

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

**Интеграция Санкт-Петербургского авиационного узла в международную авиатранспортную систему**

***Бурмистров Геннадий Валерьевич***

*Студент (магистр)*

Санкт-Петербургский государственный университет, Институт наук о Земле,  
Санкт-Петербург, Россия  
*E-mail: Burka13@mail.ru*

За последние 20 лет в связи с распадом мировой социалистической системы и интеграции России в мировое геоэкономическое пространство Санкт-Петербург, основанный как "окно в Европу", получил дополнительные импульсы для ускоренного вовлечения в мирохозяйственные процессы.

На сегодняшний день, в современном мире на 600 наиболее крупных городов планеты приходится более половины мирового валового продукта и проживает 22% всего населения Земли. Безусловно, роль городов в межнациональных экономических взаимодействиях будет только расти.

Не малую роль при достижении целей выхода на новый уровень в развитии и взаимодействии с другими "мировыми городами" играет углубление вовлеченности Санкт-Петербурга в мировые транспортные системы и диверсификация транспортных коммуникаций с другими мировыми городами

Обзор объема пассажирооборотов "мировых городов" из разных регионов и групп позволяет сделать вывод о том, что по этому показателю Санкт-Петербург имеет уровень сопоставимый с многих городами, отнесенными в вышеуказанной типологии к более высоким уровням мировых городов  $\alpha$ - и  $\beta$ -группы.

Так, в 2014 году пассажиропоток аэропорта петербургского аэропорта "Пулково" составил 14,26 млн. пассажиров, а его прирост за один год превысил 11%. Стоит отметить, что пассажиропоток на воздушном транспорте в Санкт-Петербурге превышает показатели таких "мировых городов" (столиц), входящих в  $\alpha$ -группу, как Варшава и Прага.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) приводит данные, что на долю мировых городов приходится 80% аэропортов с самым большим объемом пассажирских перевозок. Авиахабы играют важную роль при перемещении на средние и дальние дистанции, при этом не всегда наиболее короткий маршрут будет наиболее оптимальным как для перевозчика, так и для пассажира. При этом прямое авиасообщение между городами также остается весьма весомым, однако, его роль не главная.

Невозможно оценить изменения, происходящие в отрасли воздушных авиаперевозок, без обзора количественных показателей деятельности авиакомпаний и аэропортов страны, на территории которой находится объект данного исследования.

С 1990 до 1999 года количество людей, воспользовавшихся услугами авиакомпаний, уменьшалось рекордными темпами. Количество пассажиров за 9 лет сократилось в 4 раза (с 91 до 22 миллионов пассажиров в год). В последующие годы и до настоящего времени количество перевезенных российскими авиакомпаниями человек возрастало. Так, в 2012 и 2013 годах прирост составил более 10 миллионов, что составило 15 и 13 % соответственно. Фундаментальным моментом можно назвать итоги 2014 года: впервые число перевезенных пассажиров российскими авиакомпаниями достигло объемов перевозок советского периода, когда даже на нерентабельных направлениях государство обеспечивало связь между

населёнными пунктами. Пространство, охваченное сетью авиасообщения, с каждым годом становилось более густым. При этом проведенный в исследовании анализ роста пассажиропотока в разных городах общую тенденцию увеличения объёмов пассажирских перевозок на территории всей страны, а не только за счёт отдельных территорий.

В междугородном (внутрироссийском) сообщении роль воздушного транспорта невелика и составляет всего 18,4%. При передвижении внутри страны пассажиры преимущественно выбирают наземные виды транспорта: автобусный и железнодорожный. Их доли занимают 31,2% и 50% соответственно. Совершенно другая ситуация

наблюдается в международном сообщении: В настоящее время на долю воздушного транспорта приходится 97,1% всех пассажиров, воспользовавшихся услугами коммерческих перевозчиков при перемещениях в другие страны.

Российская Федерация входит в восьмёрку стран-лидеров по пассажирообороту, но имеет этот показатель в разы меньше, чем у стран, имеющих большую площадь территории (почти в 4 раза меньше КНР, в 12 меньше США), меньше некоторых стран Западной Европы.

Объём пассажиропотока в 2014 году составил 14,26 миллионов пассажиров. Это второй авиаузел и третий аэропорт по объемам перевозок пассажиров страны. Также петербургский аэропорт на протяжении нескольких лет входит в число самых активно наращающих объёмы пассажирских перевозок аэропортов Европы.

После отбора и проведения анализа сопоставимых с Санкт-Петербургом мировых городов, имеющих схожие объёмы пассажиропотока, были сделаны следующие выводы:

- Многие из них являются городами более высокого Бета-уровня, что позволяет говорить о полной конкурентоспособности Санкт-Петербурга в сфере пассажирских авиаперевозок. Также пассажиропоток Петербургского аэропорта превышает объёмы деятельности аэропортов европейских столиц альфа-уровня (Прага и Варшава), близок по значению американскому Бостону.
- Ни численность населения города, ни его столичный статус и объём ВРП, ни географическое положение не гарантируют его доминирующее положение в международной авиатранспортной системе. Следовательно, любой город имеет шансы стать крупным авиаузлом

Основной рынок перевозок, где планируется усилить позиций аэропорта Пулково в краткосрочной перспективе - это Европа. В качестве стратегического ориентира для аэропорта остается открытие дальнемагистральных рейсов в США и Азию. Одним из самых перспективных направлений остаются Нью-Йорк и Токио.

