

Организация узловых аэропортов в Дальневосточном Федеральном Округе как способ повышения транспортной доступности в регионе

Грачев Виктор Тимофеевич

*Дальневосточный государственный университет путей сообщения
студент*

Аннотация

В статье рассматривается понятие узлового аэропорта, их классификация и критерии которым они должны соответствовать. Обоснована необходимость выбора воздушного транспорта для повышения транспортной доступности региона. Предложены варианты для организации узловых аэропортов в регионе.

Ключевые слова: Дальневосточный Федеральный Округ, узловой аэропорт, транспортная доступность, транспортная дискриминация, транспортная подвижность населения.

Organization of hub airports in the Far Eastern Federal District as a way to improve transport accessibility in the region

Grachev Victor Timofeevich

*Far Eastern State Transport University
student*

Abstract

The article deals with the concept of a hub airport, their classification and criteria by which they must correspond. The necessity of a choice of air transport for increase of transport accessibility of the region is grounded. Options are offered for the organization of hub airports in the region.

Keywords: Far Eastern Federal District, hub airport, transport accessibility, transport discrimination, transport mobility of the population.

Транспортная доступность территории взаимосвязана со многими социальными и экономическими процессами, происходящими на территории и определяются как экономическая категория.

В настоящее время Дальневосточный Федеральный Округ (ДФО) является одной из наиболее привлекательных территорий для развития страны. Регион занимает 36,4 % территории Российской Федерации, но при этом обладает транспортной сетью с плотностью путей сообщения ниже среднероссийских показателей.

В настоящее время в регионе прослеживается снижение транспортной подвижности населения ДФО, что свидетельствует об общих негативных тенденциях в обеспечении транспортной мобильности населения региона.

Кроме этого, наблюдается изменение масштабов и направлений пассажиропотоков ДФО.

Наиболее востребованным для региона будет являться воздушный вид транспорта потому что:

1. На данный момент данный вид транспорта наиболее чаще поддерживается государством за счет создания системы субсидирования и поддержки аэропортов групп ФКП.

2. Регион обладает определенной специфичностью, ДФО занимает 36,4 % территории Российской Федерации, при этом имеет большое количество удаленных пунктов, таких как Сахалинская область, Камчатский край, Магаданская область, Чукотский автономный округ, северная часть Республики Саха (Якутия), в которых отсутствует инфраструктура других видов транспорта, связывающая их как с другими субъектами ДФО так и с западной частью Российской Федерации, то есть в данных регионах воздушный транспорт не имеет альтернативы.

3. Скорость доставки данного вида транспорта и качество предоставляемых услуг.

Одной из моделей аэропортов, повышающей доступность транспортных услуг населению, является модель узлового аэропорта.

Узловой аэропорт - это транзитный и пересадочный аэропорт. Вначале в узловом аэропорту собираются пассажиры по магистральным, межрегиональным и межконтинентальным маршрутам, затем эти пассажиры отправляются региональными и местными маршрутами в конечные точки назначения, куда магистральному перевозчику летать невыгодно.

Существует несколько типов узловых аэропортов, классификация которых приведена в таблице 1.

Таблица 1- Классификация узловых аэропортов

Типы аэропортов	Ключевые характеристики	Отношения с авиакомпаниями
Международные хабы	Высокая доля трансферных перевозок; большая зона покрытия; более 40 млн пассажиров.	Главный хаб крупной международной авиакомпании; роль лидера в альянсе.
Международные аэропорты	Доля трансферных перевозок ниже; большая зона покрытия; более 20 млн пассажиров.	Базовый аэропорт для дальнемагистральных авиакомпаний или вторичный для крупных; подчиненный/нишевый игрок в альянсе;
Вторичные хабы и аэропорты	Низкая доля трансферных перевозок; большая, но часто перекрывающая зона покрытия; Более 10 млн пассажиров.	Главный хаб региональной авиакомпании или вторичный – крупной; роль подчиненного в альянсе.
Региональные аэропорты	Нет трансферных перевозок; небольшая зона покрытия	Региональные перевозчики, low-cost.

Помимо представленной выше классификации существуют две схемы работы узлового аэропорта:

1. Хаб – «песочные часы» характеризуется пассажиропотоком, который направляется с севера на юг, либо с востока на запад и наоборот соответственно.

2. Хаб – «зоны покрытия», то есть хаб прилегающих территорий, который собирает пассажиров в своей расширенной зоне покрытия и распределяет их по конечным пунктам назначения за пределами этой зоны.

