

**УВЕЛИЧЕНИЕ НАПРАВЛЕНИЙ БЮДЖЕТНЫХ АВИАКОМПАНИЙ  
КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РАЗВИТИЯ  
МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА КУРУМОЧ (САМАРА)  
В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ**

© 2020 В.В. Рублев\*

В статье представлен анализ влияния бюджетных авиакомпаний Европы на рынок пассажирских авиаперевозок. Опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. доказал, что в условиях макроэкономической нестабильности происходит значительное увеличение пассажиропотока бюджетных авиаперевозчиков. Это обусловлено более низкой ценовой политикой по сравнению с классическими авиакомпаниями, а также разветвленностью региональной маршрутной сети бюджетных авиакомпаний. Анализ показателей деятельности крупных аэропортов ПФО, а также региональных аэропортов СКФО показал, что присутствие направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропортов продолжает оставаться крайне низким. Аэропорты СКФО, развивающие сотрудничество с бюджетной авиакомпанией “Победа”, по итогам 2018 и 2019 гг. имели высокие показатели роста пассажиропотока, что является ключевым фактором развития аэропортов. В результате исследования автор приходит к заключению, что действующая маршрутная сеть международного аэропорта Курумоч (Самара) может быть расширена более чем на 50% за счет рейсов малой и средней протяженности, связывающих Самару с крупными региональными центрами ПФО, ЦФО, ЮФО. Увеличение пассажиропотока на 20% за счет развития направлений бюджетных авиакомпаний позволит аэропорту Курумоч стать самым крупным аэропортом региона. Данные о развитии направлений венгерской бюджетной авиакомпании “Wizz Air” свидетельствуют о том, что российский рынок является перспективным для зарубежных бюджетных авиаперевозчиков.

**Ключевые слова:** международный аэропорт Курумоч (Самара), региональные аэропорты, региональные авиалинии, региональная маршрутная сеть, бюджетные авиакомпании.

**Основные положения:**

- ◆ региональные пассажирские авиаперевозки являются важным элементом в структуре национального рынка пассажирских авиаперевозок;
- ◆ тенденция роста рынка (ежегодное увеличение пассажиропотока) обусловлена ростом пассажиропотока региональных аэропортов;
- ◆ бюджетные авиаперевозки, как показывает европейский опыт, являются важным составным элементом рынка;
- ◆ опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. на рынке пассажирских авиаперевозок Европы доказал эффективность развития бюджетных авиакомпаний в условиях макроэкономической нестабильности;
- ◆ доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции, Италии и Испании достигает 80%, в России - менее 10%, что является крайне низким показателем;
- ◆ развитие направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети международного аэропорта Курумоч (Самара) может послужить фундаментальным фактором роста и развития в условиях макроэкономического кризиса 2020 г., вызванного пандемией COVID-19.

---

\* Рублев Владимир Владимирович, аспирант кафедры стратегического планирования и управления жилищно-коммунальным комплексом института экономики и менеджмента Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых. E-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

## Введение

Бюджетные авиакомпании занимают значительную долю в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Европы. По итогам деятельности за 2019 г. тремя крупнейшими бюджетными авиакомпаниями Европы было перевезено 287,7 млн пассажиров (ирландской “Ryanair” - 152 млн пассажиров, британской “easyJet” - 96,1 млн пассажиров, венгерской “Wizz Air” - 39,6 млн пассажиров). Воздушный флот авиакомпании “Ryanair” в 2019 г. составлял 442 лайнера, “easyJet” - 332 лайнера, “Wizz Air” располагала флотом в количестве 110 лайнеров. Три крупнейших европейских холдинга, по итогам деятельности за 2019 г., перевезли 350,6 млн пассажиров: немецкая “Lufthansa Group” - 145 млн пассажиров, британская “LAG” - 118 млн пассажиров, франко-голландская “Air France - KLM” - 87,6 млн пассажиров. Флот трех крупнейших авиационных холдингов в 2019 г. составлял 1895 лайнеров (“Lufthansa Group” - 760 лайнеров, “LAG” - 589 лайнеров, “Air France - KLM” - 546 лайнеров)<sup>1</sup>. Таким образом, тремя крупнейшими бюджетными авиакомпаниями из 6 крупнейших авиационных холдингов было перевезено 45,07% пассажиров, в то время как флот бюджетных авиакомпаний составлял 31,81% совокупного количества воздушных судов. Доля рынка трех авиационных холдингов - 54,93%, а парк воздушных судов - 68,19%. В структуру авиационных холдингов входят дочерние компании, осуществляющие бюджетные авиаперевозки. Немецкая “Lufthansa Group” владела бюджетными авиаперевозчиками “Germanwings” (прекратил деятельность в апреле 2020 г.) и “Eurowings”. Британская “LAG” владеет испанскими и португальскими бюджетными авиакомпаниями “Vueling”, “Aer Lingus”, “LEVEL”. Франко-голландская “Air France - KLM” владеет бюджетной авиакомпанией “Transavia”. Указанные бюджетные авиакомпании не являются крупнейшими бюджетными авиакомпаниями Европы и рассматриваются в качестве составного элемента авиационных холдингов. Так, “Transavia” поделена на два подразделения (с регистрацией во Франции и Нидерландах) и осуществляет стыковочные рейсы в структуре маршрутной сети “Air France” и “KLM”. Испанская бюджетная авиакомпания “Vueling”

в марте-мае 2020 г. осуществляла “вывозные рейсы” в интересах компании “British Airways”, являющейся головной структурой холдинга. Совет директоров “Lufthansa Group” принял решение о прекращении деятельности бюджетной авиакомпании “Germanwings” в связи с кризисной ситуацией на рынке, вызванной пандемией COVID-19. Исполнение обязательств по перевозке пассажиров авиакомпании “Germanwings” переданы другим авиакомпаниям холдинга. Представленные данные подчеркивают интерес крупнейших авиационных холдингов к сегменту бюджетных авиаперевозок как одному из перспективных и быстроразвивающихся направлений на рынке. В совокупности доля бюджетных авиакомпаний, входящих в структуру крупнейших европейских авиахолдингов, составляет около 5-7%. Таким образом, совокупный объем бюджетных авиаперевозок в структуре европейского рынка - более 50%, что является достаточно высоким показателем отрасли.

