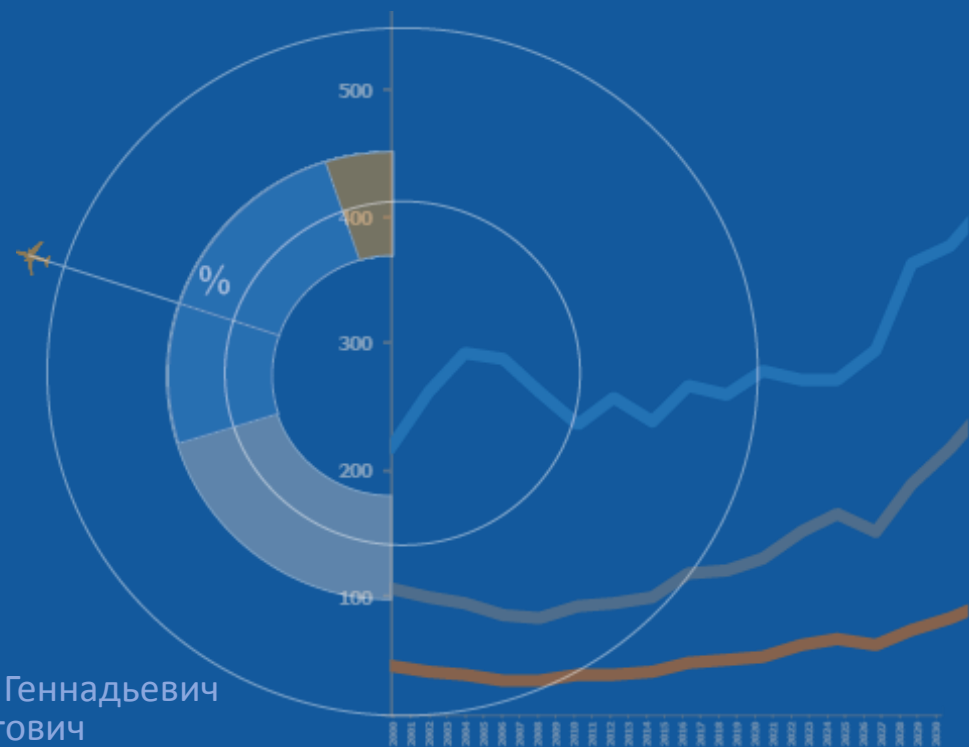


ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММ СУБСИДИРОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПЕРЕВОЗОК



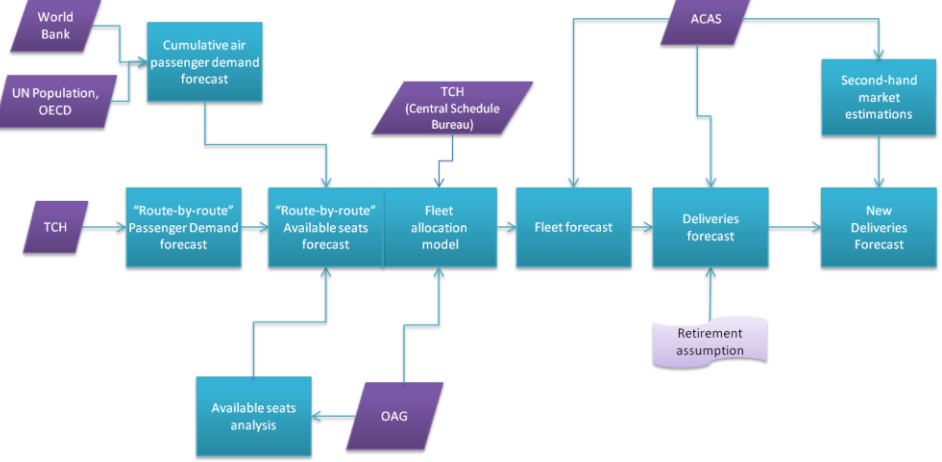
Бородулин Владислав Геннадьевич
Власенко Андрей Олегович
Урюпин Илья Вадимович

