

УДК 338.49 : 656.71

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАХАБОВ В РОССИИ

Вафина И.И., Червотенко Е.Э.

*Дальневосточный государственный университет
путей сообщения, г. Хабаровск,
e-mail: riza1999@list.ru*

Хаб – узловой аэропорт, созданный для концентрации пассажиропотоков в узле, позволяющий повысить рентабельность перевозок, сократить расходы, увеличить количество направлений и частоту рейсов в конечные пункты назначения.

Авиахаб выгоден государству, т.к. позволяет увеличивать внутренний валовый продукт, привлекать в регион прямые иностранные инвестиции и обеспечивать связь с отдаленными и глобальными рынками. Но не каждый аэропорт может стать хабом, для этого должны быть особые предпосылки: выгодное геополитическое положение аэропорта в стране, наличие сильной базовой авиакомпании с устойчивым финансовым положением, развитость аэропортовой инфраструктуры, высокий уровень обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту.

В настоящее время в стране существует ряд проблем, оказывающих влияние на формирование авиахабов: недостаточное количество пассажиров, неготовность аэропортов выполнять функции хаба, отсутствие согласованной и эффективной государственной политики, направленной на взаимодействие и координацию между аэропортами, а также наличие сильных конкурентов в лице уже развитых зарубежных хабов. Можно выделить следующие пути решения данных проблем: использование преимуществ географического положения для развития хаба, создание в аэропорту необходимой инфраструктуры, привлекательной для авиакомпаний, бюджетное финансирование и обеспечение государством нормальных условий для функционирования хаба, введение субсидированных перевозок для наращивания пассажиропотока.

Главной проблемой маршрутных сетей России является их централизация в районе столицы. На Российском рынке авиаперевозок лидируют аэропорты Московского авиационного узла, в числе которых «Шереметьево» – международный хаб авиакомпании «Аэрофлот» с пассажирооборотом в 45,8 млн. человек (за 2018 год), «Домодедово» – хаб глобального альянса Oneworld с пассажирооборотом в 29,4 млн. чел. (2018 год), а также «Внуково» – хаб для авиакомпаний Utair, «Победа», «Россия» (дополнительный хаб), пассажирооборот – 21,5 млн. человек.

Кроме того, в России выделяются следующие интенсивно развивающиеся узловые аэропорты: «Пулково» (Санкт-Петербург) – хаб для авиакомпании «Россия», дополнительный хаб для S7 Airlines и Уральских авиалиний, четвертый в России по числу перевезенных пассажиров (18,1 млн. чел.), «Кольцово» (Екатеринбург) – главный хаб авиакомпании «Уральские авиалинии» (более 6,1 млн. чел.), «Толмачево» (Новосибирск) – крупнейший международный аэропорт за Уралом по пассажиропотоку (5,9 млн. чел.), главный хаб для авиакомпании S7 Airlines. Но в связи с тем, что в основном вся деятельность воздушного транспорта приходится на МАУ, происходит не только снижение влияния остальных аэропортов, позиционирующих себя как хабы, но и дисбаланс в экономическом развитии столицы и регионов, что означает большие потери региональной авиации.

В связи с распоряжением президента и появлением стратегии развития транспортной системы Российской Федерации (до 2030 года), связанной с поддержкой региональных авиаперевозок и уменьшением зависимости от МАУ, «Аэрофлот» к 2023 году планирует открыть четыре региональных хаба в России: в Красноярске будет создан хаб для международных перевозок (транзитный пункт для перевозок между Юго-Восточной Азией и Европой), а в Сочи, Екатеринбурге и Новосибирске – базы для региональных перевозок.

В России остро стоит вопрос о необходимости формирования сети региональных авиационных хабов на Дальнем Востоке для развития авиасообщения с труднодоступными регионами округа и повышения мобильности населения. Создание таких узловых аэропортов позволит существенно сократить время и стоимость

перелетов по ряду магистральных маршрутов для жителей дальневосточных субъектов.

Вложение инвестиций в развитие аэропортов Дальнего Востока для создания авиационных хабов является одним из важных направлений для Правительства Российской Федерации. Рассматривается несколько площадок, на базе которых можно развить авиахаб: аэропорт Хабаровска, «Кневичи» (Владивосток), «Хомутово» (Южно-Сахалинск), «Игнатьево» (Благовещенск), «Якутск», «Елизово» (Петропавловск-Камчатский). При развитии туристического кластера и увеличении транспортной подвижности жителей Дальнего Востока хабом могут стать все перечисленные аэропорты, для этого в настоящее время создаются все надлежащие условия: производится модернизация аэропортов, реконструируются аэродромные комплексы, а также привлекаются заинтересованные в развитии авиахабов инвесторы.

На основе анализа текущей ситуации в стране, а также с учетом особенностей географического положения и небольшой численности населения ДФО, которая не сможет обеспечить круглогодичный стабильный высокий пассажиропоток, шанс стать потенциальным хабом, кроме аэропорта Хабаровска, имеется только у Международного аэропорта Владивостока.

Таким образом, развитие аэропортов-хабов – одна из приоритетных задач авиационной деятельности и обязательное условие успешной конкуренции на мировом авиационном рынке.

Список использованных источников

1. «Аэрофлот» определился с новым хабом. – 02.11.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/aeroflot-opredelilsya-s-novym-habom>
2. Аэрофлот откроет свой хаб в Красноярске. – 02.04.2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://1931.aero/news/aeroflot-otkroet-svoj-hab-v-krasnoyarske>
3. Дальний Восток претендует на хабы. – 09.09.2017 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/business/2017/09/07/>