

РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК БЕЛАРУСИ В 2003-2011 гг.

Безрученко А.П.

Белорусский государственный университет
г. Минск

E-mail: geo.bezruche@gmail.com

В воздушном пространстве Республики Беларусь в 2011 г. эксплуатировалось 78 маршрутов обслуживания воздушного движения, 72 % из которых регулярно использовалось для транзита. При этом протяженность сети международных маршрутов, проходящих через территорию Беларуси за 2003-2011 гг. увеличилась на 12,8% с 25 до 28,2 тыс. километров.

В период с 2003 по 2011 гг. количество пассажиров, перевозимых воздушным транспортом в Беларуси, увеличилось более чем в 2 раза, с 0,4 до 1 млн. пассажиров. При этом пассажирооборот в 2003-2011 гг. вырос на 296 %, с 565 до 1643 млн. пасс-км. Рост среднего расстояния, на которое осуществлялись перевозки пассажиров составил 114 % (при этом максимальное значение данный индикатор составил 2140 км в докризисном 2009 г.). Это можно объяснить расширением авиатранспортной сети национального авиаперевозчика «Белавиа» и его партнеров за рассматриваемый период. Индекс авиационной подвижности населения Республики Беларусь (отношение пассажиров, перевозимых воздушным транспортом к общей численности населения республики) с 2003 по 2011 г. увеличился на 250% с 0,04 до 0,10, что свидетельствует о значительном интересе к осуществлению авиаперелетов, однако данный показатель по-прежнему является наименьшим в регионе (для сравнения, его значение для Молдовы и Украины составляет порядка 0,28).

За 2003-2012 гг. общее количество авиакомпаний, которые занимались организацией пассажирских авиаперевозок в Беларуси, увеличилось на 12,5% до 16. По разным оценкам от 68,9 до 80% всех авиаперевозок в период с 2003 по 2011 гг. приходилось на долю авиакомпании «Белавиа». Около 20-35% перевозимых пассажиров в 2011 г. приходилось на иностранные авиакомпании (airBaltic, Czech Airlines, Lufthansa, др.), которые совершали рейсы в соответствии с двухсторонними государственными договоренностями о частотах рейсов и объемах перевозок.

Необходимо отметить, что авиатранспортная сеть Республики Беларусь в рассматриваемый период была тесно интегрирована с деятельностью Минского авиаузла. В 2003 году данный авиаузел обслуживал 31 маршрут, или 96,7% сети регулярных пассажирских маршрутов Республики Беларусь. В свою очередь, в 2003-2004 гг. в состав Минского авиаузла входили международные аэропорты Минск-2 (87% всех маршрутов сети Минского авиаузла – всего 26 направлений) и Минск-1 (13% маршрутов сети – 4 направления: Гомель, Калининград, Киев и Москва).

Территориальная специфика воздушного пассажирского сообщения Республики Беларусь за 2003-2011 г. претерпела ряд изменений. Во первых, с 2009 года, в связи с закрытием аэропорта Минск-1 для регулярных авиарейсов, сеть пассажирского авиасообщения Минского авиаузла сконцентрировалась на 100% в международном аэропорту Минск-2. Во вторых, с 2011 года прекратила свое существование сеть

внутриреспубликанских пассажирских авиаперевозок в связи с прекращением всех рейсов авиакомпанией “Гомельавиа”.

В 2011 году авиатранспортная сеть Республики Беларусь насчитывала 43 маршрута при этом на долю аэропорта Минск-2, через который осуществлялось 100 % регулярных рейсов Минского авиаузла, приходилось 93% сети. На долю Бреста, Гомеля и Гродно приходилось 7% сети пассажирских авиаперевозок (3 маршрута). В целом по сравнению с 2003 г. за счет расширения сети маршрутов Минского авиаузла общее количество маршрутов Республики Беларусь увеличилось на 138,7%.

Поскольку около 80% пассажирских авиаперевозок в 2003-2012 гг. осуществлялись из аэропорта Минск-2, нами считается целесообразным дать оценку его регионального статуса в региональной авиатранспортной сети. В данном исследовании был использован подход, связанный с использованием модели размещения авиахабов в пространстве, принимающий во внимание морфологический вид транспортной сети авиаперевозчика. В зависимости от морфологических особенностей выделяют 2 вида сетевой организации авиаперевозок: прямые (point-to-point) и централизованные (hub-and-spokes) сети.

Территориально, наряду с аэропортами Литвы, Латвии, Польши, России (Калининград) и Украины Минск является связующим звеном между сетью азиатских и европейских аэропортов. По классификации Е.С. Гинсбурга, Минск-2 можно отнести к центральному аэропорту макрорегиональной системы авиатранспорта, к которому отнесены аэропорты, в которых количество ежегодно отправляемых пассажиров превышает 500 тыс. человек [1]. Однако оценка аэропорта по одному показателю является неполной, и в данном случае комплексная оценка позволяет более точно оценить статус аэропорта в региональной авиатранспортной сети. Так, согласно классификации Airports Council International, по количеству отправок рейсов в год (5-20 тыс.) аэропорт Минск-2 был отнесен к категории малых аэропортов [2]. Оценка географии направлений, величины пассажирского трафика (1,4 млн. пасс.), средней продолжительности (2,6 часа, что по классификации авиакомпании Thomas Cook) и протяженности (1699,5 км) рейсов, выполняемых в 2011 г. из аэропорта, позволила отнести аэропорт Минск-2 к типу международного аэропорта мезорегионального значения.

Литература

1. Гинсбург Е.С. Совершенствование пространственной организации авиационного транспорта России / Е.С. Гинсбург // автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. – 2009 г
2. http://www.airports.org/cda/aci_common/display/main/aci_content07, вебсайт Airports Council International