За 2019 г. российские авиакомпании перевезли более 128,1 млн пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 10,3%, в том числе на международных линиях - более 55 млн пассажиров (рост 16,3%), на внутренних - порядка 73 млн пассажиров (рост 6%)<sup>2</sup>. Более высокий показатель роста был отмечен в сегменте международных авиаперевозок. Это обусловлено следующими факторами: расширением международной маршрутной сети национальных авиакомпаний; расширением сотрудничества с зарубежными авиаперевозчиками; расширением присутствия в России бюджетных авиакомпаний “Wizz Air”, “Vueling”, “Fly Dubai”, а также выходом на российский рынок национальной бюджетной авиакомпании Республики Казахстан “Fly Arystan”.

В основе концепции бюджетной авиакомпании заложен принцип минимизации производственных издержек. Бюджетные авиакомпании осуществляют эксплуатацию узкофюзеляжных лайнеров, вместимость которых составляет от 140 до 220 пассажиров. Значительную долю рейсов в структуре маршрутной сети составляют рейсы малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км). Бюджетные авиакомпании активно расширяют

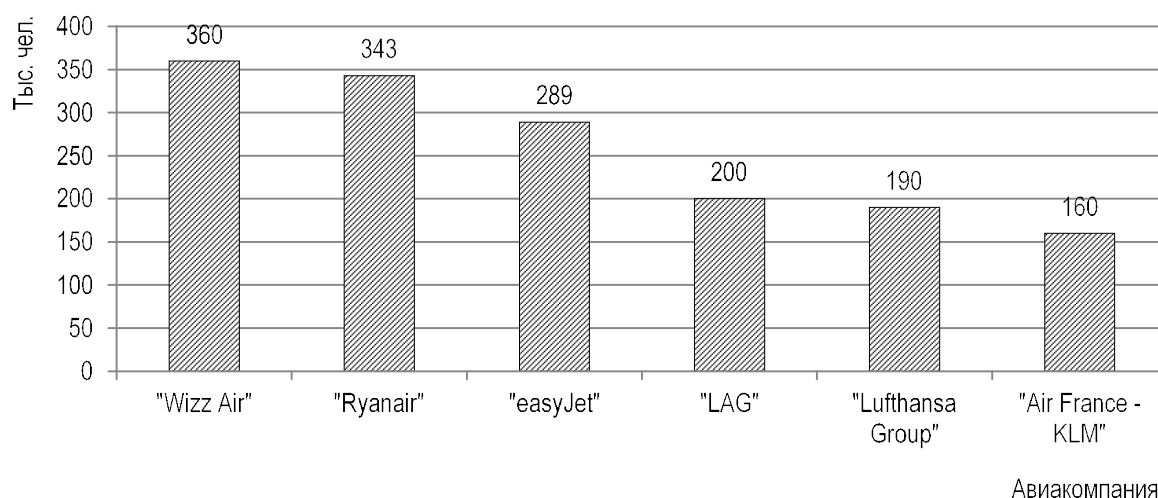
межрегиональную сеть маршрутов, осуществляя сотрудничество с региональными аэропортами, что, в свою очередь, удешевляет затраты на обслуживание воздушных судов и позволяет снижать ставку аэропортового обслуживания (по сравнению со столичными аэропортами) в структуре авиабилета. Воздушные суда бюджетных авиакомпаний имеют одноклассовую компоновку. В структуру авиабилета входит услуга перелета с возможностью провоза ручной клади весом от 8 до 12 кг (в зависимости от политики авиакомпании). Пассажир вправе приобрести за дополнительную плату услугу провоза регистрируемого багажа, услугу выбора места в салоне воздушного судна с увеличенным пространством для ног, а также оплатить питание во время полета. Бюджетные авиакомпании имеют более высокий показатель эксплуатационной эффективности воздушных судов (рис. 1). "Wizz Air" по итогам 2019 г. перевезла одним воздушным судном 360 тыс. пассажиров, "Ryanair" - 343 тыс. пассажиров, "easyJet" - 289 тыс. пассажиров. У крупнейших авиационных холдингов данный показатель значительно ниже. Воздушное судно бюджетной авиакомпании осуществляет в день от 6 до 8 рейсов по 3-4 направлениям протяженностью от 500 до 1500 км, что позволяет достигать высоких показателей эксплуатационной эффективности.

Классические авиакомпании в качестве базового аэропорта (хаба) используют сто-

личные аэропорты, располагают парком воздушных судов всех типов. Имеют двух- или трехклассовую компоновку салона воздушного судна. Предлагают своим клиентам широкий спектр услуг и программы лояльности.

Единственной российской бюджетной авиакомпанией является авиакомпания "Победа" (входит в структуру Группы "Аэрофлот"). В 2019 г. флот авиакомпании вырос с 24 до 30 единиц Boeing 737-800, количество перевезенных пассажиров составило 10,287 млн человек (рост на 47%), показатель средней занятости кресел - 94% (это самый высокий показатель на российском рынке), среднесуточный налет воздушного судна достиг 15 часов<sup>3</sup>. Авиакомпания активно расширяет внутреннюю и международную маршрутную сеть, осуществляя более гибкую тарифную политику и зарабатывая на продаже дополнительных услуг. Стоимость авиабилетов по внутренним направлениям в 2019 г. была ниже на 22,5%, чем у других авиакомпаний, по международным направлениям - на 22,7%, что позволяло авиакомпании достигать высокого показателя занятости кресел воздушного судна и привлекать новых клиентов. Базовым аэропортом авиакомпании "Победа" является столичный аэропорт Внуково.

