

**АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ФРАНЦИИ И РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ ЦФО:
РАЗВИТИЕ НАПРАВЛЕНИЙ БЮДЖЕТНЫХ АВИАКОМПАНИЙ
КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА**

© 2021 В.В. Рублев*

В статье представлен анализ деятельности региональных аэропортов Франции по итогам 2019 г. Рост пассажиропотока наблюдался в тех аэропортах, которые активно развивали сотрудничество с бюджетными авиакомпаниями, увеличивая количество направлений маршрутной сети. Региональные аэропорты Франции, структура маршрутной сети которых не расширилась в 2019 г., показали незначительное снижение пассажиропотока (от -0,1% до -3%). Первый и единственный экспериментальный региональный аэропорт Франции (г. Безье), осуществляющий обслуживание рейсов только одной бюджетной авиакомпания «Ryanair», показал увеличение пассажиропотока по итогам 2019 г. на 14,5%. Достаточно высока доля маршрутов бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции. Ключевыми проблемами региональных аэропортов России являются низкий показатель пассажиропотока и неразвитость маршрутной сети. Ввиду присутствия на рынке единственной национальной бюджетной авиакомпании «Победа» и минимального влияния на сегмент бюджетных авиаперевозок иностранных авиакомпаний доля направлений бюджетных авиаперевозок в структуре региональных аэропортов Российской Федерации продолжает оставаться на крайне низком уровне. 2019 г. показал рекордный рост пассажиропотока региональных аэропортов ЦФО (рост от +2,8% до +262%, за исключением аэропорта г. Тамбова, падение пассажиропотока которого составило 57,4%), что свидетельствует о возрастании спроса и необходимости расширения маршрутной сети региональных аэропортов. На примере аэропорта г. Воронежа представлена модель развития направлений бюджетных авиакомпаний.

Ключевые слова: региональные аэропорты, аэропорты Франции, аэропорты ЦФО, региональные авиалинии, бюджетные авиакомпании.

Основные положения:

- ◆ рост пассажиропотока региональных аэропортов Франции обусловлен развитием новых направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта;
- ◆ аэропорты Франции, структура маршрутной сети которых не расширилась в 2019 г., показали незначительное снижение пассажиропотока (от -0,1% до -3%);
- ◆ региональные аэропорты ЦФО имеют крайне низкие показатели пассажиропотока, обусловленные неразвитостью маршрутной сети и низким влиянием бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети аэропорта;
- ◆ рост пассажиропотока аэропорта г. Калуги на 262% обусловлен расширением сотрудничества с региональной авиакомпанией «Азимут» и увеличением количества субсидируемых авиарейсов;
- ◆ расширение маршрутной сети региональных аэропортов за счет увеличения количества направлений бюджетных авиакомпаний может послужить базовой основой увеличения пассажиропотока в условиях макроэкономической нестабильности.

* Рублев Владимир Владимирович, аспирант, Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, г. Москва. E-mail: v-v-rublev@yandex.com.

Введение

Роль и влияние региональных аэропортов на структуру рынка пассажирских авиаперевозок значительно усилились в период 2008–2012 гг. Основопологающим фактором послужили последствия мирового финансового кризиса, выразившиеся в падении спроса на пассажирские авиаперевозки и увеличении спроса в сегменте бюджетных авиаперевозок. Крупнейшие европейские бюджетные авиакомпании, такие как ирландская «Ryanair», британская «easyJet», венгерская «Wizz Air», испанские «Vueling» и «Volotea», значительно увеличили парк воздушных судов и расширили маршрутную сеть. В период с 2012 по 2019 г. бюджетные авиакомпании демонстрируют высокие показатели роста и развития. Показателем роста авиакомпании является увеличение пассажиропотока, а показателем ее развития – обновление и увеличение парка воздушных судов, а также расширение маршрутной сети. Стоит отметить, что европейский рынок пассажирских авиаперевозок является высокоразвитым. Критерием оценки служат объем перевозимых пассажиров, разветвленность маршрутной сети (внутренней и международной), развитость конкуренции на рынке, высокие показатели ежегодного роста пассажиропотока.