Критерии оценки эффективности программ субсидирования

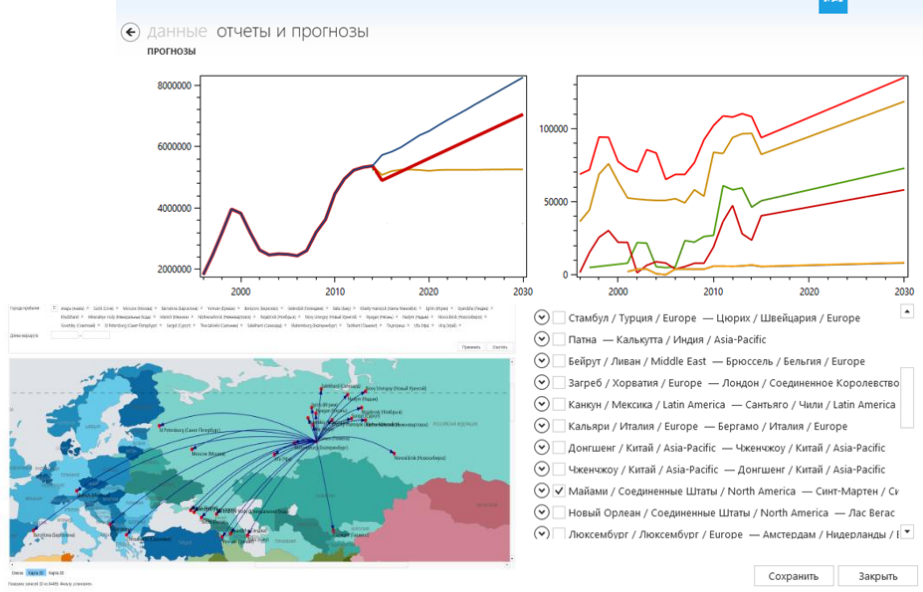
Количественные	Качественные
Количество дополнительных пассажиров, привлеченных на линии	Транспортный стандарт - минимальное время, которое пассажир должен потратить на перелёт от одной любой точки АТС до любой другой напрямую или с пересадками
Удельный размер субсидии в пересчете на привлеченного пассажира	Покрытие сети показывает, до какой части аэропортов от общего их количества можно добраться с заданными значениями качества транспортной услуги
	Индекс связности представляет собой среднее число пересадок, которое необходимо выполнить, чтобы добраться в любую точку сети для конкретного аэропорта



Общая модель прогнозирования рынка



Образец интерфейса программного комплекса «МАЦ-Авиатор»



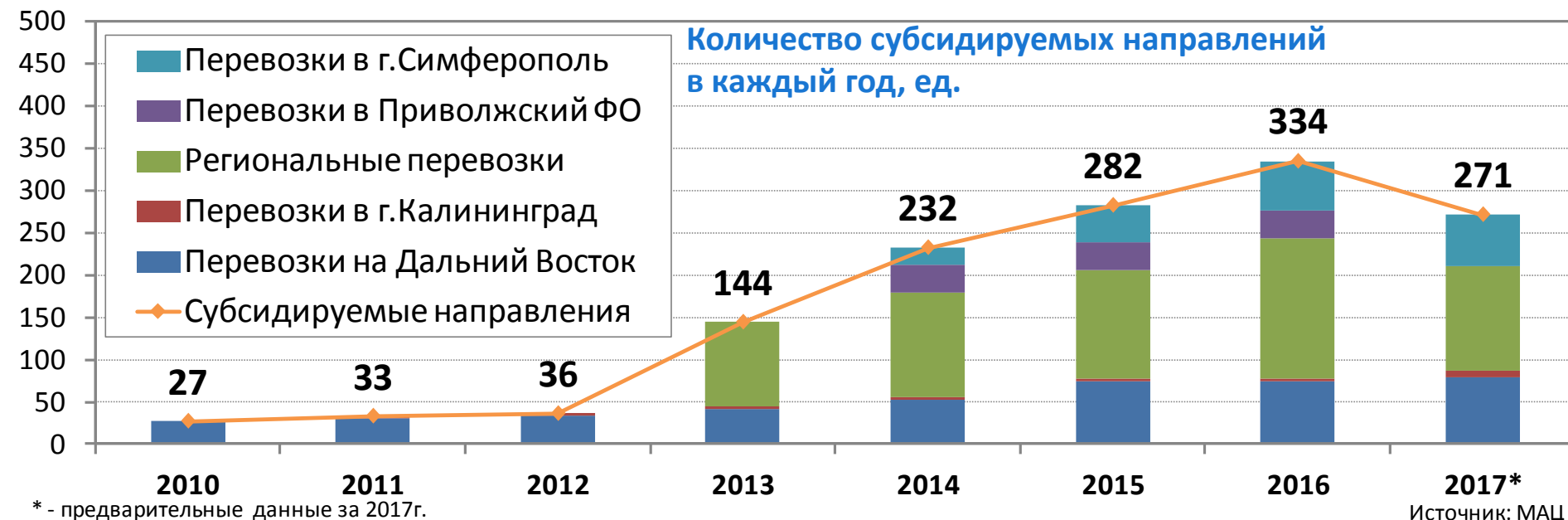
Собственная модель и программный комплекс прогнозирования спроса на коммерческие пассажирские авиаперевозки и авиатехнику

- интеграция данных из различных источников
- прогнозирование спроса для каждого маршрута на основе оригинальной методики
- прогноз динамики пассажиропотока через аэропорт
- макроэкономическая модель прогнозирования спроса
- прогнозирование потребного числа самолетов для маршрутной сети с учетом эксплуатируемого парка

