|  |
| --- |
|  **ООО «АВИАКОМПАНИЯ «ПЯТЫЙ ОКЕАН»****ООО НАУЧНО-КОНСАЛТИНГОВЫЙ ЦЕНТР «АЭРОПРОГРЕСС»****(ООО НКЦ «АЭРОПРОГРЕСС»)**   **29 «января» 2019 г.****ОТЧЕТ****«МАРКЕТИНГОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ВМЕСТИМОСТЬЮ 40-85 КРЕСЕЛ»****Генеральный директор** **ООО «Авиакомпания «Пятый океан» А.И. Хамнагадаев** **м.п.****Генеральный директор** **ООО НКЦ «Аэропрогресс»****докт. экон. наук, профессор А.А.Фридлянд** **м.п.****2019** |

**МАРКЕТИНГОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА РЕГИОНАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ВМЕСТИМОСТЬЮ 40-85 КРЕСЕЛ**

**Настоящее маркетинговое исследование рынка региональных воздушных перевозок в Российской Федерации (РФ) выполнено для применения воздушных судов (ВС) вместимостью 40-85 кресел (региональные ВС малой вместимостью 40 – 60 кресел и средней 60 – 85 кресел). Содержит информацию о тенденциях развития рынка региональных авиаперевозок и обслуживающего этот рынок парка региональных ВС. Информация предназначена для использования при определении стратегии развития авиабизнеса и формировании самолетного парка владельцами и менеджментом создаваемых или реорганизуемых региональных российских авиакомпаний.**

 Авиационная мобильность населения напрямую связана с уровнем доходов населения и деловой активностью в стране, что в свою очередь зависит от состояния экономики страны. Рост ВВП на 1% обеспечивает рост общего пассажиропотока в среднем на 2,5-3%. В девяностые годы произошёл обвал производственной сферы государства, особенно затронувший города с небольшим населением (менее 500 тысяч), что привело к резкому снижению востребованности региональных авиаперевозок. Рост ВВП в 2000-е годы обусловил развитие пассажиропотоков малой интенсивности (150-300 человек в неделю) не обеспеченных прямым авиасообщением. Использование ВС большой пассажировместимости (от 150 кресел). на таких направлениях нецелесообразно, т.к. 1-2 рейса в неделю не всегда удобны для пассажиров и самолёты будут летать с большой недогрузкой, а часть пассажиров добираться до конечного пункта с пересадкой. Использование ВС малой пассажировместимости больше соответствует потребностям регионального рынка.

На рис. 1 – 2 представлена долгосрочная динамика авиаперевозок в РФ. В начале 90-х, во время кризиса 2008-2009 гг., а также в период 2014 - 2016 гг. имел место спад авиаперевозок. Однако с октября 2016 г. (рис. 3) на авиатранспортном рынке РФ происходит стабильный восстановительный рост. Он продолжается несмотря на высокий инфляционный рост затрат в 2014 – 2016 гг., интенсивное сокращение реальных доходов населения в 2014 – 2017 гг. и незначительные темпы позитивных изменений в состоянии экономики России. Российская гражданская авиация (ГА) сейчас демонстрирует впечатляющий рост воздушных перевозок (в среднем около +20 %, в пасс/км за октябрь 2016 – ноябрь 2017 гг.). Сегмент международных воздушных линий (МВЛ) практически восстановил крупный провал в период с 2015 по 2016 г. - рост за 11 месяцев 2017 года составил в среднем +31%.. За этот же период рост авиаперевозок на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) показал +11%, при средних темпах роста мировой гражданской авиации около 5% в год.

В соответствии с долгосрочным прогнозом ФГУП ГосНИИ ГА по авиатранспортному рынку РФ к 2035 году пассажирооборот российских авиакомпаний может вырасти в 2,2-2,9 раза в сравнении с 2016 годом, а грузооборот – в 2,4-3,3 раза. В целом далее прогнозируется снижение темпов роста пассажирооборота, что будет обусловлено умеренными темпами развития российской экономики. Средние темпы роста пассажирооборота в 2018-2035 гг. составят около 5-7 % в год.