Другая российская авиакомпания - "Азимут" - применяет элементы бюджетной авиакомпании, но позиционирует себя как клас-



■ количество перевезенных пассажиров 1 воздушным судном, 2019 г.

Рис. 1. Эксплуатационная эффективность парка воздушных судов

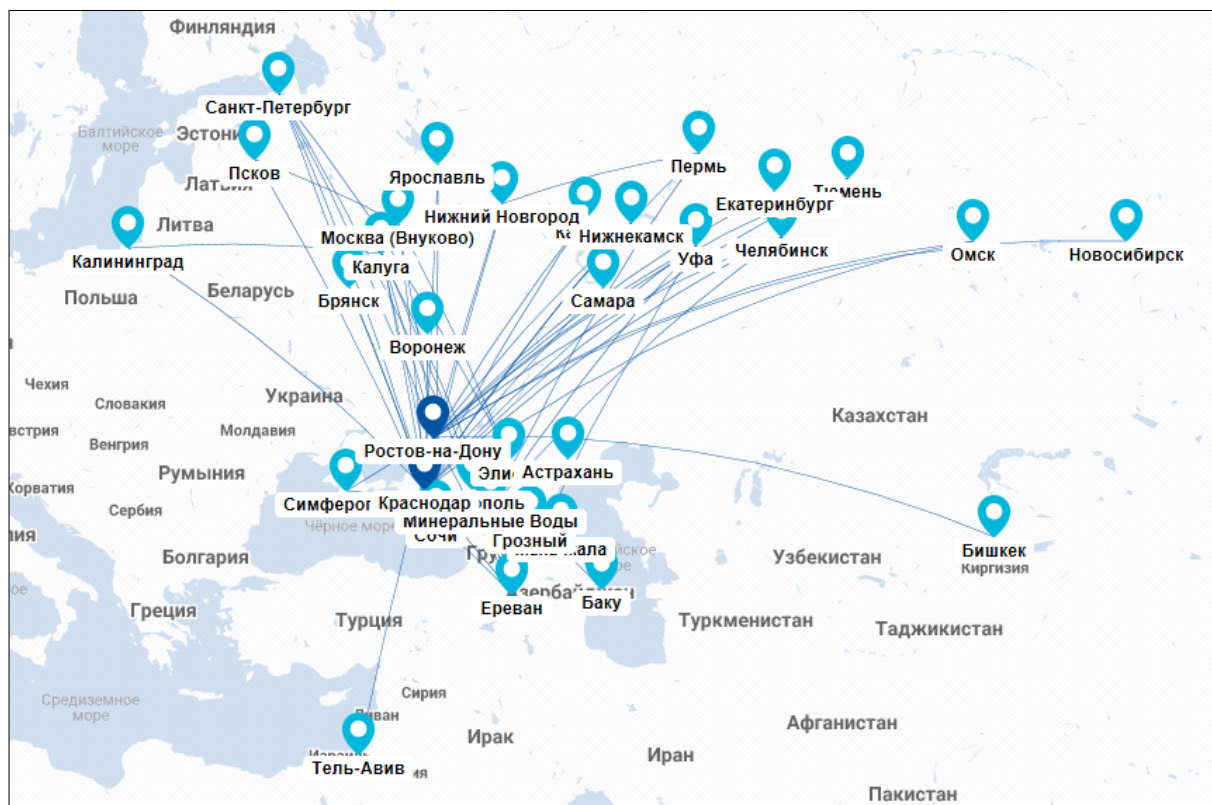


Рис. 2. Авиакомпания “Азимут”. Карта полетов (2020 г.)\*

\* Актуальная география полетов Авиакомпании Азимут. URL: <https://azimuth.aero/ru/flight-map> (дата обращения: 20.08.2020).

сический региональный авиаперевозчик. Флот авиакомпании составляют российские лайнеры SSJ-100 в одноклассовой компоновке салона, авиакомпания активно развивает региональную маршрутную сеть (рис. 2) и предлагает своим пассажирам авиабилеты без услуги провоза регистрируемого багажа и с минимальным набором питания на борту воздушного судна.

Вопросам исследования деятельности бюджетных авиакомпаний посвящен ряд трудов российских ученых. Необходимо отметить результаты исследования В.Н. Филиной<sup>4</sup>, направленного на изучение эффективности регионального аэропорта как базового аэропорта авиакомпании. Автор заключает, что использование регионального аэропорта как базового аэропорта авиакомпании позволит снизить трафик столичных аэропортов. Ключевым фактором является развитая маршрутная сеть и возможность применения концепции “стыковочного рейса”. Стоит заметить, что данная концепция применяется авиакомпанией “Уральские авиалинии” на базе аэро-

порта Кольцово (Екатеринбург), а также авиакомпанией “S7” на базе аэропорта Толмачево (Новосибирск). В статье А.А. Мальцева и А.В. Матвеевой<sup>5</sup> указано, что рост и развитие рынка пассажирских авиаперевозок России возможен при условии расширения международной маршрутной сети, связывающей регионы Российской Федерации с зарубежными странами. Практическим обоснованием результатов исследования авторов, проведенного и опубликованного в 2018 г., могут послужить показатели рынка пассажирских авиаперевозок 2019 г., где ключевым фактором роста стало увеличение показателей международных авиаперевозок в структуре рынка. Необходимо отметить также исследование Г.А. Гомилевской, В.В. Щура, С.В. Щур<sup>6</sup>, в котором представлена модель развития бюджетных авиаперевозок на Дальнем Востоке. Авторы заключают, что развитие направлений бюджетных авиаперевозок на базе аэропорта Кневичи (Владивосток) может стать ключевым фактором развития рынка пассажирских авиаперевозок в регионе. Не-

