
СТРАТЕГИИ И ИННОВАЦИИ

УДК 338.5

А.С. Зинченко

МОНИТОРИНГ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Аннотация. Статья посвящена исследованию тенденций развития отечественного рынка авиационных перевозок и воздушных судов на долгосрочную перспективу. На основе применения экономических методов сравнительного, индексного и горизонтального анализа представлен прогноз пассажирских и грузовых перевозок. Предлагаемый прогноз построен с учетом существующих тенденций развития мирового рынка авиационных перевозок. Показано, что рост объема пассажирских и транспортных перевозок обеспечивается не только за счет интенсивности эксплуатации, но также за счет увеличения производственной мощности парка воздушных судов.

Ключевые слова: пассажирские авиационные перевозки, грузовые авиационные перевозки, прогноз развития авиационных перевозок, рынок воздушных судов, парк летательных аппаратов.

Alexander Zinchenko

MONITORING OF DEVELOPMENT OF THE DOMESTIC MARKET OF AIR TRANSPORT AT THE PRESENT STAGE

Annotation. Article is devoted to a research of tendencies of development of the domestic market of air transportation and aircrafts for a long-term outlook. On the basis of application of economic methods of the comparative, index and horizontal analysis the forecast of passenger and freight transportation is submitted. The offered forecast is constructed taking into account the existing tendencies of development of the world market of air transportation. It is shown that growth of volume of passenger and transport traffic is provided not only due to intensity of operation, but also due to accumulation of number of the park of aircrafts and its carrying capacities.

Keywords: passenger air transportation, freight air transportation, forecast of development of air transportation, market of aircrafts, park of aircraft.

Исследование состояния и перспектив развития рынка авиационных перевозок является в настоящее время актуальным и представляет особый интерес в связи с тем, что сегодня в Российской Федерации наблюдается определенный разрыв между производственными возможностями авиастроения и спросом на авиационные перевозки. Кроме того, являясь отраслью высокотехнологичных услуг, сектор авиационных перевозок служит в некотором роде показателем состояния отечественной авиационной промышленности.

Существует достаточное количество прогнозов в отношении развития пассажиро- и грузооборота глобального парка воздушных судов и рынков авиатехники [4]. Как правило, эти прогнозы ограничиваются 20-летним периодом. Тем не менее эти прогнозы дают возможность определить общие закономерности и тенденции. Такого рода тенденции были экстраполированы с необходимыми поправками на более отдаленную перспективу развития мирового авиационного рынка. Согласно проведенному исследованию суммарный тоннокилометраж поднимется к 2030 г. до величины примерно 1,75 трлн т.км, а в 2050 г. может составить примерно 3,76 трлн т.км [1].

Следует иметь в виду, что рост авиаперевозок будет происходить географически не равномерно. В регионах с устоявшимся развитым рынком авиаперевозок, куда следует отнести Северную Америку, Западную Европу, Японию и другие страны, где проживают около 1 млрд чел., среднегодовой рост перевозок в ближайший период составит значительно меньшую величину, чем в развивающихся регионах, включая Китай и Индию, с населением 5,8 млрд чел. В результате к 2050 г. прогнозируется снижение доли авиаперевозчиков Северной Америки с 25 %, которую они занимали на начало 2016 г. в общемировом пассажирообороте, до 22 %, в то время как доля авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона увеличится с 30 % до 34 % [3].

Для оценки перспектив развития авиаперевозок в России в данном исследовании был взят, как и для оценки мировых авиаперевозок, способ составления прогноза с помощью выявления взаимозависимости между валовым внутренним продуктом страны и размером авиационных перевозок. В процессе исследования автором, во-первых, была определена взаимосвязь между такими величинами, как валовый внутренний продукт (далее – ВВП) и объем авиационных перевозок, а, во-вторых, выявлена функциональная зависимость между этими двумя показателями. Периодом регрессионного анализа были приняты 1991–2016 гг., а показатели объемов приведены к одному периоду на основе применения метода дисконтирования.

Основным критерием при проведении анализа является объем ВВП. Несмотря на то, что этот показатель дает достаточно общие представления об уровне жизни населения и развития тех или иных отраслей народного хозяйства, он является основным индикатором как для составления практически всех статистических прогнозов со стороны государственных органов, так и для оценки темпов развития экономики страны [5].

Динамика ВВП до 2020 г. основана на стратегических разработках Минэкономразвития и корректировке сценарных условий в зависимости от степени реализации ключевых факторов роста. В результате получены и экстраполированы три варианта развития экономики страны, которые напрямую связаны с перспективным прогнозом ВВП. К ним относятся следующие сценарии:

1) пессимистический или консервативный вариант развития характеризуется преобладанием сырьевой экономики, спадом объемов добычи ресурсов и замедлением роста реального сектора промышленности;

2) наиболее вероятный вариант развития, который мы назовем базовым. Данный вариант основан на увеличении добычи и экспорта ресурсов, использовании конкурентных возможностей страны в сфере энергетики, а также реконструкции существующих производственных мощностей в основных отраслях народного хозяйства, включая транспортный сектор экономики;

3) оптимистический вариант, построенный на развитии инновационных технологий. Так же как и предыдущий вариант, он включает в себя максимальное использование конкурентных преимуществ в тех стратегических областях, где это возможно на сегодняшний день, и наряду с этим реализацию стратегии инновационного прорыва в наиболее высокотехнологичных и наукоемких отраслях промышленности. Особое внимание здесь уделяется интеллектуальному капиталу и уникальным человеческим ресурсам, что позволит России ступить на путь роста экономики [1].

Принимая во внимание, что на уровне государства на период до 2030 г. в качестве основного устанавливается показатель транспортной подвижности населения, проанализируем, как скажется вероятное развитие авиаперевозок на изменении этого показателя.

