



Е. С. Гинзбург

**КАЛИНИНГРАДСКИЙ АВИАХАБ И ЕГО РОЛЬ
В РОССИЙСКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ**

С 2007 г. авиакомпания «КД авиа» использует в своей деятельности принцип авиахаба. В статье рассматриваются его особенности и перспективы развития.

122

The air company «KD Avia» – the owner of Kaliningrad's airport «Hrabrovo» has been functioning as HUB since 2007. The article explores the specific features and perspectives of HUB.

Ключевые слова: Авиахаб, авиационный транспорт, Калининградская область.

По объему пассажирских перевозок российский авиационный транспорт значительно уступает многим странам мира (каждый их двух крупнейших аэропортов мира, расположенных в Атлантике и Чикаго, обслуживает больше пассажиров, чем все российские аэропорты вместе взятые). Лидирующие в России московские аэропорты Домодедово и Шереметьево-2 замыкают сотню самых крупных аэропортов мира.

Количество перевезенных в России за 2007 г. пассажиров в три раза уступало показателям 1990 г. Однако по темпам роста пассажироперевозок Россия находится в числе мировых лидеров: рост числа отправок из аэропортов за 2006 г. превысил 10 % (рис. 1).



Рис. 1. Динамика изменения отправок пассажиров из аэропортов Российской Федерации

Источник: URL: <http://www.favt.ru>

Российскими авиакомпаниями в 2006 г. было перевезено 38,02 млн пассажиров (прирост за год составил 8,3 %). Более быстрыми темпами



росли международные перевозки, которые составили 17,26 млн пассажиров (прирост 10,9 %), объем внутренних перевозок достиг 20,76 млн пассажиров (прирост 8 %).

Аэропорт Храброво относится к числу 68 международных российских аэропортов (всего в России, согласно данным Федерального агентства воздушного транспорта на 25.08.2008, 330 аэропортов гражданской авиации). Его взлетно-посадочная полоса позволяет принимать самолеты Ан-24, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, Боинг-737 максимальным взлетным весом 100 тонн.

Храброво — один из наиболее динамично развивающихся в последние годы российских аэропортов. Число обслуженных им пассажиров возросло за 2003—2007 гг. со 115 тыс. до 1098 тыс. человек (рис. 2). После ввода в августе 2007 г. в эксплуатацию первой очереди нового аэровокзального комплекса пропускной способностью 3 млн пассажиров в год число прибытий и отправок пассажиров стало расти особенно быстро, превысив в 2007 г. 1 млн человек.

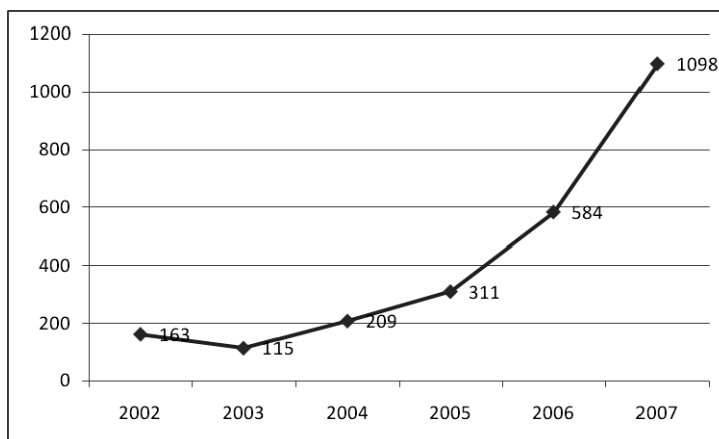


Рис. 2. Динамика числа обслуженных пассажиров в аэропорту Храброво, 2002—2007 гг.

Источник: URL: <http://ru.wikipedia.org>

В аэропорту по состоянию на октябрь 2008 г. работают следующие российские авиакомпании: «КД авиа» (на которую приходится наибольшее количество рейсов, в том числе подавляющая часть международных), «Аэрофлот», «Россия», «SkyExpress», «UTair», а также обслуживающие часть международных линий компании «Белавиа» и «Гомельавиа» (Беларусь), «Airbaltic» (Латвия).

