

УДК 656.7.072

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ХАБОВ НА БАЗЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

И.А. БЕЛАВИНЦЕВ

Статья представлена доктором экономических наук, профессором Фридляндом А.А.

В статье рассматривается важное направление развития сети аэропортов гражданской авиации и маршрутных сетей воздушных перевозок в Российской Федерации, основанное на приоритетном развитии крупнейших аэропортовых комплексов - хабов с учетом специфических особенностей текущего состояния и механизмов развития внутреннего рынка воздушных перевозок и программ субсидирования российской региональной авиации.

Ключевые слова: хаб, аэропорты Российской Федерации, субсидирование.

В соответствии с международной практикой узловой аэропорт или хаб (англ. airline hub) — это аэропорт, имеющий высокий процент (не менее 12%) стыковочных рейсов.

В российской правовой системе данное понятие впервые определено в концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной совместным приказом Минтранса России и Министра обороны Российской Федерации от 29.05.2008 № 003/002. Согласно концепции хаб (от англ. hub-and-spoke) - это крупный узловой аэропорт, характеризующийся большой долей обслуживаемых трансферных пассажиров и (или) грузов и почты, широкой сетью маршрутов и наличием крупного базового авиаперевозчика или альянсом авиаперевозчиков [1, с. 7].

Трансфер формируется не только на международных направлениях при стыковках международных линий, но и при полетах из Российской Федерации за рубеж (и обратно) при обеспечении стыковок в узловых аэропортах, то есть стыковки внутренних и международных линий. Данный показатель растет при наличии в международных узловых аэропортах базовых авиакомпаний, реализующих расписание, построенное по веерному принципу при трансферной схеме обслуживания в аэропорту. На данный момент при отсутствии государственного статистического учета показатель удельного веса международного трансфера через узловые аэропорты в общем объеме перевозок страны по оценкам экспертов в 11 международных узловых аэропортах Российской Федерации – потенциальных хабах оценивается в размере 4-5%.

Показатель удельного веса международного трансфера через узловые аэропорты в общем объеме перевозок страны в рамках реализации концепции должен составить к 2020 году не менее 20% от суммарных отправок из аэропортов Российской Федерации.

Узловой аэропорт является основным элементом сети маршрутов, в которой пассажиры, путешествуя между аэропортами, не связанными прямыми авиарейсами, могут достигнуть пункта назначения, совершив пересадку с одного рейса на другой.

Принцип построения маршрутной сети на основе указанной хабовой модели позволяет соединить между собой гораздо больше пар городов, чем при использовании прямых маршрутов.

Данное свойство имеет определяющее значение при выполнении задачи по развитию маршрутной сети воздушных перевозок в условиях ограниченных средств.

Следует подчеркнуть, что в развитии хабов роль государства прежде всего заключается в создании необходимых условий для развития авиаперевозок, а реализация предоставленных возможностей является прерогативой менеджмента авиакомпаний и аэропортов.

В США начало развития хабовой модели приходится на 1978 год. Этому способствовала реализация программ государственной поддержки, а также наличие на рынке в достаточном количестве 50-местных реактивных самолетов, что позволило авиакомпаниям открыть перевоз-

ки в небольшие города по маршрутам с низкой коммерческой загрузкой, которые невозможно обслуживать магистральными воздушными судами.

В настоящее время в США из 435 действующих аэропортов к хамам можно отнести 67 узловых аэропортов с объемом перевозок от 3,5 до 15 млн. пассажиров в год [2].

Принцип субсидирования авиаперевозок «*point-to-hub*» основан на субсидировании перевозок по коротким маршрутам на воздушных судах небольшой вместимости до ближайшего аэропорта - хама. Ежегодный объем финансирования программ господдержки в США около 130 млн. долларов.

Для Российской Федерации в связи с высокой протяженностью территории и неравномерностью развития наземной транспортной инфраструктуры развитие хабов на базе региональных аэропортов является чрезвычайно актуальной задачей.

Представленная фидерно-хабовая модель маршрутной сети была использована в новой трехлетней программе субсидирования региональных перевозок в Российской Федерации и формировании региональной маршрутной сети Российской Федерации (*осуществляется в соответствии с [3]*).

