

УДК 330.38

DOI 10.26118/2782-4586.2025.40.24.002

Сушко Ольга Петровна

Российский экономический университет им Г.В. Плеханова

Самородова Наталья Олеговна

МГТУ Гражданской авиации

Влияние глобализации на развитие международных авиаперевозок и авиаперевозок в России

Аннотация. Статья посвящена исследованию влиянию глобализации на развитие международных авиаперевозок с экономическим уклоном. Проводится сравнительный анализ ведущих стран, оценивается связь между ростом авиаперевозок, рассматриваются вызовы и перспективы отрасли в условиях экономических изменений. Особое внимание уделяется выявлению факторов, обуславливающих рост или спад в отрасли, а также оценке вклада авиаперевозок в экономику стран. Используются статистические данные с сайта statbase.ru, экономические методы анализа и визуализация ключевых показателей.

Динамика пассажиропотока за указанный 12-летний период отражает чувствительность отрасли к внешним факторам (пандемия COVID-19, санкционное воздействие, колебания цен на топливо), но также свидетельствует о её высокой эластичности.

Ключевые слова: глобализация, международные авиаперевозки, гражданская авиация, экономический анализ, авиационная отрасль.

Sushko Olga Petrovna

Plekhanov Russian University of Economics

Samorodova Natalia Olegovna

Moscow State Technical University of Civil Aviation

The impact of globalization on the development of international air travel and air transportation in Russia

Annotation. The article is devoted to the study of the impact of globalization on the development of international air transportation with an economic bias. A comparative analysis of the leading countries is conducted, the relationship between the growth of air transportation is assessed, and the challenges and prospects of the industry in the context of economic changes are considered. Particular attention is paid to identifying the factors driving growth or decline in the industry, as well as assessing the contribution of air transportation to the economies of countries. Statistical data from the website is used statbase.ru economic methods of analysis and visualization of key indicators. The dynamics of passenger traffic over the specified 12-year period reflects the industry's sensitivity to external factors (the COVID-19 pandemic, sanctions, fluctuations in fuel prices), but also indicates its high elasticity.

Keywords: globalization, international air transportation, civil aviation, economic analysis, aviation industry.

Введение. Взаимодействие глобализации с такими явлениями, как постиндустриализм, транснационализация, региональная интеграция и либерализация, бесспорно, формирует одну из ключевых и основополагающих тенденций в эволюции мировой экономики, включая развитие транспортной отрасли. Несомненно, развитие транспорта играет важную роль в повышении конкурентоспособности национальных экономик, способствуя увеличению мобильности производственных ресурсов, активизации торговых операций и углублению интеграции региональных рынков в национальную и глобальную экономическую систему [10, 14]. В последние годы экономика подверглась

существенным преобразованиям в связи с усилением глобализационных тенденций. Данные перемены оказали серьезное воздействие на все секторы экономики, в особенности на авиационную промышленность, являющуюся важнейшей составляющей международной транспортной инфраструктуры. Глобализация привела не только к увеличению дальности и объемов перевозок, но и к изменению принципов ведения бизнеса, внедрению прогрессивных технических решений и формированию новых рыночных ниш. Тенденции либерализации и глобализации на международном рынке авиаперевозок привели к снятию ограничений на международные маршруты, допуске иностранных авиакомпаний на внутренние рынки и формировании глобальных альянсов. В таких условиях конкуренция становится все более острой, и авиакомпании вынуждены искать пути повышения эффективности и привлечения пассажиров. В целом, международный рынок авиаперевозок характеризуется высокой динамикой и сложной конкурентной средой. Авиакомпании, которые смогут эффективно управлять своими расходами, предоставлять качественное обслуживание и адаптироваться к изменениям, будут иметь наибольшие шансы на успех.

Аналогичные тенденции отразились динамике развития авиаотрасли в России. Так, по аналитическим данным, Россия на 2013 г. имела действующие международные соглашения об авиасообщениях с 114 странами [1, 3, 5]. В рамках этих соглашений иностранные авиаперевозчики осуществляют регулярные полеты через воздушное пространство России и в её аэропорты [2, 9]. На сегодняшний день регулярные и чартерные рейсы из России выполняются в чуть более 40 стран ближнего и дальнего зарубежья. Данные практически в 3 раза меньше по сравнению с предыдущими годами, что обусловлено существенными изменениями в международной авиационной политике России и введенными санкциями. К 2025 г. авиационные маршруты без пересадок из Российской Федерации ориентированы главным образом на азиатские страны (их насчитывается 32), африканский континент (7 стран), а также на некоторые европейские государства, в частности, Сербию и Белоруссию. Кроме того, прямые рейсы выполняются в страны Южной Америки, включая Венесуэлу и Кубу. Сообщение с Северной Америкой и Океанией посредством прямых авиарейсов не осуществляется.

