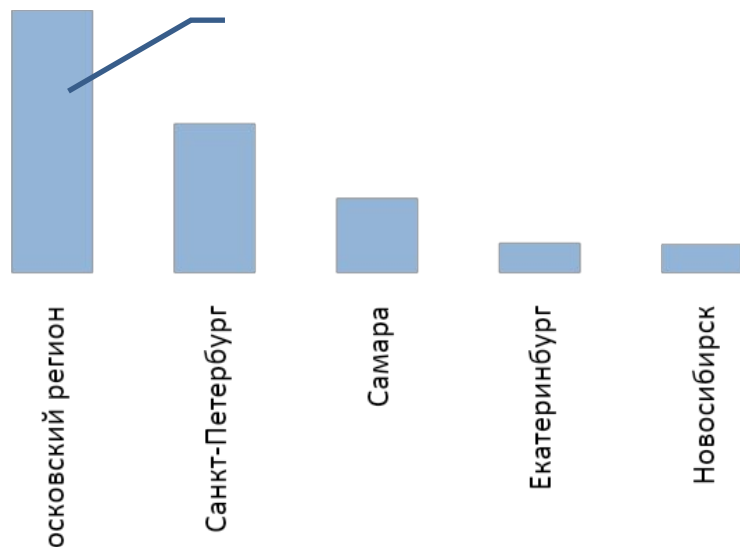
Плотность населения федеральных округов России (чел./км²)

Дальневосточный	27.8
Уральский	86.37
Сибирский	99.73
Южный	218.81
Северо-Кавказский	473.58
Приволжский	490.52
Северо-Западный	В т.ч. Санкт-Петербург и область - 8 101 ; 210,03
Центральный	В т.ч. Москва и область - 11 668 ; 12 256,09

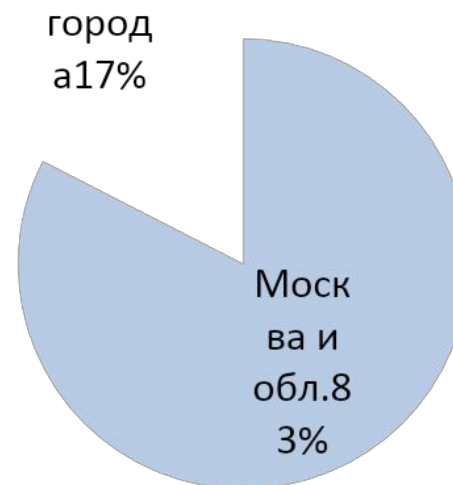
Географический фактор оказывает существенное влияние на производство, потребление и на формируемые пассажирские и грузовые потоки.

2. Специфика московского региона

68% складских площадей класса А,В



Места таможенного оформления импортного авиагрузопотока



Причина чрезмерной транспортной нагрузки на Москву - неравномерность инфраструктурного развития между центром и регионами страны.

3. Средние ежемесячные исходящие грузопотоки*



Из а/п	Средний грузопоток в месяц, т
Москва	6443,2
Санкт-Петербург	609,5
Хабаровск	562,3
Владивосток	539,1
Красноярск	503,1
Ярославль	475,1
Новосибирск	442,5
Иркутск	249,0
П.-Камчатский	246,6
Ю.-Сахалинск	244,0
Краснодар	222,6
Якутск	222,4
Магадан	208,2
Екатеринбург	198,7
Когалым	181,2
Тюмень	139,0
Анапа	127,1
Норильск	97,1
Сочи	96,0
Махачкала	76,1
Ростов-на-Дону	75,9
Иваново	71,0
Барнаул	68,9
Пермь	66,5
Самара	63,9
Уфа	63,7



