

Скрылева Елена Владимировна
Заместитель генерального директора
по экономике и финансам, Red Wings
e.skrileva@flyredwings.com

РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ - 2018

О необходимости формирования системы узловых аэропортов Российской Федерации и влиянии мер государственной поддержки региональных авиаперевозок

На современном этапе развития рынка авиаперевозок в России требуется создание единой системы магистральных и региональных узлов Hub-and-Spoke, функционирование не менее двух - трех крупных сетевых и 10 - 15 региональных авиакомпаний, способных обеспечить необходимый уровень транспортной доступности во всех регионах и сети базовых (опорных), региональных и местных аэропортов за счет эффективной организации транзитных потоков как внутри страны, так и на международных направлениях.

Исследователями, аналитиками и практиками авиабизнеса обсуждается вопрос о возможности и необходимости создания узловых аэропортов в РФ [1-5 и др.]. Узловой аэропорт (хаб) – это, по сути, транзитный и пересадочный аэропорт. Перевозки через крупнейшие зарубежные хабы организуются по принципу «ступиц» и «спиц». В узловом аэропорту (ступице) собираются пассажиры по межконтинентальным, магистральным и межрегиональным маршрутам, затем эти пассажиры отправляются региональными и местными маршрутами (спицами) в конечные точки назначения, куда магистральному перевозчику летать невыгодно. Авиационная статистика разделяет транзитных пассажиров на два вида: пассажиры прямого транзита и трансферные пассажиры. Первые - это пассажиры рейса, делающего в аэропорту временную остановку,

например, для дозаправки их ВС или посадки (высадки) части пассажиров. При этом номер рейса не меняется, хотя ВС может быть заменено. В данном случае перевозчик должен заплатить аэропорту за обслуживание пассажиров, пользующихся аэровокзалом во время остановки. Трансферный пассажир - это пассажир, совершающий в данном аэропорту пересадку с рейса одной авиакомпании на другой рейс этой же или другой авиакомпании («трансфер»). Такой пассажир может иметь единый, действующий на весь маршрут перевозочный документ, но номера рейсов обязательно разные. За обслуживание этого пассажира авиакомпания платит дважды: за обслуживание рейса, которым пассажир прилетел, и рейса, которым он улетит. Поэтому с точки зрения экономики аэропорта однократное пребывание в аэропорту трансферного пассажира дает эффект (доход) как от обслуживания двух пассажиров. А если это пассажир международного рейса, то на жаргоне для аэропорта это «жирный пассажир». Естественно, что в аэропорту этот пассажир - самый желанный и за привлечение его и таких же грузов идет жесткая конкурентная борьба между аэропортами. Трансферный пассажир, зачастую, прилетев в Москву из городов Западной Европы, США, стран Юго-Восточной Азии, неизбежно поработает на экономику не только аэропорта, но и города, пользуясь услугами городской инфраструктуры в аэропорту и за его пределами. Вместе с этим это особенный пассажир. В отличие от местного, который прилетит в конечный пункт назначения своего маршрута в любом случае, у трансферного почти всегда есть выбор. Поэтому в Москву он прилетит только в том случае, если пересадку в Москве можно будет сделать быстрее и удобнее, чем в аэропортах других городов. Аэропортовый бизнес - это прежде всего жесткая конкурентная борьба за привлечение именно данной категории пассажиров.

Хаб - это не просто аэропорт, а транспортная система, включающая в себя аэропорт и авиакомпанию. Каждая из составляющих системы должна выполнять свои задачи. За аэропортом - обеспечение стыковок рейсов и обслуживание транзитных и трансферных пассажиров. У авиакомпании должна быть

разветвленная маршрутная сеть и особый тип расписания, позволяющий стыковать рейсы из различных географических направлений.

Привлекательность аэропорта в роли узлового определяется следующими факторами: геополитическим положением (столица, центр экономического региона), развитостью его инфраструктуры (летное поле, пассажирский и грузовой терминалы, транспортные связи, система УВД), емкостью и развитостью внутреннего и международного рынка перевозок, уровнем обслуживания пассажиров и грузов в аэропорту. Вместе с этим имеется несколько критериев, определяющих готовность аэропорта выполнять функции хаба: способность организовать необходимое количество стыковок и отсутствие инфраструктуры ограничений для их роста.

