

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РАЗМЕЩЕНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АЭРОПОРТОВ И АЭРОДРОМОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Т.В. Запрудская

*Белорусский государственный университет,
г. Минск, Беларусь, sleeveint@gmail.com*

Данная статья посвящена определению географического распределения аэропортов и аэродромов Республики Беларусь и их основных характеристик. Был проведен анализ динамики показателей отправленных пассажиров и грузов шести аэропортов страны, из чего были сделаны соответствующие выводы: 1) стабильную динамику показателей имеет Национальный аэропорт Минск; 2) для областных аэропортов характерно практическое отсутствие либо наличие очень низких показателей, т.е. фактически данные аэропорты не осуществляли деятельности по отправке пассажиров, грузов и почты в определенные временные промежутки. Таким образом, существующая в стране сеть аэропортов не используется в полном объеме и требует предложений по ее совершенствованию.

Ключевые слова: география транспорта; авиационный транспорт; транспортная инфраструктура; аэропорт; аэродром; Республика Беларусь.

Введение и постановка проблемы. В пространственном отношении аэропорты можно рассматривать на глобальном, региональном/национальном и локальном уровнях. В глобальном отношении они являются ключевыми точками в мирохозяйственной системе, опосредуя потоки товаров, людей и капитала. На региональном уровне сеть аэропортов помогает объединить страны и регионы. На локальном уровне аэропорты определяют особенности пространства, в которых они находятся. Глобальный, региональный и локальный характер аэропортов не может быть разделен. Существуют свидетельства того, что доступность воздушного транспорта также является катализатором для рабочих мест в логистике, наукоемких отраслях информационной экономики и услугах производителей высокого порядка. Взаимосвязь между рабочими местами и доступностью воздушного транспорта работает в обоих направлениях: прямом и обратном. Но отмечается тот факт, что обратная связь сильнее (например, доступность катализирует рабочие места). Развитие транспортной инфраструктуры отражает степень освоенности (обустроенности) территории, а также во многом и ее доступности [3, 5].

Для исследования авиатранспортной инфраструктуры, ниже представлено географическое распределение (рис. 1) и основные характеристики аэродромов и аэропортов Республики Беларусь (табл. 1), а также основные показатели функционирования аэропортов за период с 2005 г. по 2017 г. Для подробного анализа выбраны следующие аэропорты страны: Аэропорт Минск-1 (MHP), Национальный аэропорт Минск (MSQ), Аэропорт Гомель (GME), Аэропорт Витебск (VTB), Аэропорт Гродно (GNA), Аэропорт Брест/ (BQT), Аэропорт Могилев (MVQ). Анализ проводился по показателям количества отправленных пассажиров (чел.) и грузов (тонн.) (табл. 2) [4].

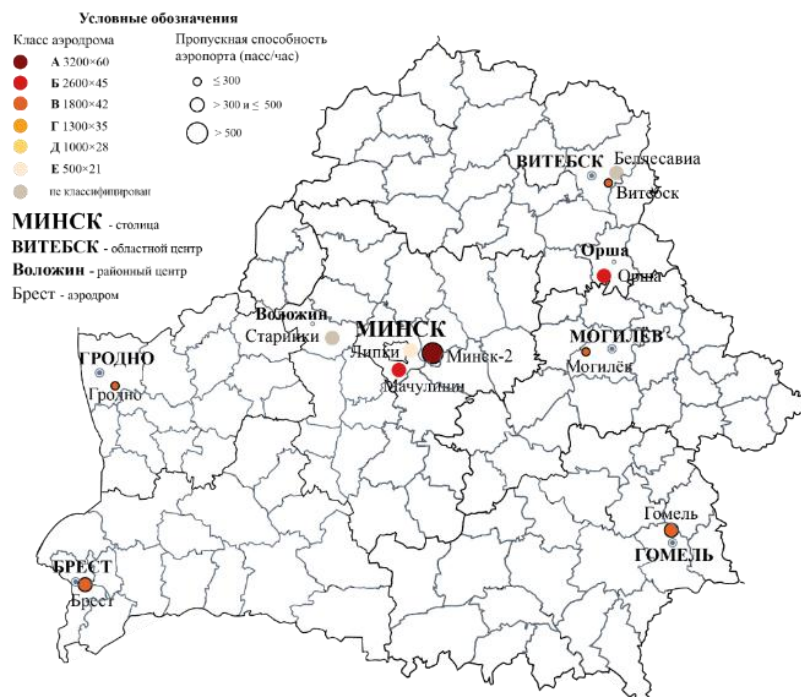


Рисунок 1 – Аэродромы и аэропорты Республики Беларусь (сост. авт. по [2])

