

Анализ возможности организации узлового аэропорта на территории субъекта Российской Федерации

С.П. Павлюк, И.В. Кольцов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия

Обоснование. В рамках данной работы изучается вопрос создания аэропорта-хаба на основе действующего аэропорта, расположенного в Приволжском федеральном округе. Основное внимание уделяется возможности сокращения издержек при использовании аэропорта в качестве пересадочного узла. Объектом исследования был выбран международный аэропорт «Курумоч» (Самара), который с конца февраля 2015 года функционирует в полном объеме, обслуживая пассажирские рейсы через новый терминал [1].

Цель — определить целесообразность создания узлового аэропорта на территории субъекта Российской Федерации.

Методы. Для того чтобы оценить возможность организации узлового аэропорта на территории Российской Федерации (РФ), необходимо рассмотреть ряд ключевых факторов, которые будут влиять на успешность данного проекта:

- Выгодное географическое положение. Узловой аэропорт должен находиться на пересечении основных авиационных маршрутов, связывающих северные и южные, западные и восточные субъекты РФ. Это обеспечит высокий пассажиропоток и сделает аэропорт привлекательным для авиакомпаний, стремящихся оптимизировать свои маршруты.
- Развитая транспортная инфраструктура. Необходимо наличие хорошей сети автомобильных и железных дорог, которые будут обеспечивать удобную доставку пассажиров и грузов в аэропорт и из него, в любое время суток. Это позволит значительно сократить время в пути и повысить уровень комфорта для пассажиров, что также будет способствовать увеличению числа рейсов и пассажиров.
- Близость к крупным городам и региональным центрам. Это обеспечивает приток пассажиров и грузов, что в свою очередь способствует экономической целесообразности функционирования узлового аэропорта. Чем ближе аэропорт к крупным населенным пунктам, тем выше вероятность его использования как основного транзитного узла.
- Экономические факторы. Создание и поддержание функционирования узлового аэропорта требует значительных инвестиций в инфраструктуру, персонал и технологии, но налоговые льготы и государственная поддержка могут сделать проект более привлекательным для инвесторов.
- Конкуренция. Необходимо учитывать наличие других крупных аэропортов в радиусе до 800 километров и их конкурентоспособность [2, 3].

Результаты. Для уменьшения загруженности московских аэропортов было предложено перенаправить часть рейсов, следующих с востока на юг, через выбранный аэропорт. Анализ проводился на основе летнего расписания полетов аэропорта за период с 30 марта по 26 октября 2025 года. Были отобраны южные города (Сочи, Ставрополь, Астрахань и др.) и восточные города (Екатеринбург, Челябинск, Новосибирск, Томск и др.), которые практически не имеют прямого транспортного сообщения друг с другом. В ходе исследования было произведено сравнение и оценка стоимости авиабилетов при использовании аэропортов «Шереметьево» и «Курумоч» [4].

Выводы. В результате проведенного исследования сделан вывод о целесообразности использования аэропорта «Курумоч» в качестве узлового на рассматриваемой сети авиалиний. Это подтверждает необходимость дальнейшего развития инфраструктуры и повышения конкурентоспособности данного аэропорта на российском рынке авиаперевозок.

Ключевые слова: узловой аэропорт; развитие транспортной инфраструктуры; аэропорт; пассажиры; грузы.

Список литературы

1. kuf.aero [Электронный ресурс]. Официальный сайт аэропорта Курумоч Самара. Режим доступа: <https://kuf.aero/> Дата обращения: 02.07.2025.

2. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. Распоряжение Правительства Российской Федерации № 3363-р от 27.11.2021.
3. Schnell M.C.A., Huschelrath K. Existing and new evidence on the effects of airline hubs // International Journal of Transport Economics 2004. Т. XXXI. № 1. С. 99–121.
4. Потапов И.В., Романенко В.А., Титов Б.А. Распределение воздушных судов на заданной сети авиалиний. Самара: Самар. Ун-т. 2016. 38 с.

Сведения об авторе:

Софья Павловна Павлюк — студентка, группа 1225-230301D, кафедра организации и управления перевозками на транспорте; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: pavlyuksof@yandex.ru

Сведения о научном руководителе:

Иван Владимирович Кольцов — старший преподаватель кафедры организации и управления перевозками на транспорте; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: koltsov.iv@ssau.ru