На рис. 4 – 6 представлена информация о пассажиропотоках, обслуживаемых российскими авиакомпаниями в сегменте региональных перевозок на ВС вместимостью 40 – 85 кресел. Из представленных данных видно, что указанный сегмент рынка охватывает, в основном, ВВЛ. Количество пассажиров, перевезенных на региональном сегменте ВВЛ составляло в 2011 году – 4 млн. пасс., в 2016 году – 3,8 млн. пасс. (спад в значительной мере был предопределен выводом из эксплуатации устаревших неэффективных типов ВС и низкими темпами их замены на современные ВС). При росте объёма региональных пассажиропотоков удельный вес перевозок на региональных ВС. сократился за 2011 – 2016 гг. от 12,2% до 6,9% за счёт снижения парка ВС АН-24/26 и ТУ-134.

Как показывает международный опыт, развитый авиатранспортный рынок требует определенных пропорций по численности эксплуатируемого парка магистральных и региональных ВС как 1 к 3. В РФ данное соотношение обратное, с доминированием магистральных ВС в общей структуре эксплуатируемого парка ГА. При условии сохранения роста ВВП РФ можно прогнозировать устранение указанных диспропорций, что будет сопровождаться увеличением прямого авиасообщения между центрами регионов. Спрос будет восполняться за счёт ВС вместимостью 40-85 кресел иностранного производства, так как производство и планы создания отечественных аналогов отсутствуют. Самолёт отечественного производства ИЛ-114, серийный выпуск которого планируется в 2023 г., не в состоянии составить значительную конкуренцию Е-145/170 по условиям низкой скорости (500 км/ч) и малой дальности полёта (1000 км). Использование этого типа ВС в основном будет сосредоточено в северных областях при полётах на плохо подготовленные и ограниченные по размерам взлётно-посадочные полосы (ВПП).

Для определения текущих тенденций в рассматриваемом сегменте рынка авиаперевозок РФ был выполнен анализ парка региональных ВС ГА РФ по годам. Парк региональных ВС российских авиакомпаний был разделен на 2 группы по вместимости 40-60 мест и 60-85 мест. В каждой из групп были выделены наиболее эффективные типы ВС с интенсивным налетом в авиакомпаниях РФ (более 100 час./мес. на 1-но среднесписочное ВС). Состав парка ВС в рассматриваемом сегменте приведен в таблице 1. Динамика численности парка региональных ВС вместимостью 40-85 пассажиров по группам представлена на рис. 7. По представленным данным видно, что при сокращении общей численности рассматриваемого парка ВС, доля самолётов, обеспечивающих интенсивную эксплуатацию, растет. К ВС с невысоким налетом относятся, прежде всего, устаревшие ВС производства бывшего СССР (Ту-134, Ан-24, Ан-26), первый из которых практически выведен из коммерческой эксплуатации, а Ан-24/26 будут выведен в течение 5 лет.

Аналогичные тенденции видны по графикам динамики налета часов на региональных ВС (рис. 8), структуре самолёто-вылетов (рис. 9). При этом пока еще значительный объем перевозок в указанном сегменте продолжает выполняться на устаревших и неэффективных типах ВС Ан-24/26. Структура пассажирооборота и пассажиропотока на ВС вместимостью 40-85 пассажиров по группам приведена на рис. 10-13.