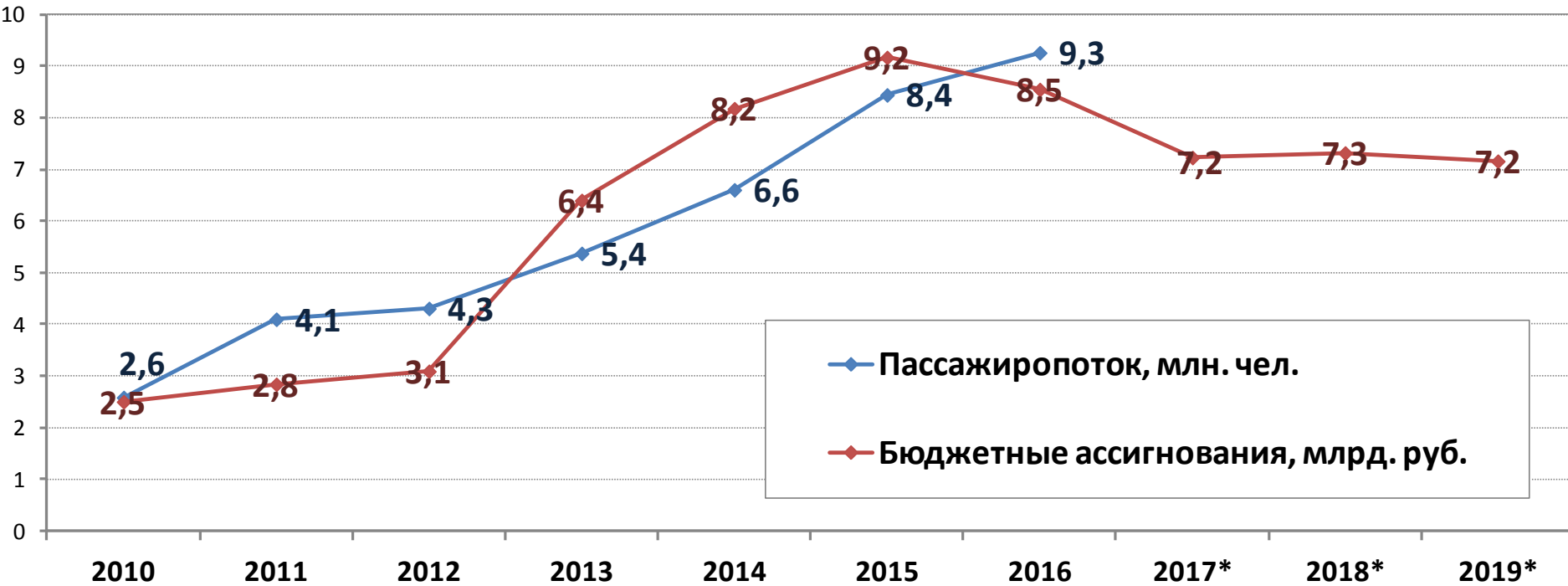
Собственный программный комплекс для анализа связности сети

- Интеграция данных из различных источников
- Анализ связности национальной сети аэропортов
- Изменяемые параметры качества транспортной услуги
- Анализ качества АТС на национальном уровне и для отдельных регионов и аэропортов

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Дальний Восток	ПП 29.12.2009 №1095	+	+	+	+	+	+	+
Калининград		ПП 18.12.2010 №1059	+	ПП 17.12.2012 №1321	+	+	+	+
Региональные перевозки				ПП 27.03.2013 N 265 ПП 18.06.2013 №509	ПП 25.12.2013 №1242	+	+	+
Приволжский ФО					ПП 17.12.2013 №1168	+	+	-
Крым					ПП 29.04.2014 г. №388	+	+	+