Таким образом мировые глобализационные процессы последнего десятилетия принесли серьезные изменения в структуру отрасли воздушного транспорта по всему миру. Изменились технологии ведения бизнеса в указанной отрасли, образовались новые сегменты авиационного рынка, которые ранее не существовали в том виде, в каком существуют сегодня [10].

Композиция исследования. Настоящее исследование направлено на определение экономических последствий глобализационных процессов для сферы международных авиаперевозок посредством применения актуальных статистических данных и инструментов экономического анализа. В рамках работы исследовано влияние изменений в мировой экономике на спрос авиаперевозки, а также оценено воздействие развития авиационного сектора на экономический рост. Опираясь на сведения, предоставленные платформой Statbase.ru – специализированном агрегаторе транспортной статистики, осуществлено сопоставительное исследование ведущих государств по ряду основополагающих параметров:

- Пассажиропоток авиатранспорта (международный и внутренний).
- Пассажиропоток авиакомпаний (по странам).
- Индекс логистической эффективности (LPI).

Объектом исследования выступает глобальный рынок гражданской авиации. Для анализа определены несколько задач:

- Изучение динамики — сопоставление данных за ряд лет для определения периодов интенсивного расширения и сокращения деятельности.

- Сопоставительный анализ международного опыта — рассмотрение стран с разными экономическими системами – США, ОАЭ, Китай, Германия, Турция, Великобритания, РФ для изучения стратегий прогресса в авиационной индустрии.

- Оценка экономического параметра — индекса эффективности логистики.

В статье использована методологическая база, включающая как общенаучные методы (анализ, синтез, сравнение), так и специфические инструменты, используемые в экономическом анализе.

Результаты исследования. По мнению аналитиков, термин "глобализация" получил широкое распространение в академических кругах и публичных политических дискуссиях. Данное понятие активно используется в различных научных исследованиях и общественно-политических публикациях. Как правило, возникновение термина "глобализация" ассоциируется с именем британского социолога Роланда Робертсона, который в 1983 г. ввел в употребление понятие "глобальность"[6]. Согласно точке зрения Робертсона, «глобализация является и объективным процессом сжатия всего мира, и субъективным процессом все большего осознания мира как единого целого [2, 6]. Глобализация – это увеличение взаимозависимости всех уголков мира наряду с осознанием этой взаимозависимости; ее главная особенность состоит в том, что действительно возникли и все более широко распространяются индивидуальное осознание этой глобальной ситуации и представление о мире как об арене, на которой мы все действуем» [6 с.58]. Транспортные сети, в частности, международные авиалинии, играют первостепенную роль в современной глобализации, обеспечивая оперативное и действенное соединение между различными частями земного шара. Международные воздушные перевозки не только стимулируют расширение международной коммерции и туристической отрасли, но и оказывают влияние на уровень занятости населения, инвестиционные потоки и общее экономическое развитие государств.

Изменения в глобальной социально-экономической обстановке оказывают заметное воздействие на интенсивность международных авиаперевозок, проходящих над территорией Российской Федерации. За период с 2012 по 2024 гг. наблюдались смены роста и снижения объёма международных полётов (рис. 1). Так, в период с 2012 г. по 2019 г. отчетливо прослеживается устойчивая тенденция увеличения числа международных рейсов. Однако, в 2020 г. отмечается существенное сокращение объемов авиапассажиропотока, обусловленное распространением пандемии COVID-19. Введение жестких карантинных мер, закрытие границ и ограничения на перемещение внутри и между стран привели к резкому падению спроса на авиаперевозки. После отмены карантина началось постепенное восстановление экономической активности и постепенное восстановление объемов авиапассажиропотока. Но возвращению к докризисным показателям помешали политические события в 2022 г.