В соответствии с указанной программой в качестве узловых аэропортов определено восемнадцать аэропортов – это аэропорты Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Краснодара, Уфы, Красноярска, Самары, Ростова-на-Дону, Хабаровска, Владивостока, Казани, Перми, Иркутска, Минеральных Вод, Тюмени, Калининграда, Якутска и Южно-Сахалинска.

Это аэропорты с ежегодным объемом обслуженных пассажиров не менее 500 тыс. пассажиров и высокой долей обслуженных трансферных пассажиров (12%) от общего пассажиропотока, что в соответствии с международной практикой является одним из основных признаков узлового аэропорта.

Представленный подход показал свою эффективность в 2013 году и позволил открыть в 2014 году только в Красноярске 8 новых маршрутов, что обеспечит возможность пассажирам из Абакана, Барнаула, Братска, Горно-Алтайска, Кемерово, Кызыла, Новокузнецка и Томска с учетом уже имеющейся маршрутной сети Красноярска попасть в любую точку мира.

Как известно, в настоящее время реализуется целый ряд программ субсидирования региональных авиаперевозок.

Одной из наиболее продолжительных программ субсидирования, реализуемой с 2009 года, является субсидирование перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть России (*осуществляется в соответствии с [4]*).

В настоящее время из 42 субсидируемых в рамках указанной программы маршрутов 20 маршрутов обеспечивают авиасвязь с Москвой.

В 2013 году перевозки выполнялись по 18 маршрутам. Из 517 тыс. пассажиров, перевезенных в целом по программе субсидирования, 458 тысяч было перевезено по маршрутам с Москвой, что составляет 88,7%. Из 3,4 млрд. руб. субсидий по программе почти 3 млрд. руб. (88,0%) направлено на субсидирование маршрутов в Москву и обратно.

В рамках подготовки предложений по совершенствованию программы субсидирования в ряде аэропортов Дальнего Востока и Сибири было проведено анкетирование пассажиров льготной категории, вылетающих в Москву с 01.08.2013 г. по 01.09.2013 г., о маршруте их дальнейшего следования.

Результаты проведенного исследования показали, что в подавляющем большинстве случаев конечным пунктом назначения пассажиров является не Москва, а ряд городов европейской части Российской Федерации и зарубежных стран.

Пассажиры по субсидированному тарифу прибывают в Москву, а затем за свой счет направляются к конечному пункту поездки.

Таким образом, федеральные субсидии в действующем виде косвенно наращивают загрузку инфраструктуры аэропортов Московского авиаузла, которая уже находится на пределе своей пропускной способности.

В этой связи представляется целесообразным включение в программу субсидирования маршрутов крупных региональных узловых аэропортов – Екатеринбург, Новосибирск и др., что позволит не только высвободить часть затрат федерального бюджета для дальнейшего роста субсидированных перевозок (поскольку субсидированию будет подлежать более короткий и, соответственно, более дешевый участок маршрута следования пассажира), но обеспечить формирование маршрутов из узловых аэропортов в рамках программ субсидирования региональных перевозок, что многократно повысит эффективность программ господдержки, а также обеспечит необходимые условия для развития международных хабов на базе узловых аэропортов.

Проведенные расчеты показывают, что при планировании поездки через Новосибирск или Екатеринбург протяженность маршрута значительно сократится по сравнению с аналогичной поездкой через Москву. Такой эффект особенно заметен для таких городов европейской части России как Казань, Уфа, Самара, Пермь, Воронеж, Волгоград, Сочи и т.д.

Сокращение бюджетных затрат на перевозку одного пассажира через Новосибирск составит порядка 2500 рублей вследствие сокращения на 3000 км первого, субсидируемого, участка перевозки (Новосибирск на 3000 км ближе к Дальнему Востоку, чем Москва), через Екатеринбург - порядка 1000 рублей вследствие сокращения на 1500 км первого, субсидируемого, участка перевозки.

При включении Екатеринбург и Новосибирск в Перечень субсидируемых маршрутов по прогнозным расчетам количество пассажиров субсидируемых категорий по каждому из указанных пунктов маршрута составит порядка 31 тыс. в год, а потребный объем субсидирования - 164 млн. руб., что позволит реализовать данное предложение в пределах выделяемых на программу средств федеральных бюджетных ассигнований.