обходимо учесть, что значительная доля рейсов в структуре маршрутной сети бюджетных авиакомпаний - рейсы малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км). Ввиду значительной удаленности городов Дальнего Востока друг от друга применение концепции бюджетных авиаперевозок может оказаться экономически необоснованным действием, влекущим за собой значительные финансовые убытки. Модель бюджетных авиаперевозок может быть применима по направлениям, связывающим крупные города Дальнего Востока (Владивосток, Хабаровск) с крупными городами Японии, Кореи и Китая, однако пассажиропоток по данным направлениям не является высоким и потребности спроса удовлетворяются классическими авиакомпаниями. Исследование А.О. Томаева и А.С. Каукина<sup>7</sup> посвящено анализу востребованных и убыточных маршрутов. Авторами делается вывод об эффективности влияния государства на стимулирование спроса на региональных маршрутах. Ввиду высокой базовой стоимости перелета региональные авиамаршруты оказываются невостребованными и загрузка воздушного судна остается крайне низкой, что влечет за собой финансовые риски авиаперевозчиков. Стоит отметить, что авторами не представлены данные региональных аэропортов Европы, в структуре маршрутной сети которых до 80% составляют рейсы бюджетных авиакомпаний. В статье А.В. Губенко, Ю.И. Растовой, А.Р. Панкратовой<sup>8</sup> на основе анализа влияния макроэкономических факторов представлены основные тенденции и перспективы развития рынка. По мнению авторов, рынок пассажирских авиаперевозок России подвержен влиянию негативных внешнеэкономических и внешнеполитических факторов, однако отсутствие сырьевой зависимости способствует сдерживанию цен на топливо, что является финансовой составляющей устойчивости авиакомпаний. В качестве примера приводятся данные о повышении цен на топливо, ставшем причиной банкротства ряда европейских авиакомпаний в начале 2000-х гг. Автором настоящей статьи в рамках диссертационного исследования "Управление рынком пассажирских авиаперевозок в условиях макроэкономической нестабильности" ранее были опубликованы результаты исследования мер

государственной поддержки при развитии рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза<sup>9</sup>. Меры государственной поддержки регионального пассажирского авиасообщения доказали свою эффективность и могут быть расширены при развитии маршрутной сети в рамках ЕАЭС.

### **Методы**

Фундаментальной основой проводимого исследования послужили данные анализа деятельности аэропортов ПФО и СКФО в 2019-2020 гг. Анализ структуры маршрутной сети позволил выделить роль и влияние бюджетных авиакомпаний. Данные анализа маршрутной сети европейских бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов Франции (г. Нант, г. Монпелье) послужили доказательством того, что в структуре мелких региональных аэропортов в городах с численностью населения до 500 тыс. человек маршрутная сеть бюджетных авиакомпаний является развитой.

### **Результаты**

**Анализ маршрутной сети международного аэропорта Курумоч (Самара).** Представим данные маршрутной сети аэропорта г. Самары по состоянию на 2020 г. Рассмотрим структуру авиарейсов по внутренним (табл. 1) и международным (табл. 2) направлениям.

Представленные данные свидетельствуют о том, что количество направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта является крайне низким. Российская бюджетная авиакомпания "Победа" не выполняет ни одного рейса из аэропорта г. Самары, а по международным направлениям сотрудничество осуществляется только с двумя зарубежными авиакомпаниями - "Smart Wings" (Чешская Республика) и "Fly Dubai" (ОАЭ). В общей структуре рейсов международного аэропорта Курумоч бюджетные авиакомпании выполняют 2 рейса из 75, что составляет 2,67% и делает минимальными роль и влияние бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети аэропорта.

**Анализ деятельности ведущих аэропортов ПФО (Уфа, Казань, Нижний Нов-**

Таблица 1

Структура внутренних рейсов международного аэропорта Курумоч (Самара), 2020 г.\*

Тип авиакомпании	Авиакомпания	Осуществляемые внутренние рейсы	Доля, %
Классические авиа-компании	"Азимут"	Самара - Ростов-на-Дону	100
	"Азюр Эйр"	Самара - Анапа, Самара - Ростов-на-Дону	
	"Алроса"	Самара - Мирный, Самара - Москва	
	"Аэрофлот"	Самара - Москва	
	"Ир Аэро"	Самара - Нижний Новгород, Самара - Новый Уренгой, Самара - Санкт-Петербург	
	"КрасАвиа"	Самара - Новый Уренгой, Самара - Оренбург	
	"Нордавиа"	Самара - Москва, Самара - Санкт-Петербург	
	"НордСтар"	Самара - Норильск	
	"Ред Вингс"	Самара - Москва, Самара - Санкт-Петербург, Самара - Симферополь, Самара - Сочи	
	"Россия"	Самара - Санкт-Петербург	
	"РусЛайн"	Самара - Екатеринбург, Самара - Москва	
	"Северный ветер"	Самара - Анапа, Самара - Москва, Самара - Сочи	
	"Уральские авиалинии"	Самара - Симферополь, Самара - Сочи	
	"ЮВТ Аэро"	Самара - Казань, Самара - Омск, Самара - Пермь, Самара - Сыктывкар, Самара - Челябинск	
"ЮТэйр"	Самара - Екатеринбург, Самара - Когалым, Самара - Москва, Самара - Минеральные Воды, Самара - Нижневартовск, Самара - Сочи, Самара - Сургут, Самара - Уфа		
"Ямал"	Самара - Тюмень		
"S7"	Самара - Новосибирск, Самара - Москва		
Бюджетные авиа-компании	-	-	0

\* По данным официального сайта аэропорта: <http://kuf.aero/> (дата обращения: 20.08.2020).