Задача хаба заключается в концентрации входящих авиатранспортных потоков и перераспределении их на исходящие направления путем организации так называемых «стыковочных волн». Важными факторами являются пропускная способность пассажирского и грузового терминалов и аэропорта в целом, способность обеспечить и гарантировать в долгосрочной перспективе высокий уровень обслуживания авиакомпаний и авиапассажиров. Аэровокзальный комплекс в значительной степени определяет лицо аэропорта, комфортность и уровень обслуживания авиапассажиров. Организация «узлового» аэропорта основывается, прежде всего, на создании специальной технологии аэропортового обслуживания, направленной на одновременную прием-отправку большого числа пассажиров с предоставлением им возможности вылететь по значительному количеству разнообразных новых направлений в течение минимального времени при условии достаточно большой концентрации перевозок трансферных пассажиров, совершающих пересадку в данном аэропорту, которых привлекают, в том числе, качеством аэропортового обслуживания. Важно наличие возможностей развития аэропорта, ибо без этого у него нет перспективы. Важнейшим в аэропортах является аэродромный комплекс. Площадь аэродрома, количество и расположение взлетно-посадочных полос, расстояние от аэродрома до населенных пунктов и водоемов, наличие или

отсутствие земельных резервов для развития аэродрома накладывают ограничения на пропускную способность и возможность развития всего аэропорта.

Для успешной конкуренции пропускная способность узловых аэропортов должна иметь резервы развития и те, у кого их будет больше, наиболее успешно могут справиться с растущими потребностями рынка, захватывая все большую его часть. Являясь одной из основных зон, влияющих на обеспечение безопасности полетов, аэродромный комплекс создается и функционирует в соответствии с крайне жесткими нормами. Нормами ИКАО регламентируются требования к метеоминимуму инструментальной посадки, ширине и длине взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, поверхностям ограничения препятствий, экологической безопасности и др. Другой важный фактор - наличие хабообразующей базовой авиакомпании или альянса авиакомпаний. В большинстве случаев с хабом тесно связана основная компания - перевозчик, доминирующая в данном аэропорту. Основными показателями степени ее доминирования в аэропорту являются: доля пассажиров, перевозимых данной компанией, от общего пассажирооборота аэропорта за определенный период времени; доля пассажирокилометража данной компании от аналогичного показателя для аэропорта в целом, Hub index - определяет количество стыковочных рейсов данной авиакомпании за определенный период времени.

Аэропортам, которые являются хабами для определенных авиакомпаний, необходимо определять численность пассажиров, делающих пересадку, так как посадка, высадка и пересадка пассажиров выдвигают различные требования по использованию различных функциональных зон в пределах терминала и требуют соответствующего отведения площадей. Требования по объектам летного поля аэродрома в аэропорту - хабе определяются «по расчетному или критическому самолету». Это самолет, который выполняет или ожидается, что выполнит, по меньшей мере, 500 ВПО (взлетно-посадочных операций) за год. Скорость при заходе на посадку и размах крыла расчетного самолета устанавливают стандарты бокового эшелонирования, которые определяют расстояния между рабочими

зонами, такими как ВПП и параллельные РД, ширину ВПП и РД, размер полос безопасности.

Главной особенностью взаимодействия предприятий воздушного транспорта – аэропортовых предприятий и авиакомпаний – является их взаимосвязь при осуществлении технологических процессов и согласованность при выполнении базового бизнес-процесса – перевозки пассажиров и грузов воздушным транспортом.

В результате разделения в 1990-х годах в России объединенных авиапредприятий на отдельные авиакомпании и аэропортовые предприятия их взаимодействие осуществляется в производственной сфере наземного обеспечения и организации воздушных перевозок. Комплекс услуг является дифференцированным относительно исполнителя. Функции аэропорта, как правило, сводятся к обеспечению наземного обслуживания воздушных перевозок, которое в стоимости выполнения авиакомпаниями перевозок на ВВЛ и МВЛ по данным источников [4] составляет около 16,5 %.