Рис. 1

Рис. 2

**Темпы роста/снижения пассажирооборота ГА России, помесячно, 2015-2016 гг. – ноябрь 2017 г., МВЛ+ВВЛ, в %**



Рис. 3

Рис. 4

Рис. 5

Рис. 6

**Структура парка региональных ВС вместимостью 40-85 пасс. по группам**

Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Год** | **Группа ВС вместимостью 40-60 мест** | **Группа ВС вместимостью 60-85 мест** |
| **Тип ВС** | **Вместимость, пасс.** | **Тип ВС** | **Вместимость, пасс.** |
| **2011** | АН-26 | 43 | ТУ-134 | 80 |
| АН-140 | 52 | АН-148-1\* | 80 |
| АН-24 | 48 | ATR 72\* | 74 |
| АН-74 | 52 |  |  |
| SAAB2000\* | 50 |  |  |
| CRJ-100\* | 50 |  |  |
| CRJ-200\* | 50 |  |  |
| Dash8Q300 | 56 |  |  |
| ATR-42\* | 50 |  |  |
| **2015** | АН-26 | 43 | ТУ-134 | 80 |
| АН-24 | 48 | АН-148-1 | 80 |
| АН-74 | 52 | Dash8Q400 | 78 |
| EMB-145\* | 50 | ATR 72\* | 74 |
| CRJ-100 | 50 |  |  |
| CRJ-200\* | 50 |  |  |
| Dash8Q300 | 56 |  |  |
| ATR-42\* | 50 |  |  |
| **2016** | АН-26 | 43 | ТУ-134 | 80 |
| АН-24 | 48 | АН-148-1 | 80 |
| АН-74 | 52 | Dash8Q400\* | 78 |
| EMB-145\* | 50 | ATR 72\* | 74 |
| CRJ-100 | 50 |  |  |
| CRJ-200\* | 50 |  |  |
| Dash8Q300 | 56 |  |  |
| ATR-42\* | 50 |  |  |

\*- *типы ВС с интенсивным налетом (более 100 час./мес. на 1 среднесписочное ВС)*

В целом перевооружение российского парка региональных ВС на 40-85 мест идет низкими темпами. При этом устаревшая техника выводится из эксплуатации активнее, чем вводятся в эксплуатацию современные ВС, что приводит к дефициту на рынке авиаперевозок региональных ВС 40-85 мест. В связи с ожидаемым в ближайшие годы выводом из эксплуатации основной части парка устаревших типов ВС (с учетом их срока службы), можно прогнозировать, что в 2018-2023 гг. рассматриваемый сегмент рынка столкнется с острым дефицитом современных региональных ВС.

Рис. 7

Рис. 8

Рис. 9

Рис. 10

Рис. 11

Рис. 12

Рис. 13

С учетом вышеизложенных факторов и прогнозирования роста спроса на региональные перевозки, общая потребность рынка в современных ВС вместимостью 40-85 кресел оценивается величиной до 200 единиц на ближайшие 5-10 лет в зависимости от темпов роста экономики страны. При этом в ближайшие 5 лет, при отсутствии современных российских разработок в данном секторе самолетостроения, в рассматриваемом сегменте региональных перевозок будут доминировать поставки современных зарубежных ВС.

Сравнение эксплуатационных характеристик различных типов региональных ВС, используемых авиакомпаниями РФ, отраслевые специалисты полагают, что самолёты производства Эмбраер, Бразилия (Е-145, Е-170) наилучшим образом соответствуют современным требованиям рассматриваемого сегмента авиарынка. В сравнении с его аналогом CRJ-200 (50 кресел) производства Бомбардье, Канада, Е-145LR выгодно отличает следующее:

* Более удачная компоновка салона – кресла расположены 1+2;
* Больший объём багажных отсеков;
* Меньший расход топлива (1 т/час против 1.2 т/час CRJ200);
* Е-145 проектировался изначально как пассажирское ВС в отличии от CRJ200 - как бизнес-джет. В связи с этим планируемый налёт на Е145 конструктивно определялся от 300 часов в месяц, тогда как CRJ-200 до 150 часов. При большей интенсивности полётов у ВС CRJ-200 растёт количество отказов, что приводит к простоям, снижению регулярности и удорожанию как ТО так и стоимости лётного часа и авиаперевозок в целом. Аналог Е170 в России отсутствует.

К недостаткам Эмбраер следует отнести пока еще значительно менее развитую инфраструктуру поддержания лётной годности (ПЛГ) ВС.