Согласно прогнозу, на основании имеющихся данных, к 2050 г. в России может сократиться численность населения на 2,72 % [3]. При этом количество перевезенных на воздушном транспорте пассажиров, как правило, зависит от спроса на них, уровня платежеспособности населения и роста доходов, хотя объем численности населения также имеет значение, но далеко не является основным фактором в данном вопросе. Кроме того, такой показатель, как доступность воздушных перевозок,

также влияет на рост или снижение пассажирооборота. Если к 2050 г., согласно прогнозам, численность населения все же сократится при увеличении среднего ВВП на душу населения, прирост индекса авиационной мобильности может оказаться довольно значительным.

Чтобы спрогнозировать динамику показателя авиационной мобильности, в процессе исследования была выявлена тенденция его изменения с 2000 г. по 2016 г., которая затем была экстраполирована на весь период прогнозирования [2]. При развитии страны по пессимистическому варианту показатель авиационной мобильности может увеличиться в 2,5 раза. В случае реализации наиболее вероятного варианта увеличение показателя будет практически троекратным. Если экономика страны пойдет по пути инновационного прорыва, то авиационная мобильность населения увеличится более чем в 3,5 раза.

Положительная динамика объема пассажирских и грузовых перевозок обеспечивается в основном за счет увеличения парка воздушных судов и лишь частично за счет роста интенсивности использования производственных мощностей. Полученные результаты прогнозирования динамики авиаперевозок являются основой для оценки рынка воздушных судов. Результаты проведенного исследования показали, что к 2050 г. на отечественном рынке авиационных перевозок пассажирооборот составит от 556,7 млрд п.км до 1123,1 млрд п.км в зависимости от сценария развития экономики страны. По грузовым авиационным перевозкам этот показатель составит от 10,86 млрд т.км до 20,25 млрд т.км.

Для представления динамики авиаперевозок в целом с учетом как пассажирских перевозок, так и грузооборота, был сделан прогноз тоннокилометража до 2050 г., в соответствии с тремя сценариями. Расчеты показали, что при развитии страны по консервативному сценарию объем авиаперевозок в прогнозируемый период вырастет с (примерно) 26 млрд т.км до 61 млрд т.км, т.е. в 2,3 раза, что обеспечивается средним темпом роста на уровне 2,5 % в год. Базовый сценарий позволяет рассчитывать на более высокие показатели. Объем авиаперевозок, в соответствии с этим сценарием, вырастет до 84,5 млрд т.км, т.е. в 3,25 раза при среднегодовом темпе роста – 3,4 %. Наилучшие показатели следует ожидать для инновационного сценария, при котором ожидается рост авиаперевозок, согласно сделанному прогнозу, до 121,3 млрд т.км. Таким образом, величина тоннокилометража в период с 2016 г. по 2050 г. должна вырасти примерно в 4,7 раза, а среднегодовой темп роста этого показателя составит 4,5 %.

Согласно прогнозу, численность парка пассажирских самолетов к 2050 г. может достичь, в зависимости от сценария экономического развития РФ, величины от (примерно) 2,2 тыс. до 4,1 тыс. самолетов, а с учетом грузовых самолетов численность парка самолетов РФ к 2050 г. достигнет от (примерно) 2,4 тыс. до 4,5 тыс. самолетов, т.е. вырастет по сравнению с текущим размером парка летательных аппаратов примерно в 2-4 раза.

Рассмотрим прогноз основных показателей авиационных перевозок и воздушных судов по наиболее вероятному или базовому варианту. Прогноз развития мирового парка летательных аппаратов дает следующую картину: в 2050 г. мировой парк будет насчитывать 67,1 тыс. самолетов, т.е. в сравнении с текущим его размером (примерно 22,5 тыс. самолетов) вырастет примерно в 2 раза. Доля российского парка самолетов в этот период вырастет с теперешних 4 % до 5 %. Рынок самолетов формируется под воздействием наличия определенного дефицита провозных мощностей требуемого типа. В свою очередь, дефицит провозных мощностей определяется ростом платежеспособного спроса на авиаперевозки и состоянием существующего парка летательных аппаратов.

На основе полученных оценок потребного парка летательных аппаратов была получена картина списания самолетов и оценена потребность в новых летательных аппаратах. Прогнозные расчеты, касающиеся российского рынка летательных аппаратов, показали, что их суммарные поставки по всем типам до 2050 г. в зависимости от сценария развития экономики составят примерно 3,0–5,4 тыс. единиц, что составит 3,6–6,5 % мирового рынка.

Решение рассмотренных в данной работе задач позволит отечественным производителям и эксплуатантам авиационной техники воспользоваться в полной мере немалым потенциалом внутреннего рынка и уверенно претендовать на часть мирового рынка.

Библиографический список

1. Гусева, М. В. Анализ состояния и прогноз развития авиационного транспорта России / М. В. Гусева // Российское предпринимательство. – 2010. – № 4. – С. 85–89.
2. Гусева, М. В. К вопросу об эффективной модели управления авиационными туристскими перевозками / М. В. Гусева // Экономические науки. – 2011. – № 6. – С. 79–82.
3. Демин, С. С. Анализ текущих тенденций и прогноз развития отечественного рынка гражданской авиационной техники / С. С. Демин, Е. В. Джамай // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 6-2. – С. 133–137.
4. Зинченко, А. С. Исследование структуры и динамики рынка авиационных перевозок в России / А. С. Зинченко // Вестник университета. – 2017. – № 7-8. – С. 97–100.
5. Зинченко, А. С. Исследование основных направлений прогнозирования стоимостных показателей разработки авиационной техники / А. С. Зинченко, Н. В. Чернер, М. Б. Боброва // Вестник Университета. – 2016. – № 7-8. – С. 76–78.