Представим данные крупнейших авиакомпаний Европы по итогам 2019 г. (рис. 1). Мы

видим, что из 6 крупнейших авиакомпаний и авиахолдингов Европы три являются бюджетными авиакомпаниями («Ryanair», «easyJet», «Wizz Air»). Лидирующие позиции заняла ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair», которая перевезла 152 млн пассажиров. В структуру крупнейших авиахолдингов «Lufthansa Group», «LAG», «Air France – KLM» входят дочерние бюджетные авиакомпании. 6 крупнейших авиакомпаний и авиационных холдингов, по итогам 2019 г., осуществили перевозку 638,3 млн пассажиров.

Необходимо отметить, что европейский рынок пассажирских авиаперевозок включает в себя государства Европейского союза, Швейцарию, Великобританию, Ирландию, скандинавские страны. Российская Федерация и государства бывшего СССР не входят в структуру европейского рынка.

Исследованию аэропортов как структурного элемента рынка пассажирских авиаперевозок посвящены труды российских и зарубежных ученых.

В статье Я.Н. Солдатова «Стратегия развития региональных аэропортов»¹ дано заключение о том, что аэропорт является важным элементом региональной инфраструктуры и ключевым фактором развития регионального рынка пассажирских авиаперевозок. Устаревшая инфраструктура мелких региональных аэропортов не соответствует мировым требо-

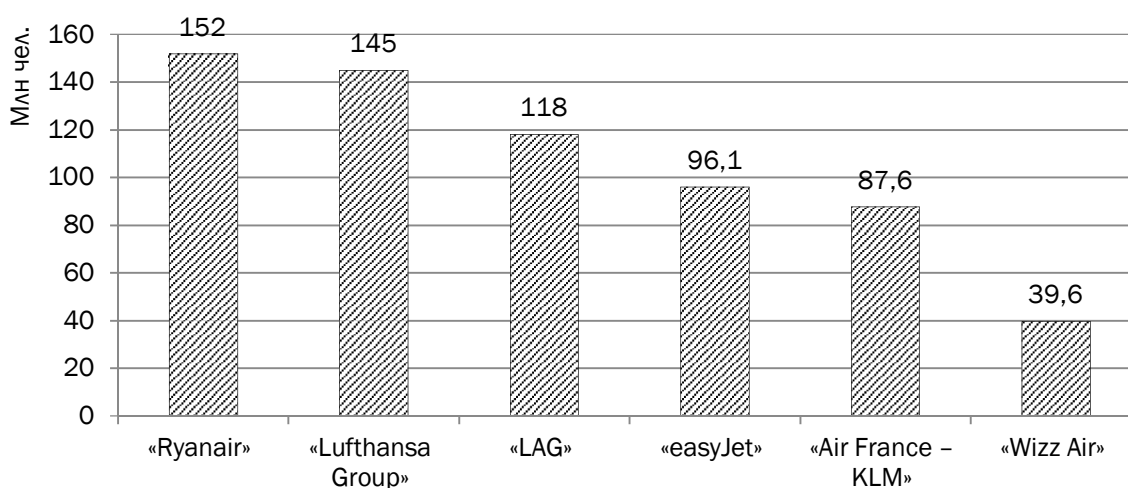


Рис. 1. Крупнейшие европейские авиакомпании. Количество перевезенных пассажиров в 2019 г.*

* Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe. URL: <https://www.volretarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (дата обращения: 01.09.2020).

ваниям обслуживания пассажиров и выступает препятствующим фактором развития регионального авиатранспортного сообщения.