Важно отметить, что корпорация «Эмбраер» весьма заинтересована в продвижении своей продукции на рынок России и готова оказать максимальное содействие в налаживании необходимой инфраструктуры. Минимизация эксплуатационных затрат Е-145 будет наиболее ощутима после ввода в эксплуатацию парка ВС свыше 10 единиц, что так же позволит формировать более гибкую маршрутную сеть. При организации рейсов для более полного соответствия пассажиропотокам в дополнение к парку Е-145 целесообразно включение в обслуживание маршрутной сети ВС Е-170 вместимостью 72-88 кресел.

Экономическая эффективная эксплуатация зарубежной авиационной техники достигается только в сочетании с мерами по интенсификации ее использования для достижения налёта не менее 100 часов в месяц.

Обеспечение загрузки для достижения высоких показателей по налету возможно реализовать:

1. На регулярных ВВЛ, связывающих региональные центры между собой, на которых соотношение цена/время в пути будет более выгодно, чем альтернативные виды транспорта;

2. На субсидируемых ВВЛ;

3. На нерегулярных воздушных перевозках:

- вахтовые перевозки, по долгосрочным договорам с крупными производственными и добывающими компаниями: перевозка сотрудников к местам производства, на отдых и прочее;

- чартерные перевозки в интересах туристических компаний;

- рейсы по программе «Дети севера» - круглогодичные перевозки детей северных регионов к местам санаторного лечения и отдыха;

- перевозки спортивных команд, других групповых рейсов на основании долговременных договоров с ведущими чартерными операторами России.

С учетом основных стратегических направлений развития для региональной авиакомпании, а также параметров воздушных линий (ВЛ), для их эффективного обслуживания на выбранных типах ВС, была проанализирована планируемая маршрутная сеть ООО «Авиакомпания «Пятый океан».

Прогнозная маршрутная сеть определена с учетом анализа статистики и данных систем бронирования по пассажиропотокам на региональных ВЛ, стратегических интересов авиакомпании и предложений потенциальных партнеров, заинтересованных в открытии прямых рейсов по ряду направлений.

Список направлений полетов прогнозной маршрутной сети приведен в таблице 2.

Критерии отбора направлений полетов для формирования маршрутной сети авиакомпании:

- наличие пассажиропотока на ВЛ для открытия рейсов на ВС вместимостью 50 кресел с частотой не менее 3 рейсов в неделю, с учетом анализа данных статистических блоков MIDT (Marketing Information Data Tapes) и автоматизированных систем продажи и бронирования перевозок (Сирена-3, Транспортно-клиринговая палата-ТКП, Gabriel, Amadeus);

- расстояние между городами, соответствующее характеристикам Е-145/170;

- численность населения городов и уровень средней заработной платы;

- предложения партнеров авиакомпании на выполнение полетов (программ полетов).

При этом следует отметить, что по опыту организации рейсов на ВЛ с отсутствием прямого авиасообщения, рост пассажиропотока после открытия рейсов составляет 20-25 %.

В настоящем исследовании приведены только планируемые направления полетов маршрутной сети к моменту начала операционной деятельности авиакомпании. В перспективе маршрутная сеть будет расширена, в том числе за счёт выхода на международные ВЛ.

**Анализ предполагаемой маршрутной сети позволяет сделать вывод о гарантированной загрузке в объеме не менее 75 % (38 пассажиров для ВС Е-145 и 59 пассажиров для ВС Е-170) с потенциалом роста заполняемости кресел после раскатки рейсов.**

Далее выполнен анализ деятельности российских авиакомпаний на рынке региональных авиаперевозок на ВС вместимостью 40-85 пассажиров. В рассматриваемом сегменте авиатранспортного рынка РФ можно выделить три авиакомпании, имеющие опыт эффективного использования парка 50-местных ВС:

1. РусЛайн (на ВС CRJ-100/200);

2. ЮВТ-Аэро (на ВС CRJ-200);

3. Комиавиатранс (на ВС Е-145).

Сравнение парка ВС аналогичной размерности авиакомпаний по численности приведено на рис. 14.

