



ТРАНСПОРТНЫЕ ХАБЫ В РФ (ТЕОРИЯ И РОССИЯ В ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ)

Гавричкова Алина

Группа 5-15-02

Введение

Современных условиях полноценная интеграция страны в международную транспортную систему невозможна без развития национальной отрасли авиаперевозок. На авиатранспорт приходится наибольший объем международных пассажирских перевозок, (более 50% международного пассажирооборота). Регулярные и чартерные авиарейсы формируют транспортную основу для развития международного туризма, поездок с деловыми и частными целями.

В ближайшие годы аэропортовую сеть России ждут серьезные изменения. По планам Минтранса РФ, в результате ее реформирования пассажир из любого уголка страны сможет улететь в любую точку мира, совершив удобную и быструю пересадку в одном из крупных узловых аэропортов. Таким образом, особую актуальность приобретает задача.



Выявления аэропортов, которые могут стать хабами (англ. airline hub – узел) аэропортами, которые используются авиакомпанией или альянсом авиакомпаний как пункт пересадки пассажиров и имеют высокий процент стыковочных рейсов, и определения их необходимого числа.

Для государства хаб выгоден, поскольку:

во-первых, позволяет увеличивать внутренний валовой продукт (ВВП), создавать новые рабочие места, привлекать в регион прямые иностранные инвестиции;

во-вторых, обеспечивает связь небольших муниципалитетов с отдаленными и глобальными рынками,

в-третьих, дает возможность предоставлять услуги, связанные с потребностями местного рынка (например, обслуживание пунктов назначения, привлекательных для жителей региона).

Авиакомпаниям хаб дает такие преимущества, как:

- 1) увеличение частоты полетов;
- 2) снижение рыночных рисков вследствие сохранения пассажира в своей сети маршрутов;
- 3) расширение сети полетов со сниженной стоимостью.

Аэропорт, как комплекс сооружений, предназначенных для обслуживания воздушных судов, служит одновременно и отправной точкой, и завершающим звеном авиатранспортного процесса, а в ряде случаев – и перевалочным пунктом (когда речь идет о транзите). Аэропорт является местом концентрации и координации действий основных поставщиков авиатранспортных услуг – авиаперевозчиков, авиатранспортных предприятий и аэронавигационных служб, что определяет значение аэропортов для эффективной организации транспортного обслуживания. Выступая в качестве оператора перевозочного процесса, аэропорт предоставляет совокупность услуг для участников различных уровней транспортной системы. С одной стороны, для авиакомпаний – техническое обслуживание, заправка топливом, стоянка, метеорологические услуги и т.д. С другой стороны, для пассажиров – залы ожидания, магазины, рестораны, камеры хранения и др.

Кроме того, аэропорт оказывает услуги, отвечающие интересам государства в целом – таможенный контроль, обеспечение безопасности полетов, анализ пассажиропотока и пр.



Существует ряд критериев, определяющих готовность аэропорта выполнять функции хаба .

- 1) Геополитическое положение аэропорта в стране, регионе (столица, центр экономического региона).
- 2) Развитость аэропортовой инфраструктуры (летное поле, пассажирский и грузовой терминалы, пропускная способность терминалов, транспортные связи) и возможность дальнейшего развития аэропорта и аэродромного комплекса.
- 3) Способность организовать оптимальное количество стыковок.
- 4) Уровень обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту (способность обеспечить время пересадки в соответствии с требованиями перевозчика и общемировой практикой путем организации стыковочных волн и четкое выполнение расписания).
- 5) Наличие хабообразующей авиакомпании или альянса авиакомпаний. Типичным примером аэропорта с единственной доминирующей компанией в мировой практике является аэропорт Лондон-Хитроу (доля основного перевозчика, «Бритиш Эйрвейз», составляет порядка 40 %, при этом аэропорт обслуживает 83 авиакомпании).



Перспективы развития хабов в России

Международные хабы

Для развития международных хабов в регионах Российская Федерация должна будет принять политику открытого неба и открыть пятую и шестую степени свободы воздуха для международных перевозчиков. В противном случае в этих аэропортах будут только российские перевозчики, базирующиеся в них и выполняющие международные рейсы, чего будет явно недостаточно.

Развитие международных хабов вне Московского авиационного узла зависит от сильных российских базовых авиакомпаний в этих аэропортах и гибкости российской авиационной политики. Однако и аэропорт должен будет предоставить надлежащую инфраструктуру — например, как минимум, две ВПП, расположенный в центре терминал, объединяющий под одной крышей обслуживание пассажиров всех своих рейсов и обеспечивающий привлекательное минимальное стыковочное время, удобные пути подъезда к аэропорту и т. д.



Внутренние хабы

Когда ведущие российские авиакомпании начнут создавать вторичные хабы в России, в регионах появятся внутренние хабы. Так уже произошло за последние 10 лет в нескольких международных аэропортах в регионах, например, в Толмачево (Новосибирск) и Иркутске для авиакомпании S7 Airlines.

Такое развитие внутренних хабов в регионах ожидается со стороны и других ведущих авиакомпаний. Однако реальный прорыв аэропорта на пути образования внутреннего хаба возможен в первую очередь за счет его собственной региональной базовой авиакомпании, связывающей его с аэропортами в других регионах.

Базовому аэропорту понадобятся такие объекты инфраструктуры, как стоянки воздушных судов, ангары, а также техническое обслуживание и т. д. У аэропорта должен быть запас земли для строительства в долгосрочной перспективе, например второй ВВП. (Взлетно-посадочная полоса)



Спасибо за внимание!