Таблица 2

Структура международных рейсов международного аэропорта Курумоч (Самара), 2020 г.\*

Тип авиакомпании	Авиакомпания	Осуществляемые международные рейсы	Доля, %
Классические авиа-компании	"НордСтар"	Самара - Баку	88,24
	"Пегас Флай"	Самара - Анталья, Самара - Дубай, Самара - Ираклион	
	"Северный ветер"	Самара - Ереван, Самара - Монастир	
	"Уральские авиалинии"	Самара - Баку, Самара - Душанбе, Самара - Ереван, Самара - Нячанг, Самара - Ташкент, Самара - Худжанд	
	"Ellinair", Греция	Самара - Солоники	
	"Turkish Airlines", Турция	Самара - Стамбул	
Бюджетные авиа-компании	"Fly Dubai", ОАЭ	Самара - Дубай	11,76
	"Smart Wings", Чехия	Самара - Прага	

\* По данным официального сайта аэропорта: <http://kuf.aero/> (дата обращения: 20.08.2020).

город). Ключевым критерием выбора послужил международный статус аэропорта и наличие разветвленной маршрутной сети. Целью исследования явилось заключение о роли и влиянии бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети аэропортов.

Маршрутную сеть международного аэропорта Уфа (Мустай-Карим) составляют регу-

лярные рейсы по 36 внутренним и 16 международным направлениям. Внутренним авиасообщением Уфа связана с такими городами, как: Анапа, Белоярский, Бованенково, Братск, Волгоград, Геленджик, Екатеринбург, Игарка, Ижевск, Казань, Когалым, Краснодар, Минеральные Воды, Мирный, Москва, Надым, Нарьян-Мар, Нижневартовск, Нижний

Новгород, Новосибирск, Новый Уренгой, Норильск, Ноябрьск, Оренбург, Пермь, Ростов-на-Дону, Салехард, Самара, Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Сургут, Талакан, Томск, Тюмень, Усинск, Ханты-Мансийск, Ямбург. Международным авиасообщением Уфа связана с городами: Анталья, Баку, Барселона, Гоа, Даламан, Дубай, Душанбе, Ереван, Монастир, Нячанг, Пхукет, Стамбул, Ташкент, Утопао, Фукуок, Энфида. Из уфимского аэропорта выполняется 74 регулярных рейса, в том числе 5 рейсов бюджетной авиакомпании «Победа» (2 рейса по направлению Уфа - Москва и по 1 рейсу по направлениям Уфа - Санкт-Петербург, Уфа - Сочи, Уфа - Анапа). Помимо этого, выполняется 1 регулярный рейс по направлению Уфа - Дубай бюджетной авиакомпанией «Fly Dubai» из ОАЭ<sup>10</sup>. Доля рейсов бюджетных авиакомпаний в структуре международного аэропорта Уфа составляет 8,11%, доля рейсов классических авиакомпаний, соответственно, 91,89%.

Маршрутную сеть международного аэропорта Казань имени Габдуллы Тукая составляют регулярные рейсы по 34 внутренним направлениям и 18 международным. Внутренним авиасообщением Казань связана с городами: Анапа, Барнаул, Брянск, Волгоград, Воронеж, Горно-Алтайск, Екатеринбург, Калининград, Калуга, Кемерово, Краснодар, Махачкала, Минеральные Воды, Москва, Нижневартовск, Новокузнецк, Новосибирск, Новый Уренгой, Ноябрьск, Омск, Оренбург, Пермь, Ростов-на-Дону, Салехард, Самара, Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи, Сургут, Томск, Уфа, Ханты-Мансийск, Челябинск, Ярославль. Международным авиасообщением Казань связана с городами: Анталья, Ашхабад, Барселона, Бишкек, Бодрум, Бургас, Далман, Джебра, Ираклион, Ларнака, Монастир, Прага, Санья, Стамбул, Ташкент, Тегеран, Худжад, Энфида. Из аэропорта г. Казани выполняется 97 регулярных рейсов, в том числе 6 рейсов бюджетной авиакомпании «Победа» (2 рейса по направлению Казань - Москва и по 1 рейсу по направлениям Казань - Санкт-Петербург, Казань - Сочи, Казань - Анапа, Казань - Краснодар). Помимо этого, выполняется 1 регулярный рейс по направлению Казань - Дубай бюджетной авиакомпанией «Fly Dubai» из ОАЭ<sup>11</sup>. Доля рей-

сов бюджетных авиакомпаний в структуре международного аэропорта Казань составляет 7,22%, доля рейсов классических авиакомпаний, соответственно, 92,78%.

Маршрутную сеть международного аэропорта Нижнего Новгорода имени В.П. Чкалова составляют регулярные рейсы по 19 внутренним и 6 международным направлениям. Внутренним авиасообщением Нижний Новгород связан с городами: Анапа, Белгород, Екатеринбург, Казань, Краснодар, Минеральные Воды, Москва, Новосибирск, Норильск, Омск, Пермь, Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербург, Симферополь, Сургут, Челябинск. Международным авиасообщением Нижний Новгород связан с городами: Анталья, Барселона, Даламан, Ереван, Санья, Энфида. Всего из аэропорта выполняется 51 регулярный рейс<sup>12</sup>, причем исключительно классическими авиакомпаниями. По состоянию на 2020 г. аэропорт Нижнего Новгорода не осуществляет сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями. Менее развитая по сравнению с аэропортами Самары, Уфы и Казани маршрутная сеть обусловлена географическим расположением Нижнего Новгорода, а именно его близостью к Москве. Нижегородцы предпочитают выбирать рейсы, осуществляемые из столичных аэропортов, так как Нижний Новгород имеет частое скоростное железнодорожное сообщение со столицей.

Представим данные по пассажиропотоку аэропортов в 2019 г.: аэропорт Самары осуществил обслуживание 3,01 млн пассажиров (-2%)<sup>13</sup>, уфимский аэропорт принял 3,57 млн пассажиров (+10%)<sup>14</sup>, аэропортом Казани воспользовалось 3,47 млн пассажиров (+9,4%)<sup>15</sup>, пассажиропоток аэропорта Нижнего Новгорода составил 1,129 млн пассажиров (-1%), по международным направлениям был отмечен рост более чем на 10%, что было обусловлено расширением международной маршрутной сети. По внутренним направлениям был отмечен спад<sup>16</sup>.