Источник: МАЦ



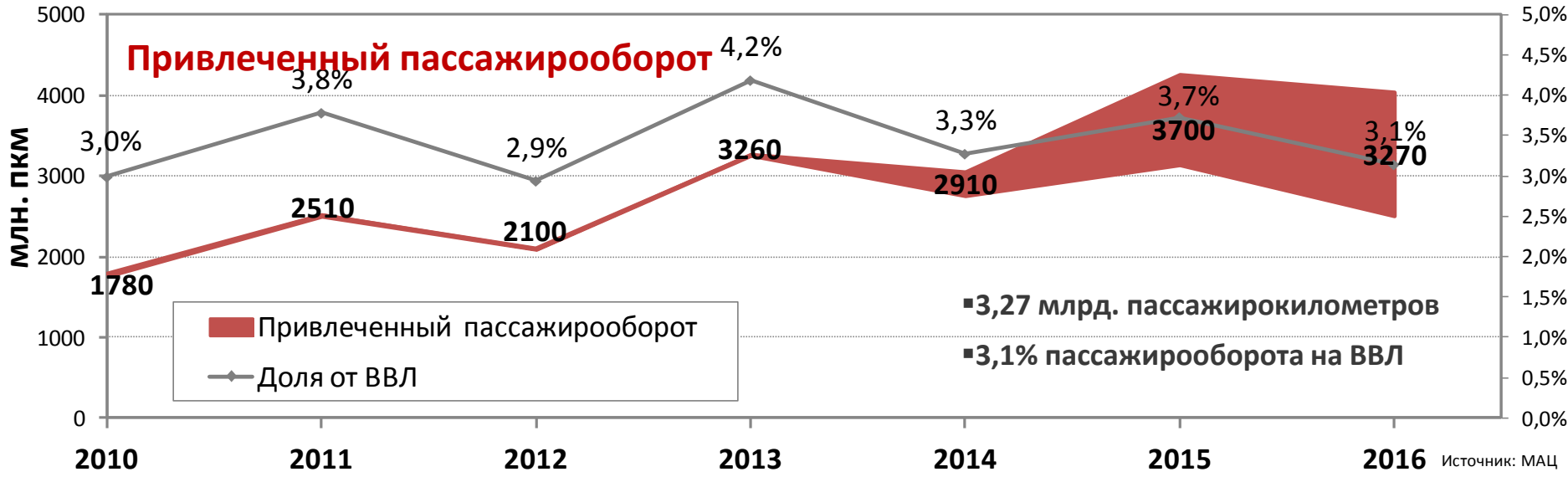
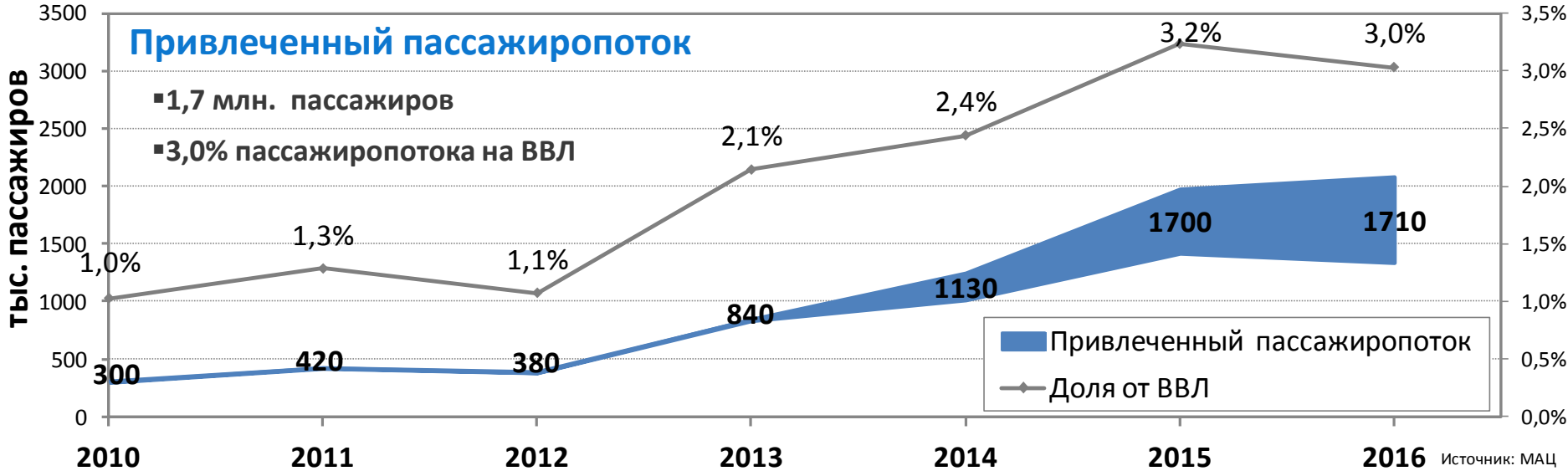
* - предварительные данные

