

РАЗДЕЛ 1.
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ, СОЦИАЛЬНАЯ, ПОЛИТИЧЕСКАЯ
И РЕКРЕАЦИОННАЯ ГЕОГРАФИЯ

УДК 338.48, 656.7

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С
ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ
РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И
ПЕРСПЕКТИВЫ

Вахрушев И. Б.¹, Загуменная К. А.²

*^{1,2}Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского, Симферополь, Российская Федерация
E-mail: ¹vakhru@me.com*

В статье рассмотрено изменение структуры автоперевозок в России в связи с закрытием южных аэропортов и новой стратегией развития автотранспорта. На основе статистических данных произведен анализ текущего состояния и перспективы. Рассмотрены последствия временного закрытия аэропортов имеет место в Южном федеральном округе и изменения системы транспортной коммуникации, прежде всего с прилегающими Центральным и Северо-Кавказским округами, а, так же отсутствием авиационного сообщения с рядом более удаленных регионов, с которыми ранее имелись прямые рейсы. **Ключевые слова:** автомобильные перевозки, авиационные перевозки, пассажирооборот, структура пассажиропотока, стратегия развития.

ВВЕДЕНИЕ

Изучение изменений структуры автоперевозок в России в связи с закрытием южных аэропортов и новой стратегией развития автотранспорта представляется важной задачей, так как она определяет условия и факторы функционирования транспортной отрасли в целом.

Происходящие изменения являются динамичными и коренным образом изменяют функциональную и пространственную структуру транспорта юга страны, что обуславливает актуальность и новизну изучения вопроса.

Цель исследования — изучить изменение структуры автоперевозок в России в связи с закрытием южных аэропортов и новой стратегией развития автотранспорта

Задачи исследования:

- произвести анализ статистических данных относительно транспортных потоков и состояния транспортной системы России в условиях временного закрытия аэропортов юга страны;
- рассмотреть положения стратегии развития транспорта в условиях сложившейся на сегодня системы транспортных коммуникаций;
- рассмотреть пространственную структуру и ее изменения в транспортном комплексе.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В работе использован комплекс аналитических методов для изучения современной функциональной и пространственной структуры транспортной отрасли с целью выявления актуальных изменений.

В рамках исследования использованы актуальные статистические данные относительно пассажирооборота по видам транспорта (млн пассажиро-км/тыс. чел.) за период 2020–2022 годов, и данные относительно пассажирооборота по видам транспорта общего пользования за период 2013–2022 годов [2, 3].

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

Изменение структуры автоперевозок в России на сегодня происходит под влиянием ряда факторов и условий.

Анализ показывает, что среди всей совокупности возможно выделить два ключевых фактора:

- закрытие южных аэропортов;
- принятие новой стратегии развития автотранспорта.

Рассмотрим подробнее каждый из факторов:

1. Положения новой стратегии развития автотранспорта являются ключевыми в изменении структуры автоперевозок в России, в том числе и для южных регионов [5, 6].

В рамках анализа стратегии были выявлены ключевые положения, определяющие изменение структуры автоперевозок.

Они следующие:

- развитие пространственной структуры перевозок с целью обеспечения пространственной взаимосвязи и увеличения доступности регионов;
- обеспечение роста уровня мобильности населения;
- стимулирование развития внутреннего туризма;
- рост объемов и скорости транзитных потоков транспорта;
- внедрение мультимодальных технологий в логистике;
- цифровая трансформация транспортных перевозок;
- низкоуглеродная трансформация транспортных перевозок.

Отметим, что стратегия направлена именно на опережающие развитие отрасли и удовлетворение спроса пользователей в перспективе.

В стратегии произведена оценка текущей ситуации и проблем транспортного комплекса.

Среди показателей транспортного комплекса относительно автоперевозок, как определенного отправного пункта для выявления изменений, отметим следующие: общая протяженность дорог общего пользования составляет по итогам 2020 г. 1553,66 тыс. км, общее количество грузовых автомобилей составляет 6,56 млн единиц, легковых — 45 млн единиц, в режиме перегрузки работало 20,88 процента, в нормативном состоянии находилось 45,8 процентов автодорог, грузооборот автомобильного транспорта составил 9,2% от общего грузооборота, на

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

автомобильный транспорт приходилось 68 млн. поездок пассажиров на дальнем сообщении, перевезено было 62 млн чек.