Бюджетная авиакомпания «Победа», расширив в 2019 г. парк воздушных судов с 24 до 30 единиц, увеличила региональную маршрутную сеть. Представим данные структуры маршрутной сети аэропортов Северо-Кавказского федерального округа (табл. 3). Необходимо обратить внимание на то, что аэропорты городов Нальчик, Беслан, Грозный,

Таблица 3

Соотношение классических и бюджетных направлений  
в структуре аэропортов СКФО\*

Аэропорт	Классические авиа-перевозки, %	Бюджетные авиа-перевозки, %
Ставрополь	76,92	23,08
Минеральные Воды	83,33	16,67
Нальчик	37,5	62,5
Беслан (Владикавказ)	76,47	23,53
Грозный	93,33	6,67
Магас	66,67	33,33
Махачкала	80,0	20,0

\* Составлено по данным сервиса “Яндекс.Расписания”. URL: <https://gasp.yandex.ru/> (дата обращения: 21.08.2020).

Магас, Махачкала - это региональные аэропорты. Аэропорты Ставрополь и Минеральные Воды имеют сезонный рост пассажиропотока, что обусловлено туристической направленностью городов. Аэропорты других городов СКФО имеют региональную специализацию и сконцентрированы на обслуживании жителей региона.

В 2019 г. аэропорты, в которых увеличилась свое присутствие авиакомпания “Победа”, показали высокую динамику роста пассажиропотока. Так, в структуре аэропорта Минеральные Воды бюджетные авиакомпании составляют 16,67%, в 2019 г. пассажиропоток аэропорта увеличился на 26,6% (по сравнению с 2018 г.), достигнув показателя в 2 млн пассажиров<sup>17</sup>. Пассажиропоток аэропорта г. Нальчик, где доля присутствия бюджетных направлений составляет рекордные 62,5%, в 2017 г. вырос более чем на 20% (по сравнению с показателями 2016 г.). Рост пассажиропотока был обусловлен увеличением количества выполняемых рейсов бюджетной авиакомпании “Победа” по направлению Нальчик - Москва (Внуково)<sup>18</sup>. Доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта г. Магас составляет 33,33%, в 2019 г. пассажиропоток по сравнению с показателями 2018 г. увеличился более чем на 23%, что является еще одним подтверждением эффективности развития региональных бюджетных направлений в структуре маршрутной сети региональных аэропортов<sup>19</sup>. Это может послужить доказательством того, что развитие региональной сети бюджетных авиакомпаний в аэропортах городов с населением 500-600 тыс. человек может быть эффективным и востребованным для пассажиров.

**Зарубежный опыт развития маршрутной сети на базе региональных аэропортов.** В структуре региональных аэропортов Франции, Италии и Испании до 80% рейсов совершаются бюджетными авиакомпаниями. Представим данные маршрутной сети франко-голландской авиакомпании “Transavia” в структуре французского аэропорта г. Нант (рис. 3). “Transavia” является региональной бюджетной авиакомпанией, осуществляющей эксплуатацию 42 воздушных судов Boeing 737, а население г. Нант составляет около 310 тыс. человек (вместе с метрополией 609 тыс. человек).

Представим данные маршрутной сети испанской бюджетной авиакомпании “Volotea” в структуре аэропорта г. Монпелье, Франция (рис. 4). “Volotea” является региональной авиакомпанией, осуществляющей рейсы малой и средней протяженности из региональных аэропортов Испании, Франции, Италии, Греции и других европейских стран. Флот авиакомпании составляют лайнеры Airbus A319-100 и Boeing 717-200 общим количеством 33 единицы. Авиакомпания имеет широкую маршрутную сеть, выполняя преимущественно регулярные рейсы с периодичностью 1-3 раза в неделю и предлагая своим пассажирам очень выгодные тарифы (от 9 евро). Аэропорт г. Монпелье является классическим примером регионального аэропорта Франции. Национальная классическая авиакомпания выполняет 2 ежедневных рейса по маршруту Монпелье - Париж, а доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта превышает показатель в 80%. Население г. Монпелье в 2019 г. - 210 тыс. человек.





Необходимо отметить, что в России значительная часть экономически активного населения не владеет информацией о существовании бюджетных авиакомпаний, их выгоде и преимуществах. По данным социологических опросов в 2018-2019 гг., около 50% населения не знают о существовании бюджетных авиаперевозчиков. В то время как в странах Европы такой информацией владеют до 90% населения. Осведомленность населения регионов России о существовании бюджетных авиакомпаний, о специфике их работы, выгодах и преимуществах может послужить существенным фактором развития бюджетных авиаперевозок в регионах России.

### Обсуждение

Анализ деятельности аэропортов ПФО позволил сделать заключение о том, что присутствие бюджетных авиакомпаний в регионе продолжает оставаться крайне низким. Анализ деятельности аэропортов СКФО способствовал подтверждению гипотезы о том, что развитие направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети является ключевым фактором роста пассажиропотока. Графическое отображение действующей маршрутной сети бюджетных авиакомпаний, а также региональных рейсов и перспективных направлений для бюджетных авиаперевозок на базе аэропорта Самары способствовало заключению о том, что более

10 региональных маршрутов, связывающих Самару с крупными региональными городами ПФО, ЦФО, ЮФО, СКФО, остаются невостребованными и являются перспективными для бюджетных авиаперевозчиков.

### Заключение

Представим данные о действующих направлениях бюджетных авиакомпаний, о действующих региональных маршрутах и перспективных маршрутах для бюджетных авиакомпаний международного аэропорта Курумоч (Самара) графически (рис. 5).

