

ВОЗРАСТАЮЩАЯ РОЛЬ АВИАЦИОННОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИКЕ РЕГИОНОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

© 2016 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: авиационный транспорт, инновационное развитие экономики, устойчивое развитие региона, глобальная экономика, экономическое пространство, социум, экономические кластеры, пассажироемкость и грузоемкость ВВП экономики.

Рассматривается возрастающая роль авиационного транспорта в устойчивом экономическом развитии. Система авиационного транспорта представлена как территориальный институт, показана ее роль в ускорении инновационного развития, повышении конкурентоспособности Самарской области в условиях глобальной экономики.

Развитию перевозок воздушным транспортом в Самарской области препятствует ряд обстоятельств, часть из которых зеркально отражают общероссийскую ситуацию.

Назрела острая необходимость в обновлении парка воздушных судов. На сегодня средний возраст парка воздушных судов в России составил 23 года, средний износ основных фондов гражданского воздушного транспорта более 50 % (2013 г.)¹.

В настоящее время объемы региональных перевозок сократились в 3,5 раза по сравнению с началом 1990-х гг. На этот период пришелся пик авиационных перевозок как в СССР в целом, так и в России в частности. Основная причина таких негативных изменений заключается в том, что произошел переход от действовавших в 1980-90-е гг. социальных тарифов к экономически обоснованным тарифам, отражающим значительные издержки при эксплуатации устаревшей отечественной и импортной авиатехники.

В то же время в качестве региональных факторов, способствующих развитию позитивных тенденций, следует отметить:

а) рост уровня доходов и авиационной подвижности населения региона, в т. ч. в связи с развитием деловых связей, туризма и поездок с социально-культурными целями;

б) повышение привлекательности аэропорта Курумоч в качестве узлового аэропорта (хаба);

в) развитие бизнеса авиационных перевозок на территории Самарской области

(авиации местных и региональных воздушных линий, спортивной, санитарной, спасательной, туристической авиации и др.)².

Авиационная отрасль в 2013 г. обеспечила перевозку примерно 0,27% пассажиров всех видов транспорта (0,6% без учета городских видов транспорта). При этом грузооборот авиационной отрасли составил 0,001%, а пассажирооборот примерно 33% от пассажирооборота всех видов транспорта. Доля валового регионального продукта, создаваемого предприятиями авиационной отрасли, равняется примерно 0,1% от валового регионального продукта региона. Главная проблема для области заключается в том, что налоговые поступления, генерируемые отраслью авиаперевозок, идут в основном от деятельности Международного аэропорта Курумоч, поскольку все авиакомпании, выполняющие через него перевозки, налоги платят в других регионах.

Для обоснования места авиации в транспортной стратегии области необходимо осуществить укрупненный прогноз авиационной деятельности. В качестве базовой модели прогнозирования Самарским министерством экономического развития, инвестиций и торговли (МЭРИТ) выбрана модель генерации развития воздушных полетов. С учетом особенностей региона предложена комплексная методика прогнозирования, включающая в себя использование сразу нескольких методик: применяемой Мировым банком реконструкции и развития (МБРР), а также двух мето-

* Носков Владимир Анатольевич, доктор экономических наук, профессор; Носков Иван Владимирович, кандидат экономических наук. - Самарский государственный экономический университет. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

дик, предложенных Н. Ашфордом и П.Х. Райтом³, с экстраполированием коэффициентов сезонности Международного аэропорта Курумоч, полученных в результате анализа статистических данных деятельности аэропорта за последние 7 лет.

Методика МБРР предполагает зависимость пассажиропотока от показателя валового регионального продукта (ВРП). Результаты моделирования представлены в табл. 1, 2.

что обусловлено развитой сетью автомобильных и железнодорожных дорог Самарской области.

Аэропорт Курумоч связан воздушными линиями практически со всеми основными регионами Российской Федерации, со странами ближнего и дальнего зарубежья. По основным показателям деятельности аэропорта (по количеству обслуженных пассажиров, взлетно-посадочных операций, по максималь-

Таблица 1

Прогноз пассажиропотока Международного аэропорта Курумоч

| Год | Сценарии, тыс. чел | | |
|------|--------------------|--------------------|-----------------|
| | Пессимистический | Наиболее вероятный | Оптимистический |
| 2007 | 1394 | 1394 | 1394 |
| 2008 | 1483 | 1545 | 1572 |
| 2009 | 1572 | 1703 | 1761 |
| 2010 | 1671 | 1671 | 1671 |
| 2014 | 2264 | 2264 | 2264 |
| 2020 | 3116 | 5293 | 7015 |
| 2025 | 4249 | 8871 | 12 810 |
| 2030 | 5795 | 14 868 | 23 394 |
| 2035 | 7908 | 24 919 | 42 722 |
| 2040 | 10 775 | 41 763 | 78 018 |