Таблица 1 – Аэропорты Республики Беларусь (составлено автором по [2])

Название/код аэропорта (ИАТА/ИКАО)	Эксплуатант аэропорта	Ввод в эксплуатацию аэропорта	Количество и размер взлетно-посадочных полос (ВПП)	Пропускная способность аэропорта
Национальный аэропорт Минск (MSQ/UMMS)	РУП «Национальный аэропорт Минск»	1983 г.	2 ВПП ВПП-1 (13R/31L): длина - 3 641 м, ширина – 60 м; ВПП-2 (13L/31R): длина - 3 700 м, ширина – 60 м.	2700 пасс/час
Аэропорт Брест (BQT/UMBB)	Брестский филиал государственного предприятия «Белаэронавигация»	1986 г.	1 ВПП длина – 2620 м., ширина – 42 м.	400 пасс/час
Аэропорт Витебск (VTB/UMII)	Витебский филиал государственного предприятия «Белаэронавигация»	1968 г.	1 ВПП длина – 2606 м., ширина – 42 м.	100 пасс/час
Аэропорт Гродно (GNA/UMMG)	Гродненский филиал государственного предприятия «Белаэронавигация»	1983 г.	1 ВПП длина – 2560 м., ширина – 42 м.	300 пасс/час
Аэропорт Гомель (GME/UMGG)	Гомельский филиал государственного предприятия «Белаэронавигация»	1944 г.	1 ВПП длина – 2569 м., ширина – 43 м.	500 пасс/час
Аэропорт Могилев (MVQ/UMOO)	Могилевский филиал государственного предприятия «Белаэронавигация»	1968 г.	1 ВПП длина – 2566 м., ширина – 42 м.	100 пасс/час

Таблица 2. – Показатели функционирования аэропортов Республики Беларусь с 2005 г. по 2017 г. [2]

	Отправлено пассажиров (чел.)			
	2005	2010	2015	2017
Аэропорт Минск-1 (MHP)	31931	14930	*	*
Национальный аэропорт Минск (MSQ)	280698	644791	1386230	2051248
Аэропорт Гомель (GME)	22751	25671	32608	15585
Аэропорт Витебск (VTB)	412	638	2488	7100
Аэропорт Гродно (GNA)	1365	3242	2552	4831
Аэропорт Брест/ (BQT)	982	1867	7597	5474
Аэропорт Могилев (MVQ)	7	176	1210	3668
	Отправлено грузов (тонн)			
	2005	2010	2015	2017
Аэропорт Минск-1 (MHP)	14,1	3	*	*
Национальный аэропорт Минск (MSQ)	2499,5	3055,6	9347	4579
Аэропорт Гомель (GME)	32,2	2,7	0,8	17,1
Аэропорт Витебск (VTB)	11	0	0	21
Аэропорт Гродно (GNA)	0,9	2,9	11,4	18,4
Аэропорт Брест/ (BQT)	4,5	0,4	280,6	0
Аэропорт Могилев (MVQ)	0	0	0	0

Результаты исследования. В Республике Беларусь имеются шесть аэропортов: Национальный аэропорт Минск, Брест, Витебск, Гродно, Гомель и Могилев. В таблице 1 представлена общая информация об аэропортах страны: международный код, эксплуатант, ввод в эксплуатацию аэропорта. Также в таблице отображена некоторая количественная характеристика (число и размер взлетно-посадочных полос) и пропускная способность аэропорта.

Практически все аэропорты страны, кроме Национального аэропорта Минск, имеют одну взлетно-посадочную полосу (ВПП) различных размеров.

В стране расположены аэродромы гражданской авиации: Минск-2, Брест, Витебск, Гродно, Гомель, Могилев, Старинки, Орша, Беллесавиа. По длине ВПП и несущей способности покрытия аэродромы разделяются на 6 классов (классификация Российской Федерации) по ширине и длине ВПП: А – 3200 × 60; Б – 2600 × 45; В – 1800 × 42; Г – 1300 × 35; Д – 1000 × 28; Е – 500 × 21 [1]. Также существуют два аэродрома совместного базирования, на которых совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и воздушные суда экспериментальной авиации (Липки и Мачулищи) (рис. 1).

