**Авиационная логистика как фактор экономического роста Китая**

*Успенская Анна Дмитриевна*

*Бакалавр*

*Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова,*

*Институт стран Азии и Африки, Москва, Россия*

*E-mail:* [anna.uspenskaya.04@mail.ru](mailto:anna.uspenskaya.04@mail.ru)

Авиационная логистика представляет собой процесс организации пассажирских и грузовых маршрутов по линиям авиаперевозок и является наиболее быстрым и эффективным видом логистических услуг. Главная цель авиационной логистики — оптимизировать перевозки с точки зрения масштаба, скорости и снижения издержек.

В условиях структурной трансформации экономики в сторону увеличения вклада третичного сектора в ВВП в экономике Китая продолжает расти роль транспортно-логистических услуг в целом и авиационной логистики, в частности. Так, доля транспортных услуг в третичном секторе ВВП выросла с 17% в 2014 г. до 26% в 2024 г [4]. При этом доля авиационной логистики в транспортных услугах КНР выросла за тот же период с 7% до 14% [4].

Тема влияния авиационной логистики на экономический рост регионов и страны в целом имеет отражение в работах целого ряда иностранных авторов (J. D. Kassarda, Zhang Yu, K. Button, S. Lall, M. Trice, Yao Linghui, D. Bogai, M. Wesling и др.). Результаты зарубежных исследований с 1990-х по 2022 годы показывают, что на экономический рост могут влиять следующие элементы авиационной логистики и смежных отраслей: наличие аэропортов, доля высококвалифицированных работников, занятых в гражданской авиации, количество авиаперевозок (пассажирские и карго), меры государственной поддержки и стратегическое планирование в условиях полной абсолютного доминирования государства в отрасли гражданской авиации, а также внешнеэкономические факторы, приводящие к удорожанию стоимости логистических услуг [1]. При этом для проверки гипотез в исследованиях в основном использовался метод оболоченного анализа (DEA), позволяющий оценить эффективность влияния вышеперечисленных факторов на показатели экономического роста регионов/страны как одного из ключевых элементов экономического развития [5].

В рамках данного исследования была предпринята попытка оценить влияние авиационной логистики на экономический рост страны и отдельных регионов методом множественного регрессионного анализа. Такой подход позволил выяснить, насколько изменение выбранных независимых переменных влияет на изменение зависимой и уточнить выводы более ранних исследований с помощью альтернативного метода количественного анализа. В качестве зависимой переменной использовался показатель добавленной стоимости третичного сектора ВВП Китая как сектора, вносящего наибольший вклад в ВВП (56,7% в 2024 году). Были рассчитаны и проверены на мультиколлинеарность 3 показателя развития авиационной логистики – пассажиропоток на аэропорт, грузопоток на аэропорт и количество рейсов на аэропорт по всему Китаю. Данные для расчета показателей были взяты с официальных сайтов национального бюро статистики КНР [3], а также Главного управления гражданской авиации КНР [4]. Результат построения множественной регрессионной модели показал, что вышеуказанные показатели имеют сильное влияние на экономический рост Китая, модель является значимой, так как значимость F <0,05, и полученные p-value у показателей также не превышают 0,05. Отсюда, можно сделать вывод, что в контексте китайской экономики авиационная логистика действительно влияет на экономический рост, но важно отметить, что некоторые ее аспекты, рассмотренные в исследованиях ранее, в современных условиях уже не вносят весомого вклада.

Актуальные задачи стратегического планирования в области авиатранспорта и авиаперевозок в Китае касаются строительства новых региональных аэропортов и не затрагивают вопросы оптимизации перевозок и достижения соответствующих целевых ориентиров [2]. При этом результат проведенного исследования показывает, что на экономический рост регионов влияет не факт наличия аэропорта, а реальный грузо- и пассажиропоток через эти аэропорты. Китаю для увеличения экономического роста необходимо повышать эффективность использования уже имеющейся инфраструктуры, регулировать тарифные ограничения, увеличивать пассажиропоток и карго перевозки, а также оптимизировать работу аэропортов для увеличения их пропускной способности и возможности принять большее количество рейсов.

**Источники и литература:**

1. C. Mellander Up in the Air: The Role of Airports for Regional Economic Development / C. Mellander // Research Gate: [сайт]. — URL: <https://www.researchgate.net/publication/254419741_Up_in_the_Air_The_Role_of_Airports_for_Regional_Economic_Development?enrichId=rgreq-532203c8fdb5836ec1e422467036af1d-XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzI1NDQxOTc0MTtBUzoxNTA2NjAyNDY5Mzc2MDBAMTQxMjkzMTYxMDI3Ng%3D%3D&el=1_x_3&_esc=publicationCoverPdf> (дата обращения: 09.03.2025).
2. Overview on China’s 14th Five-Year Plans in the Transport Sector / [Электронный ресурс] // Civil Aviation Administration of China (CAAC) : [сайт]. — URL: <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/09/14th-FYP-in-the-Transport-Sector-1.pdf> (дата обращения: 07.03.2025).
3. 年度数据 Нянь Ду Шу Цзюй / [Электронный ресурс] // 国家数据 Го Цзя Шу Цзюй Национальное бюро статистики КНР: [сайт]. — URL: https://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=C01 (дата обращения: 09.03.2025).
4. 年度数据 Нянь Ду Шу Цзюй Годовая статистика / [Электронный ресурс] // 中国民用航空局 Чжун Го Минь Юн Хан Кун Цзюй: [сайт]. — URL: http://www.caac.gov.cn/index.html (дата обращения: 09.03.2025).
5. Zhang Yu 航空物流与区域经济高质量发展协同性研究 / Zhang Yu [Электронный ресурс] // 管理工程学院 : [сайт]. — URL: http://www.cnki.net/index/ (дата обращения: 09.03.2025).