Сравнение эффективности эксплуатации располагаемого парка ВС авиакомпаний (налет на 1 среднесписочное ВС в мес.) приведено на рис. 15. Наиболее высокие показатели по интенсивности налета на среднесписочное ВС достигли Комиавиатранс (более 150 час./мес. на Е-145) и ЮВТ-Аэро (более 170 час./мес. на CRJ-200). Именно эти показатели и должны рассматриваться в качестве ориентиров при планировании использования перспективного парка региональных ВС.

Далее приведен анализ типовых направлений по трем анализируемым авиакомпаниям, выполнен расчет среднего тарифа на 1 пасс-км. Из маршрутных сетей авиакомпаний было выбрано 7-10 типовых для авиаперевозчика направлений, связывающих между собой российские региональные города.

В табл. 3 - 5 приведена информация, характеризующая ценовую политику рассматриваемых авиакомпаний на типичных для них маршрутах региональных авиаперевозок, из которых можно определить средневзвешенную доходную ставку авиакомпаний на рассматриваемых региональных ВС, которая составляет 6,87 руб./пасс-км. с учетом НДС. Следует отметить, что часть маршрутов субсидируется Федеральными и Региональными органами (отмечены «\*»)

На начальной стадии раскатки маршрутов целесообразно ограничить среднюю доходную ставку при формировании тарифов несколько ниже, чем среднерыночная величина – на уровне тарифов, предлагаемых авиакомпанией ЮВТ-Аэро.