Таблица 2

Прогноз пассажирооборота Международного аэропорта Курумоч

| Год | Кол-во отправленных пассажиров, чел. | Средняя дальность полета, км | Пассажирооборот, млн пасс.-км |
|------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| 2007 | 647 210 | 1685 | 1393,83 |
| 2014 | 1 461 959 | 1700 | 2264,33 |
| 2020 | 2 487 850 | 1700 | 4229,35 |
| 2025 | 4 169 560 | 1700 | 7088,25 |
| 2040 | 19 628 563 | 1700 | 33 368,56 |

Международный аэропорт Курумоч, расположенный на территории Самарской области, является крупнейшим и наиболее загруженным авиатранспортным предприятием в регионе Центральной Волги Российской Федерации. Аэропорт обслуживает около 20 млн чел. населения, из которых 3,2 млн чел. живут в Самарской области, а остальные - в соседних областях. Аэропорт расположен между двумя крупнейшими городами области - Самарой и Тольятти, составляя существенную часть формирующейся инфраструктуры будущей полицентрической Самаро-Тольяттинской агломерации.

Жители соседних областей - Саратовской, Оренбургской, Ульяновской, Пензенской, а также Мордовской и Башкирской республик - пользуются услугами данного аэропорта, благодаря удобному к нему доступу,

ной взлетной массе принятых и отправленных воздушных судов) Международный аэропорт Курумоч исторически стабильно занимает место в десятке ведущих аэропортов России⁴.

В аэропорту могут эксплуатироваться все типы воздушных пассажирских судов, существующих в мировой авиационной транспортной системе.

Ускоренное развитие авиационных перевозок по сравнению с ростом валового внутреннего продукта (ВВП) РФ наблюдается в последние кризисные годы как по России в целом, так и по аэропорту Курумоч (рис. 1, 2).

Строительство новых терминалов и реконструкция аэровокзального комплекса (АВК) осуществляется в аэропорту Курумоч поэтапно, причем модернизация АВК проходит в условиях непрерывной работы суще-

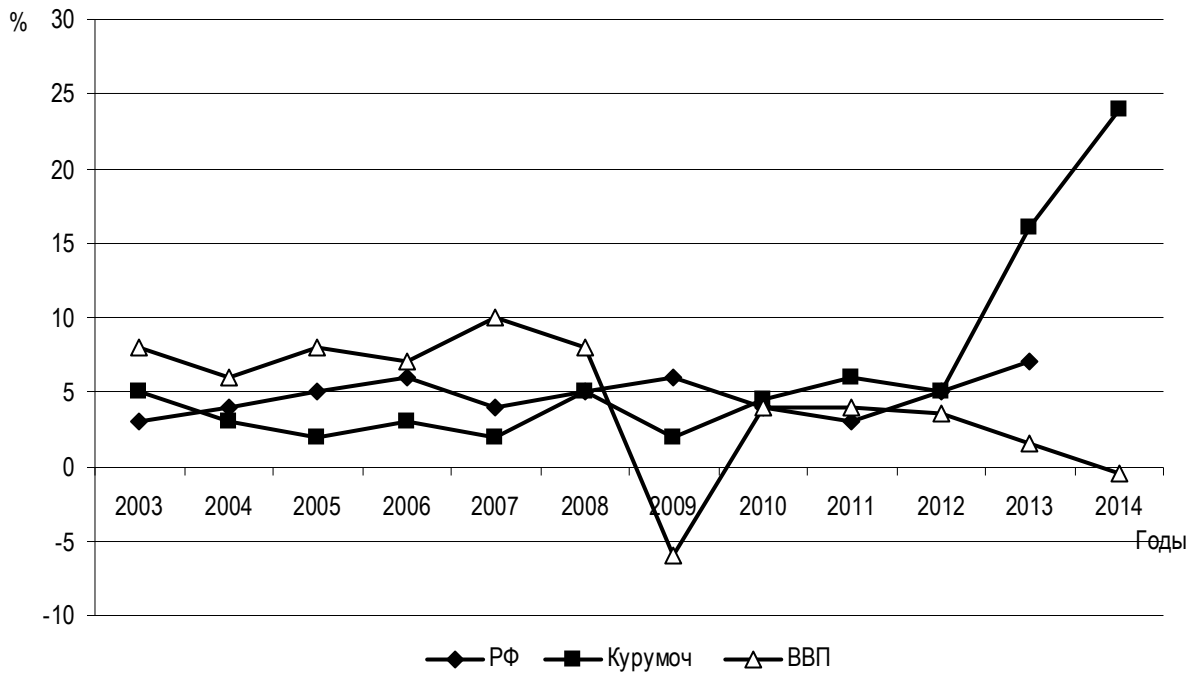


Рис. 1. Относительные изменения ВВП и пассажирооборота аэропортов России и Международного аэропорта Курумоч, %