Особенностью развития Храброво является то, что здесь с середины 2007 г. компания «КД авиа» использует принцип авиахаба («Hub&Spoke»). Этот принцип широко применяется на Западе и начинает декларироваться в ряде российских аэропортов (в городах Красноярске, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге).

Модель «Hub&Spoke» (в переводе с английского — «ступица и спица») напоминает колесо велосипеда со спицами, где центр колеса — это



транспортный узел, центральный аэропорт (такие аэропорты получили название «хабы»), а спицы, проходящие через центр, — это направления к другим аэропортам.

Центральное место в системе «Hub&Spoke» отводится узловому аэропорту — хабу. По специализации они могут быть пассажирскими, грузовыми и смешанными (пассажирско-грузовые трансферы).

Данная модель обладает рядом преимуществ. Сокращенное число маршрутов приводит к более эффективному использованию имеющихся (часто недостаточных) транспортных средств авиакомпании. Например, самолет будет иметь большую загрузку, а пассажирских рейсов в данный пункт назначения будет несколько в день. Сложные операции, такие, как сортировка и упаковка багажа или грузов, могут быть объединены в одном месте — транспортном узле, а не проводиться в разных точках.

Структура данной модели достаточно проста и удобна, новые «спицы» (маршруты) могут подсоединяться достаточно быстро. Для пассажиров данная модель также удобна.

Самый серьезный недостаток такой модели — ее централизация, при которой повседневные операции могут обладать относительно низкой гибкостью. Незапланированные изменения в центре авиахаба или даже на отдельном маршруте могут привести к непредвиденным последствиям во всей сети хаба. Очень сложно справиться с периодами, когда две ветки хаба пользуются повышенным спросом у пассажиров. Кроме того, более сложным для оператора сети становится планирование маршрута.

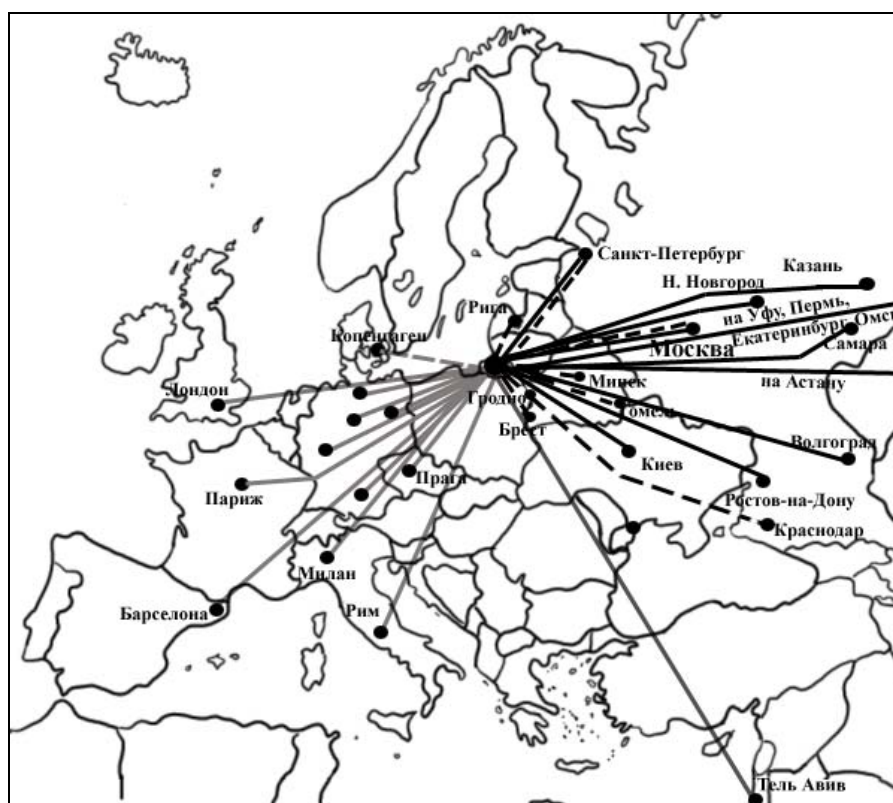
В аэропорту, работающем по принципу «хаб», запланирована волна прибывающих пассажиров в установленный час, и в течение этого же дня волна отбывающих за такой же короткий период времени. Это позволяет пассажирам сделать пересадку.

