

УДК 656.07, 332.1

## РЕГИОНАЛЬНАЯ ОПОРНАЯ АЭРОПОРТОВАЯ СЕТЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ, АНАЛИЗ, ПОДХОДЫ

© Харитонова Е.Н., Немчинов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация*

e-mail: lena.haritonova1998@gmail.com

В работе представлен анализ современного состояния и перспектив развития авиатранспортной инфраструктуры Сибирского федерального округа с целью повышения эффективности региональных авиаперевозок.

Перевозочный процесс является одним из важнейших аспектов жизнеобеспечения мировой инфраструктуры. Каждая сфера человеческой деятельности нуждается в грамотной транспортной логистике, которая неизбежно связана с эффективным менеджментом и выработкой четкой стратегии развития и поддержания баланса между каждым этапом транспортировки.

Обеспечение населения воздушными перевозками – актуальный вопрос, который требует решений глобального масштаба вследствие определенных факторов: рост популярности воздушного транспорта, стремления населения к современным решениям проблем быстрого передвижения по обширным территориям страны и за ее пределами.

Аэропорты, включая аэродромы, наряду с авиационными компаниями, единой системой организации воздушного движения и пользователями услуг воздушного транспорта являются ключевыми элементами воздушно-транспортной системы страны.

В некоторых экономически развитых странах сформулирован принцип для федеральной аэропортовой сети, применяемый в основном при принятии решений о субсидировании развития аэропортов: инвестиции в федеральную аэропортовую сеть должны иметь общий полезный экономический эффект.

Как и в любом крупном внутрироссийском преобразовании, необходимы нововведения со стороны государственной политики. С целью поиска рационального стратегического решения следует провести анализ опыта иностранных государств. К примеру, в США был создан специальный документ – Национальный план объединенных аэропортовых сетей 2011–2015 гг. [1].

На данный момент основным документом, на который ориентируется правительство при реализации политики улучшения транспортной инфраструктуры страны, – государственная программа «Развитие транспортной системы» [2]. Согласно ей, государство содействует повышению доступности воздушных перевозок населения, в том числе в части развития региональных и внутрирегиональных перевозок. Данная программа нацелена на улучшение качества услуг воздушного транспорта.

Одно из направлений таких улучшений – развитие национальной опорной аэропортовой сети [3]. Данная система будет способствовать обеспечению стратегического единства и неразрывности авиационных связей на всей территории страны с учетом условий выполнения требований безопасности полетов, выполнения задач обслуживания городов с большим количеством проживающего населения, основных городов-курортов и центров федеральных округов РФ, сокращения пересадочных рейсов в московских аэропортах при межрегиональных перелетах.

Основной целью данного исследования является рассмотрение вероятности внедрения национальной опорной аэропортовой сети на примере крупного региона Российской Федерации. Таким образом, можно будет ответить на вопрос, нужна ли данная сеть всей авиационной транспортной системе страны.

Исследуемым регионом выбран Сибирский федеральный округ. Схема данного округа и его авиационная сеть представлена на рисунке.



*Рис. Аэропорты Сибирского федерального округа*

В округе имеется два крупных аэропорта – «Толмачево» (г. Новосибирск) и «Емельяново» (г. Красноярск). По результатам анализа расписания полетов и ключевых показателей производственно-экономической деятельности обоих аэропортов, исследования каждого на предмет существующей и перспективной зоны охвата пассажиропотока было выявлено, что наиболее функциональным и доступным для населения в современных условиях является аэропорт Новосибирска. Соответственно, более оправдана роль международного узлового аэропорта именно для «Толмачево».

В работе было установлено, что концепция внедрения системы узловых аэропортов в Российской Федерации является благоприятным решением для авиатранспортной отрасли страны. Благодаря данной стратегической политике пассажирские авиаперевозки станут доступнее, будет запущен процесс разгрузки крупных аэропортов (в том числе аэропортов Московского аэроузла), перелеты внутри страны станут быстрее [4].

При оптимизации внутрирегиональных перевозок постепенно сформируются базовые части всероссийской сети аэропортов, которые при объединении и грамотном управлении составят такую авиатранспортную отрасль, которая будет эффективна как в отношении экономики, так и в удовлетворении пользователей авиатранспортных услуг.

### Библиографический список

1. National Plan of Integrated Airport Systems (NPIAS) (2011-2015). URL: [https://www.faa.gov/airports/planning\\_capacity/npias/current/historical/media/2011/npias\\_2011\\_narrative.pdf](https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/npias/current/historical/media/2011/npias_2011_narrative.pdf) (дата обращения: 14.01.2021).
2. Постановление Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596 (ред. от 28.09.2020 г.) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_286331/42255d75ad7c2b8a626131809912a148408038e9/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_286331/42255d75ad7c2b8a626131809912a148408038e9/) (дата обращения: 12.01.2021).
3. Концепция развития аэродромной (аэропортовой) сети Российской Федерации на период до 2020 года. URL: <https://pandia.ru/text/77/191/17688.php> (дата обращения: 16.01.2021).
4. Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». URL: <http://base.garant.ru/71937200/> (дата обращения: 04.02.2021).