

Предпосылки развития «бюджетных» авиаперевозок на территории России

Ляшенко Елизавета Викторовна

студентка

Московский Государственный Университет им. М.В. Ломоносова,

Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: enerjizer@rambler.ru

Одной из ключевых проблем пространственного развития России в настоящее время является сложившаяся в результате затянувшегося социально-экономического кризиса «разорванность» социально-экономического пространства страны. Структурная и системная деградация транспортной системы крупнейшей страны мира негативно отразилась как на внутренних экономических связях, так и на мобильности населения. Значительная часть населения России в настоящее время проживает в условиях транспортной дискриминации, проявляющейся, в числе прочего, и в крайне низкой тарифной доступности воздушного транспорта для массового потребителя. Одним из возможных «рецептов» выхода из сложившейся ситуации может стать стимулирование становления сегмента «бюджетных» (низкотарифных) авиаперевозок, получивших широкое распространение за рубежом. Образцом развития данной системы транспортного обслуживания являются «бюджетные» авиаперевозки в Северной Америке и зарубежной Европе, где этот сегмент рынка успешно функционирует уже более 15 лет. Современная сеть внутреннего пассажирского воздушного сообщения с точки зрения топологии ненасыщена (особенно в сравнении с 1970-80-ми годами). Именно поэтому её дополнение топологией «бюджетной» авиации представляется актуальным и востребованным одновременно.

С позиций технико-экономических предпосылок рассматривались факторы спроса, конкуренции, тарифа, технологии и институциональный фактор. Для российских условий спрос на авиаперевозки определяется главным образом а) покупательной способностью населения, б) альтернативными способами передвижения. С точки зрения покупательной способности страна сильно дифференцирована. Платёжеспособное (относительно существующих тарифов) население сосредоточено в зоне с развитым авиационным сообщением с Москвой (автономные округа Тюменской области) или вблизи столицы. Следовательно, поле для дальнейшего развития пассажирского сообщения в более низкой ценовой страте имеет большие перспективы. Современные тарифы на сообщение с Москвой в большинстве регионов несопоставимы с доходами населения. Технологический и институциональный факторы оказывают значительное влияние на развитие воздушного сообщения в целом, определяя радиус полетов и барьеры развития рынка авиаперевозок. С позиций возможности развития «бюджетных» авиаперевозок в России их ограничительные свойства оказываются значительно сильнее стимулирующих.

По совокупности проявления всех факторов, рассмотренных в работе, был сделан вывод, что для развития «бюджетного» авиасообщения на первом этапе наиболее перспективна связь крупных городов Урала и Поволжья (Пермь, Самара, Саратов, Уфа), Санкт-Петербурга, курортных городов Северного Кавказа и Мурманской области (выход к Хибинам) с Москвой. Особого внимания заслуживает Калининград, который, несмотря на незначительный потенциал с точки зрения населения, достаточно перспективен для «бюджетной» авиации по причине особого географического положения.

Литература

1. Костромина Е.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка. НОУ ВКШ "Авиабизнес", М., 2005
2. Транспорт в России. Статистический сборник. Росстат, 2005
3. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/ch2c2en.html>