При такой системе и пассажиры, и авиакомпания имеют свои выгоды. Пассажиры получают намного больший выбор направлений, куда можно добраться из своего города по более дешевым тарифам. Авиакомпания выигрывает в том, что их самолеты летят с большей загрузкой, чем на прямых рейсах, так как они могут привлечь больше пассажиров вследствие увеличения числа маршрутов, которые они могут предложить.

Одно из важнейших преимуществ калининградского аэропорта Храброво — его расположение на пересечении воздушных путей между Россией и Европой. Основная цель проекта создания здесь авиахаба — организация наиболее удобной транспортной связи между регионами России и зарубежными, преимущественно европейскими, странами.

Хабовая система, действующая в аэропорту Храброво, состоит из двух основных частей: 1) утренний хаб; 2) вечерний хаб. Утренний хаб — это прилет самолетов из российских аэропортов в аэропорт Храброво и вылет на Европу. Вечерний — прилет самолетов из европейских аэропортов в Храброво и вылет на Россию.

Хабовый маршрут состоит из двух участков (рейсов), при этом один рейс относится к категории МВЛ (международные воздушные линии), а второй к ВВЛ (внутренние воздушные линии) (рис. 3).



- Условные обозначения:
- рейсы авиакомпании «КД авиа» Калининграда:**
 - в другие регионы РФ и ближнее зарубежье;
 - в дальнее зарубежье.
 - Рейсы других авиакомпаний:**
 - - - в другие регионы РФ и ближнее зарубежье;
 - - - в дальнее зарубежье.

Рис. 3. Калининградский авиахаб по состоянию на середину 2008 г.

В соответствии с этим существуют две разные технологии принятия пассажиров в аэропорту Храброво, так как очередность прохождения пограничного и таможенного контроля пассажирами, прилетевшими из Европы, и пассажирами из России разная.

Введение подобной системы потребовало от «КД авиа» крупных инвестиций. Помимо строительства современного транзитного пассажирского терминала произошло обновление самолетного парка. В 2005 г. авиакомпания полностью перевооружила свой парк самолетов, перейдя с Ту-134 и Ту-154 на «Боинг 737 – 300». На середину 2008 г. парк воздушных судов авиакомпании состоял из 16 «Боингов».

После начала функционирования в аэропорту Храброво системы «Hub&Spoke» пассажиропоток, обслуживаемый компанией «КД авиа», возрос с 439 тыс. человек в 2006 г. до 771 тыс. в 2007 г. (на 76 %). «КД



авиа» планирует увеличить парк самолетов (приобретаемых на условиях лизинга) к 2012 г. до 60 единиц, а также продолжить наращивание пропускной способности взлетно-посадочной полосы. Полагаем также, что следует усилить кооперацию «КД авиа» с другими российскими и зарубежными авиакомпаниями в организации деятельности хаба. Все это даст возможность, во-первых, значительно расширить географию авиамаршрутов. По нашему мнению, целесообразно будет наладить рейсы, связывающие Калининград, с одной стороны, с рядом новых городов России и ближнего зарубежья, а с другой — с крупными западноевропейскими аэропортами и теми курортными центрами Средиземноморья, куда сейчас организуются преимущественно чартерные авиарейсы. И, во-вторых, станет возможным увеличение количества рейсов по наиболее популярным маршрутам (выполненные автором конкретные расчеты перспективного расписания прибытий и отправок воздушных судов показали техническую возможность планируемого увеличения количества линий, связываемых хабом). В результате указанных выше мер, по мнению руководства компании, число обслуживаемых пассажиров может увеличиться до 9 млн человек в год.

Формирование крупного международного транспортного узла в аэропорту Храброво, функционирующего по принципу «Hub&Spoke», позволит Калининградскому региону стать настоящими воротами в Европу для россиян и для европейцев в Россию. Транспортное сообщение будет осуществляться максимально быстро и комфортно. То есть авиахаб позволит Калининградской области интегрироваться как в европейскую, так и в мировую авиатранспортную систему, а накопленный в ходе его организации опыт может быть с успехом использован другими аэропортами страны.

Об авторе

Е. С. Гинзбург — асп., РГУ им. И. Канта.