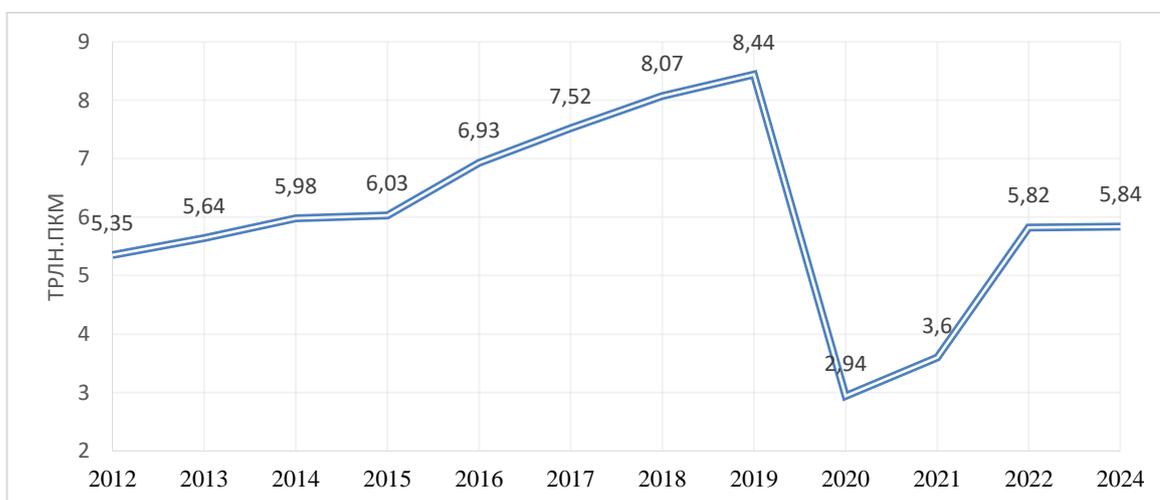


Рисунок 1 - Динамика мирового авиапассажиропотока

Аналогичная мировой тенденции наблюдается и в динамике количества международных полётов через воздушное пространство РФ в 2012–2024 гг. (рис.2). Также наблюдалась положительная тенденция, но с меньшими темпами роста, в период с 2012 г. по 2020 г. В дальнейшем, начиная с 2022 г., под влиянием введенных экономических санкций и ограничений, возникших в связи с изменениями геополитической ситуации, наблюдается дальнейшее уменьшение числа международных полетов. В 2024 г. данный показатель достиг рекордно низкого уровня за последние двенадцать лет. Сложившаяся ситуация указывает на необходимость пересмотра существующих маршрутов и разработки стратегий адаптации к новым внешнеполитическим условиям.

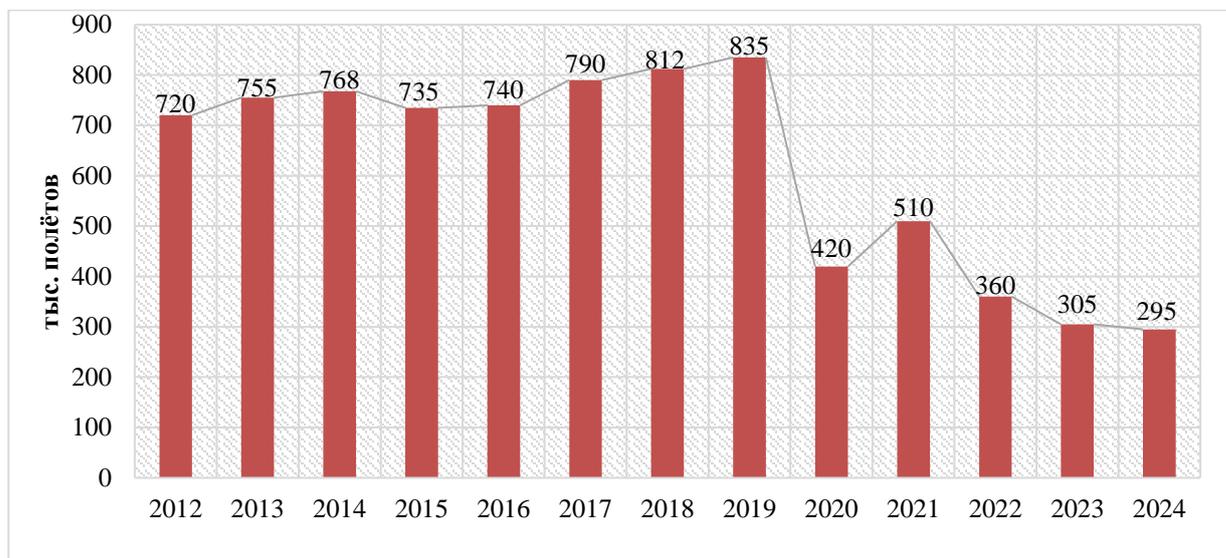


Рисунок 2 - Динамика количества международных полётов через воздушное пространство РФ в 2012–2024 гг., тыс. полётов

Анализ статистических данных пассажиропотока международных (рис.3) и внутренних (рис. 4) авиаперевозок по странам, охватывающих период с 2012 г. по 2024 г., выявляет чёткую взаимосвязь между уровнем вовлеченности государства в мировую экономическую систему и интенсивностью авиационной мобильности его граждан.

