

УДК 656.7.023

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ СОЗДАНИЯ АВИАЦИОННОГО ХАБА В ГОРОДАХ СИБИРИ: КРАСНОЯРСК, НОВОСИБИРСК

Гайнуллина С.Ф

научный руководитель канд. тех. наук, доц. Феоктистов О.Г
Институт Управления Бизнес - Процессами и Экономике СФУ

Каркас современной сети авиаперевозок составляют крупнейшие узловые аэропорты- так называемые авиахабы, которые являются не только местом назначения или вылета, но и выполняют роль пересадочных станций, перераспределяя пассажирские потоки. Хаб является частью новой модели воздушной транспортировки пассажиров «хаб-энд-спок». Она дополнила изначально существующую модель «от точки к точке», в рамках которой производится исключительно только прямые рейсы из аэропорта в пункт назначения. При модели «хаб-энд-спок» пассажиров из местных аэропортов направляют в хаб, откуда их перераспределяют либо по международным направлениям, соединяющие данный хаб с другими подобными хабами, либо по внутренним маршрутам. Данная модель помогла существенно сократить расходы и оптимизировать рынок авиаперевозок, поскольку позволила улучшить наполняемость рейсов и уменьшить стоимость полетов.

Хабами становятся аэропорты с выгодным экономико-географическим положением (обычно это столицы государств или центры экономических районов), развитой инфраструктурой (высокое качество летного поля и терминалов, наличие развитых транспортных сетей внутри аэропорта и между аэропортом и городом), высоким уровнем обслуживания пассажиров и грузов. Чтобы аэропорт можно было назвать хабом, необходимо наличие хабообразующих авиакомпаний или альянса авиакомпаний.

Я предлагаю классифицировать хабы по двум параметрам. Первый: в соответствии с величиной пассажиропотока. В нем выделяют три группы:

1. Главные хабы (более 50млн пассажиров в год). Данные хабы образуют основу мировой транспортной сети, связывая между собой основные направления пассажирских потоков: Северная Америка- Европа, Европа-Азия, Северная Америка- Азия.

2. Ведущие хабы (от 30 до 50млн пассажиров в год). Хабы данной группы дополняют каркас мировой транспортной сети, позволяя диверсифицировать пункты назначения в регионе. Некоторые являются воротами в свой регион, такие как Сидней, Дубай, Нарита.

3. Второстепенные хабы (менее 30млн пассажиров в год). Это самая многочисленная группа. Некоторые хабы этой группы (в основном европейские) не играют важной роли в своем регионе, другие же (расположенные в странах Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока) имеют важное значение для своего региона, находятся в процессе развития и интеграции в мировую транспортную сеть.

Второй параметр классификации: в соответствии с ролью хабов в системе перевозок глобальных альянсов авиаперевозчиков. Можно выделить следующие группы:

1. Ключивые хабы, являющиеся опорными для одного или нескольких альянсов. Через них происходит перераспределение пассажиров международных рейсов на местные рейсы в регионе.

2. Хабы, принадлежащие одной из авиакомпаний-членов альянса. В этих аэропортах также могут располагаться и компании-члены других альянсов, но основная часть полетов приходится на одну. Это самая многочисленная группа, в которую входит большая часть ведущих или второстепенных хабов.

3. Хабы, не принадлежащие ни одной из компаний - членов альянса. Это самая малочисленная группа. Отсутствие в данных хабах авиакомпаний – членов альянса объясняется в первую очередь незавершенностью развития маршрутных сетей альянсов. Однако в ближайшем будущем данные аэропорты будут включены в транспортную сеть альянсов.

Многие аэропорты декларируют, что стать хабом - их стратегия и цель. Желание местных органов власти, муниципалитетов и, конечно, владельцев аэропортов иметь у себя аэропорт-хаб, обладающий многими достоинствами, понятно.

Для государства хаб выгоден, поскольку:

- позволяет увеличивать внутренний валовой продукт (ВВП), создавать новые рабочие места, привлекать в регион прямые иностранные инвестиции;
- обеспечивает связь небольших муниципалитетов с отдаленными и глобальными рынками;
- дает возможность предоставлять услуги, связанные с потребностями местного рынка (например, обслуживание пунктов назначения, привлекательных для жителей региона).

Пассажиры благодаря хабу получают:

- больше прямых рейсов;
- больше возможностей вернуться обратным рейсом в тот же день;
- больший выбор пунктов назначения.

Авиакомпаниям хаб дает такие преимущества, как:

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

Наконец, аэропорты, становясь хабами, получают возможность:

- увеличивать пассажиропоток;
- увеличивать доходы;
- усиливать позиции на рынке по отношению к авиакомпаниям.

Таким образом, аэропорт-хаб одинаково выгоден для всех основных заинтересованных сторон. При этом, однако, он не лишен некоторых недостатков - в их числе, например, более высокие аэропортные тарифы и цены на билеты.

Рассмотрим двух претендентов для создания хаба в Сибири, такие как аэропорт, Красноярск «Емельяново» и аэропорт Новосибирск «Толмачево».

Первым претендентом является международный аэропорт «Емельяново»

Воздушные ворота столицы Красноярского края – аэропорт «Емельяново» - один из самых важных авиатранспортных узлов региона, играющий огромную роль в развитии торгово-экономических связей Красноярского края. Имеющий выгодное географическое положение, аэропорт «Емельяново», является стратегическим транзитным узлом в воздушном сообщении между Европой и Азией.