Представленные данные свидетельствуют о том, что аэропорт Самары имеет очень высокий потенциал развития новых направлений в сегменте бюджетных авиаперевозок. Для бюджетных авиакомпаний перспективными направлениями являются маршруты малой и средней дальности, обеспечивающие высокий показатель эксплуатационной эффективности воздушных судов. Ежедневными могут стать рейсы, связывающие Самару с крупными городами России (Пермь, Воронеж, Астрахань, Ставрополь), а также международные направления (Будапешт, Нур-Султан, Алматы). По данным направлениям возможно сотрудничество с венгерской бюджетной авиакомпанией "Wizz Air" и с бюджетной авиакомпанией Республики Казахстан "Fly Arystan". Со средними по численности городами России (Киров, Ярославль, Вологда,



Рис. 5. Маршрутная сеть международного аэропорта Курумоч (Самара)

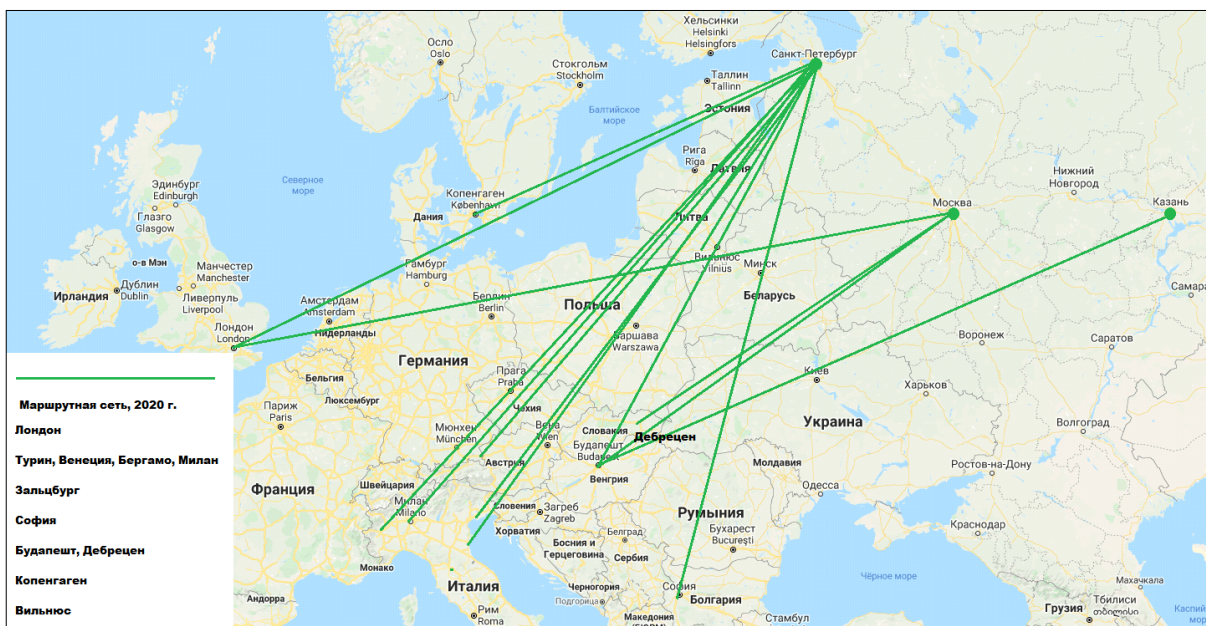


Рис. 6. Маршрутная сеть венгерской бюджетной авиакомпании “Wizz Air” в России, ноябрь 2020 г.\*

\* По данным официального сайта авиакомпании: <https://wizzair.com/#/> (дата обращения: 21.08.2020).

Магнитогорск) может быть организовано авиасообщение с периодичностью 1-3 рейса в неделю, исходя из возможностей авиакомпании и объема пассажиропотока по данным направлениям.

Подтверждением эффективности развития маршрутной сети бюджетных авиакомпаний в условиях макроэкономической нестабильности является заявление руководства венгерской авиакомпании “Wizz Air” о расширении своего присутствия в России (рис. 6). Авиакомпания на протяжении нескольких лет осуществляет регулярное авиасообщение, связывающее столичный аэропорт Внуково с городами Будапешт, Дебрецен, Лондон, а в апреле 2020 г. анонсировала открытие новых направлений из Санкт-Петербурга и Казани.

Руководство авиакомпании “Wizz Air” рассчитывает увеличить пассажиропоток за счет падения спроса в сегменте классических международных авиaperевозок. Пассажиры авиакомпании могут приобрести авиабилеты в рамках маршрутной сети “Wizz Air” с возможностью стыковки в одном из базовых аэропортов (Будапешт, Лондон, Дебрецен).

Европейский опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. доказал эффективность развития бюджет-

ных авиакомпаний в условиях падения потребительской активности населения. Развитие бюджетных авиакомпаний происходит за счет расширения маршрутной сети и увеличения показателя эксплуатационной эффективности парка воздушных судов. Для аэропорта Самары расширение направлений бюджетных авиакомпаний могло бы способствовать увеличению показателя пассажиропотока. Для жителей Самары и Самарской области расширение маршрутной сети бюджетных авиакомпаний предоставило бы возможность приобретения авиабилетов по доступным ценам, сопоставимым или даже более низким по стоимости, чем билеты на железнодорожном транспорте. При открытии в структуре маршрутной сети аэропорта Самары одного ежедневного направления бюджетной авиакомпании “Победа”, выполняемого на лайнере Boeing 737-800 вместимостью 189 пассажиров при средней загрузке салона 95%, годовой пассажиропоток аэропорта будет увеличен на 65 535 пассажиров. При условии открытия 5 направлений при средней загрузке салона 90% (минимальный показатель для бюджетной авиакомпании) пассажиропоток международного аэропорта Курумоч может быть увеличен на 310 432 пассажира.

<sup>1</sup> Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe. URL: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (дата обращения: 19.08.2020).

<sup>2</sup> Перевозки пассажиров в России - итоги 2019 года. URL: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda> (дата обращения: 19.08.2020).

