

УДК 656.07

**ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ  
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АЭРОПОРТОВ В РАМКАХ  
КОНЦЕПЦИИ СОЗДАНИЯ СЕТИ АВИАЦИОННЫХ  
РЕГИОНАЛЬНЫХ ХАБОВ**

Авдони́на И.С., Немчи́нов О.А.

*Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва, г. Самара  
e-mail: ira.avdonina2012@yandex.ru*

Российская Федерация занимает первое место в мире по площади территории и лишь девятое место по численности населения. По состоянию на 2020 год средняя плотность населения России – 8,57 чел./кв.км, что указывает на значительные слабозаселенные территории, особенно на востоке страны. Это означает, что развитие транспортной инфраструктуры жизненно необходимо, а при таких масштабах и проблемах прокладки наземных маршрутов основным возможным решением остается авиация [1].

Протяженность маршрутной сети внутренних воздушных линий (ВВЛ) России составляет около 600 тыс. км. В 2019 году пассажирооборот на ВВЛ составил 135,4 млрд. пасс.-км, было перевезено больше 73 млн. пассажиров, из которых 52,1 млн. пришлось на московский авиационный узел (МАУ). Это говорит о том, что 70% пассажиров путешествовало через аэропорты Москвы. Кроме того, по статистике 6 из 10 рейсов, выполняемых на ВВЛ, приходится на аэропорты МАУ. Можно сказать, что существующая маршрутная сеть внутренних воздушных линий России сконцентрирована на аэропортах Москвы [2]. При такой схеме пассажиру, которому нужно попасть в пункт в рамках одного и того же региона или в соседний регион, необходимо сделать пересадку в одном из аэропортов Москвы, преодолев значительное расстояние. Несмотря на то, что воздушное пространство над МАУ сильно перегружено, при этом нельзя просто соединить авиалиниями все города, так как загрузка воздушного судна на линии будет невысока, то есть авиакомпания будет работать в убыток, что совсем не

привлекает ее к переходу на полеты по таким маршрутам. Все эти проблемы заставляют искать новые схемы полетов внутри страны [3].

Одним из вариантов решения проблемы может стать создание отечественной сети региональных хабов, что позволит разгрузить московский авиационный узел и сократить время перелета пассажиров между соседними субъектами РФ.

Региональными хабами могут стать крупные аэропорты страны, имеющие наиболее подходящую материально-техническую базу для обслуживания большого числа трансферных и транзитных пассажиров.

В рамках исследования к основным факторам, оказывающим влияние на развитие региональных и местных авиационных перевозок, и, как следствие, на создание сети региональных хабов, отнесены: пассажиропоток, среднегодовая выручка и приведенная выручка на одного обслуженного пассажира аэропорта, рейтинг социально-экономического развития региона местонахождения аэропорта, часовая пропускная способность аэропорта или его частей, количество взлетно-посадочных полос аэропорта, число базирующихся авиакомпаний, география полетов из аэропорта, количество обслуживаемых авиакомпаний и степень удовлетворенности пассажиров аэропорта, которая складывается из нескольких критериев и показывает, насколько пассажир удовлетворен качеством предоставляемых услуг в аэропорту [4]. Проведена комплексная оценка данных показателей по 15 наиболее загруженным аэропортам страны.

В целом, наиболее выгодную позицию для притяжения как основного, так и транзитного пассажиропотока, а значит наиболее эффективное включение в сеть региональных авиационных хабов, будут занимать аэропорты с наилучшими значениями основных финансово-хозяйственные показатели их функционирования.

Все рассматриваемые показатели влияют на степень развития аэропорта и на возможность каждого из них стать хабом. Но при этом у всех этих критериев разная степень влияния на конечный результирующий показатель, характеризующий развитие региональных и местных авиационных перевозок и, соответственно, формирование пассажиропотока на внутренних воздушных линиях. В этой связи проведена оценка степени влияния каждого из

рассматриваемых показателей на эффективность включения конкретного аэропорта в перечень системообразующих региональных хабов.

Реализация комплекса разработанных рекомендаций позволит:

- 1) увеличить транспортную доступность регионов;
- 2) развить сеть региональных и местных воздушных авиалиний;
- 3) реализовать транзитный потенциал России;
- 4) увеличить число пассажиров и объем грузовой клиентуры, обслуженных в аэропортах России;
- 5) сократить время перелета пассажиров и доставки грузов воздушным транспортом по территории России и др. [5].

Таким образом, оптимизация региональной сети авиасообщения, повышение экономической эффективности местных, региональных и магистральных авиалиний позволит повысить в целом доступность авиационного транспорта для населения страны.

#### Список использованных источников

1. Федеральная служба государственной статистики: официальный сайт. – Москва, 2020. – URL: <https://rosstat.gov.ru> (дата обращения 12.12.2020).
2. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация): официальный сайт. – Москва, 2020. – URL: <https://favt.ru> (дата обращения 12.12.2020).
3. Скрылева, Е. В. Развитие российского рынка пассажирских авиаперевозок и роль его регионального сегмента на современном этапе / Е. В. Скрылева // Транспортное дело России. – 2018. – ISSN 2072-8689. – № 5 (138). – С. 188-190.
4. Немчинов, О. А. Авиатранспортный маркетинг: экономическая эффективность функционирования аэропорта: учебное пособие / О. А. Немчинов. – Самара: Издательство Самарского университета, 2020. – 96 с.
5. Кидрачев, Р. Н. Идентификация узловых аэропортов: проблемы, анализ, подходы / Р. Н. Кидрачев, Л. Н. Родионова // Экономика и управление народным хозяйством. – 2017. – ISSN 2074-2290. – № 10 (155). – С. 25-29.