



ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ-ХАБОВ В РФ



«Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов: крупных пересадочных узлов (хабов) и региональных аэропортов»

«Основными направлениями в развитии инфраструктуры воздушного транспорта являются:

- оптимизация количества международных и узловых аэропортов, переход к единой системе опорных аэропортов, осуществление в приоритетных аэропортах глубокой модернизации производственных объектов;
 - развитие основных международных и узловых аэропортов как современных мультимодальных транспортных узлов».
-



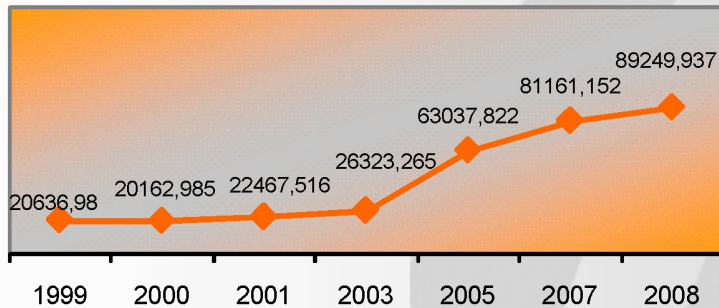
- **В начале 90-х годов произошло падение объема пассажироперевозок:**
 - Неэффективный состав и неудовлетворительное состояние парка ВС;
 - Стагнация местных и внутрирегиональных авиаперевозок. Деформация маршрутной сети;
 - Несоответствие аэропортов потребностям пассажиров и авиакомпаний.



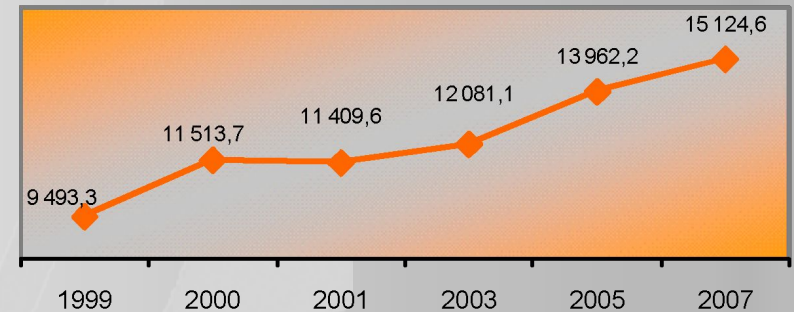
ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

- **Последовательный рост пассажиропотока и грузоперевозок с конца 90-х годов.**

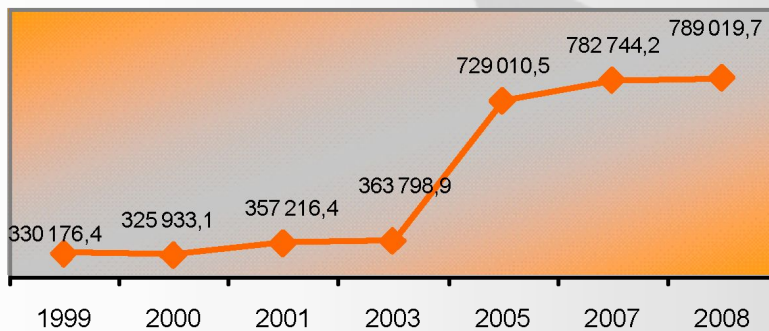
ПАССАЖИРОПОТОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РФ
(тыс. чел.)



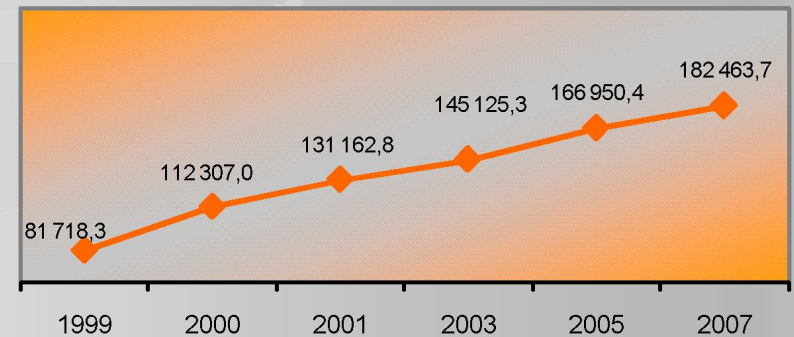
ПАССАЖИРОПОТОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО
(тыс. чел.)



ГРУЗОПОТОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТЫ РФ
(тонн)



ГРУЗОПОТОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО
(тонн)

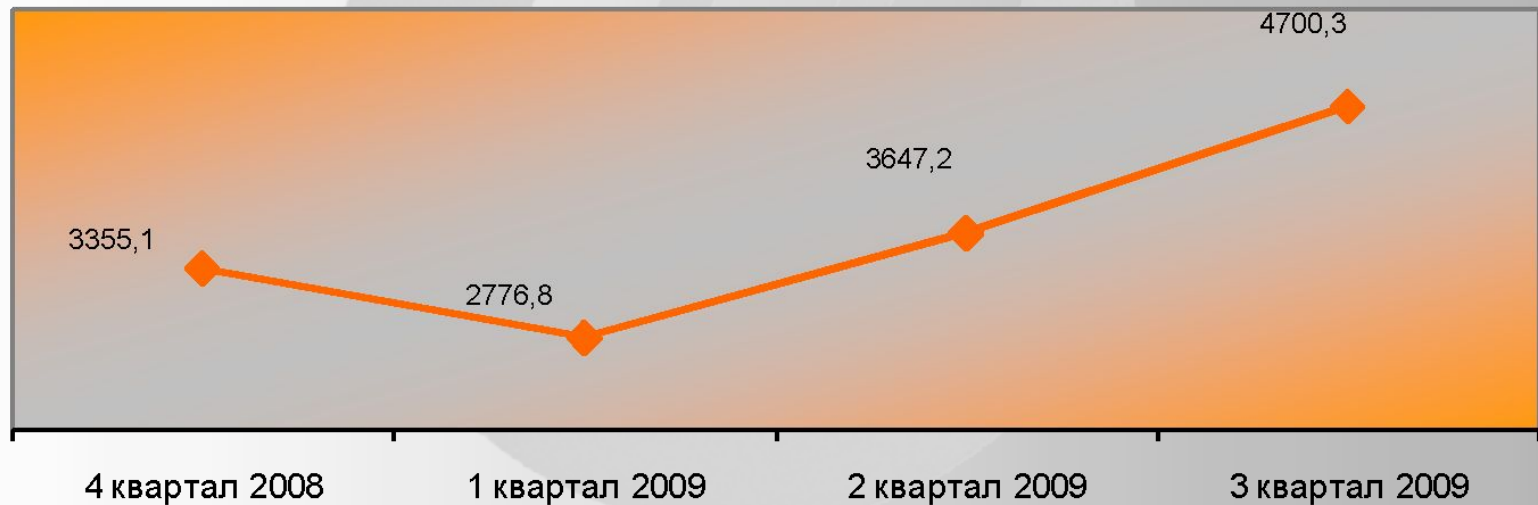




ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

- **Результат влияния кризиса – временное падение пассажиропотока, который сейчас восстанавливается.**

ПАССАЖИРОПОТОК ЧЕРЕЗ АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО В 2009 ГОДУ
(тыс. чел.)





ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

- Реконструкция аэропортов МАУ, ведущаяся с середины 2000-х годов, и реконструкция ряда региональных аэропортов (Сочи, Владивосток и др.).
-
- Издержки в механизме взаимодействия авиаперевозчиков, аэропортов и органов государственного регулирования по вопросам развития авиаперевозок и авиационной инфраструктуры.



КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ-ХАБОВ

- Начавшаяся в конце 70-х годов на западе либерализация воздушных перевозок привела к изменениям структуры воздушной сети и появлению первых аэропортов-хабов.

«HUB - это устройство или четко определенное место, которое служит для разветвления потока или сигнала в сети. Поток, полученный HUB в одном порту, усиливается и передается на все порты».

«Логистический словарь», 1998 год, Москва, изд. «Родина»





Понятие «хаба» в авиации:

HUB – узловый аэропорт – крупный пересадочный и перегрузочный транспортный узел с необходимым набором сервисов, имеющий подходящее географическое положение.

-
- По рекомендации IATA – объем трансферных перевозок через хаб должен быть не менее 12%.

 - Между аэропортами-хабами перевозки осуществляют магистральные перевозчики (на самолетах большой дальности и вместимости). Внутрорегиональные и местные перевозчики специализируются на подвозе к этим центрам пассажиров из менее крупных городов.

 - Группировка ведущих мировых авиакомпаний в крупные альянсы позволяет качественно оптимизировать пассажиропотоки.