На данный момент в регионе нет узловых аэропортов, которые бы обслуживали весь регион являясь вторичным хабом связывающим регион с международными хабами страны, но все крупные аэропорты субъектов заявляют себя региональными хабами, при этом существование таких хабов не повышает транспортной доступности в регионе так как:

- низкая регулярность полетов;
- практически отсутствуют стыковочные рейсы;
- отсутствие единого базового перевозчика;
- малая география полетов, что существенно снижает транспортную доступность;
- высокая стоимость билетов.

Для того чтобы решить данные проблемы необходимо создать в регионе вторичные узловые аэропорты, которые будут соединять регион с международными узловыми аэропортами страны.

Для того чтобы аэропорт мог выполнять функции узлового он должен соответствовать следующим критериям:

- географическое и геополитическое положение аэропорта в стране, регионе (столица, центр экономического района);
- развитость аэропортовой инфраструктуры;
- способность организовать оптимальное количество стыковок;
- уровень обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту;
- наличие хабообразующей авиакомпании или альянса авиакомпаний.

ДФО является довольно крупным регионом и какого-то одного аэропорта который будет обладать центральным географическим положением для всего региона нет. Исходя из этого предлагается разделить регион на северную и южную часть в каждом из которых выбрать аэропорты, которые будут обладать наиболее центральным географическим положением.

На рисунке 1 представлены все крупные аэропорты региона и проведена линия разделяющая регион на север и юг.

На карте условно линией обозначено деление региона на север – это территория Республики Саха (Якутии), Магаданская область, Камчатский край, Чукотский автономный округ и юг – это Амурская область, Хабаровский край, Приморский край, Еврейская автономная область, Сахалинская область.

Такое разделение объясняется тем, что будет нецелесообразно собирать пассажиропотоки с севера на юг или наоборот, в связи с невыгодностью такого полета для авиакомпаний, так как расстояние между двумя городами севера и юга может составить более 3000 км.

Анализируя представленные данные можно сделать вывод, что наиболее центральным географическим положением на севере региона будет обладать аэропорт города Якутск, соответственно на юге аэропорт города Хабаровск.

Выбрав центральные аэропорты региона необходимо выбрать схему, по которой будет работать узловой аэропорт, а для этого необходимо определить с каких аэропортов пассажиропотоки будет наиболее целесообразно объединить в предложенных узловых аэропортах.