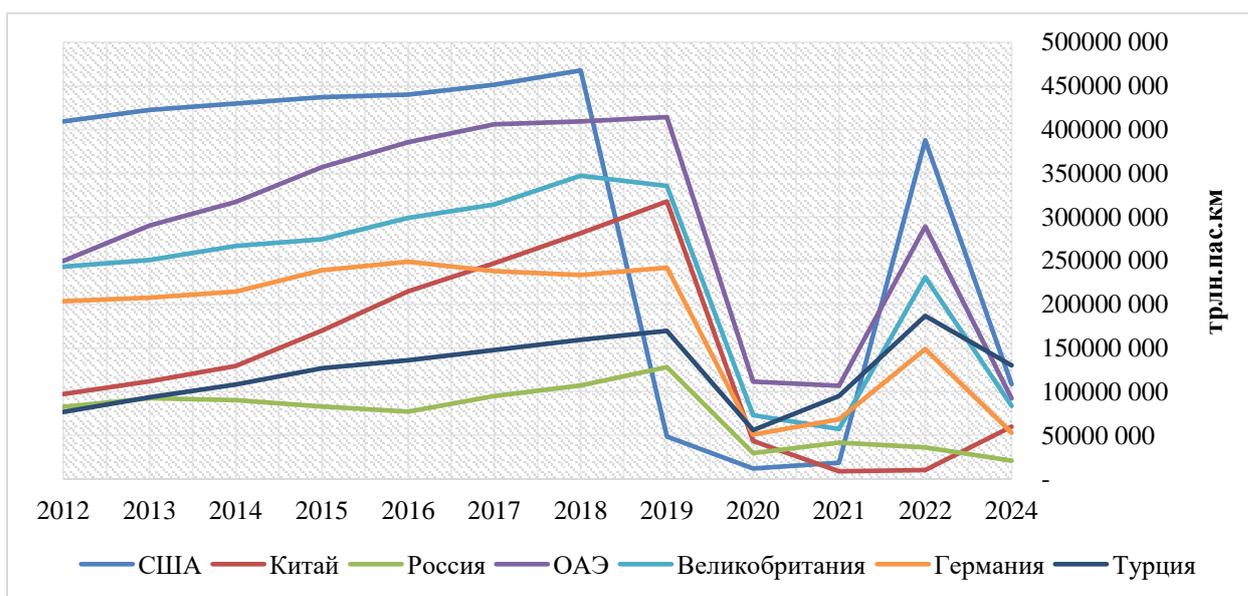


Рисунок 3 - Динамика международного пассажиропотока по странам (2012-2024 гг.)

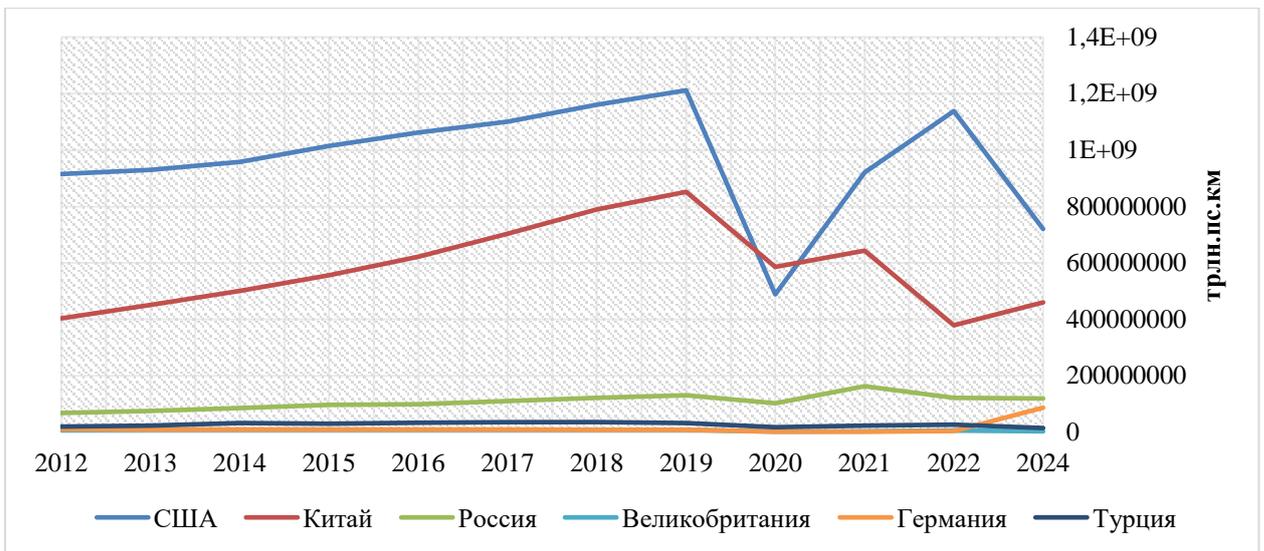


Рисунок 4 - Динамика внутреннего пассажиропотока по странам (2012-2024 гг.)

Анализ показателей международного и внутреннего авиапассажиропотока демонстрируют различные векторы развития:

- США и Китай характеризуются стабильно высокими показателями внутренних авиаперевозок, что обусловлено обширностью территорий и высокой степенью интеграции экономических связей между регионами. Эти государства обладают развитым внутренним рынком и современной инфраструктурой.
- Российская Федерация, в условиях трансформации внешнеполитической обстановки, отмечает значительный рост внутренних авиаперевозок, особенно после 2022 г., что отражает переориентацию спроса и логистических потоков на внутренний рынок и сотрудничество с союзными государствами.
- Европейские страны, такие как Германия и Великобритания, демонстрируют умеренный рост как внутренних, так и международных рейсов. Их структура трафика отличается сбалансированностью, однако темпы роста уступают динамике.

