

Секция «География»

Проблемы интеграции Москвы в систему крупнейших авиахабов мира

Рыкунова Елена Сергеевна

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический

факультет, Москва, Россия

E-mail: pavlutskaia@yandex.ru

В условиях глобализации стремительно нарастает значимость авиасообщения. Только за 2000–2007 гг. объем пассажирских перевозок воздушным транспортом в мире увеличился с 3,6 до 4,8 млрд чел. Сформировался общепланетарный «опорный каркас» авиаузлов. Их концентрация наиболее высока в двух глобальных центрах – США и Западной Европе. Третий, восточно-азиатский центр более «размыт» – крупнейшие авиаузлы расположены в Японии, Сингапуре, Китае, Таиланде.

Авиаузлы могут формироваться на базе одного или нескольких аэропортов. Мировой рейтинг возглавляет тридцатка аэропортов, в каждом из которых пассажиропоток в 2007 г. превысил 30 млн чел. в год. В совокупности они обеспечили более 2/5 всех пассажирских перевозок воздушным транспортом в мире. В числе безоговорочных лидеров выделяются два международных аэропорта США – Хартсфилд-Джексон в Атланте (85 млн пассажиров) и О’Хара в Чикаго (76 млн). В первую десятку также входят лондонский Хитроу, токийский Ханеда, парижский Шарля де Голля, международные аэропорты Лос-Анджелеса, Далласа и Денвера (США), Франкфурта-на-Майне (ФРГ) и Пекина (КНР). [2,3]

В России в настоящее время в стране функционирует 496 аэропортов, в том числе 70 международных. Около 90% всей пассажирской работы выполняется в 64 аэропортах федерального значения. Крупнейший в стране – Московский авиационный узел (МАУ) – обслуживает более 30 млн пассажиров в год и около 80% всего международного пассажиропотока. [1] Перспективы его развития весьма благоприятны как на внутрироссийском, так и на мировом рынке авиаперевозок. Это во многом предопределяется столичностью города, выгодами географического положения, его особой ролью в России; нарастающей весомостью Москвы в международном сообществе. В частности, у МАУ есть отличные предпосылки для того, чтобы перехватить часть пассажиропотока и стать транзитным пунктом на самых загруженных трансконтинентальных авиалиниях Европа – Азия и США – Азия.

Однако в развитии МАУ существует немало проблем. Наиболее острыми из них являются отставание России в контексте новейших тенденций развития мирового воздушного транспорта в целом; слабая вовлеченность отечественных авиаперевозчиков, базирующихся преимущественно в МАУ, в глобальный процесс транснационализации в мировой авиации; наличие различных административных и правовых ограничений; низкий уровень сервиса и технической оснащенности аэропортов; конфликтные ситуации при расстановке приоритетов между аэропортами, вызывающих «миграцию» авиакомпаний и т.д. Оперативное и комплексное решение проблем при консолидации усилий всех заинтересованных сторон городского, областного и федерального уровня выведет на новый уровень функционирования МАУ.

Литература

1. Щербанин Ю. Транспортная инфраструктура – это Transport Infrastructure // Российская Федерация сегодня. 2005. № 9.
2. Airport Traffic Report. New York, 1996–2007.
3. Официальный сайт Международной организации гражданской авиации (ИКАО): <http://www.icao.int>