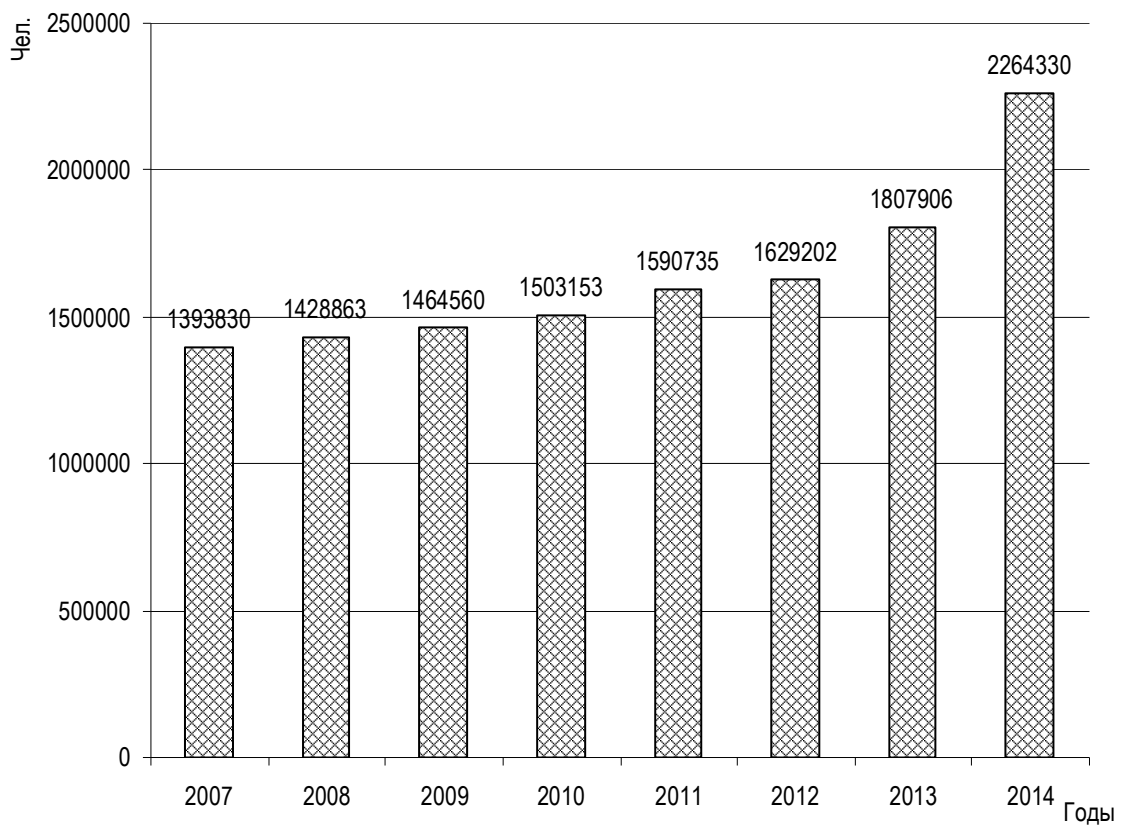


Рис. 2. Динамика изменения пассажирооборота Международного аэропорта Курумоч, чел.

ствующего аэровокзала. При этом целесообразно организовывать обслуживание пассажиров внутренних и местных авиалиний на площадях существующего здания аэровокзала, а впоследствии переоборудовать его под административные помещения.

Аэропорт в данном контексте должен выступать как хаб (hub-and spoke system) - крупный стыковочный транспортный узел, ориентированный на трансфертные пассажирские и грузовые перевозки. Удобные стыковочные рейсы обеспечивают максимальный комфорт транзитных пассажиров, время ожидания рейсов для которых не превышает 2 ч. Технология организации движения предусматривает автоматизированное, без участия хозяев перемещение багажа при посадке на нужный рейс и отсутствие необходимости повторной регистрации для пассажиров. Хаб - узловый консолидирующий центр, который служит для того, чтобы пассажирские потоки, стекаясь в одну точку и перераспределяясь там, расходились дальше по множеству направлений. При построении таких распределительных схем учитываются географическая направленность и мощность потоков. Цель создания хабов - концентрация пассажиропотоков в узле, которая позволяет повысить рентабельность перевозок, увеличить количество направлений и частоту рейсов (так называемое "веерное" расписание).

В идеальном понимании, хаб - это обеспечение перевозок с частотой до нескольких ежедневных рейсов, когда стыковки генерируются автоматически.