Источник: МАЦ, Минфин РФ

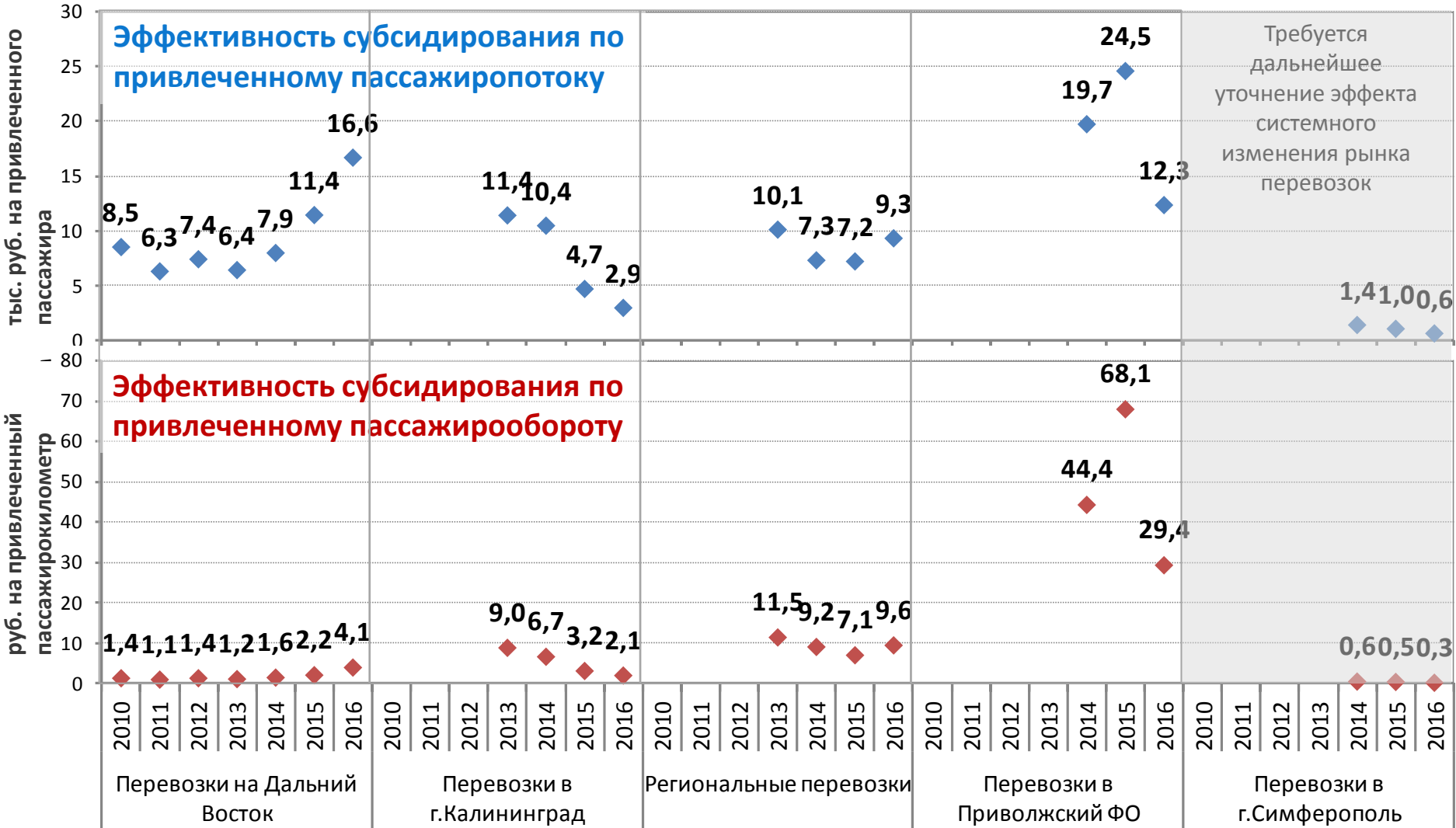
Объем перевозок на линиях, входивших в программы субсидирования, в 2016г. достиг:

- **9,3 млн. пассажиров** (16,4% пассажиропотока на ВВЛ), в т.ч. 8,6 млн. на линиях, субсидировавшихся в 2016г.
- **28,4 млрд. пассажирокилометров** (27,2% пассажирооборота на ВВЛ), в т.ч. 27,7 млрд. на линиях, субсидировавшихся в 2016г.