Динамика пассажиропотока за указанный 12-летний период отражает чувствительность отрасли к внешним факторам (пандемия COVID-19, санкционное воздействие, колебания цен на топливо), но также свидетельствует о её высокой эластичности: восстановление после 2020 г. в большинстве стран было оперативным и масштабным, особенно в Китае и США. В противоположность, ОАЭ и Турция практически не имеют внутренних авиарейсов, но характеризуются интенсивным ростом международного трафика, становясь ключевыми транзитными узлами для пассажиров [8, 13]. Их модель основана на использовании географического положения для интеграции в глобальную систему передвижения.

Полученные данные позволяют заключить, что глобализация не только стимулирует рост авиаперевозок, но и формирует разнообразные национальные модели развития авиационной отрасли в зависимости от географического положения, состояния внутреннего рынка, доступа к международным соглашениям и уровня инвестиционной привлекательности [5, 11]. Анализ статистических данных пассажиропотока крупных международных авиакомпаний (рис. 5) показывает, что ранее выявленные тенденции в анализе пассажиропотока по странам: значительные внутренние рынки США, Китая и Индии обеспечивают лидирующие позиции для соответствующих авиаперевозчиков, в то время как европейские и ближневосточные авиакомпании успешно развивают международные маршруты и транзитные услуги, что свидетельствует о сохранении разнообразия в моделях развития авиационной отрасли, что обусловлено экономическими, географическими и политическими факторами.

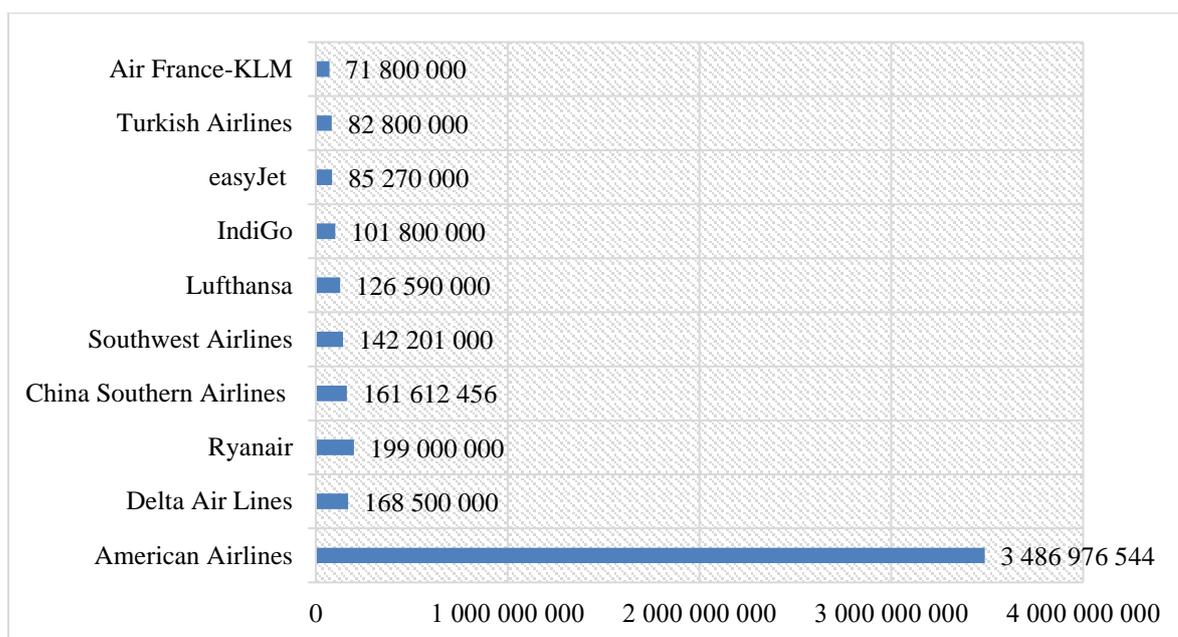


Рисунок 5 - Статистика пассажиропотока авиакомпаний в 2024 г. (трл.пас.км)

В результате проведенного анализа были определены ведущие страны в области авиационных перевозок за 2024 г. (табл. 1). Данный факт объясняется обширными территориями этих стран, развитой внутренней экономикой и необходимостью обеспечения эффективного транспортного сообщения между удаленными регионами.

