

ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ В РФ

Горбачев Г.Е.

Институт наук о Земле СПбГУ,

Санкт-Петербург

E-mail: gorbachev1994@mail.ru

В связи с распадом СССР, в России возрастает значение авиаперевозок в зарубежные страны, вследствие вовлечения нашей страны в процессы глобализации и экономической интеграции. Ввиду колоссальных расстояний до многих населенных пунктов других государств, воздушный транспорт является ключевым в предоставлении возможностей для развития различных видов связей (экономических, культурных и др.) с этими пунктами.

В начале 90-х гг. XX века произошла деформация сложившейся за советское время сети международных маршрутов. Изменилась структура сети международных авиалиний: закрыты нерентабельные международные рейсы (в первую очередь, в страны Африки и Ближнего Востока), набирает популярность уникальный для России сегмент туристических авиаперевозок. Появляются международные авиамаршруты из многих регионов страны, что говорит о децентрализации данного вида авиаперевозок.

По состоянию на 01.01.2015 г. в России функционирует 73 международных аэропорта. Согласно требованиям Министерства Транспорта РФ, международными являются аэропорты, обладающие сетью международных авианаправлений и имеющие пункты пограничного, карантинного и таможенного контроля. При этом международным перевозкам должно быть отведено не менее 0,5% годового уровня пассажиропотока. [14] За 23 года сеть международных аэропортов претерпела существенные изменения. В течение всего периода (кроме 2005 года) наблюдается увеличение количества международных аэропортов. Вплоть до 1998 года их количество увеличивалось в среднем на 7 ежегодно. Однако в период 1998 - 2013 гг. число международных аэропортов выросло всего на 6. Последним статус международного получил аэропорт Ульяновска (Баратаевка, 24 июля 2014 года). В первую очередь изменения сети международных аэропортов связаны с либерализацией международного авиасообщения, а не со строительством новых аэропортов.

В современном мире широкое распространение получила концепция формирования аэропортов-хабов (авиахабов). В России используется следующее определение. Авиахаб - крупный узловой аэропорт, в пассажирообороте которого высока доля транзитных пассажиров, прибывших в аэропорт и отправляемых в течение короткого промежутка времени специально состыкованными рейсами по веерному расписанию. Для международных авиалиний велико значение хабов, поскольку благодаря "подвозу" пассажиров с внутренних или иных международных рейсов формируется пассажиропоток на международных рейсах.

Важно учитывать тот факт, что аэропорт считается хабом только в том случае, если это признает базирующаяся в нем авиакомпания, или несколько авиакомпаний. Однако в российских условиях, аэропорты объявлены хабами посредством нормативных актов. Так, из 11 создаваемых международных узловых аэропортов, согласно Транспортной стратегии РФ, таковыми являются аэропорты Москвы и Санкт-Петербурга, а перспектива стать значимым хабом есть у аэропортов Екатеринбург и Новосибирска.

По результатам анализа маршрутных сетей всех международных аэропортов РФ были сделаны следующие выводы:

1. Не из всех международных аэропортов РФ осуществляются рейсы по зарубежным направлениям. Так, из 73 действующих международных аэропортов рейсы в другие страны осуществляются лишь из 44.

2. Трансатлантические рейсы выполняются только из аэропортов Москвы. Трансконтинентальные рейсы помимо Москвы осуществляются из Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Красноярска и Иркутска, однако их сеть ограничивается лишь Пхукетом и Бангкоком.

3. Самой широкой маршрутной сетью на европейских направлениях обладают аэропорты Москвы, Санкт-Петербурга и Екатеринбурга. В текущем весенне-летнем расписании IATA из Москвы можно улететь по 90 направлениям в города Европы, из Петербурга - по 50, из Екатеринбурга - по 20.

4. Четко прослеживается следующая закономерность: чем дальше город расположен от западной границы РФ, тем меньшая доля рейсов выполняется в города Европы. То же самое можно сказать о рейсах в восточном направлении: чем восточнее расположен город, тем значительнее маршрутная сеть, направленная на восточные направления.

Наиболее ярко свидетельствуют о переменах статистические данные последних лет. В период с 2005 по 2014 год перевозки на международных воздушных линиях показывают рост, за исключением кризисного 2009 года. К 2014 году наметился спад темпов прироста показателя. Особенно очевиден спад на перевозках в города СНГ (-7,1%). Это связано с несколькими причинами. Во-первых, изменилась методика подсчета количества перевезенных пассажиров в пункты назначения стран СНГ. Так, перевозки в Крым с апреля 2014 г. подсчитываются как внутрироссийские. Кроме того, девальвация курса рубля спровоцировала снижение спроса на билеты по международным направлениям полетов.

Однако несмотря на наметившиеся признаки спада показателей работы на МВЛ, 2014 год закончился общим приростом в этом сегменте перевозок (+3,5 %). В целом, в 2014 году авиакомпаниями было перевезено более 46,9 млн. пассажиров на международных воздушных линиях (МВЛ).

Кризис 2014-2015 гг. оказался значительно серьезнее по масштабам, нежели кризис 2008-2009 гг. В 2009 году перевозки снизились почти на 10%. По итогам первых 8 месяцев 2015 года общее падение перевозок на МВЛ составило 13,6%, а по направлениям в зарубежные страны за пределы СНГ - 17,1%. Показатель снизился с 32,7 млн. чел. до 28,2 млн. чел.

Сеть международных воздушных линий в постсоветское время характеризуется проведением либерализации международного авиасообщения. За последние 3 года процесс либерализации затронул значительное количество авианаправлений. Среди стран, с которыми международное сообщение было дерегулировано, присутствуют Франция, Чехия, Италия, Греция, Австрия, Китай.

Несмотря на проведение политики либерализации, международные воздушные перевозки остаются значительно зарегулированными. Ведущаяся со времен СССР практика заключения двусторонних соглашений мешает приходу новых зарубежных авиаперевозчиков в Россию и выходу российских авиаперевозчиков на международный рынок. Кроме того, сложились проблемы непосредственно в формировании сети международных линий РФ. Доля рейсов за рубеж из регионов страны по-прежнему невелика

относительно доли московского узла. В кризисные периоды рейсы из регионов подвергаются значительной оптимизации.

Среди решений проблем развития международного авиасообщения видятся следующие:

1. Углубление процесса либерализации в отрасли

2. Привлечение новых перевозчиков в регионы путем финансового стимулирования деятельности на начальном этапе.

В перспективе сеть международных линий продолжит свое расширение, однако доля московского авиационного узла (МАУ) в общем пассажиропотоке останется значительной.

Литература

- 1 Меркушев С.А. "География транспорта", 2014
- 2 Тархов С.А., Шлихтер С.Б. География транспортных систем: Курс лекций. – М.: РОУ, ИГ РАН, 1995
- 3 Горкин А.П. Словарь-справочник Социально-экономическая география: понятия и термины. Смоленск, 2013, с 12
- 4 Бугроменко В. Н. "Транспорт в территориальных системах" Наука, 1987
- 5 Транспортная Стратегия РФ на период до 2030 года, стр. 43-44
http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf
- 6 Сайт ФАВТ (Росавиации), раздел «Аэропорты и аэродромы» / Международные аэропорты <http://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-mezhdunarodnye-ajeroporty/>
- 7 Сайт ФАВТ (Росавиации), раздел «Воздушные перевозки» / «Перевозки пассажиров» <http://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov/>
- 8 Сайт ИКАО http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_en.pdf
- 9 Airline Hubs: A Study of Determining Factors and Effects by Paul W. Bauer