Аэродромы гражданской авиации Республики Беларусь относятся преимущественно к классу В (Брест, Витебск, Гродно, Гомель, Могилев). Аэродром Минск-2 относится к классу А, к классу Б – аэродром Орша. Аэродромы Старинки и Беллесавиа – не классифицированные.

Аэродромы совместного базирования Мачулищи и Липки относятся к классам Б и Е соответственно.

На рисунке 1 отображена пропускная способность аэропортов страны. По данному показателю национальный аэропорт Минск имеет значения >500 пасс/час. Два аэропорта (Гомель и Брест) имеют показатели >300 и ≤500 пасс/час. Аэропорты Гродно, Могилев и Витебск характеризуются самыми низкими показателями пропускной способности (≤300 пасс/час).

Переходя к анализу выбранных показателей функционирования аэропортов страны, можно отметить следующее. Четко прослеживаются закономерности в динамике показателей функционирования Национального аэропорта Минск. Стоит отметить стабильный рост количества отправленных пассажиров за рассматриваемый период. Так данный показатель увеличился в семь раз, с 280 тыс. чел. в 2005 г. до чуть более 2 млн. чел. в 2017 г. Количество отправленных грузов характеризуется нестабильной динамикой. Небольшие колебания количества отправленных грузов наблюдаются в период с 2005 г. по 2013 г. (максимальное значение - 3694,6 тонн. в 2012 г., минимальное - 2474,5 тонн. в 2006 г.). Далее происходит увеличение показателя в четыре раза (с 2924,9

тонн в 2013 г. до 12118,1 тонн в 2014 г.). После чего данный показатель падает до 4579 тонн. к 2017 г. [2].

Аэропорт Минск-1 характеризуется снижением количества отправленных пассажиров. В 2005 г. этот показатель составлял 31931 чел., в то время как в 2011 г. – 2702 чел. Количество отправленных грузов также уменьшается, с 14,1 тонны в 2005 г. до 0,3 тонн в 2011 г. Однако, максимальный показатель наблюдается в 2009 г. (45,6 тонн.). Начиная с 2012 г. вплоть до закрытия перевозка пассажиров и грузов не осуществлялась.

Региональные аэропорты страны характеризуются значительно меньшими абсолютными показателями, и нестабильной их динамикой за рассматриваемый период. Среди них большими объемами отправленных пассажиров выделяется аэропорт Гомель. Максимальное количество отправленных пассажиров составляло 38395 чел. в 2008 г., минимальное – 15585 чел. в 2017 г. Другие аэропорты характеризуются небольшими значениями данного показателя и их нестабильной динамикой.

Относительно грузоперевозок среди региональных аэропортов можно выделить аэропорты Гомель и Брест. Максимальное количество отправленных грузов аэропорта Гомель составляло 168,4 т. в 2008 г., аэропорта Брест – 280,6 т. в 2015 г. Аэропорты Гродно, Витебск характеризуются небольшими объемами грузоперевозок (от 0,0 до 21 т.). В аэропорту Могилев не производились отправления грузов за исследуемый период [2].

Выводы. Рассмотрев основные показатели функционирования аэропортов страны можно отметить следующее: 1) относительно стабильную динамику показателей имеет Национальный аэропорт Минск, в то время как для областных аэропортов сложно проследить какие-либо закономерности; 2) для областных аэропортов характерно практическое отсутствие либо наличие очень низких показателей функционирования в некоторые годы, т.е. фактически данные аэропорты не осуществляли деятельности по отправке пассажиров, грузов и почты в данные временные промежутки.

Таким образом, исходя из этого можно отметить, что существующая в стране сеть аэропортов не используется в полном объеме и требует предложений по ее совершенствованию.

Библиографические ссылки

1. Большая Российская энциклопедия [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://bigenc.ru/> Дата доступа: 18.09.2021.
2. Департамент по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://caa.gov.by/> Дата доступа: 20.10.2021.
3. Иванов, М. В. Развитие транспортной инфраструктуры региона: факторы, направления, инструментарий оценки: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / М. В. Иванов; Волжский государственный университет водного транспорта. – Нижний Новгород, 2016. – 24 с.
4. Сливинская, Т. В. Методические основы экономико-географического изучения пространственной структуры авиационного транспорта / Т. В. Сливинская // Весці БДПУ. Серыя 3. – 2019. – №1. – С. 30-39.
5. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems /J.-P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack, - 2013. – 396 p.