Так же отмечается, что на автомобильный транспорт приходится около 95% пассажирского потока в городах и 80-95% выбросов загрязняющих веществ. Доля использования личного транспорта в Российской Федерации выше, чем в других странах.

Для сравнения приведем показатели авиационных перевозок по состоянию на 2019 год — авиакомпаниями было перевезено 128,1 млн пассажиров, из которых 55 млн — международные линии, 73 млн — внутренние.

Для автоперевозок в южных регионах страны в настоящее время отмечается существенная доля дорожной сети, работающей в режиме перегрузки. Кроме Южного федерального округа, подобные проблемы наблюдаются в Центральном и Северо-Кавказском федеральных округах.

Данная проблема наблюдалась еще до 2022 года и была выявлена при разработке стратегии развития транспорта за период 2017–2020 гг. В результате закрытия южных аэропортов и изменениями в структуре авиаперевозок в сторону перераспределения транспортного потока на автоперевозки, данная проблема существенно возросла.

Наибольшая нагрузка на автодороги образуется вблизи крупных городов и на магистралях, которые связывают основные социально-экономические центры регионов. Следствием этого является существенное увеличение времени в пути, как при грузовом, так и пассажирском потоке между областными центрами, обозначенных округов.

При этом, отсутствие авиационного сообщения на большей части Южного федерального округа приводит к дополнительному транзитному потоку из и в данный регион. Все это приводит к мультипликативному эффекту, увеличивая нагрузку, на и так загруженные автомагистрали, связывающие социально-экономические центры внутри Южного, Центрального и Северо-Кавказского федеральных округов. Отметим, что в данных регионах система природопользования интенсивно развита и загрязнение окружающей среды имеет уже достаточно высокий уровень. Именно данный тип транспорта является одним из ведущих источников загрязнения атмосферы за счет повышенных выбросов и низкого экологического класса автомобилей, эксплуатируемых в Российской Федерации (55% автопарка не достигает стандарта Евро-3).

При этом, проблема перегрузки сети автодорог, как раз приходится на те федеральные округа, в которых временно прекращено авиационное сообщение, как внутри округа, так и между ними и другими регионами.

Положения транспортной стратегии РФ [6] выступают в качестве положительного аргумента при развитии системы автоперевозок, определяя и стимулируя развитие пространственной структуры и качества транспортного сообщения.

2. Закрытие южных аэропортов привело к существенным изменениям в структуре авиаперевозок. Основные изменения здесь заключаются в перераспределении транспортного грузового потока от авиаперевозок в сегмент,

преимущественно, автоперевозок. Прежде всего это касается пассажирского транспортного потока.

Временное закрытие аэропортов в Южном федеральном округе, привело к изменению системы транспортной коммуникации, прежде всего с прилегающими Центральным и Северо-Кавказским округами, а, так же с рядом более удаленных регионов, с которыми ранее имелись прямые рейсы.

Анализ статистических данных показывает существенные изменения в структуре транспортных перевозок (табл. 1).

Таблица 1.

Пассажирооборот в Российской Федерации по видам транспорта за 2020–2022гг. (млн пассажиро-км/тыс. чел.)

		млн пассажиро-км	тыс. чел.
ВСЕГО	2020	312 731,3	8 360 524,1
	2021	435 713,7	9 247 175,1
	в % к прошлому году	139,3	110,6
	2022	405 711,2	8 724 924,5
	в % к прошлому году	93,1	94,3
в том числе:			
железнодорожный	2020	78 573,9	875 839,0
	2021	104 204,1	1 059 262,7
	2022	114 779,5	1 047 199,0
автобусный	2020	80 380,5	7 403 103,3
	2021	87 793,6	8 063 755,5
	2022	80 275,2	7 577 727,5
внутренний водный	2020	231,8	7 721,6
	2021	418,3	8 636,6
	2022	529,0	8 836,0
морской	2020	32,7	4 616,0
	2021	35,4	4 513,4
	2022	29,9	3 171,1
воздушный (транспортная авиация)	2020	153 512,3	69 244,2
	2021	243 262,3	111 006,9
	2022	210 097,6	87 990,9

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В таблице 1 приведены данные относительно пассажирооборота по видам транспорта (в млн пассажиро-км и тыс. чел.) за 2020, 2021 и 2022 год в фактических объемах и процентах по отношению к предыдущему году для всех видов транспорта: автобусного, внутреннего водного, воздушного, железнодорожного.

Кроме того, приводятся данные относительно пассажирооборота по видам транспорта общего пользования в миллиард пассажиро-километров (табл. 2) и миллионах человек (табл. 3).