М.В. Жеребцов в статье «Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации»² заключает, что неэффективная работа по модернизации региональных объектов авиатранспортной инфраструктуры препятствует развитию потенциала региональных авиаперевозок. Увеличение уровня жизни населения в период с 2000 по 2014 г. и популяризация туризма являются ключевыми элементами спроса на внутренние региональные авиаперевозки малой и средней дальности.

Т.А. Шутова в статье «Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг»³ утверждает, что неэффективный менеджмент региональных аэропортов является причиной низких показателей развития регионального рынка пассажирских авиаперевозок.

В исследовании Л.В. Бабкиной и Л.Ф. Отверченко «Концепции стратегического развития авиатранспортной системы в регионах Российской Федерации»⁴ представлено заключение о методах повышения эффективности региональных аэропортов. Совершенствование законодательства, государственно-частное партнерство, расширение программы субсидируемых авиаперелетов, по мнению авторов, являются эффективными механизмами развития региональных аэропортов.

В статье Д.Ю. Каминского и С.В. Каминской «Роль сегментирования рынка пассажирских авиаперевозок в стратегии развития региональных аэропортов на примере международного аэропорта Чита (Кадала)»⁵ представлена модель стратегического развития данного аэропорта. Авторами подчеркивается, что отсутствие эффективной стратегии управления в условиях макроэкономической нестабильности является одним из ключевых факторов неэффективности значительного количества региональных аэропортов. Развитие маршрутной сети классических и бюджетных авиакомпаний, а также расширение программы субсидируемых рейсов позволит региональным аэропортам демонстрировать динамику увеличения пассажиропотока. В усло-

виях, когда региональный аэропорт осуществляет обслуживание 4-6 рейсов в сутки (500-1000 пассажиров), он не достигнет положительного финансового результата. Расширение маршрутной сети, расширение сотрудничества с российскими и зарубежными авиакомпаниями, увеличение доли бюджетных и субсидируемых авиаперевозок – все это может послужить ключевыми факторами роста и развития региональных аэропортов.

Методы

Основными источниками для проведения исследования явились официальные документы на русском и французском языках. Метод статистического анализа позволил выявить основные факторы роста и падения пассажиропотока региональных аэропортов Франции и России. Метод сравнительного анализа позволил определить основные детерминанты роста пассажиропотока региональных аэропортов ЦФО в условиях макроэкономической нестабильности. Ключевыми показателями роста и развития регионального аэропорта являются увеличение показателя пассажиропотока и расширение маршрутной сети. Сегментация рынка пассажирских авиаперевозок на классические и бюджетные авиакомпании способствовала определению наиболее эффективного пути развития, снижая риски и возможные финансовые потери.

Результаты

Анализ пассажиропотока аэропортов Франции. Представим данные о пассажиропотоке аэропортов Франции по итогам 2019 г. (см. таблицу). Они свидетельствуют о том, что значительное количество региональных аэропортов, по итогам деятельности за 2019 г., показали положительную динамику развития. Пассажиропоток увеличился у тех региональных аэропортов, которые расширили присутствие бюджетных авиакомпаний и открыли новые регулярные направления в структуре маршрутной сети своих аэропортов.

Аэропорты г. Нант (+16,6%) и г. Бордо (+13,3%) расширили сотрудничество с франко-голандской бюджетной авиакомпанией «Trans-avia» (дочерняя структура Air France – KLM).

