

УДК 656.7

Э. Марцишевская  
Варшавская высшая школа экономики

## МИРОВОЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ НА ПОРОГЕ ХХI ВЕКА

Современные тенденции развития мировой экономики оказывают влияние на различные сферы деятельности человека, в том числе находят свое отражение на рынке воздушных перевозок. В то же время можно сказать, что воздушный транспорт стал движущей силой цивилизации конца XX века. В статье проанализированы изменения, которые произошли в 90-е годы на воздушном транспорте, а также приведены некоторые прогнозы его дальнейшего развития.

Воздушный транспорт играет важную роль в развитии мировой экономики и является одним из наиболее динамично развивающихся видов транспорта. На протяжении последних тридцати лет средний годовой темп роста пассажирских перевозок составлял 8 % (рисунок 1), причем общий объем перевозок за этот период возрос почти в 10 раз, достигнув потрясающей отметки: 2,5 млрд пассажиров и 2,8 млрд пассажиро-километров. По данным опубликованным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), в 1998 г. регулярные авиакомпании мира в целом (без учета внутренних перевозок в СНГ) получили доходы от перевозок в размере 298,5 млрд дол. Эксплуатационные расходы составили 282,0 млрд дол., таким образом, прибыль авиакомпаний составила 16,5 млрд дол.

Развитие воздушного транспорта в большой степени зависит от макроэкономических тенденций в мировой экономике. Спрос на перевозки воздушным транспортом определяется прежде всего двумя факторами: экономическим ростом (ВНП) и демографическими показателями (численность населения). Колебания рыночной конъюнктуры с определенным времененным сдвигом совмещаются с кривой перевозок, что подтверждает тесную зависимость воздушного транспорта от процессов, происходящих в мировой экономике. Достаточно вспомнить последний финансовый кризис в странах Юго-восточной Азии, в результате которого в целом больше всего пострадали именно наиболее высокоразвитый вид транспорта – воздушный, при этом упали не только объемы перевозок на авиалиниях, но и снизился спрос в воздушные суда. В географическом отношении кризис наиболее затронул перевозки в азиатско-тихоокеанском регионе.

По единогласному мнению экспертов, занимающихся анализом и прогнозированием ситуации на воздушном транспорте, в будущем ожидается

только постоянный рост объема перевозок, но и огромные преобразования в их географии и структуре. Согласно прогнозам *Airbus* динамика роста пассажирских перевозок в ближайшие двадцать лет будет составлять в среднем 5 % в год, при этом темп роста в первом десятилетии будет несколько выше, чем во втором (см. рисунок 1). Таким образом, авиакомпании в 2017 году перевезут почти в три раза больше пассажиров, чем сегодня. Следует отметить также, что динамика роста перевозок по регионам будет значительно различаться. Наибольший прирост, превышающий среднегодовой показатель, будет наблюдаться на так называемых "перспективных рынках", таких как внутренние азиатские линии, направления Азия – Северная Америка, Европа – Азия и др. По оценкам специалистов спрос на воздушные грузовые перевозки в ближайшие двадцать лет будет расти быстрее (около 7 %), чем на пассажирские, что приведет к удвоению парка грузовых самолетов. Одной из отличительных особенностей развития рынка авиаперевозок станет быстрый рост количества международных служб экспресс-доставки почты и багажа.



Рисунок 1—Динамика среднегодового роста пассажирооборота на воздушном транспорте

В последние десятилетия благодаря огромному техническому и технологическому прогрессу на воздушном транспорте значительно повысилась безопасность движения, снизился уровень шума в аэропортах, уменьшился расход топлива и выброс вредных веществ в атмосферу. Все это говорит о том, что воздушный транспорт стал более экологичным видом транспорта, что, в свою очередь, открывает для него широкие перспективы дальнейшего развития.

Еще недавно рынок воздушных перевозок был жестко регулируемым и функционировал на основе двухсторонних межгосударственных соглашений о воздушном сообщении, определяющих непосредственно доступ к рынку, распределение его емкостей, а также согласование тарифов на перевозку. Конкуренция была сильно ограничена, отсутствовал также механизм эластичного реагирования на изменяющиеся потребности рынка. Изменения, начатые в конце 70-х годов в США (в 1978 г. правительство США приняло решения о конкуренции на воздушном транспорте), в последнем десятилетии охватили Европу, а также региональный рынок Латинской Америки и Карибского моря. Можно сказать, что сегодня процессы либерализации в области воздушного транспорта в большей или меньшей степени коснулись всех регионов земного шара. Воздушный транспорт все более ориентируется на запросы рынка и становится конкурентоспособным сектором экономики. Свободная конкуренция на рынке требует от ее участников нового подхода к своей деятельности и создает новые инструменты конкурентной борьбы на рынке.