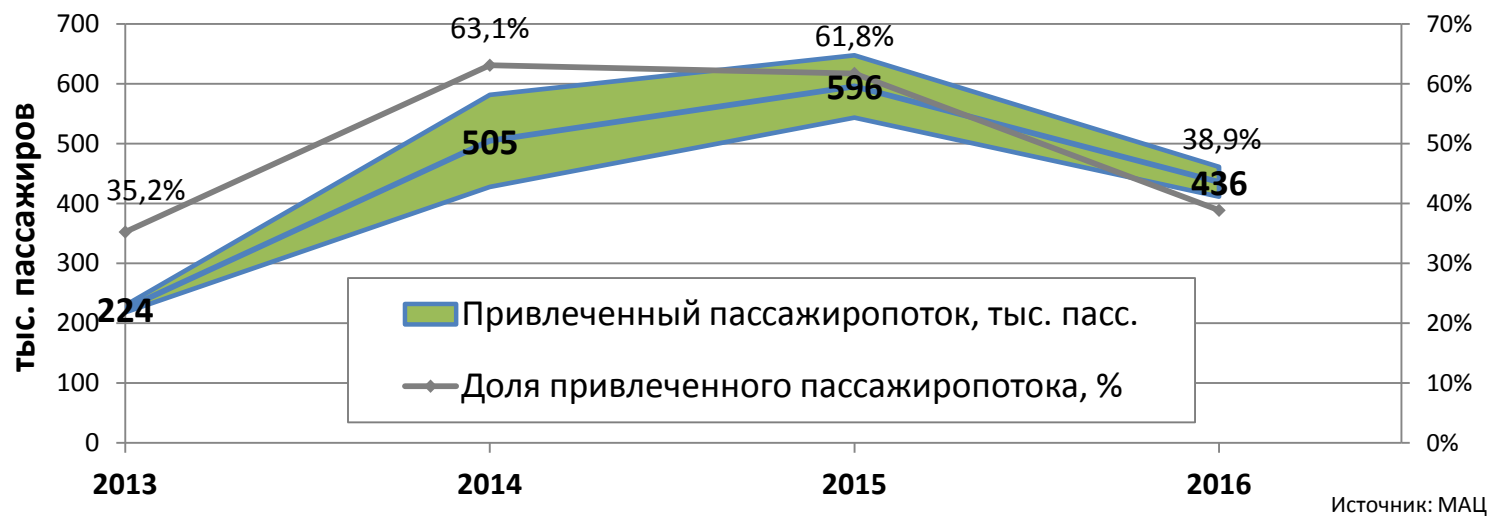
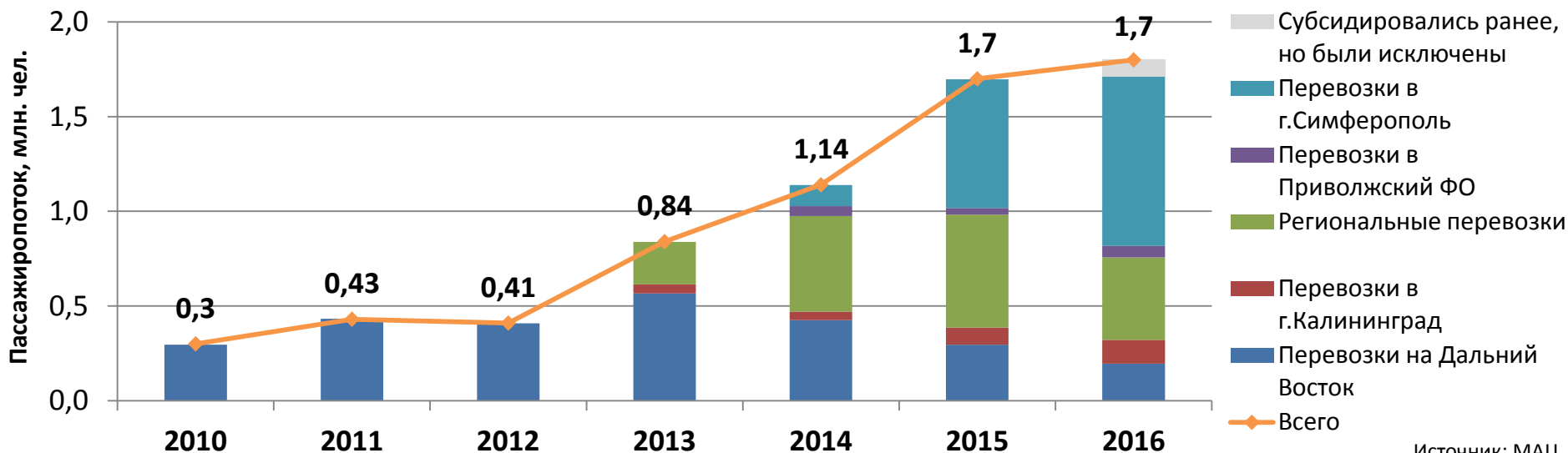
Сколько привлечено за счет субсидирования???



ОЦЕНКА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОГРАММ СУБСИДИРОВАНИЯ ЛИНИЙ



Источник: МАЦ



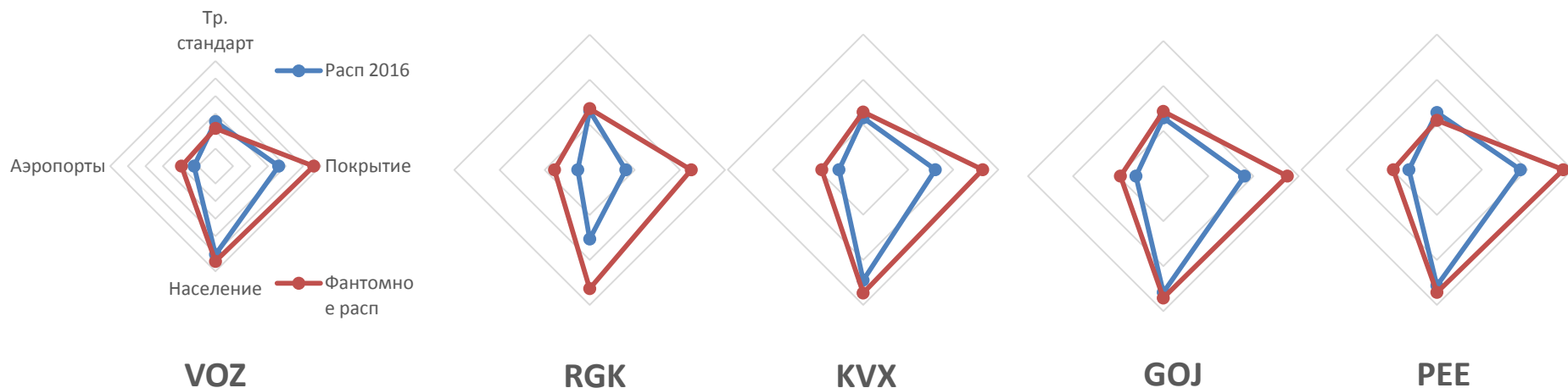
За счет реализации программы субсидирования региональных перевозок суммарно было привлечено от 35% до 63% пассажиров на этих линиях.