Ситуация с закрытием аэропортов подтверждает теоретическое положение о том, что структура спроса на услуги регулярного и нерегулярного авиационного сообщения в качестве вышестоящей по иерархии группы факторов имеет в «надстройке», такие факторы как геополитическая ситуация и организации системы международных отношений. Именно они на макроуровне определяют особенности организации и структуру спроса на регулярное и нерегулярное авиасообщение. Данные положения подтверждаются и современными публикациями по проблематике исследования [1, 4, 6, 7, 8, 9, 10].

По данным Федерального агентства воздушного транспорта и Государственного реестра аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации на ее территории расположены 641 действующий объект данного типа. При этом 74 из них относятся к классу международных аэропортов, 9 аэропортов региональных административных центров федерального значения, 35 аэропортов со статусом посадочной площадки и 523 гражданских аэропортов регионального значения. В воздушном пространстве Российской Федерации суммарно насчитывается 1399 авиационных линий, относящихся к магистральным и региональным классам.

Временно закрытыми являются 11 аэропортов: Анапа, Белгород, Брянск, Воронеж, Геленджик, Краснодар, Курск, Липецк, Ростов-на-Дону, Симферополь, Элиста.

Рассматривая основные элементы пространственно-территориальной структуры авиационной транспортной системы, такие как, аэропорты и авиационные линии, отметим, что за счет закрытия обозначенных аэропортов из 1399 авиационных линий закрытыми являются 234. Данные линии соединяли закрытые аэропорты с 4 аэропортами, которые относятся к классу международных аэропортов, 3 аэропортами региональных административных центров федерального значения, 15 аэропортами со статусом посадочной площадки и 75 гражданскими аэропортами регионального значения.

Подобные изменения авиационной транспортной системы достаточно значимы с точки зрения изменения пассажирского и грузового потока. Однако, как показывает анализ данных о величине пассажирооборота по видам транспорта общего пользования за период 2013 по 2021 гг., (табл. 2) изменения в структуре перевозок присутствовали и до 2022 года, как между воздушным и автомобильным транспортом, так и другими видами транспорта. Так, объемы пассажирооборота авиационного транспорта показывают поступательный скачкообразный рост в миллиард пассажиро-километрах практически за весь период, при этом в 2016 и 2020 годах имеются достаточно резкие и существенные спады. Однако, объемы транспортных автомобильных перевозок не претерпевают изменений в данный

период, что позволяет говорить об отсутствии прямого перераспределения пассажирского и авиационного транспортного потока исключительно на автотранспорт.

Таблица 2.
Пассажиروоборот в Российской Федерации по видам транспорта общего пользования (млн пассажиро-километров)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт всего	546,9	555,9	529,7	519,4	560,2	593,6	635,2	357,1	492,9
в том числе:									
железнодорожный	138,5	130,0	120,6	124,6	123,1	129,5	133,6	78,6	104,2
автобусный	126,0	127,1	126,3	124,3	123,4	122,5	122,5	88,4	101,3
трамвайный	5,3	5,0	4,8	4,6	4,3	3,9	3,8	2,8	3,1
троллейбусный	5,7	6,4	6,0	5,5	5,2	4,7	4,2	2,9	3,1
метрополитен	45,6	45,4	44,6	44,1	44,1	45,4	47,4	30,7	37,5
морской	0,04	0,07	0,06	0,09	0,08	0,06	0,05	0,03	0,04
внутренний водный	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,2	0,4
воздушный	225,2	241,4	226,8	215,6	259,4	286,9	323,0	153,5	243,3

При этом рассмотрение величины транспортного потока в миллионах человек (фактический объем пассажирского потока) показывает схожую тенденцию (табл. 3), что позволяет говорить о возможности дивергенции пассажирского потока при закрытии аэропортов.

На основании данных таблицы 1 возможно раскрыть изменения в структуре авиационного и автомобильного транспортного потока за период 2020–2022 года, как раз на момент временного закрытия воздушного сообщения с Южными регионами страны. Не малое значение здесь имеет факт того, что данные регионы являются одними из основных курортных районов страны и в системе пассажиропотока здесь весомую роль играют туристы.

Пассажируоборот транспорта в 2020 году составил 312 731,3 млн пассажиро-км и 8 360 524,1 тыс. чел., в 2021 году — 435 713,7 млн. пассажиро-км и 9 247 175,1 тыс. чел., в 2022 (в период временного закрытия южных аэропортов) — 405 711,2 млн пассажиро-км и 8 724 924,5 тыс. чел.