 - МАУ уже выполняет функции международного хаба. При этом для России чрезвычайно актуальна идеология построения региональных хабов.



УСЛОВИЯ, ПРИ КОТОРЫХ АЭРОПОРТ СТАНОВИТСЯ ХАБОМ

- Развитые инфраструктура и коммуникации.
- Наличие генерального перевозчика.
- Протекционистская политика государства в отношении хабов (дотации, налоги, инвестиции и т.д.).
- Изменение и расширение структуры обслуживания пассажиров.
- Перераспределение структуры доходов аэропорта в сторону увеличения неавиационных доходов.
- Единая система управления и координации внутри хаба.



ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Пассажиропоток

Проблема:

недостаточное количество пассажиров, в том числе на местных маршрутах, вследствие завышенной стоимости авиаперевозок.

Пути решения:

1. Уменьшение стоимости авиаперевозок за счет снижения стоимости топлива, аэропортовых расходов и т.п.
2. Исключение из стоимости авиабилета затрат на содержание государственных органов надзора и контроля.
3. Дотация государством авиаперелетов.





ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Авиакомпания

Проблема:

неготовность авиакомпаний к осуществлению транзитных программ.
Отсутствие парка воздушных судов, необходимых для формирования хаба.

Пути решения:

1. Системное развитие региональных перевозок и формирование для этого соответствующего парка воздушных судов.
2. Обеспечение стыковок для внутренних перевозчиков.
3. За счет развития инфраструктуры и уникального географического положения увеличение объемов грузоперевозок из Азии в Европу и США, основываясь на программах сотрудничества аэропортов-хабов и грузовых авиакомпаний.





ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

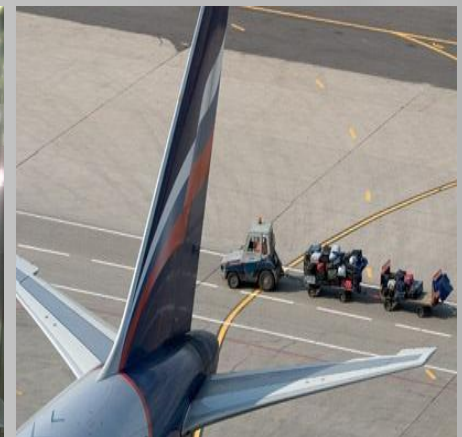
Аэропорты

Проблема:

неготовность аэропортов (объемы перевозок, инфраструктура и т.д.).
Объемы перевозок в региональных аэропортах и масштабы их трансферности незначительны.

Пути решения:

1. Реконструкция либо полная перестройка аэродромных комплексов.
2. Перестройка и реорганизация аэровокзальных комплексов.
3. Развитие объемной инфраструктуры, которую диктует хаб.
4. Консолидация хабов с региональными аэропортами для обеспечения необходимыми инвестициями, ресурсами и создания единых стандартов обслуживания пассажиров.





ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Государственное регулирование

Проблема:

отсутствие согласованной и эффективной государственной политики (налоги, координация между аэропортами и т.д.).

Пути решения:

1. Бюджетное финансирование социально значимых аэропортов в регионах, в которых отсутствуют альтернативные виды транспорта.
2. Принятие Закона «Об аэропортах».
3. Достижение определенности по имущественному комплексу аэропорта и зоны его землепользования.
4. Передача аэропортам в аренду или в концессию аэродромных комплексов и обеспечение государством нормальных условий для их функционирования.
5. Введение «Целевого пассажирского сбора» для пассажиров при посадке в крупных аэропортах, в которых ведется строительство капиталоемких объектов.





ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Рынок

Проблема:

Внутренняя и внешняя конкуренция. Сильные конкуренты в лице уже развитых зарубежных хабов.

Пути решения:

1. Использование преимуществ географического положения и потенциала для развития хабов в ряде российских городов через создание необходимой инфраструктуры, привлекательной для авиакомпаний.
2. Создание условий для доставки пассажиров в конечные точки.
3. Снижение себестоимости перевозок за счет уменьшения аэропортовых сборов, стоимости топлива и т.п.
4. Упрощение прохождения иммиграционных и таможенных формальностей и процедур.





Географическое положение является наиболее выгодным продуктом на рынке транзитных услуг.

Его **эффективная демонстрация и продажа** позволит привлечь транзитных пассажиров и грузопотоки, в том числе и международные.



**СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ !!!**