Характерная черта мировой авиации 90-х годов – это ее высокая концентрация. Политика deregулирования и либерализации воздушного транспорта способствовала стремительному развитию международного сотрудничества и заключению стратегических альянсов авиакомпаний. По последним данным, опубликованным "Airline Business", на мировом воздушном транспорте функционирует 502 альянса. Практически половина мирового парка воздушных судов находится сегодня в эксплуатации 17 крупнейших авиаперевозчиков. Деятельность авиакомпаний все чаще принимает форму "паутины" соглашений о сотрудничестве, охватывающих не только территорию триады, а также и Африку, и весь азиатский континент. В последнее время можно наблюдать новое явление – создание союзов, объединяющих вместе несколько больших авиакомпаний. Четыре крупнейших из них это: *Star*, *One World*, *Wings* и *Qualiflyer*. Иначе говоря, девиз авиакомпаний в начале XXI века звучит так: "Сотрудничай, чтобы быть конкурентоспособным". Не вызывает сомнения, что тенденция концентрации и глобализации в секторе воздушного транспорта будет неизбежной, объемы перевозок будут постоянно расти, а конкурентная борьба за лидерство разыгрывается между крупными союзами, объединяющими сильнейших перевозчиков всего мира.

По мнению экспертов, глобальные альянсы авиакомпаний сформировали мировой рынок воздушных перевозок. Уже сегодня они осуществляют примерно 60 % всех пассажирских перевозок (рисунок 2). Альянсы крупных авиакомпаний и создаваемые ими объединения – это не столько определенный этап в развитии этого сектора, сколько его ответ на вызов глобальной мировой экономики. Вместе с тем, воздушный транспорт является активным инструментом глобализации многих других сфер человеческой деятельности. В большей мере благодаря достижениям воздушного транспорта в XX

веке стало возможным "сокращение разрыва географического пространства и времени".

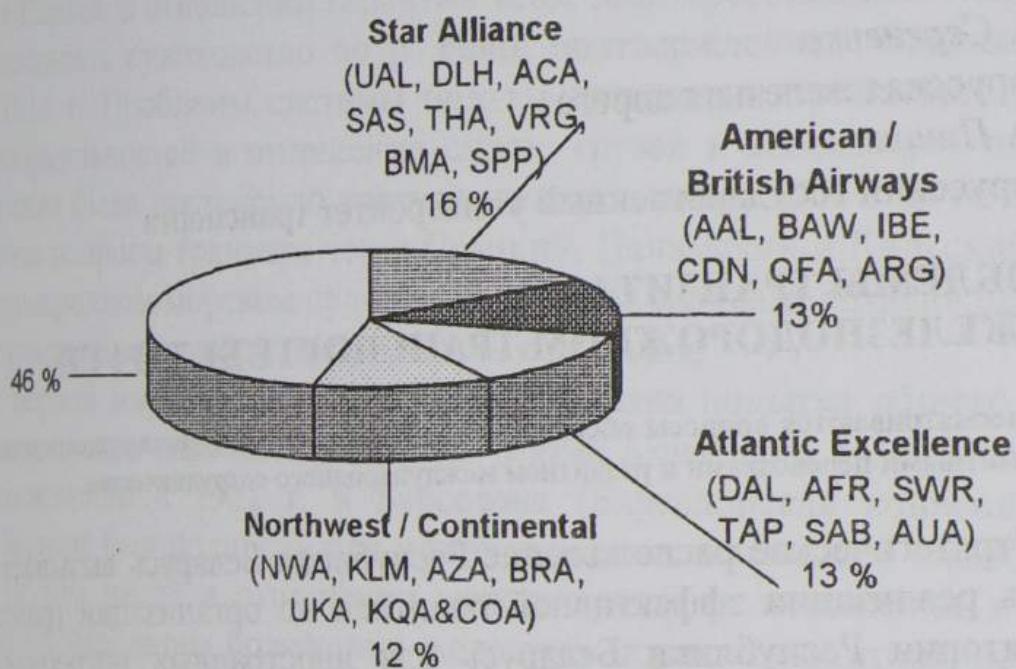


Рисунок 2 – Глобальные альянсы авиакомпаний на рынке пассажирских перевозок

Таким образом, дерегуляция, либерализация доступа к национальным рынкам, концентрация и глобализация являются главными характерными чертами мирового воздушного транспорта на пороге XXI века. В ближайшие годы ожидается сохранение этих тенденций, их усиление и повсеместное распространение принципов "открытого неба". Как подчеркнул генеральный директор ИАТА в отчете этой организации за 1998 год, основные экономические условия, эффект от реструктуризации расходов и положительное влияние альянсов на деятельность авиакомпаний являются в настоящее время определяющими факторами успеха перевозчиков.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Airbus: Global Market Forecast 1998 – 2017. April 1998.

2 Annual Civil Aviation Report 1998. ICAO Journal vol. 54, No 6, July/August 1999.

3 E. Marciszewska, Alianse w strategii globalnej konkurencji na rynku lotniczym. TRANS'95. Wspólna Europa. Szanse i zagrożenia dla transportu, Praca zbiorowa pod red. W. Januszkiewicza, SGH, PWE, Warszawa 1995.