Изменение объема пассажируоборота в 2021 году по сравнению с 2020 годом составили 139,3% (млн пассажиро-км) и 110,6% (тыс. чел.), что говорит о достаточно значительном приросте.

**ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С
ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ
АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Таблица 3.

Пассажиروоборот в Российской Федерации по видам транспорта общего пользования (тыс. чел).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Транспорт всего	19 095	18 645	18 439	18 114	17 826	12 494	13 718
в том числе:							
железно дорожный	1 025	1 040	1 121	1 160	1 201	876	1 059
автобусный	11 523	11 296	11 185	10 912	10 637	7 695	8 054
трамвайный	1 478	1 397	1 327	1 259	1 240	889	992
троллей бусный	1 616	1 483	1 376	1 263	1 148	760	808
метрополи тен	3 336	3 312	3 298	3 381	3 451	2 189	2 680
морской	10	13	12	8	6	5	5
внутренний водный	14	13	13	12	11	8	9
воздушный	94	91	108	118	131	71	112

В 2022 году по сравнению с 2021 годом наблюдается явное снижение величины — изменение показателя в % к прошлому году составляет 93,1% (млн пассажиро-км) и 94,3% (тыс. чел.).

Данное изменение показателей как раз может быть связано с изменением транспортных потоков за счет временного закрытия аэропортов в южных регионах, так как иных объективных причин в транспортной отрасли страны не наблюдалось.

Подтверждает это и рассмотрение объемов авиационных перевозок в период 2020–2022 годов. В 2020 году объем авиационных перевозок составил 153 512,3 млн пассажиро-км и 69 244,2 тыс. чел. (показатель имеет достаточно низкие значения с учетом периода эпидемических ограничений). В 2021 году происходит резкое возрастание объема перевозок — 243 262,3 млн. пассажиро-км и 111 006,9 тыс. чел. В 2022 году происходит снижение показателей в связи с временным закрытием южных аэропортов и перераспределением транспортного потока на другие виды транспорта. Объемы показателей составили 210 097,6 млн пассажиро-км и 87 990,9 тыс. чел. соответственно.

Перераспределение данного объема перевозок происходит на железнодорожный и автомобильный транспорт. Так объемы перевозок железнодорожного транспорта в период 2020–2022 года возрастают. Так, в 2021 году данным видом транспорта перевезено 1 059 262,7 тыс. чел. при объеме 104 204,1 млн пассажиро-км. В 2022 году — 114 779,5 млн пассажиро-км и 1 047 199,0 тыс. чел.

Объемы перевозок автобусным транспортом составили в 2020 году — 80 380,5 млн. пассажиро-км и 7 403 103,3 тыс. чел., в 2021 — 87 793,6 млн пассажиро-км и 8 063 755,5 тыс. чел., в 2022 — 80 275,2 млн пассажиро-км и 7 577 727,5 тыс. чел.

Кроме того, возможно заключить, что в 2023 году данная тенденция явно сохраняется, так как аэропорты остаются закрытыми, а роль автомобильных перевозок усиливается.

Отметим, что на сегодня происходят существенные инфраструктурные изменения по перераспределению транспортного потока в Южные регионы Российской Федерации. И здесь важное значение имеет создание транспортных коридоров в новых регионах страны и развитие сухопутного пути в Республику Крым.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изменение структуры автоперевозок в России происходит под влиянием ряда факторов и условий. Прежде всего это — закрытие южных аэропортов и принятие новой стратегии развития транспорта.

Временное закрытие аэропортов в Южном федеральном округе привело к изменению системы транспортной коммуникации, прежде всего с прилегающими Центральным и Северо-Кавказским округами, а, так же с рядом более удаленных регионов РФ с которыми ранее имелось прямое авиационное сообщение.

На основании анализа статистических данных в статье представлены изменения в структуре авиационного и автомобильного транспортного потока за период 2020–2022 года, как раз на момент временного закрытия воздушного сообщения с Южными регионами страны.

Пассажиरोоборот транспорта в 2020 году составил 312 731,3 млн пассажиро-км и 8 360 524,1 тыс. чел., в 2021 году — 435 713,7 млн пассажиро-км и 9 247 175,1 тыс. чел., в 2022 (в период временного закрытия южных аэропортов) — 405 711,2 млн пассажиро-км и 8 724 924,5 тыс. чел.