Аэропортовые предприятия осуществляют виды деятельности, связанные с эксплуатацией аэродромов и систем организации (управления) воздушного движения в целях обеспечения взлетно – посадочных операций воздушных судов (ВС), основные используемые при этом объекты (имущественные комплексы) относятся к государственному сектору.

Виды деятельности, связанные с использованием служебно-технической территории аэропорта в целях обслуживания вылетающих и прилетевших пассажиров, оперативно-технического и наземного обслуживания полетов воздушных судов – относятся к частному сектору (бизнесу) и могут выполняться разными исполнителями – партнерами аэропорта.

Наличие различных вариантов взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний при выполнении наземного обслуживания требует решения задач обеспечения безопасности полетов, повышения качества обслуживания воздушных перевозок, увеличения объемов перевозок. В этом случае их эффективное взаимодействие будет оказывать положительное влияние на

развитие экономической деятельности, как аэропортового предприятия, так и авиакомпании.

Рост доходов аэропортового предприятия напрямую зависит от объемов деятельности авиаперевозчиков. Рост доходов авиакомпании также зависит от роста объемов перевозок. Условиями роста доходов аэропортовых предприятий и авиакомпаний является рост количества рейсов и пассажиров (АП), увеличение доли трансферных пассажиров (АП), увеличение количества ВС, перевезенных пассажиров и грузов (АК). Достижение роста доходов для аэропортовых предприятий и авиакомпаний достигается путем:

- расширения инфраструктурных возможностей (аэродрома или отдельных его элементов, аэровокзалов (терминалов) или его отдельных зон и т.д.) – для аэропортов;

- модернизации и увеличения парка ВС – для авиакомпаний.

Исследование функционирования воздушного транспорта показало, что текущие условия характеризуются нестабильностью работы предприятий отрасли и привели к возникновению специфических проблем в системе управленческих и производственно-хозяйственных связей предприятий.

Как показала международная практика развития авиаперевозок, в условиях конкуренции на рынке воздушных перевозок на первое место выходит борьба альянсов авиакомпаний и аэропортов их базирования за захват возможно большей части магистральных трансферных потоков. По мнению автора [5], ключевым негативным фактором развития отрасли является отсутствие в России совместно сформированных и эффективно реализуемых вертикально интегрированных бизнес – систем, основанных на разработанной базовой авиакомпанией и аэропортом согласованной стратегии развития.

Подробное рассмотрение видов стратегического взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний позволяет сделать принципиально важный вывод для построения эффективного регионального авиапредприятия на текущем этапе развития рынка региональных авиаперевозок в России. Гармонизация бизнесов региональной авиакомпании и базового аэропорта, в том

числе, при соблюдении антимонопольных требований, в вариантах интеграции управления собственностью, важный фактор обеспечения выживания авиапредприятия на современном этапе развития российского авиатранспортного рынка.

Другие важнейшие факторы успешного развития регионального авиатранспортного бизнеса: сформировать флот воздушных судов для региональных и местных авиаперевозок, привлечь магистральную авиакомпанию и организовать ее эффективное взаимодействие с региональной авиакомпанией для обслуживания пассажирского спроса на авиаперевозки по магистральным маршрутам, в том числе по курортным направлениям и за рубеж. При этом аффилированная с аэропортом авиакомпания может занимать нишу фидерного перевозчика и обеспечивает трансфер пассажиров на маршрутах крупной магистральной авиакомпании.

Проанализируем данные [6] производственной деятельности аэропорта Пулково.

