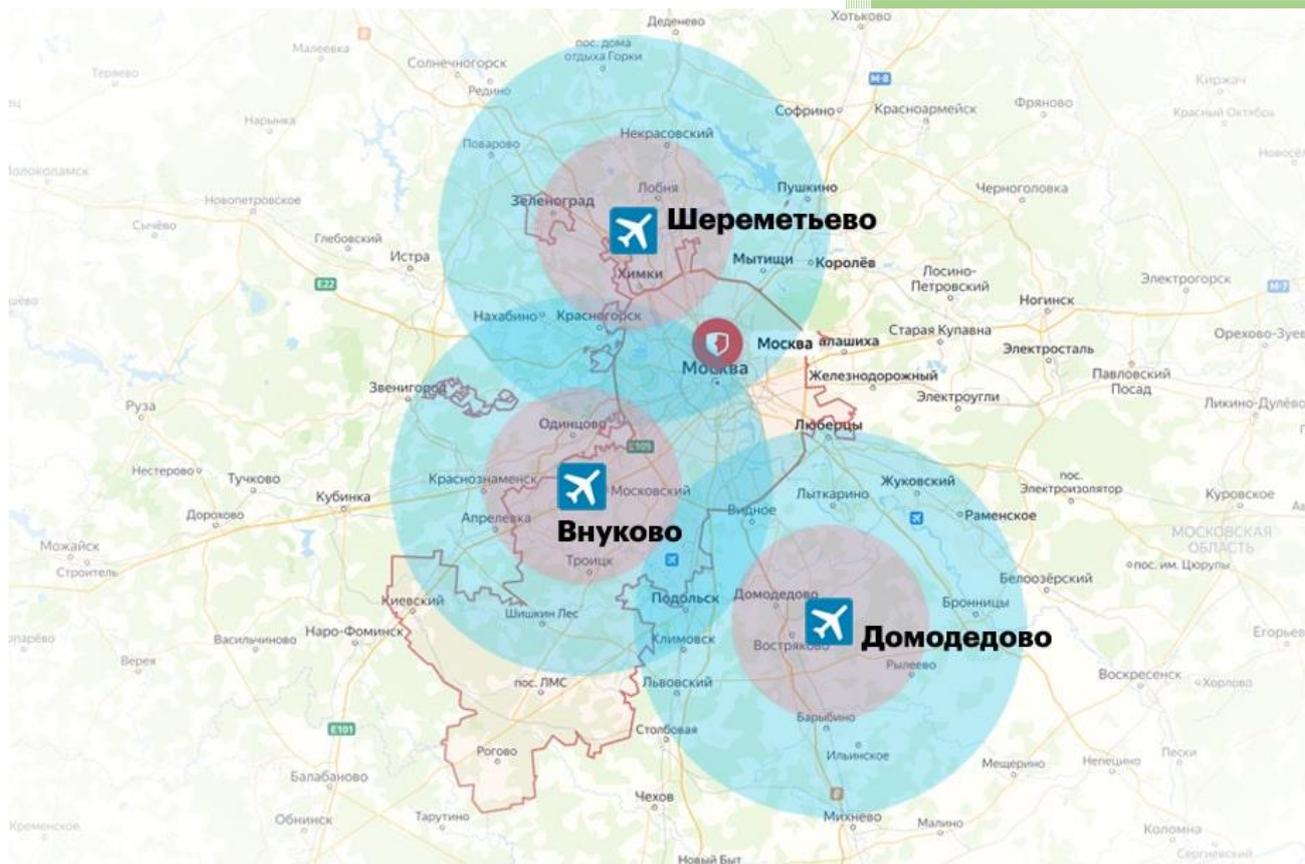


Отчёт о результатах исследования трансфертного потока между Домодедово и Шереметьево



Питер-Консалт

19.3.2011

На сайте размещены [примеры отчётов некоторых наших маркетинговых исследований](#), а также [процедура заказа исследования рынка](#). Вы можете также ознакомиться с возможностями [оптимизации расходов](#) на эту услугу в разделе ["Стоимость проведения маркетингового исследования"](#).

 Если вы [заполните эту форму](#), мы подготовим для вас [коммерческое предложение](#), учитывающее специфику вашей задачи.