<sup>3</sup> "Победа" подвела итоги работы в 2019 году. URL: <https://www.aviaport.ru/digest/2020/02/19/627293.html> (дата обращения: 19.08.2020).

<sup>4</sup> *Филина В.Н.* Стратегия развития рынка авиационных услуг // Проблемы прогнозирования. 2019. № 4 (175). С. 50-58.

<sup>5</sup> *Мальцев А.А., Матвеева А.В.* Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. № 3. С. 26-31.

<sup>6</sup> *Гомилевская Г.А., Щур В.В., Щур С.В.* Перспективы развития авиатранспортных перевозок в формате лоукост на Дальнем Востоке (на примере Приморского края) // КНЖ. 2018. № 2 (23). С. 133-137.

<sup>7</sup> *Томаев А.О., Каукин А.С.* Моделирование рынка внутренних российских пассажирских авиаперевозок // Управленческое консультирование. 2018. № 4 (112). С. 85-93.

<sup>8</sup> *Губенко А.В., Растова Ю.И., Панкратова А.Р.* Современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в России // Экономика и экологический менеджмент. 2019. № 2. С. 82-90.

<sup>9</sup> *Рублев В.В.* Перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза в условиях макроэкономической нестабильности // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2020. № 4 (186). С. 18-38.

<sup>10</sup> Международный аэропорт Уфа (Мустай-Карим) : [офиц. сайт]. URL: <http://www.airportufa.ru/> (дата обращения: 20.08.2020).

<sup>11</sup> Международный аэропорт Казань : [офиц. сайт]. URL: <http://kazan.aero/> (дата обращения: 20.08.2020).

<sup>12</sup> Международный аэропорт Нижнего Новгорода : [офиц. сайт]. URL: <http://goj.aero/> (дата обращения: 20.08.2020).

<sup>13</sup> Пассажиропоток аэропорта Курумоч снизился на 2%. URL: <https://tass.ru/ekonomika/7647695> (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>14</sup> Аэропорт Уфы по итогам 2019 года нарастил пассажиропоток на 10%. URL: <https://www.aviaport.ru/news/2020/01/10/621889.html> (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>15</sup> Новые рекорды аэропорта "Казань" в 2019 году. URL: <https://aviation21.ru/novye-rekordy-aerporta-kazan-v-2019-godu/> (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>16</sup> Аэропорт Стригино в 2019 году незначительно снизил пассажиропоток. URL: <https://nn.rbc.ru/nn/freenews/5e2182169a794738886f075e> (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>17</sup> Доходное дело. Кто владеет аэропортами России. URL: [https://tsargrad.tv/articles/dohodnoe-delo-kto-vladeet-ajeroportami-v-rossii\\_123021](https://tsargrad.tv/articles/dohodnoe-delo-kto-vladeet-ajeroportami-v-rossii_123021) (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>18</sup> Пассажиропоток аэропорта г. Нальчик вырос более чем на 20% в 2017 году. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4867386> (дата обращения: 21.08.2020).

<sup>19</sup> Пассажиропоток в аэропорту Магаса за 2019 год вырос на 23%. URL: <https://www.aviapages.ru/news/209856-passazhiropotok-v-aerportu-magasa-za-2019-god-vyros-na-23?4867386> (дата обращения: 21.08.2020).

*Поступила в редакцию 23.08.2020 г.*

## INCREASE IN BUDGET AIRLINES AS A KEY FACTOR OF THE INTERNATIONAL AIRPORT KURUMOCH (SAMARA) DEVELOPMENT IN THE CONTEXT OF MACROECONOMIC INSTABILITY

© 2020 V.V. Rublev\*

The article shows an analysis of the impact of low-cost airlines in Europe on the passenger air transportation market. The experience of overcoming the consequences of the global financial crisis in 2008 proved that in conditions of macroeconomic instability, there is a significant increase in passenger traffic of low-cost air carriers. This is due to the lower pricing policy compared to classic airlines, as well as the extensive regional route network of budget airlines. Analysis of performance indicators of major airports of Volga Federal District and regional airports of North Caucasian Federal District showed that the presence of budget airlines in the structure of the airports route network continues to be extremely low. Airports of North Caucasian Federal District that are developing cooperation with the "Pobeda" low-cost airline had high passenger flow growth rates in 2018 and 2019. It is a key factor in the airports development. As a result of the research, the author comes to the conclusion that the current route network of international airport Kurumoch (Samara) can be expanded by more than 50% due to short and medium-haul flights that connect Samara with major regional centers of the Volga Federal district, Central Federal district, and Southern Federal district. An increase in passenger flow by 20% due to the development of low-cost airlines will allow Samara airport to become the largest airport in the region. Data on the destinations development of the Hungarian low-cost airline "Wizz Air" shows that the Russian market is promising for foreign budget air carriers.

**Keywords:** international airport Kurumoch (Samara), regional airports, regional airlines, regional route network, low-cost airlines.

### **Highlights:**

- ◆ regional passenger air transportation is an important element in the structure of the national passenger air transportation market;
- ◆ the market growth trend (annual increase in passenger traffic) is due to the growth of passenger flow of regional airports;
- ◆ low-cost air transportations, as European experience shows, is an important component of the market;
- ◆ the experience of overcoming the consequences of the global financial crisis in 2008 on the European passenger air transportation market proved the effectiveness of budget airlines development in the context of macroeconomic instability;
- ◆ the share of budget airlines in the structure of the route network of regional airports in France, Italy and Spain reaches 80%, in Russia - less than 10%, which is extremely low;
- ◆ the development of low-cost airlines in the structure of the route network of international airport Kurumoch (Samara) can serve as a fundamental factor for growth and development in the context of the 2020 macroeconomic crisis caused by the COVID-19 pandemic.

---

\* Vladimir V. Rublev, Post-graduate student of the Strategic Planning and Management of Housing and Communal Complex Department of the Institute of Economics and Management of Vladimir State University. E-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

*Received for publication on 23.08.2020*