На сегодняшний день через аэропорт «Емельяново» осуществляют регулярные пассажирские и грузовые перевозки более 40 ведущих российских и зарубежных авиакомпаний по 72 направлениям. В том числе одна из крупнейших грузовых авиакомпаний мира - «Lufthansa Cargo», для которой база, расположенная

в аэропорту «Емельяново», является второй по величине после Франкфурта по обслуживанию собственных рейсов.

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) аэропорта «Емельяново» составляет 3700 X 60 метров, что позволила ей первой в Сибири обеспечивать взлет-посадку воздушных судов в соответствии с требованиями II категории ИКАО (МК 2880/108). Состояние взлетно-посадочной полосы, техническое оснащение и существующая технология обслуживания воздушных судов позволяет аэропорту «Емельяново» обслуживать более 50 типов пассажирских и грузовых воздушных судов, в том числе таких как: Боинг -777, Боинг-767, Боинг-747, А-330, MD-11, Ан-124-100. В 2012 году аэропорт "Емельяново" сертифицирован по международным стандартам PART-145 Европейского агентства по безопасности полётов (EASA).

Пассажиропоток аэропорта, по итогам 2013 года, составил 2 064 629 пассажиров.

Аэропорт «Емельяново» имеет все возможности претендовать на звание авиахаба Сибири.

Во-первых, аэропорт имеет возможность развиваться по площади, удлинять полосы и строить новые. Лесной массив к западу и юго-западу от Емельяново позволяет построить, по меньшей мере, еще три полосы 3200 X 60 метров, причем расположить их всех на одном курсе посадки. Если и этого будет мало, то рядом нетрудно подобрать место для строительства еще одного крупного аэропорта с 2-3 первоклассными полосами.

Во-вторых, у Емельяново удачная транспортная инфраструктура. Аэропорт находится между федеральной автотрассой М-53 "Байкал" и Транссибирской железнодорожной магистралью. К аэропорту нетрудно подвести железные дороги для обслуживания пассажиров и грузовых терминалов.

В-третьих, в 150 км к западу от аэропорта находится Ачинской Нефтеперерабатывающий завод (НК "Роснефть") мощностью в 7,5 млн. тонн нефти, который специализируется на производстве моторного и авиационного топлива. Этот завод также соединен с железной дорогой. Близость завода, его перерабатывающие мощности и возможности транспортировки создают особо благоприятные условия для развития в Емельяново сервиса. дозаправки.

Второй претендент Международный аэропорт Новосибирск «Толмачёво»

Международный аэропорт «Толмачёво» — один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший за Уралом транзитный узел на важнейших маршрутах, соединяющих Европу и Азию. Географическое положение новосибирского аэропорта позволяет обслуживать перспективные кроссполярные маршруты, соединяющие Северную Америку и Азию.

Характеристики:

Площадь аэропорта — 618 га, из них 441 га — авиационно-техническая территория. Аэродром принимает все типы самолётов, в том числе Ил-96, Ту-214, Ан-124, Boeing 777, Airbus A380 и все более лёгкие, а так же вертолёты всех типов. Аэродром способен принимать аэробус А-380 (наряду с аэропортом Домодедово и аэропортом Шереметьево).

Международный аэропорт «Толмачёво» располагает двумя взлетно-посадочными полосами. По техническим характеристикам летное поле относится к аэродромам класса А. Новосибирский аэропорт — один из трех аэропортов азиатской части России, имеющих ВПП II категории ИКАО. ВПП 07/25 длиной 3600 м и шириной 60 м, асфальтобетонное покрытие без ограничений на массу принимаемых воздушных судов. Летное поле размером 4400×1800 м. Лётная полоса размером 3900×280 м. Имеется две свободные зоны от обоих торцов

ИВПП длиной 400 м. Размеры ГВПП 2900×70 м. ВПП оборудована курсо-глиссадной системой (ILS) 1 категории (60×800 м), приводными радиомаяками (NDB, OM, MM), светосигнальными системами. Второе ВПП 16/34, длиной 3602 м, имеет ширину 45 м, бетонное покрытие без ограничений на массу принимаемых воздушных судов. ВПП 16 оборудована ILS 2 категории (30×350 м), ВПП 34 — ИЛС 1 категории (60×800 м).

Пропускная способность аэропорта (при условии работающих двух ВПП) — 40 взлётно-посадочных операций в час. Аэропорт имеет 61 место для стоянки самолётов, 16 из них оборудованы централизованной заправочной системой.

Пассажиропоток аэропорта «Толмачево» в 2013 году составил 3 748 211 пассажиров (+14,7 %). При этом рост пассажиропотока на международных воздушных линиях составил 24,5 % (обслужено 1 556 907 человек), а на внутренних — 8,7 % (2 191 304 человек). За 2013 год в аэропорту обработано 29 947 тонн грузов и почты (+6 %).

По данным проведенного исследования можно сделать вывод о том что, город Красноярск имеет наиболее выгодное географическое положение. Немаловажным так же является и геополитические тенденции настроения руководства страны в связи с Универсиадой 2019 года. Благодаря этому предпочтения финансирования отдается городу Красноярску, но при этом необходимо рационально использовать имеющихся инвесторов и долю собственности Красноярского края в создаваемых сооружениях.

Однако в настоящий момент «Толмачево» является более привлекательным с точки зрения технической оснащенности для хаба. Так же на это указывают высокие показатели пассажирооборота и грузооборота с их постоянной тенденцией роста. Но я считаю что «Емельяново» имеет перспективу для территориального и мощностного развития и это может привести к созданию хаба в городе Красноярске.

Список использованных источников:

- 1 Материалы Красноярского экономического форума 2013 г., 2014 г.
- 2 Сайт аэропорта «Емельяново»
- 3 Сайт аэропорта «Толмачево»