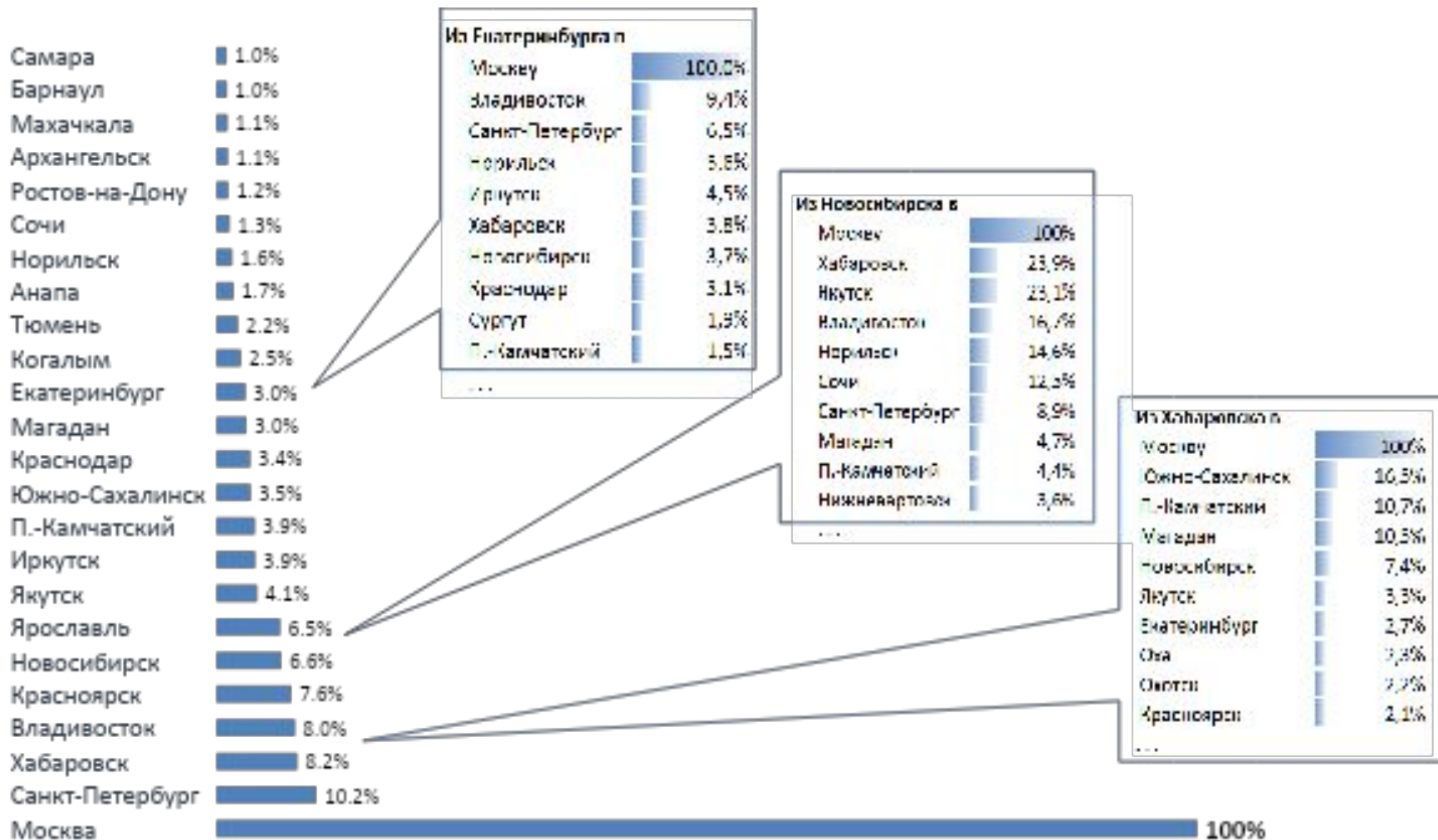
Из а/п	В а/п	Средний грузопоток в месяц, т
Хабаровск		562,3
	Москва	347,3
	Южно-Сахалинск	54,0
	Магадан	34,7
	П.-Камчатский	34,5

Из а/п	В а/п	Средний грузопоток в месяц, т
Новосибирск		442,5
	Москва	195,5
	Хабаровск	47,7
	Якутск	41,9
	Владивосток	34,3
	Сочи	26,8
	Норильск	25,3
	Санкт-Петербург	17,9
	Магадан	10,1
	П.-Камчатский	8,4
	Нижневартовск	6,8

Из а/п	В а/п	Средний грузопоток в месяц, т
Краснодар		222,6
	Москва	65,3
	Сургут	48,6
	Новый Уренгой	26,3
	Нижневартовск	22,7
	Магадан	10,4
	Норильск	7,9
	Санкт-Петербург	5,8
	П.-Камчатский	5,7
	Екатеринбург	4,6
	Владивосток	4,1
	Новосибирск	3,9
	Ноябрьск	3,3
	Хабаровск	2,4
	Челябинск	2,1

* На основании данных ТКП; только груз, без почты

4. Ранжирование аэропортов по объемам исходящих внутренних грузопотоков



Основные транспортные коридоры сформировали на базе Московского транспортного узла национальный торгово-распределительный центр для всей страны.