Таблица 1 – Рейтинг ведущих стран в области авиационных перевозок за 2024 год

Международный пассажиропоток	Внутренний пассажиропоток
1. США	1. США
2. Великобритания	2. Китай
3. Испания	3. Россия
4. Германия	4. Канада
5. Франция	5. Бразилия

Увеличение авиаперевозок и глобализация стали сильными драйверами для экономического прогресса многих стран. Международные авиационные хабы превратились в процветающие экономические центры, генерирующие рабочие места, привлекающие инвестиции и обеспечивающие быструю транспортировку грузов и пассажиров [4, 12]. Анализируя стратегии ведущих мировых держав – США, Китая, ОАЭ и Германии – можно увидеть, что каждая из них выбрала уникальный подход к развитию авиации:

- США делают акцент на свой обширный внутренний рынок и технологические инновации. Здесь расположены крупнейшие авиакомпании и функционируют самые загруженные аэропорты в мире.
- Китай активно вкладывает средства в развитие авиационной инфраструктуры, рассматривая авиацию как ключевой элемент своей глобальной инициативы.
- Германия (и Европейский Союз в целом) делают ставку на эффективность, экологическую устойчивость и развитую логистическую сеть.

Индекс логистической эффективности (LPI), разработанный Всемирным банком, служит одним из основных индикаторов, позволяющих оценить уровень развития транспортной инфраструктуры и логистической среды в конкретной стране (рис. 6). Методология LPI основана на анализе шести ключевых компонентов: эффективность таможенных процедур, качество транспортной инфраструктуры, организация международных перевозок, уровень логистической экспертизы, возможности отслеживания грузов и соблюдение сроков доставки [7, 13]. Страны с высоким индексом LPI (Германия,

ОАЭ, Великобритания) лидируют в международном авиасообщении, что подтверждает роль логистики в привлечении транзитного трафика. США, с умеренно высоким LPI, доминируют во внутренних авиаперевозках, демонстрируя важность логистики для внутреннего рынка. Более низкий LPI в Китае, несмотря на бурный рост авиации, указывает на необходимость модернизации логистической системы. Россия и Турция, с низким LPI, сталкиваются с логистическими ограничениями, препятствующими их развитию как крупных авиационных хабов.