Таблица 1. Производственные показатели аэропорта Пулково

	Пассажиро поток аэропорта, млн чел.	Внутренний пассажиро- поток, млн чел.	Кол-во взлетно- посадочных операций, ед.	Выруч ка, млрд руб	Средне е кол- во пасс. на борту, чел.	Кол-во авиакомпа ний/напра влений
2017	16,125	9,953	152 280	17,2	105,9	72/155
2016	13,265	8,481	133 062	14,2	99,7	70/147
2015	13,499	7,871	138 327	14,0	97,6	68/151
2014	14,264	7,157	147 415	12,2	96,8	70/159
2013	12,854	5,830	137 480	8,9	93,5	73/164
2012	11,154	4,999	125 715	7,4	88,7	70/157
2011	9,610	4,482	115 961	6,0	82,9	75/148

2010	8,443	4,056	101 498	3,4	83,2	72/145
2009	6,758	3,273	87 594	нд	77,2	67/133
2008	7,071	3,261	94 045	нд	75,2	62/133
2007	6,137	2,879	86 878	нд	70,6	58/127

Оценим влияние действия Постановления Правительства РФ от 25.12.13 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории РФ и формирование региональной маршрутной сети» на динамику и структуру пассажиропотока аэропорта Пулково, учитывая, что аэропорт Пулково, согласно указанному постановлению, является узловым. Изменения можно было бы ожидать в параметрах «количество пассажиров на борту», «количество авиакомпаний», «количество обслуживаемых направлений». Однако, сравнивая значения показателей в годы, следующие после ввода в действие вышеуказанного Постановления - 2014 – 2017 гг. с 2013 г., замечаем, что по параметру «количество пассажиров на борту» значимых изменений в наблюдаемых тенденциях не произошло. В 2007 - 2017гг. параметр «количество пассажиров на борту» устойчиво рос с 70,6 чел. (2007) до 105,9 (2017), в 2014 г. мы наблюдали 96,8 в сравнении с 93,5 в 2013 г. Если бы действие Постановления Правительства № 1242 оказало существенное влияние на объемы региональных перевозок из аэропорта Пулково, то параметр «количество пассажиров на борту» неизбежно снижался бы в 2014 г. и последующих годах в сравнении с 2013 г., т.к. как федеральное субсидирование и софинансирование региональных перевозок в первую очередь должно стимулировать расширение региональных маршрутов, выполняемых на воздушных судах средней и небольшой пассажироместности, преимущественно до 50 - 80 мест. Этот вывод подтверждает также анализ параметров «количество авиакомпаний» и «количество направлений», обслуживаемых в аэропорту Пулково. В 2013 г. их было соответственно 73/164, а вот с 2014 г. наблюдаем только снижение либо

малый восстановительный рост: в 2014 г. -70/159, в 2015 г. -68/151, в 2016 г. – 70/147, в 2017 г. – 72/155.

Таким образом вывод о влиянии мер государственной поддержки, от реализации Постановления Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 на изменение структуры пассажиропотока Пулково, как крупнейшего узлового аэропорта Северо-Западного региона РФ следующий:

Меры государственной поддержки, предусмотренные Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242, являются недостаточными для оказания значимого влияния на структуру и объем перевозок аэропорта Пулково. Важнейшие причины этого:

- недостаток выделенных на реализацию Постановления финансов;
- отсутствие достаточного количества региональных авиакомпаний - получателей мер господдержки, т.к. практически отсутствуют стабильно функционирующие региональные авиакомпании, способные существенным образом изменить структуру обслуживаемых ГА пассажиропотоков.

Список литературы.

1. Муров А.Е. Методологические основы государственного регулирования развития авиатранспортной инфраструктуры России. – Диссертация на соискание ученой степени д-ра экон. наук – Санкт-Петербург, 2008 – 368 с.
2. Ярошевич Н. Ю., Вязовская В. В. Формирование узловых аэропортов в Российской Федерации: оценка перспектив// Транспорт Российской Федерации. 2011. № 4 (35). С. 59 – 62.
3. Панкратова А.Р. Оценка стратегического взаимодействия аэропортовых предприятий и авиакомпаний. - Диссертация на соискание ученой степени канд. экон.наук – С-Петербург, 2017 – 162с.
4. Фридлянд А. А. Динамика авиатранспортного рынка, экономика и цены на авиаперевозки. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.aex.ru/docs/2/2018/4/10/2745>.

5. Андреев А.В. Организационно-экономические механизмы управления на воздушном транспорте в условиях глобализации. – Диссертация на соискание ученой степени д-ра экон. наук – Москва, 2013 – 356 с.
6. «Пулково» — аэропорт. [Электронный ресурс]. URL: <https://pulkovoairport.ru/about/performance/>