Помимо развития международных перевозок, важным направлением работы является развитие региональных рейсов. Сегодня этот сегмент перевозок - самый быстрорастущий. Внутренние маршруты увеличивают потенциальный пассажиропоток для развития рейсов в страны Европы и открытия новых дальнемагистральных маршрутов. С открытием нового терминала «Пулково» позиционирует себя как удобный и современный пересадочный пункт на пути из Европы в регионы РФ, страны СНГ и Азии.

Существенным шагом со стороны государства может стать установление безвизового режима сроком на 72 часа, а также предоставления аэропорту пятой свободы воздуха в режиме «открытое небо».

## Источники и литература

- 1) Максаковский В. П. Географическая картина мира. Кн. I: Общая характеристика мира. Москва, Дрофа, 2008, 4-е изд
- 2) Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах - М.: Наука, 1987
- 3) Тархов С.А., дисс. пространственные закономерности эволюции транспортных сетей, стр.15-17
- 4) Справочные материалы Дирекции по связям с общественностью и взаимодействию с органами власти ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы
- 5) Bauer W. Airline Hubs: A Study of Determining Factors and Effects by Paul. Economic Review, 1987, issue Q IV, pages 13-19
- 6) Castells M. The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture, Vol. I. Cambridge, MA; Oxford, UK:Blackwell,
- 7) Sassen S The Global City: New York, London, Tokyo Front Cover Sassen Princeton University Press, - Business & Economics, 2001
- 8) Ежегодный статистический Международной организации гражданской авиации (ИКАО) <http://www.icao.int/annual-report-2013/Pages/the-world-of-air-transport-in-2013.aspx>
- 9) U.S. Federal Aviation Administration Department of Transportation [http://www.faa.gov/airports/planning\\_capacity/npias/reports](http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/npias/reports)

#### Иллюстрации

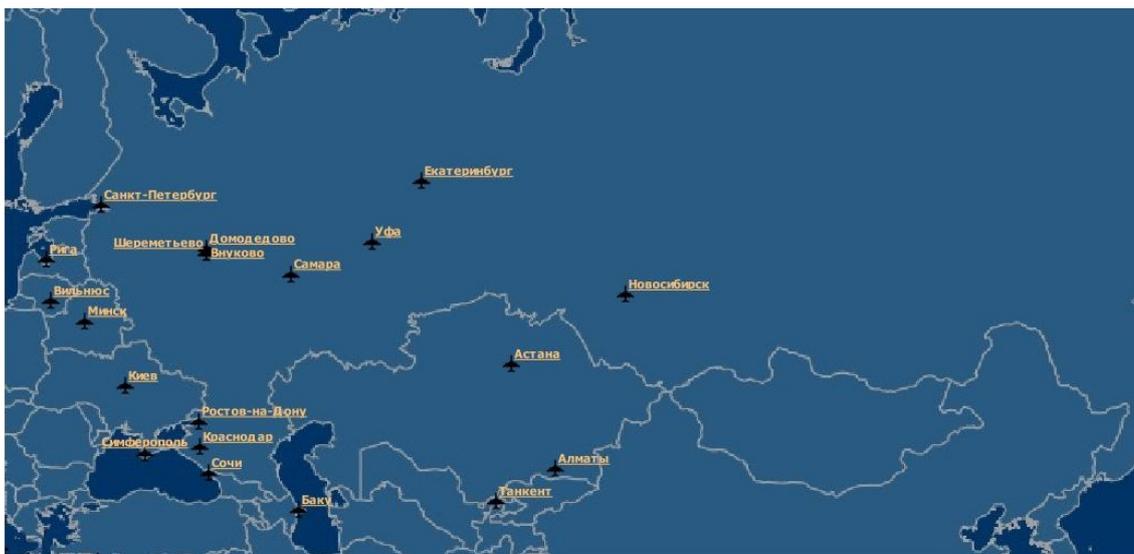


Рис. 1. Крупнейшие аэропорты постсоветского пространства



Рис. 2. Крупнейшие аэропорты по частям света

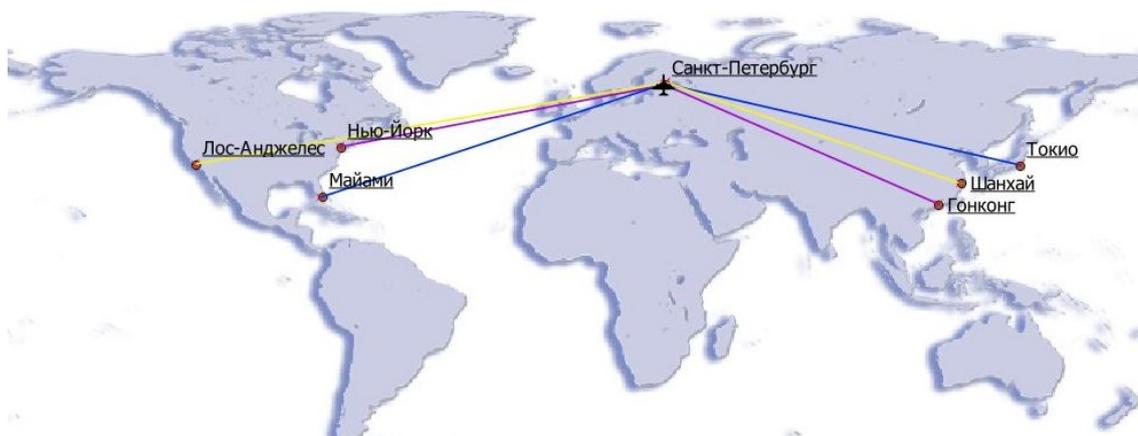


Рис. 3. Перспективные направления развития маршрутной сети Петербурга