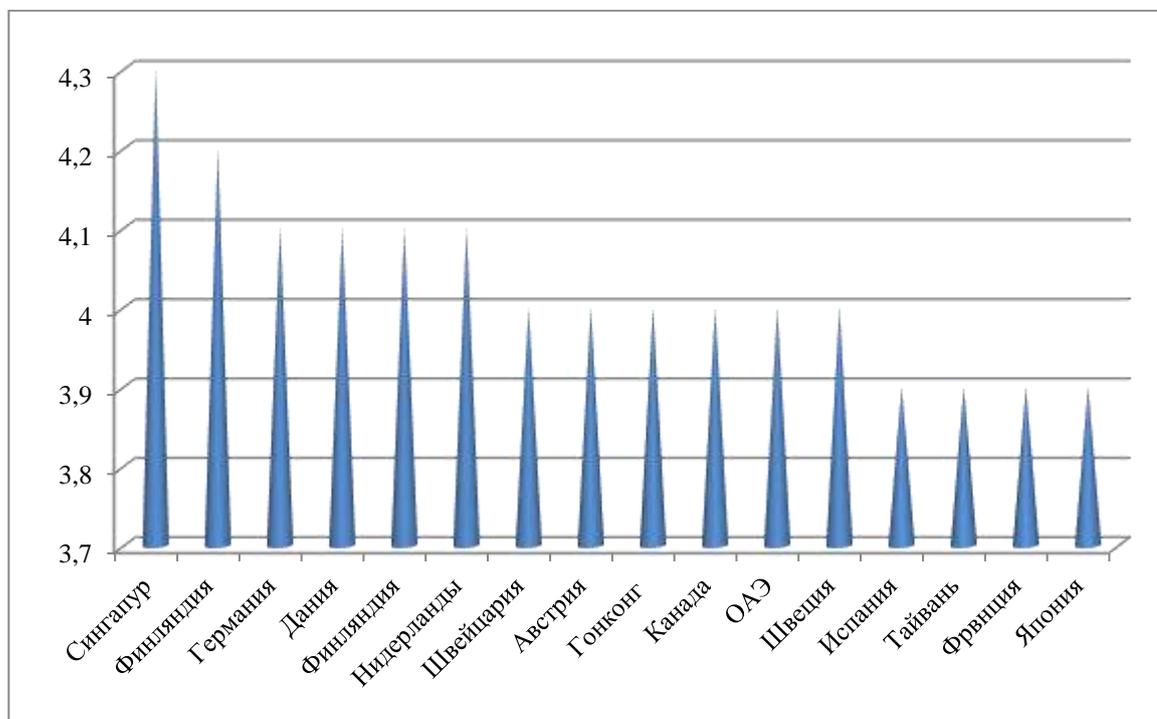


Рисунок 6 - Индекс эффективности логистики 2024 г. стран-лидеров

Авиаперевозчики пришли к необходимости развития прямой продажи, создали программы поощрения часто летающих пассажиров, сформировали альянсы, испробовали множество других мер, направленных на расширение рыночной доли, сокращение расходов и обеспечение процветания компании [4, 9]. В результате эти альянсы приобрели международный масштаб и превратились в мощные бизнес-системы. Сегодня три крупнейших глобальных альянса — Star Alliance, SkyTeam и Oneworld — контролируют около 60% мирового рынка авиаперевозок. Процессы глобализации способствуют развитию концепции «единого общего мирового воздушного пространства», а либеральные условия ведения бизнеса создают предпосылки для формирования финансово устойчивой и конкурентоспособной глобальной отрасли воздушных перевозок [5]. При этом одновременно усилились и экономические риски: нестабильность сырьевых рынков, топливные и энергетические кризисы, пандемии, а также нарастающая геополитическая напряжённость значительно повлияли на устойчивость авиационной отрасли, потребовав от участников рынка повышения адаптивности и диверсификации бизнес-моделей [6, 11]. По информации, представленной Заряновым А.А. текущая ситуация на мировом рынке авиационных перевозок характеризуется значительными изменениями. Наблюдаются трансформации, оказывающие влияние на структуру и динамику отрасли. В первую очередь речь идёт о масштабной автоматизации: внедрение систем управления наземными операциями с элементами ИИ и машинного обучения позволяет оптимизировать загрузку персонала, сократить время простоя воздушных судов и повысить точность планирования операций. Особенно активно такие технологии применяются в крупных хабах, где точность и скорость обслуживания критичны для соблюдения расписаний международных рейсов. Помимо этого, одним из ключевых трендов последних лет стало использование

роботизированных решений: автоматические тягачи, системы беспилотной доставки багажа и интеллектуальные комплексы техобслуживания становятся частью инфраструктуры передовых аэропортов. Эти инновации не только повышают эффективность, но и позволяют минимизировать влияние человеческого фактора в зоне повышенного риска. Цифровизация охватывает и управленческие аспекты: современные аэропорты внедряют интегрированные ИТ-платформы, объединяющие данные от авиакомпаний, служб безопасности, таможни и операторов наземного обслуживания. Такой подход позволяет повысить прозрачность, снизить издержки и улучшить качество взаимодействия между всеми участниками авиационного процесса [7].

Заключение. Глобализация стала сильными драйверами для экономического прогресса многих стран. Понимание влияния глобализации на развитие гражданской авиации позволяет разрабатывать новые стратегии, повышающие конкурентоспособность и устойчивость авиакомпаний и инфраструктуры. Анализ авиаперевозок показывает, что развитие глобализации может как стимулировать развитие авиаперевозок при благоприятной геополитической обстановке, так и негативно влиять на развитие в сложной международной обстановке. Поэтому страны по-разному адаптируются к глобализационным процессам: одни ориентируются на внутренний рынок, другие – на международный транзит. Развитая авиалогистика, цифровизация и адаптация к геополитическим и экологическим изменениям критически важны для успеха авиационной отрасли.

Анализ гражданских авиаперевозок России за последнее десятилетие показывает, что отрасль продолжает восстанавливаться после потрясений, вызванных пандемией, а позднее санкционными ограничениями. Наблюдается устойчивый рост пассажиропотока, особенно на внутренних направлениях, где спрос превышает докризисные показатели. Международные рейсы также постепенно возвращаются к прежним объемам, но все еще сталкиваются с ограничениями и меняющимися правилами. Авиакомпании адаптируются к новым условиям, оптимизируя маршрутную сеть и предлагая гибкие тарифы. Внедряются новые технологии для улучшения обслуживания пассажиров и повышения эффективности операций. Особое внимание уделяется экологической устойчивости, с инвестициями в более экономичные самолеты и разработки альтернативных видов топлива. Однако, несмотря на позитивные тенденции, отрасль сталкивается с рядом вызовов. Рост цен на топливо оказывает давление на прибыльность авиакомпаний. Нехватка квалифицированных кадров, особенно пилотов и инженеров, создает дополнительные трудности. Геополитическая нестабильность и экономическая неопределенность также влияют на прогнозы развития авиаперевозок.

В целом, перспективы авиационной отрасли остаются оптимистичными, хотя и требуют гибкости и адаптации к меняющейся среде. Ключевыми факторами успеха будут инновации, эффективное управление затратами и способность удовлетворять потребности пассажиров в безопасных и доступных перевозках.

Исследование имеет прямую практическую ценность для специалистов, обучающихся, исследователей.