**Список перспективных направлений рейсов маршрутной сети для использования современных региональных ВС**

Таблица 2

| ***Город отправления*** | ***Население в 2017 г. (тыс.чел.)*** | ***Город прибытия*** | ***Население в 2017 г. (тыс.чел.)*** | ***Перевозки пассажиров на ВЛ в 2016 г. (туда+обратно), пасс.*** | ***Расстояние между городами по ортодромии, км*** | ***Полеты др. а/к на ВЛ по состоянию на январь-февраль 2018 г.*** | ***А/к (тип ВС)*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Из Белгорода*** |
| Белгород | 391 | Сургут | 361 | 2 254 | 2534 |  - | - |
| Белгород | 391 | Самара | 1170 |  - | 974 |  - | - |
| Белгород | 391 | Нижневартовск | 275 |  - | 2702 |  - | - |
| Белгород | 391 | Челябинск | 1199 |  - | 1731 |  - | - |
| Белгород | 391 | Уфа | 1116 | 62 | 1379 |  - | - |
| Белгород | 391 | Екатеринбург | 1456 | 6 264 | 1713 |  - | - |
| Белгород | 391 | Мурманск | 298 |  - | 2050 |  - | - |
| Белгород | 391 | М.Воды | 75 |  - | 865 |  - | - |
| Белгород | 391 | Калининград | 467 |  - | 1172 |  - | - |
| Белгород | 391 | Санкт-Петербург | 5282 | 7 075 | 1111 |  + | Руслайн (CRJ-200) |
| Челябинск (пром. пункт) | 1199 | Ноябрьск | 106,8 |  - | 1186 |  - | - |
| Уфа (пром. пункт) | 1116 | Н. Уренгой | 113,2 | 63 679 | 1680 |  + | Ютэйр (Б-735), Ямал (CRJ-200) |
| Екатеринбург (пром. пункт) | 1456 | Н. Уренгой | 113,2 | 15 399 | 1327 |  + | Ямал (CRJ-200), Руслайн (CRJ-200) |
| Екатеринбург (пром. пункт) | 1456 | Новосибирск | 1603 | 108 933 | 1399 |  + | Якутия (Б-738), S7 (E-170), УА (А-320), Ямал (SSJ-100/CRJ-200), Победа (Б-738) |
| Белгород | 391 | Сочи | туристическое направление | 9 979 | 811 |  - | - |
| Белгород | 391 | Н. Уренгой | 113,2 | 6 656 | 2823 |  - | - |
| Белгород | 391 | Норильск | 178 | 3 305 | 3385 |  - | - |
| Белгород | 391 | Ноябрьск | 106,8 | 2 159 | 2681 |  - | - |
| Белгород | 391 | Симферополь | туристическое направление | 10 771 | 655 |  + | Nordwind (Б-738) - в летний период |
| ***Из Самары*** |
| Самара | 1170 | Новосибирск | 1603 | 5 178 | 2125 |  + | S7 (E-170) - с июня 2018 |
| Самара | 1170 | Нов. Уренгой | 113,2 | 17 889 | 2036 |  - | - |
| Самара | 1170 | Калининград | 467 |  - | 1932 |  - | - |
| Самара | 1170 | Мурманск | 298 |  - | 1962 |  - | - |
| Самара | 1170 | Нижневартовск | 275 | 1 496 | 1799 |  + | ЮВТ-Аэро (CRJ-200) |
| Самара | 1170 | Салехард | 48,5 |  - | 1734 |  - | - |
| Самара | 1170 | Нарьян-Мар | 24,6 |  - | 1613 |  - | - |
| Самара | 1170 | Омск | 1178 |  - | 1521 |  - | - |
| Самара | 1170 | Ханты-Мансийск | 98,7 | 238 | 1424 |  - | - |
| Самара | 1170 | Архангельск | 351 |  - | 1375 |  - | - |
| Самара | 1170 | Тюмень | 745 | 9 056 | 1066 |  - | - |
| Самара | 1170 | Сыквтыквкар | 245 | 6 999 | 944 |  + | ЮВТ-Аэро (CRJ-200), в летний период - Комиавиатранс (Е-145) |
| Самара | 1170 | Челябинск | 1199 | 201 | 763 |  - | - |
| Самара | 1170 | Екатеринбург | 1456 | 36 636 | 777 |  + | Руслайн (CRJ-200) |
| Самара | 1170 | Пермь | 1048 | 4 467 | 655 |  + | ЮВТ-Аэро (CRJ-200) |
| Самара | 1170 | Когалым | 64,7 | 18 583 | 1745 |  + | Ютэйр (Б-735) |
| Самара | 1170 | Надым | 44,6 |  - | 1845 |  - | - |
| ***Из Геленджика*** |
| Геленджик | туристическое направление | Челябинск | 1199 |  - | 2029 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Курск | 449 |  - | 805 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Липецк | 510 |  - | 901 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Воронеж | 1100 |  - | 790 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Санкт-Петербург | 5282 | 24 037 | 1785 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Волгоград | 1016 |  - | 670 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Архангельск | 351 |  - | 2229 |  - | - |
| Геленджик | туристическое направление | Астрахань | 533 |  - | 801 |  - | - |
| ***Из Астрахани*** |
| Астрахань | 533 | Санкт-Петербург | 5282 | 2 070 | 1906 |  - | - |
| Астрахань | 533 | Сочи | туристическое направление | 4 429 | 722 |  - | - |
| Астрахань | 533 | Краснодар | 881 |  - | 717 |  - | - |
| Астрахань | 533 | М. Воды | 75 | 916 | 452 |  - | - |
| Астрахань | 533 | Казань | 1232 |  - | 1047 |  - | - |
| ***Из Нижнего Новгорода*** |
| Нижний Новгород | 1262 | Уфа | 1116 | 340 | 770 |  - | - |
| Уфа (пром. пункт) | 1116 | Екатеринбург | 1456 | 16185 | 371 |  + | Руслайн (CRJ-200) |
| Екатеринбург (пром. пункт) | 1456 | Белоярский | 20 | 9126 | 834 |  - | - |
| Екатеринбург (пром. пункт) | 1456 | Надым | 44,6 | 9754 | 1156 |  + | Ямал (CRJ-200) |
| Уфа (пром. пункт) | 1116 | Нижневартовск | 275 | 63423 | 1390 |  - | - |
| Нижневартовск (пром. пункт) | 275 | Усть-Кут | 42,2 |  - | 1717 |  +/- | ЮВТ Аэро (CRJ-200) - 1 рейс в месяц |
| Уфа (пром. пункт) | 1116 | Красноярск | 1083 | 273 | 2307 |  - | - |
| Красноярск (пром. пункт) | 1083 | Полярный | 17,5 |  - | 1535 |  + | Нордстар (ATR-42-500) |
| Нижний Новгород | 1262 | Мурманск | 298 |  - | 1506 |  - | - |
| Нижний Новгород | 1262 | Краснодар | 881 |  - | 1304 |  - | - |
| Нижний Новгород | 1262 | Минеральные Воды | 75 | 2578 | 1348 |  + | Саравиа (Ан-148) |
| Нижний Новгород | 1262 | Норильск | 178 | 2185 | 2583 |  - | - |
| Нижний Новгород | 1262 | Новосибирск | 1603 | 81 | 2411 |  - | - |
| Новосибирск (пром. пункт) | 1603 | Иркутск | 624 | 101831 | 1436 |  + | S7 (Б-738), ИрАэро (CRJ-200), Ангара (Ан-148) |
| Иркутск (пром. пункт) | 624 | Благовещенск | 224,4 | 3824 | 1624 |  + | ИрАэро (CRJ-200) |
| Нижний Новгород | 1262 | Екатеринбург | 1456 | 5258 | 1015 |  - | - |
| ***Чартерные рейсы (выполняются в летний период)*** |
| Екатеринбург | 1456 | Сочи | туристическое направление | 251 321 | 2074 |  + | УА (А320), Победа (Б-738) |
| Екатеринбург | 1456 | Симферополь | туристическое направление | 172 022 | 2257 |  + | УА (А320) |
| Санкт-Петербург | 5282 | Сочи | туристическое направление | 407 144 | 1923 |  + | Россия (А319/А320), RW (А320) - круглогодично, УА - в летний период |
| Санкт-Петербург | 5282 | Симферополь | туристическое направление | 502 520 | 1686 |  + | Россия (А319/А320), RW (А320) - круглогодично, Nordwind и УА - в летний период |
| Симферополь | туристическое направление | Петрозаводск | 279 |  - | 1875 |  - | - |
| Симферополь | туристическое направление | Архангельск | 351 | 12 041 | 2215 |  + | Нордавиа (Б-735) - с июня 2018 |
| Симферополь | туристическое направление | Мурманск | 298 | 23 484 | 2670 |  + | Нордавиа (Б-735) - с июня 2019 |
| Симферополь | туристическое направление | Белгород | 391 | 10 771 | 655 |  + | Nordwind (Б-738) - с июня |
| Симферополь | туристическое направление | Самара | 1170 | 58 048 | 1481 |  + | УА (А320), Nordwind (А321) и RW (Ту-204) - в летний период |
| Симферополь | туристическое направление | Сургут | 361 | 26 372 | 3115 |  + | ЮВТ - Аэро (CRJ-200), Ямал (А-320) - в летний период |
| Симферополь | туристическое направление | Чебоксары | 489 | 6 723 | 1547 |  + | Саравиа (E-190), Nordwind (Б-738) - обе в летний период |

