

Секция «География»

Классификация крупнейших пассажирских авиахабов мира

Иванова Таисия Владимировна

Студент

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический

факультет, Фрязино, Россия

E-mail: taisiya.ivanova@gmail.com

Каркас современной сети авиаперевозок составляют крупнейшие узловые аэропорты – так называемые авиахабы, которые являются не только местом назначения или вылета, но и выполняют роль пересадочных станций, перераспределяя пассажирские потоки. Хаб является частью новой модели воздушной транспортировки пассажиров «хаб-энд-спок» (hub-and-spoke). Она дополнила изначально существовавшую модель «от точки к точке» (point-to-point), в рамках которой производятся исключительно прямые рейсы из аэропорта в пункт назначения. При модели «хаб-энд-спок» пассажиров из местных аэропортов направляют в хаб, откуда их перераспределяют либо по международным направлениям, соединяющим данный хаб с другими подобными хабами, либо по внутренним маршрутам[1]. Данная модель помогла существенно сократить расходы и оптимизировать рынок авиаперевозок, поскольку позволила улучшить наполняемость рейсов и уменьшить стоимость полета.

Хабами становятся аэропорты с выгодным ЭГП (обычно столицы государств или центры экономических районов), развитой инфраструктурой (высокое качество летного поля и терминалов, наличие развитых транспортных связей внутри аэропорта и между аэропортом и городом), высоким уровнем обслуживания пассажиров и грузов. Чтобы аэропорт можно было назвать хабом, необходимо наличие хабообразующей авиакомпании или альянса авиакомпаний.

Мы предлагаем классифицировать хабы по двум параметрам. В соответствии с величиной пассажиропотока четко выделяются три группы:

1. Главные хабы (более 50 млн пассажиров в год). Данные хабы образуют основу мировой транспортной сети, связывая между собой основные направления пассажирских потоков: Северная Америка-Европа, Европа-Азия, Северная Америка-Азия.

2. Ведущие хабы (от 30 до 50 млн пассажиров в год). Хабы данной группы дополняют каркас мировой транспортной сети, позволяя диверсифицировать пункты назначения в регионе. Некоторые являются воротами в свой регион, такие как Сидней, Дубай, Нарита.

3. Второстепенные хабы (менее 30 млн пассажиров в год). Это самая многочисленная группа. Некоторые хабы данной группы (в основном европейские) не играют важной роли в своем регионе, другие же (расположенные в странах Латинской Америки, Африки и Ближнего Востока) имеют важное значение для своего региона и находятся в процессе развития и интеграции в мировую транспортную сеть.

В соответствии с ролью хабов в системе перевозок глобальных альянсов авиаперевозчиков (StarAlliance, Oneworld, SkyTeam) можно выделить следующие группы:

1. Ключевые хабы, являющиеся опорными для одного или нескольких альянсов. Через них происходит перераспределение пассажиров с международных рейсов на местные рейсы в регионе.

2. Хабы, принадлежащие одной из авиакомпаний-членов альянса. В этих аэропортах также могут располагаться и компании-члены других альянсов, но основная часть полетов приходится на одну. Это самая многочисленная группа, в которую входит большая часть ведущих и второстепенных хабов.

3. Хабы, не принадлежащие ни одной из компаний-членов альянса. Это самая малочисленная группа. Отсутствие в данных хабах авиакомпаний-членов альянсов объясняется в первую очередь незавершенностью развития маршрутных сетей альянсов. Однако в ближайшем будущем данные аэропорты будут включены в транспортную сеть альянсов.

Литература

1. Григорьев И.Ю. Современные тенденции развития рынка авиаперевозок, 2008 // Транспорт России // Информационный транспортный портал. - Режим доступа: www.transportall.ru/info/perevozki/290/2592.html (просмотр: 22.04.2011)
2. Сайт Международного совета аэропортов: <http://www.airports.org>
3. Сайт Международной организации воздушного транспорта: <http://www.iata.org>
4. Сайт Международной организации гражданской авиации: <http://www.icao.int>