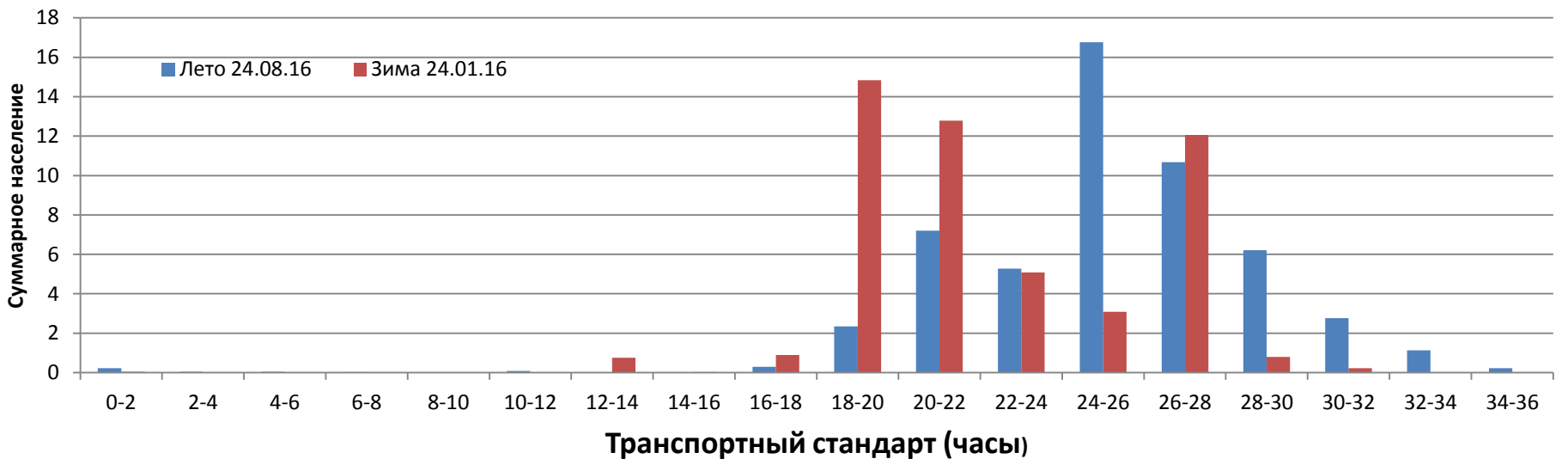
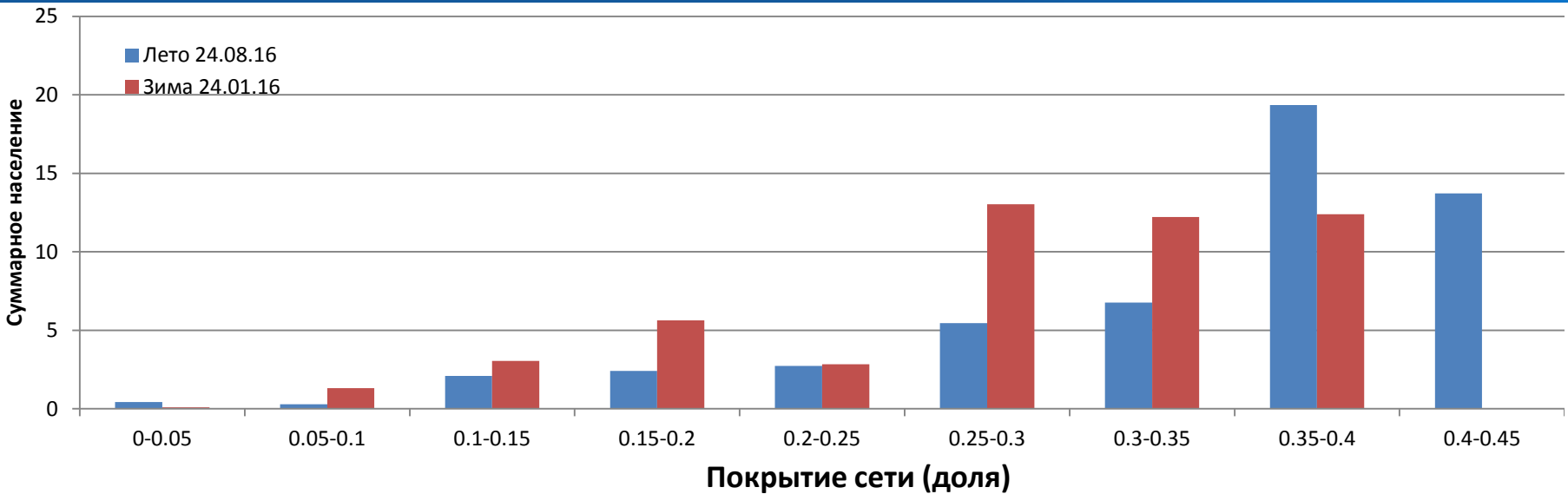
- Расчетный день: 24 августа 2016 года
- Пересадочное окно: 45 – 180 минут
- Максимум пересадок: 3

