

Секция «География»

Роль хабовой модели в трансформации территориально-организационной структуры пассажирских авиаперевозок мира.

Исаев Сергей Сергеевич

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: sergey.isaev@bk.ru

Территориально-организационная структура пассажирских авиаперевозок формируется под влиянием крупнейших узловых аэропортов - хабов, распределяющих глобальные пассажиропотоки. [2] Активное развитие хабовой концепции авиаперевозок меняет глобальную структуру пассажиропотоков, появляются новые транзитные центры, концентрирующие региональные и межрегиональные пассажиропотоки. Все глобальные хабы можно разделить по той функции, которую они выполняют в рамках глобальной структуры пассажирских авиаперевозок. [1, 5] В результате эмпирического анализа абсолютного и относительного транзитного пассажиропотоков в крупнейших хабах, а также географического охвата этих пассажиропотоков, можно сделать следующие выводы:

<?xml:namespace prefix = o ns = "urn:schemas-microsoft-com:office:office" />

1. Хабовая модель авиаперевозок, пришедшая на смену модели «от точки к точке», получила широкое развитие за счет кооперации авиакомпаний и выделения отдельных узловых точек концентрации пассажиропотоков в мировой структуре пассажирских авиаперевозок.
2. Выделяются отдельные хабы, играющие роль распределения транзитного пассажиропотока между определенными регионами мира.
3. В отдельных регионах мира в связи с бурным развитием низкобюджетных авиаперевозок происходит симбиоз хабовой модели организации авиаперевозок и модели «от точки к точке».
4. Хабы усиливают связь внутренних и международных рынков авиаперевозок, являясь связующей точкой для дальнемагистральных и региональных рейсов.
5. Существенную роль в развитии хабовой модели и трансформации всей структуры авиаперевозок мира играют многосторонние соглашения о воздушном пространстве, постепенно приходящие на смену тысячам двухсторонних.

Наряду с развитием хабовой модели пассажирские авиаперевозки последние десятилетия переживают бум консолидации авиакомпаний в рамках глобальных альянсов. [3] Этот процесс начался с развитием так называемого код-шеринга, когда авиакомпании кооперировались для обслуживания определенного маршрута. Под влиянием код-шеринга хабовая модель организации авиаперевозок получила еще большее развитие, усилив концентрацию авиапассажиров в региональных хабах. [4] Параллельное развитие хабовой структуры авиаперевозок и консолидации авиакомпаний анализируется

через географический анализ код-шеринговых соглашений и развитие авиационных хабов во всех регионах мира.

Литература

1. Григорьев И.Ю., Современные тенденции развития рынка авиаперевозок, 2008.
2. Королева И.С., Мировая экономика: глобальные тенденции за 100 лет, 2003.
3. Шлихтер С.Б. География мировой транспортной системы/ изд. МГУ, 1995 г.
4. Klodt H., Border effects in passenger air traffic, 2003 г..
5. www.airports.org Официальный сайт Международного совета аэропортов.