Изменение объема пассажиरोоборота в 2021 году по сравнению с 2020 годом составили 139,3% (млн пассажиро-км) и 110,6% (тыс. чел.), что говорит о достаточно значительном приросте.

В 2022 году по сравнению с 2021 годом наблюдается явное снижение величины — изменение показателя в % к прошлому году составляет 93,1% (млн пассажиро-км) и 94,3% (тыс. чел.).

Данное изменение показателей как раз может быть связано с изменением транспортных потоков за счет временного закрытия аэропортов в южных регионах, так как иных объективных причин в транспортной отрасли страны не наблюдалось.

Положения новой стратегии развития автотранспорта в РФ являются ключевыми в случае ограничения авиаперевозок и стимулируют изменение структуры автоперевозок в России, в том числе и для южных регионов.

Относительно автоперевозок в южных регионах страны отмечается, что наиболее насущной проблемой являются существенная доля дорожной сети,

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

работающей в режиме перегрузки. Кроме Южного федерального округа, подобные проблемы наблюдаются в Центральном и Северо-Кавказском федеральных округах.

Сегодня здесь происходят существенные инфраструктурные изменения по перераспределению транспортного потока как в Южные регионы Российской Федерации так и внутри них. Важное значение имеет создание транспортных коридоров в новых регионах страны и развитие сухопутного пути в Республику Крым.

Список литературы

1. Гинзбург Е.С. Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России путем формирования сети авиахабов // Регион сотрудничества. Выпуск 2 (54). Калининград: Изд-во РГУ им. И.Канта, 2009.С.72–81.
2. Ермолова Е. Н. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования по Российской Федерации годы (с 2000 г.). М: Росстат. 2022. 5 с.
3. Ермолова Е. Н. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования по Российской Федерации по месяцам (оперативная информация, с 2020 г.). М: Росстат. 2022. 5 с.
4. Ковалева Е.Н. Интегральная транспортная доступность как показатель качества транспортного обслуживания // Журнал университета водных коммуникаций. 2011. Вып. 3. С. 171–175.
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р «Об утверждении комплексной программы развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года. № 2022. 47 с.
6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Об утверждении к Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. 2021. 285 с.
7. Ярошевич Н.Ю., Дубровский В.Ж. Модель прогнозирования спроса на авиаперевозки аэропорта в условиях меняющейся конъюнктуры рынка // Известия Уральского государственного экономического университета. 2014. № 6 (56). С. 54–61.
8. Акса Z. Reflection of sustainability issues in airline strategies and overview of life cycle cost analysis // International Journal of Sustainable Aviation 4(2):133. 2018. P. 133–146 DOI:10.1504/IJSA.2018.10015447
9. Bahar, E. “Airlines Employees Service Quality Perception of the Ground Handling Management”, *JAST*, vol. 13, no. 1, pp. 91–105, Jan. 2020.
10. Brueckner J.K., Flores-Fillol R. Market Structure and Quality Determination for Complementary Products: Alliances and Service Quality in the Airline Industry / Brueckner J.K., Flores-Fillol R. // International Journal of Industrial Organization. 2020. Т. 68. С. 102557. [Электронный ресурс]. URL:https://www.researchgate.net/publication/337451033_Market_Structure_and_Quality_Determination_for_Complementary_Products_Alliances_and_Service_Quality_in_the_Airline_Industry (Дата обращения: 14.02.2022).

**CHANGES IN THE STRUCTURE OF ROAD TRANSPORTATION IN RUSSIA
DUE TO THE CLOSURE OF SOUTHERN AIRPORTS AND A NEW STRATEGY
FOR ROAD TRANSPORT DEVELOPMENT: ANALYSIS OF THE CURRENT
STATE AND PROSPECTS**

Vakhrushev I.B.¹, Zagumennaya K. A.¹

*¹ V. I. Vernadsky Crimean Federal University, Simferopol, Russian Federation
E-mail: ¹vakhru@me.com*

The change in the structure of road transportation in Russia today is influenced by a number of factors and conditions. First of all, this is the closure of southern airports and the adoption of a new strategy for the development of motor transport.

Temporary closure of airports is taking place in the Southern Federal District, which leads to a change in the transport communication system, primarily with the adjacent Central and North Caucasus districts, as well as a lack of air communication with a number of more remote regions where there were direct flights.

Based on the analysis of statistical data, the article presents changes in the structure of aviation and road transport flows for the period 2020–2022, just at the time of the temporary closure of air traffic with the southern regions of the country.