Город (аэропорт)	Значение транспортного стандарта (часы)	Покрытие сети (%)	Население в зоне охвата сети (млн. человек)	Количество субсидируемых линий	Среднее число рейсов в день
Воронеж (VOZ)	25,4	36	54,4	3	1,3
Горно-Алтайск (RGK)	26,2	16	52,7	4	1,9
Киров (KVX)	23,0	32	54,7	9	4,6
Нижний Новгород (GOJ)	25,8	36	54,1	10	5,9
Пермь (PEE)	25,4	37	54,4	9	6,1





Город (аэропорт)	Значение транспортного стандарта (часы)	Покрытие сети (%)	Население в зоне охвата сети (млн. человек)	Увеличение зоны охвата сети по сравнению с текущим (%)	Среднее число рейсов в день
Воронеж (VOZ)	21,5	56	54,4	7,9	3
Горно-Алтайск (RGK)	27,2	45	52,7	71,5	4
Киров (K VX)	25,6	53	54,7	11,6	9
Нижний Новгород (GOJ)	28,7	55	54,1	4,9	10
Пермь (PEE)	21,9	56	54,4	5,9	9

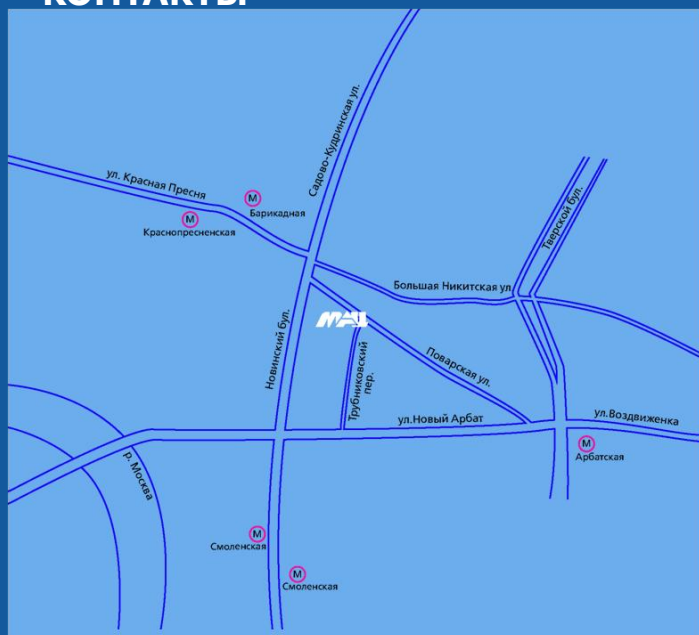


- Реализуемые программы субсидирования авиаперевозок приносят достаточно ощутимый результат – более 1.7 млн «новых» пассажиров (2016 год)
- Есть сложности с программой субсидирования перевозок на Дальний Восток (последние три года эффективность снижется)
- Расчет полного эффекта от субсидирования линий необходимо проводить с учетом действующих программ субсидирования производства и продажи отечественных ВС и достигнутого социально-экономического эффекта в регионах-реципиентах субсидий
- В своем текущем виде программы субсидирования вступили в фазу зрелости – особых чудес уже ждать не стоит
- В свете предполагаемого сокращения расходов федерального бюджета необходима модернизация, причем не столько финансово-организационная, сколько изменения, направленные на повышение транспортной эффективности (частотность, направленность на ближайшие хабы, коммерческая связность, оптимизация расписания)



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

КОНТАКТЫ



55°45`25`` с.ш.
37°35`16`` в.д.

Тел.: +7(495) 690-68-22
Факс: +7 (495) 690-56-95
E-mail: iac@iacenter.ru
URL: www.iacenter.ru