Список источников

1. Анализ развития современной гражданской авиации России / Е. М. Езерская, Д. С. Езерский, А. С. Щеглова, О. В. Панарина // Университетский комплекс как региональный центр образования, науки и культуры : Материалы Всероссийской научно-методической конференции (с международным участием), Оренбург, 23–25 января 2020 года. – Оренбург: Оренбургский государственный университет, 2020. – С. 546-553.
2. Андреев А. В. Воздействие глобализации на мировую и отечественную отрасль воздушного транспорта / А. В. Андреев // Транспортное дело России. – 2012. – № 6-1. – С. 250-252.
3. Булгаков Д. А. Международные авиаперевозки в системе воздушного транспорта Российской Федерации: современное состояние и тренды развития / Д. А.

Булгаков // Russian Economic Bulletin. – 2024. – Т. 7, № 2. – С. 280-293. – DOI 10.58224/2658-5286-2024-7-2-280-293.

4. Гаранина О. Д. Проектирование целей управления процессом социальной адаптации / О. Д. Гаранина, А. В. Прохоров, Е. В. Степаненко // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2003. – № 67. – С. 146-151.

5. Глухова В. А. Роль авиаперевозок в экономике / В. А. Глухова // Современные проблемы логистики, экономики, управления в эпоху глобальных вызовов : материалы II Международной заочной научно-практической конференции, Астрахань, 14 декабря 2022 года. – Астрахань: Индивидуальный предприниматель Сорокин Роман Васильевич (Издатель: Сорокин Роман Васильевич), 2023. – С. 124-128.

6. Захруддинов И. З. Глобализация: её сущность и роль в развитии мирового сообщества / И. З. Захруддинов // Известия Института философии, политологии и права имени А. Баховаддинова Национальной академии наук Таджикистана. – 2023. – № 2. – С. 168-173..

7. Истомин И. А. Современная западная теория военно-политических альянсов достижения и лакуны / И. А. Истомин // Международные процессы. – 2017. – Т. 15, № 4(51). – С. 93-114. – DOI 10.17994/IT.2017.15.4.51.6.

8. Зырянов А. А. Сравнение тарифных ставок на наземное обслуживание в крупнейших аэропортах России / А. А. Зырянов // Актуальные проблемы современной науки в XXI веке : Материалы Международной (заочной) научно-практической конференции, Душанбе, Таджикистан, 11 мая 2017 года / Под общей редакцией А.И. Вострецова. – Душанбе, Таджикистан: Научно-издательский центр "Мир науки" (ИП Вострецов Александр Ильич), 2017. – С. 99-103.

9. Климова Т. Б. Динамика развития авиаотрасли: тренды и пандемийные вызовы / Т. Б. Климова // Экономика. Информатика. – 2020. – Т. 47, № 3. – С. 512-521. – DOI 10.18413/2687-0932-2020-47-3-512-521.

10. Степаненко А. С. Нейронные сети как инструмент прогнозирования в гражданской авиации / А. С. Степаненко, А. С. Щегольков // Актуальные проблемы и перспективы развития гражданской авиации : Сборник трудов XII Международной научно-практической конференции, посвященной празднованию 100-летия отечественной гражданской авиации, Иркутск, 12–13 октября 2023 года. – Иркутск: Московский государственный технический университет гражданской авиации, 2023. – С. 211-219.

11. Кулясов В. М. Мировые пассажирские авиапотоки в условиях пандемийного кризиса / В. М. Кулясов, А. О. Мухаметжанова // Авиационные системы. – 2021. – № 8. – С. 2-43.

12. Мальцев А. А. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста / А. А. Мальцев, А. В. Матвеева // Управленец. – 2018. – Т. 9, № 3. – С. 26-31. – DOI 10.29141/2218-5003-2018-9-3-5.

13. Новицкая А. А. Россия и страны ЕАЭС на международном рынке авиаперевозок: до и после пандемии / А. А. Новицкая, А. В. Волохов // Вопросы новой экономики. – 2020. – № 3-4(55-56). – С. 39-47.

14. Фридлянд А. А. Влияние санкций на развитие воздушного транспорта России (сетевой анализ и прогноз) / А. А. Фридлянд, С. С. Демин, Н. С. Столяров // Высшая школа: научные исследования : Материалы Межвузовского международного конгресса, Москва, 15 сентября 2023 года. Том 2. – Москва: Инфинити, 2023. – С. 16-29.

Сведения об авторах

Сушко Ольга Петровна, д.э.н, доцент профессор, РЭУ им. Г.В. Плеханова, ФГБОУ ВО, г. Москва, Россия

Самородова Наталья Олеговна, студент, ФГБОУ ВО «Московский государственный технический университет гражданской авиации», г. Москва, Россия

Information about the authors

Sushko Olga Petrovna, Doctor of Economics, Associate Professor, Plekhanov Russian University of Economics Moscow State Technical University of Civil Aviation, Moscow, Russia

Samorodova Natalia Olegovna, student, Moscow State Technical University of Civil Aviation, Moscow, Russia