Рис. 15

Рис. 16

**Типовые направления рейсов а/к РусЛайн**

Таблица 3

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Маршруты** | **Расстояние между городами, км** | **Цена билета, руб.** | **Количество предлагаемых кресел в неделю** | **Цена ПКМ, руб.** |
| 1 | Екатеринбург - Новый Уренгой | 1 327 | 12 850 | 100 | 9,7 |
| 2 | Самара - Екатеринбург | 777 | 7 400 | 150 | 9,5 |
| 3 | Белгород - Санкт-Петербург | 1 111 | 8 800 | 100 | 7,9 |
| 4 | Екатеринбург – Липецк \* | 1 422 | 8 700 | 50 | 6,1 |
| 5 | Екатеринбург – Уфа | 374 | 3 300 | 150 | 8,8 |
| 6 | Санкт-Петербург – Иваново | 702 | 6 550 | 150 | 9,3 |
| 7 | Санкт-Петербург – Липецк\*  | 993 | 6 650 | 100 | 6,7 |
| 8 | Санкт-Петербург – Воронеж | 1 075 | 8 150 | 350 | 7,6 |
|  | ***Среднее значение по группе маршрутов*** | ***973*** | ***7 800*** | ***144 (с учетом вместимости ВС средняя частота полетов по приведенным маршрутам – 2,9)*** | ***8,2 (без учета НДС – 7,46)*** |