1. Математическая модель

Совокупность 3-х московских аэропортов (а/п) – Домодедово, Шереметьево, Внуково – будем рассматривать, как единый Московский авиационный узел (МАУ). Часть авиапассажиров, пребывающих в МАУ, остаётся в Москве или разбегается из столицы другим транспортом. Другая часть продолжает свою поездку самолётом.

По данным ряда источников [1,2,3,4] в крупных авиационных узлах количество трансфертных пассажиров (ТП) составляет около 30%. Причем, чем крупнее узел, тем доля ТП выше. Например, в а/п Шереметьево насчитывают около 20% ТП [1], в Домодедово – 28% [2], а количество трансферных пассажиров в аэропортах Франкфурта, Амстердама, Копенгагена составляет более 40% от числа пассажиров регулярных рейсов, в Брюсселе и Хитроу более 30% [3]. Объединённый МАУ представляет собой крупный узел, поэтому в расчётах доля ТП МАУ была принята равной 30%.

ТП МАУ вылетают из Москвы тремя а/п – Домодедово (Д), Шереметьево (Ш), Внуково (В). Поскольку Внуково

- занимает в общем пассажиропотоке МАУ менее 20% [4],
- не имеет направлений, уникальных по отношению к Д и Ш,
- специализируется как правительственный и деловой а/п и специализацию эту планируется развивать,

этот а/п можно без большой погрешности для результата исключить из рассмотрения, рассчитывая трансфертный поток между Д и Ш.

Итак, будем считать, что совокупность ТП, прилетающих в Д и Ш, распределяется между ними же. Очевидно, что ТП, прилетевшие в Д, вылетят из того же а/п по направлениям, в нём представленным. А вот для трансферта по другим направлениям поедут в Ш. Симметричный трансферт ожидает ТП, прилетевших в Ш.

Мы полагаем, что основными потребителями рассматриваемого способа трансферта между а/п будут пассажиры бизнес-класса. И дело здесь не только в скорости перемещения, но также в вопросах комфорта и престижа. Действительно, пассажир бизнес-класса будет чувствовать себя во всех отношениях некомфортно в общественном транспорте, а индивидуальный наземный транспорт в условиях нынешних транспортных потоков не может гарантированно доставить пассажира к рейсу вовремя.

В связи с этим обстоятельством для оценки минимального количества потребителей рассматриваемой услуги воспользуемся нижней границей оценки количества ТП бизнес-класса. В Таблице 1 представлена структура авиапарка Аэрофлота [5] и оценка доли мест бизнес-класса в общем количестве пассажиромест. Эта величина составила 14%, а для нашего расчета мы использовали оценку в 10%.

Таблица 1

Модель самолета	Число самолетов	Общее кол-во мест	Количество мест бизнес-класса в модели	Количество мест в миделе	Общее количество мест бизнес-класса
В767	11	222	30	2442	330
IL-96	6	291	12	1746	72
A330	10	398	63	3980	630
A321	17	166	28	2822	476
A320	35	140	20	4900	700
A319	15	116	20	1740	300
Итого				17630	2508
				% БМ	14%

2. Результаты

В файле «Домодедово Шереметьево.xls» представлены следующие данные

- Лист «Шереметьево»: список направлений с прогнозом количества прилётов на 2011, полученным из сезонного расписания с сайта а/п [6], а также прогноз нижней границы количества ТП бизнес-класса, которые прилетят в Ш в 2011 г,
- Лист «Домодедово»: аналогичные данные по этому аэропорту [7],
- Лист «Трансферт из Ш»: список, объединяющий направления Ш и уникальные направления Д, распределение вылетов ТП, прилетевших в Ш по этому списку направлений и сумма ТП бизнес-класса, прибывших в Ш и вынужденных переехать в Д для вылета,
- Лист «Трансферт из Д»: список, объединяющий направления Д и уникальные направления Ш, распределение вылетов ТП, прилетевших в Д по этому списку направлений и сумма ТП бизнес-класса, прибывших в Д и вынужденных переехать в Ш для вылета.

Расчёт показывает, что около 70 000 ТП бизнес-класса за год будут вынуждены переезжать из Д в Ш для дальнейшего полёта. Примерно столько же ТП бизнес-класса поедут в обратном направлении. Такова оценка потенциала рынка рассматриваемой услуги.

3. Список использованных источников Интернета

....