В этой связи целесообразно проработать данный вопрос совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и внести соответствующий проект постановления в Правительство Российской Федерации.

В соответствии с мировой практикой хабы развиваются двумя путями: за счёт обслуживания собственного (внутреннего и международного) пассажиро- и грузопотока и привлечения транзитного международного пассажиро- и грузопотока.

Оперативные данные ИКАО по мировой гражданской авиации за 2013 год подтверждают уверенный рост спроса на пассажирские авиаперевозки и стабилизацию спроса на грузовые авиаперевозки.

По итогам 2013 г. Азиатско-Тихоокеанский регион остается крупнейшим в мире рынком воздушного транспорта, его доля в глобальном объеме перевозок составила 31%, что представляет собой увеличение на 7,2% по сравнению с 2012 г. Несмотря на улучшение экономического климата в Европе и Северной Америке, увеличение объема перевозок авиакомпаний в этих регионах было более скромным, чем в среднем в мире: в Европе оно составило 3,8%, а в Северной Америке – 2,2%.

При развитии хабов следует ориентироваться прежде всего на привлечение в российские региональные аэропорты транзитных грузовых перевозок.

Через воздушное пространство Российской Федерации проходят наиболее загруженные транзитные маршруты, обслуживающие практически все крупнейшие географические точки с высокими объемами международной торговли.

При этом региональные аэропорты, расположенные на таких маршрутах, потенциально могут обслуживать транзитные авиаперевозки на маршрутах Европа-Азия, Северная Америка – Азия.

Преимущественная доля грузовых рейсов осуществляется через Трансазиатские и Азиатские маршруты (имеющие минимальную протяжённость в воздушном пространстве Российской Федерации) с техническими посадками в аэропортах Казахстана, Азербайджана и Узбекистана.

На данных маршрутах потенциально могут развиваться 3 российских региональных хаба: Екатеринбург (Кольцово), Красноярск (Емельяново), Новосибирск (Толмачево).

На трансвосточном маршруте потенциально могут развиваться российские региональные хабы на базе аэропортов Владивосток, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, а на кроссполярном – Иркутск, Норильск, Красноярск и Якутск.

В этой связи, а также в целях развития грузовых перевозок и использования транзитного потенциала Российской Федерации необходимо совершенствование межправительственных соглашений о воздушном сообщении в части разделения коммерческих прав авиакомпаний на пассажирские и грузовые авиаперевозки, расширение списка региональных аэропортов в таблице маршрутов для пассажирских и грузовых перевозок, а также по созданию благоприятных условий для обслуживания воздушных судов в российских аэропортах (снижение стоимости наземного обслуживания, авиационного топлива, упрощение процедур).

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 г.: совместный приказ Минтранса России и Министра обороны Российской Федерации от 29.05.2008 № 003/002.

2. **Йенс Флотгау.** Новая парадигма. Хабовый принцип по-прежнему действует, но традиционная модель подвергается давлению // *Авиатранспортное обозрение.* - Сентябрь 2013. - № 142.

3. О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242.

4. Об утверждении Правил предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении: постановление Правительства РФ от 29.12.2009 № 1095.

5. О федеральном бюджете на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 гг.: Федер. закон от 03.12.2012 г. № 216-ФЗ.

6. **Белавинцев И.А.** Нужен результат – дешевые и качественные перевозки // *Авиатранспортное обозрение.* - № 141. - С. 26-28.

DEVELOPMENT STRATEGY OF INTERNATIONAL HUBS BASED ON REGIONAL AIRPORTS IN RUSSIAN FEDERATION

Belavintsev I.A.

The article deals with an important area of development of the civil aviation airports network and air transport route networks in the Russian Federation and is based on priority development of the largest airport hubs considering the specific characteristics of the current status and further development of internal air transport market and subsidy programs of the Russian regional aircraft.

Key words: hubs, funding, airports in Russian Federation.

Сведения об авторе

Белавинцев Илья Александрович, 1975 г.р., окончил ВАГС (1997), аспирант МГТУ ГА, начальник отдела Минтранса России, автор 4 научных работ, область научных интересов – государственное регулирование авиационной деятельности.