Transport passenger turnover in 2020 amounted to 312,731.3 million passenger-km and 8,360,524.1 thousand people, in 2021 — 435,713.7 million passenger-km and 9,247,175.1 thousand people. in 2022 (during the temporary closure of southern airports) — 405,711.2 million passenger-km and 8,724,924.5 thousand people.

The change in passenger turnover in 2021 compared to 2020 amounted to 139.3% (million passenger-km) and 110.6% (thousand people), which indicates a fairly significant increase. In 2022, compared to 2021, there is a clear decrease in value - the change in percentage compared to last year is 93.1% (million passenger-km) and 94.3% (thousand people).

This change in indicators may just be due to changes in transport flows due to the temporary closure of airports in the southern regions, since there were no other objective reasons in the country's transport industry.

The provisions of the new strategy for the development of motor transport are key in the event of restrictions on air transportation and stimulate changes in the structure of road transport in Russia, including for the southern regions.

Regarding road transportation in the southern regions of the country, it is noted that among the most pressing problems are a significant proportion of the road network operating in overload mode. In addition to the Southern Federal District, similar problems are observed in the Central and North Caucasus districts.

Let us note that today there are significant infrastructural changes to redistribute traffic flow to the southern regions of the Russian Federation.

The creation of transport corridors in new regions of the country and the development of the land route to the Republic of Crimea are important.

ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ АВТОПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В СВЯЗИ С
ЗАКРЫТИЕМ ЮЖНЫХ АЭРОПОРТОВ И НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ РАЗВИТИЯ
АВТОТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Keywords: automobile transportation, aviation transportation, passenger turnover, passenger traffic structure, development strategy.

References

1. Ginzburg E.S. Sovershenstvovanie prostranstvennoj organizacii aviacionnogo transporta Rossii putem formirovaniya seti aviahabov // Region sotrudnichestva. Vypusk 2 (54). Kaliningrad: Izd-vo RGU im. I.Kanta, 2009.S.72–81. (in Russian)
2. Ermolova E. N. Perevozki passazhirov po vidam transporta obshchego pol'zovaniya po Rossijskoj Federacii gody (s 2000 g.). M: Rosstat. 2022. 5 s. (in Russian)
3. Ermolova E. N. Perevozki passazhirov po vidam transporta obshchego pol'zovaniya po Rossijskoj Federacii po mesyacam (operativnaya informaciya, s 2020 g.). M: Rosstat. 2022. 5 s. (in Russian)
4. Kovaleva E.N. Integral'naya transportnaya dostupnost' kak pokazatel' kachestva transportnogo obsluzhivaniya // ZHurnal universiteta vodnyh kommunikacij. 2011. Vyp. 3. S. 171–175. (in Russian)
5. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 25 iyunya 2022 g. № 1693-r «Ob utverzhdenii kompleksnoj programmy razvitiya aviatransportnoj otrasli Rossijskoj Federacii do 2030 goda. № 2022. 47 s. (in Russian)
6. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 27 noyabrya 2021 g. № 3363-r «Ob utverzhdenii k Transportnoj strategii Rossijskoj Federacii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda. 2021. 285 s. (in Russian)
7. YArOShevich N.YU., Dubrovskij V.ZH. Model' prognozirovaniya sprosa na aviaperevozki aeroporta v usloviyah menyayushchejsya kon'yunktury rynka //Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. 2014. № 6 (56). S. 54–61. (in Russian)
8. Akca Z. Reflection of sustainability issues in airline strategies and overview of life cycle cost analysis // International Journal of Sustainable Aviation 4(2):133. 2018. P. 133–146 DOI:10.1504/IJSA.2018.10015447.
9. Bahar, E. “Airlines Employees Service Quality Perception of the Ground Handling Management”, JAST, vol. 13, no. 1, pp. 91–105, Jan. 2020.
10. Brueckner J.K., Flores-Fillol R. Market Structure and Quality Determination for Complementary Products: Alliances and Service Quality in the Airline Industry / Brueckner J.K., Flores-Fillol R. // International Journal of Industrial Organization. 2020. T. 68. S. 102557. [Elektronnyj resurs]. URL:https://www.researchgate.net/publication/337451033_Market_Structure_and_Quality_Determination_for_Complementary_Products_Alliances_and_Service_Quality_in_the_Airline_Industry (Data obrashcheniya: 14.02.2022).

Поступила в редакцию 20.10.2023 г.