Уровень авиационной подвижности населения Самарского региона (городов Самара, Тольятти, Сызрань и др.) выше, чем у большинства близлежащих городов (Ульяновск, Казань, Уфа, Оренбург, Пенза, Саранск, Саратов и др.). В этой связи представляет интерес вероятность того, что именно аэропорт Курумоч (а не близлежащие аэропорты Казани, Нижнего Новгорода или Уфы) в силу действия объективных рыночных причин будет развиваться в качестве международного узлового аэропорта.

Для ответа на данный вопрос достаточно рассмотреть обоснование выбора аэропорта Курумоч, которое было представлено в "Концепции развития аэродромной (аэропортовой) сети гражданской авиации Российской Фе-

дерации на период до 2020 года". В данной Концепции в числе предполагаемых международных узловых аэропортов России рассматриваются аэропорты Домодедово, Шереметьево, Внуково, а также аэропорты городов Санкт-Петербурга, Самары, Екатеринбург, Красноярск, Новосибирск, Хабаровск. Кроме того, Правительство РФ рассматривает предложение о создании хаба в Ростове или Краснодаре, а также в Калининграде. Выбор этих аэропортов обосновывается следующими критериями:

- ♦ критерий значительного объема обслуживания пассажиров (в том числе особо - по регулярным международным воздушным линиям);

- ♦ критерий минимального расстояния (не менее 500 км) между двумя ближайшими выбранными аэропортами;

- ♦ критерий, определяющий, что в одном федеральном округе должен быть только один международный узловой аэропорт.

Очевидно, аэропорт Нижнего Новгорода (Стригино) не попал в данный перечень по следующим причинам:

- ♦ слишком близко располагается к аэропортам Москвы (примерно 400 км);

- ♦ небольшим (по сравнению с аэропортом Самары) объемом обслуживаемого пассажиропотока.

Аэропорт Казани не попал в данный перечень, видимо, из-за значительно меньшего, чем в Самаре, количества обслуженных пассажиров, а аэропорт Уфы - из-за слишком близкого расположения к аэропорту Екатеринбурга (примерно 400 км). При этом выбор аэропорта Екатеринбурга (вместо аэропорта Уфы) является очевидным в соответствии с критерием объема обслуживания пассажиров (в 2014 г. обслужено 1 178 568 пассажиров в Уфе и 2 345 097 пассажиров в Екатеринбурге).

Таким образом, выбор всех 12 аэропортов, рассматриваемых в Концепции в качестве международных узловых аэропортов (их перечень включает в себя Самару, но в него не входят Казань, Нижний Новгород и Уфа), вполне рационален: крупные аэропорты достаточно равномерно распределены по территории России⁵.

В настоящее время в России более 50% всех авиационных перевозок осуществляет-

ся через московский авиационный узел, включающий в себя аэропорты Домодедово, Шереметьево, Внуково, участвующие и в региональных перевозках: чтобы попасть по воздуху из Самары в большую часть городов, необходимо сначала добраться до Москвы⁶. Между тем инновационное развитие экономики, безусловно, требует принципиально ускоренного роста транспортной подвижности населения с учетом значительного опережающего роста пассажироемкости ВВП на фоне заметного, ускоряющегося снижения грузоемкости ВВП. Рационализация возрастающих транспортных пассажирских перевозок различными видами транспорта, обеспечение оптимизации стыковок различных их видов с возможностью разгрузить московский транспортный узел позволят значительно улучшить экологическую обстановку в европейской части России.

Сегодня во многих регионах (включая Самарский) предпринимаются успешные попытки возрождения региональных авиационных перевозок, и это не только экономически целесообразно, но и совершенно необхо-

димо с точки зрения ускорения инновационного развития в условиях глобальной экономики, сохранения экологии и повышения конкурентоспособности страны в целом и Самарского региона в частности.

¹ См.: Авиационно-космический кластер Самарской области. URL: <http://www.investinsamara.ru/clusters/aero>; Транспорт Самарской области : стат. сб. / Территор. орган Федер. службы гос. статистики по Самар. обл. Самара, 2014. 148 с.

² Болгова Е.В., Носков В.А., Носков И.В. Инфраструктурный каркас экономического пространства региона : монография. Самара : Изд-во СамГУПС, 2011. 337с.

³ Ашфорд Н., Райт П.Х. Проектирование аэропортов. М. : Транспорт, 1988. 198 с.

⁴ Нуриева Л.К. Конкурентоспособность инновационно-ориентированного региона. М., 2007. 214 с.

⁵ Носков В.А., Носков И.В. Теория экономического пространства и развития транспортной инфраструктуры // Вестник Самарского государственного экономического университета. Самара, 2009. № 5 (55). С. 73-77.

⁶ Дятлов С.А., Селищева Т.А. Регулирование экономики в условиях перехода к инновационному развитию : монография. СПб., 2009. 346 с.

Поступила в редакцию 15.04.2016 г.