* На основании данных ТКП; груз + почта

5. Пары городов с наибольшим исходящим грузопотоком в Москву*



Практически весь объем груза, перевозимого в Москву, отправляется на регулярных пассажирских рейсах

* На основании данных ТКП.

6. Проблемы межрегиональных грузовых авиаперевозок.



1. Односторонние грузопотоки и огромный дисбаланс между ними.
2. Минимальные грузопотоки между регионами для подавляющего числа аэропортов.
3. Практически весь груз перевозится на регулярных пассажирских рейсах. Большая часть груза идет в Москву.
4. Острая конкуренция с автомобильным транспортом (особенно в ЦФО, ЮФО, СЗФО).
5. В связи с малым количеством груза, в регионах отсутствует его консолидация.

7. Сегментация российского авиатранспортного рынка пассажирских перевозок

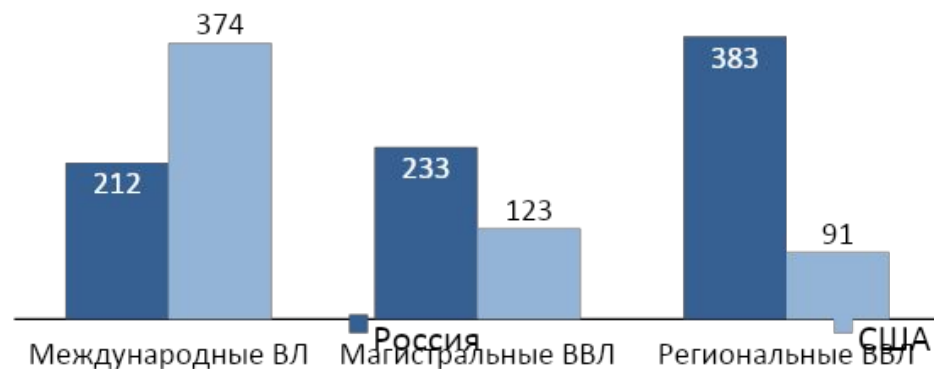


	Международные ВЛ	Магистральные ВВЛ	Региональные ВВЛ	Местные ВВЛ
	Перевозки по маршрутам, включающим иностранные аэропорты	Внутрироссийские перевозки самолетами вместимостью от 80 мест и выше	Внутрироссийские перевозки самолетами вместимостью свыше 12 и до 80 мест	Перевозки самолетами вместимостью от 12 мест и ниже либо вертолетами
Средняя дальность перевозки, км	3075	2235	1100	260
Количество перевезенных пассажиров, %	49,10%	43,40%	7%	0,50%
Средняя стоимость (тариф) на перевозку, руб/пкм (без НДС)	2,1	2,7	10	48

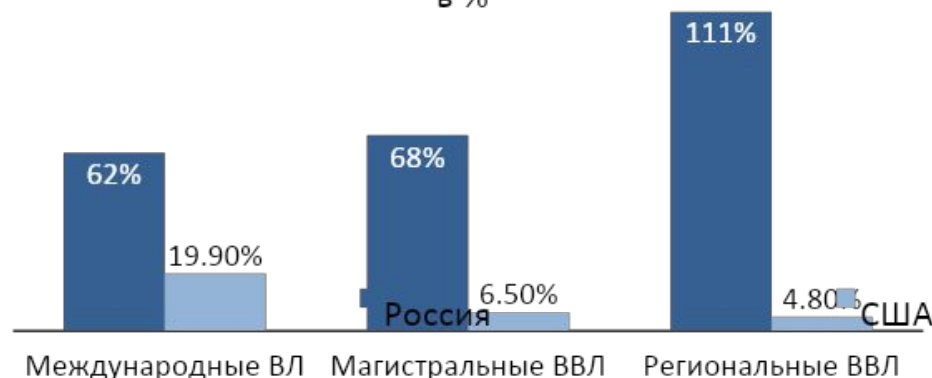
* Материалы Делового авиационного портала
ATO.ru

8. Стоимость пассажирских перевозок и доходы населения*

Средняя стоимость поездки (коммерческая гражданская авиация РФ и США), долл. США/пасс



Средняя стоимость поездки "туда+обратно" по отношению к среднемесячной заработной плате, в %



* Материалы Делового авиационного портала АТО.ru

Спасибо за внимание!