**Типовые направления рейсов а/к Комиавиатранс**

Таблица 4

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Маршруты** | **Расстояние между городами, км** | **Цена билета, руб.** | **Количество предлагаемых кресел в неделю** | **Цена ПКМ, руб.** |
| 1 | Сыктывкар - Усинск | 578 | 6 980 | 100 | 12,1 |
| 2 | Сыктывкар – Воркута\* | 900 | 6 238 | 100 | 6,9 |
| 3 | Сыктывкар - Нарьян-Мар\* | 673 | 4 190 | 50 | 6,2 |
| 4 | Санкт-Петербург – Усинск\* | 1 512 | 7 000 | 100 | 4,6 |
| 5 | Усинск – Тюмень\* | 1 070 | 5 640 | 100 | 5,3 |
| 6 | Сыктывкар – Уфа | 826 | 5 157 | 100 | 6,2 |
| 7 | Нарьян-Мар – Киров\* | 1 025 | 5 640 | 50 | 5,5 |
|  | ***Среднее значение по группе маршрутов*** | ***941*** | ***5 835*** | ***86 (с учетом вместимости ВС средняя частота полетов по приведенным маршрутам – 1,7)*** | ***6,7 (без учета НДС – 6,09)*** |

**Типовые направления рейсов а/к ЮВТ-Аэро**

Таблица 5

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Маршруты** | **Расстояние между городами, км** | **Цена билета, руб.** | **Количество предлагаемых кресел в неделю** | **Цена ПКМ, руб.** |
| 1 | Самара - Нижневартовск | 1 799 | 12 850 | 100 | 7,1 |
| 2 | Самара - Сыктывкар | 944 | 7 400 | 150 | 7,8 |
| 3 | Самара - Пермь | 655 | 8 800 | 100 | 13,4 |
| 4 | Симферополь – Сургут\* | 3 115 | 8 700 | 50 | 2,8 |
| 5 | Казань – Ноябрьск\* | 1 677 | 8 090 | 50 | 4,8 |
| 6 | Казань - Новый Уренгой\* | 1 847 | 6 550 | 150 | 3,1 |
| 7 | Новый Уренгой – Калининград\* | 3 191 | 6 650 | 100 | 2,5 |
| 8 | Казань – Ноябрьск\* | 1 677 | 8 090 | 100 | 4,8 |
| 9 | Казань – Усинск\* | 1 221 | 8 090 | 100 | 6,6 |
| 10 | Симферополь – Казань\* | 1 599 | 6 090 | 100 | 3,8 |
|  | ***Среднее значение по группе маршрутов*** | ***1 773*** | ***8 131*** | ***100 (с учетом вместимости ВС средняя частота полетов по приведенным маршрутам – 2,0)*** | ***5,7 (без учета НДС – 5,18)*** |

В расчёте среднего значения цены 1-го пассажирокилометра (ПКМ) по маршрутам представленных авиакомпаний учтены Государственные субсидии, составляющие до 50 % цены авиабилетов, без учёта которых средняя цена ПКМ будет больше на 30 %. Планируемая цена блок-часа (всё включено) для формирования тарифов авиабилетов ООО «Авиакомпания «5-й океан»: 190 000 рб. для Е145 и 300 000 для Е170, с учётом НДС, что составляет:

* Е145 - 190 т. : 800 км/ч : 40 кресел = 5.94 рб. ПКМ;
* Е170 - 300 т. : 850 км/ч : 62 кр = 5.69 рб. ПКМ.

В расчёте ПКМ государственные субсидии не учтены.