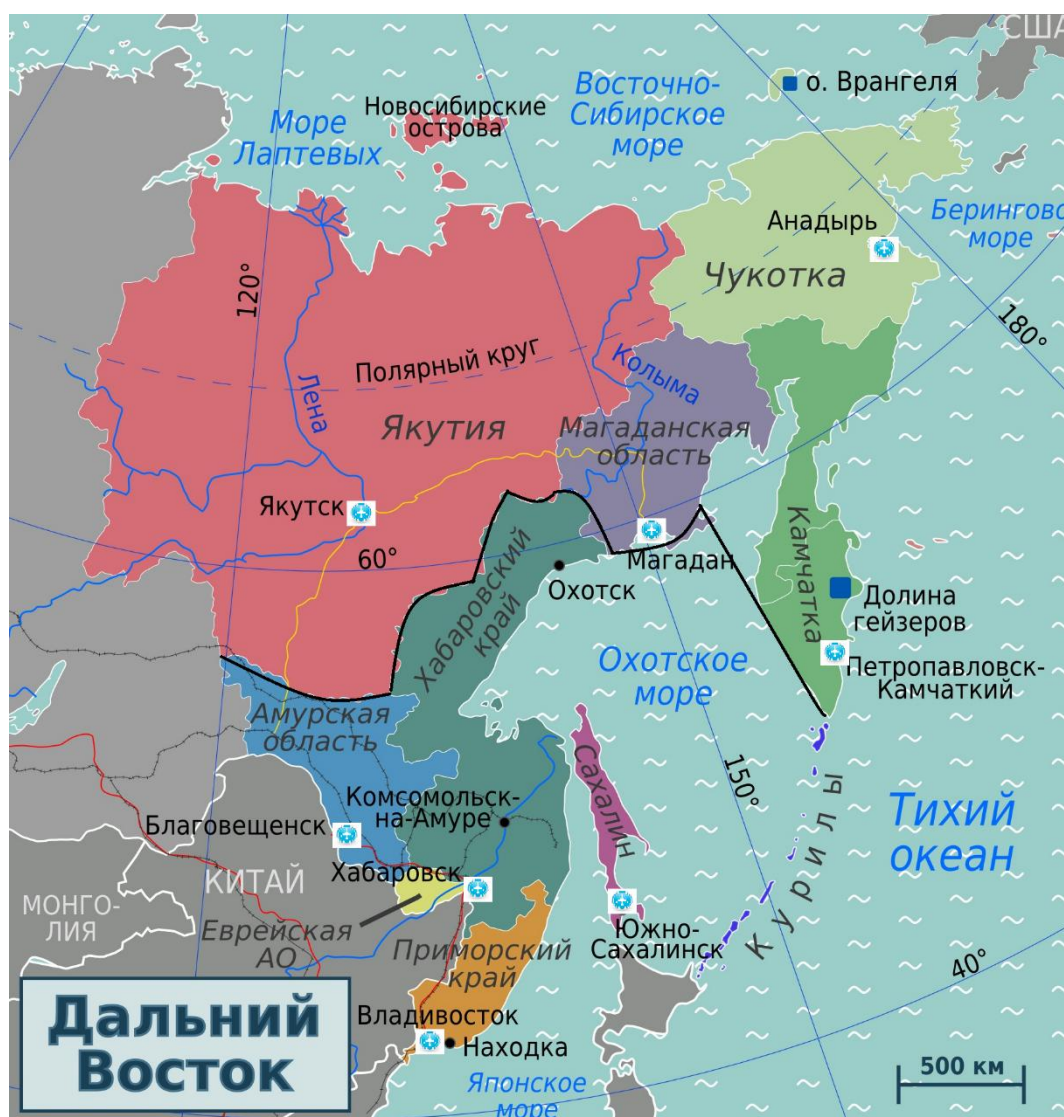


Рисунок 1 Карта ДФО, разделение региона на север-юг

Пассажиропотоки аэропортов Магадан и Анадырь рациональней будет направить в аэропорт Якутск, а пассажиропотоки аэропортов Благовещенск, Владивосток, Южно-Сахалинск в аэропорт Хабаровск. При этом аэропорт Петропавловск-Камчатский обладает не удобным географическим

положением, так как большая часть региона находится на севере страны, а сам аэропорт находится на юге. Но анализируя расстояние Якутск - Петропавловск-Камчатский и Хабаровск - Петропавловск-Камчатский можно сделать вывод, что Якутск находится ненамного дальше, и будет рациональней направить пассажиропоток именно туда, так как это позволит использовать схему для работы узлового аэропорта Якутск «песочные часы».

Аэропорт Якутск будет работать по схеме «песочные часы», собирая пассажиропотоки с востока и перенаправляя их на запад. Данная схема будет наиболее рациональной за счет специфики расположения аэропортов на севере региона. Аэропорт Якутск обладает развитой инфраструктурой и сильным базовым перевозчиком (авиакомпания Якутия). Следовательно, можно сделать вывод, что данный аэропорт соответствует критериям узлового аэропорта.

Аэропорт Хабаровск будет работать по схеме «зоны покрытия», собирая пассажиропотоки в зоне вокруг себя и направляя их дальше в крупные города запада страны, а также он будет соединять север и юг ДФО. Аэропорт Хабаровск обладает довольно развитой инфраструктурой и на данный момент в нем происходит модернизация ВПП и планируется строительство нового пассажирского терминала. В аэропорту базируется авиакомпания Аврора, которая может стать хабообразующим перевозчиком для юга ДФО. Соответственно можно сделать вывод, что аэропорт Хабаровск соответствует критериям узлового аэропорта.

Данные аэропорты будут вторичными хабами, то есть перераспределять пассажиропоток в более крупные хабы, такие как аэропорт Шереметьево (Москва), Толмачево (Новосибирск) и другие.

В свою очередь все отмеченные крупные аэропорты каждого субъекта будут являться региональными хабами, собирая пассажиропотоки по схеме «зоны покрытия» каждый в своем регионе и направляя их в свой узловой аэропорт либо на севере, либо на юге.

На основании проведенных исследований можно сделать вывод, что при организации узлового аэропорта у авиакомпаний существенно возрастут доходы, произойдет снижение рыночных рисков, которое приведет к снижению стоимости билетов, в следствие и к увеличению пассажиропотока, увеличению транспортной подвижности населения и уменьшению транспортной дискриминации в субъектах, что в свою очередь приведет к существенному повышению транспортной доступности в регионе.

Библиографический список

1. Руководство по проектированию городских улиц и /под ред. Ю.С. Ланцберга, Ю.А. Ставниченко. М.: Стройиздат, 1980. 324 с. URL: <http://www.complexdoc.ru/ntdpdf/480302>
2. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. М.: Наука, 1987. 112 с.
3. Орлова Т. С., Ярошевич Н. Ю. Тенденции развития инфраструктурных

-
- отраслей (на примере мировой аэропортовой отрасли)//Управленец. 2013. № 1 (41).
4. Котин В. К вопросу о необходимости и возможности создания аэропортохаба в Московском авиационном узле//Авиапорт. 2005.
 5. Руппель К.К. Развитие российского и мирового воздушного транспорта/Монография -М.: ГУУ, 2007.