Пассажиропоток аэропортов Франции в 2019 г.*

Аэропорт	Пассажиро- поток, чел.	2019 г. / 2018 г., %	Аэропорт	Пассажиро- поток, чел.	2019 г. / 2018 г., %
г. Париж (Шарль де Голь)	76 150 007	+5,4	г. Тулон	507 199	-11,1
г. Париж (Орли)	31 853 049	-3,8	г. Тарб	466 235	+0,9
г. Ницца	14 485 423	+4,6	г. Периньян	447 938	-3,3
г. Лион	11 739 600	+6,4	г. Клермон-Ферран	431 180	+0,1
г. Марсель	10 151 743	+8,1	г. Каркассон	351 982	-6,2
г. Тулуза	9 620 224	-0,1	г. Кальви (о. Корсика)	336 514	+0,4
г. Базель - Мюлуз	9 094 821	+6,0	г. Гренобль	307 979	-13,5
г. Бордо	7 703 135	+13,3	г. Кан	304 769	+11,2
г. Нант	7 227 411	+16,6	г. Лимож	300 840	-0,2
г. Париж (Бове)	3 983 250	+5,2	г. Бержерак	285 182	-0,4
г. Лиль	2 189 221	+5,3	г. Безье	267 712	+14,5
г. Монпелье	1 935 631	+3,0	г. Мец	263 619	-5,4
г. Аяччо (о. Корсика)	1 618 723	-3,3	г. Ля Рошель	233 001	-3,0
г. Бастиа (о. Корсика)	1 559 492	+2,3	г. Ним	231 031	-3,0
г. Страсбург	1 301 886	+0,4	г. Шамбери	204 573	-0,1
г. Брест	1 236 121	+11,9	г. Тур	197 109	+8,6
г. Биариц	1 066 204	-9,9	г. Довиль	134 612	-8,7
г. Ренн	851 976	-0,6	г. Потье	114 134	-4,4
г. Фигари (о. Корсика)	748 652	-1,0	г. Доль	111 161	+3,4
г. По	606 003	-1,1	г. Лорен	102 586	-17,2

* Составлено по: Resultats d'activite des aeroportis francais - 2019. Statistiques de traffic // UAF&FRA (Union des Aeroports Francais & Francophones Associes), 2020.

Аэропорт г. Брест стал одним из французских хабов (базовых аэропортов) для испанской бюджетной авиакомпании «Volotea». Уникальным является пример аэропорта г. Безье (+14,5%) – экспериментального аэропорта, осуществляющего сотрудничество только с ирландской бюджетной авиакомпанией «Ryanair», выполняющей регулярные рейсы по 8 направлениям. Ранее аэропорт г. Безье был мелким региональным аэропортом, осуществляющим обслуживание рейсов деловой авиации (бизнес-джетов), а также являющимся стоянкой для воздушных судов регионального аэроклуба⁶. В 2019 г. авиакомпания «Ryanair» открыла два новых направления: Безье – Стокгольм и Безье – Эдинбург, что позволило увеличить пассажиропоток до 267 тыс. пассажиров. На официальном сайте аэропорта Безье отображена информация о регулярных рейсах авиакомпании «Ryanair», при осуществлении запроса происходит автоматический переход на официальный сайт авиакомпании «Ryanair». В непосредственной близости к аэропорту Безье находятся два крупных аэропорта – аэропорт г. Тулуза и аэропорт г. Марсель, однако региональный аэропорт Безье намерен и

далее развивать сотрудничество с бюджетной авиакомпанией «Ryanair» и расширить маршрутную сеть.

Представим данные аэропортов Франции (рис. 2). Данные свидетельствуют о разветвленности сети аэропортов и о значительном влиянии региональных аэропортов, ежегодный пассажиропоток которых составляет от 200 тыс. до 1 млн пассажиров. Остров Корсика, население которого в 2019 г. составляло 339 тыс. жителей, имеет 4 аэропорта. В южной части Франции – наибольшее количество аэропортов с ежегодным пассажиропотоком до 1 млн человек.

Представим данные о соотношении рейсов бюджетных и классических авиакомпаний в структуре аэропортов о. Корсика (рис. 3). Необходимо отметить, что Корсика имеет регулярное паромное сообщение с материковой Францией, но роль пассажирского авиатранспортного сообщения является значительной. Совокупное количество перевезенных пассажиров 4 корсиканских аэропортов, по итогам 2019 г., составило 4 263 381 человек, что многократно превышает численность населения острова.

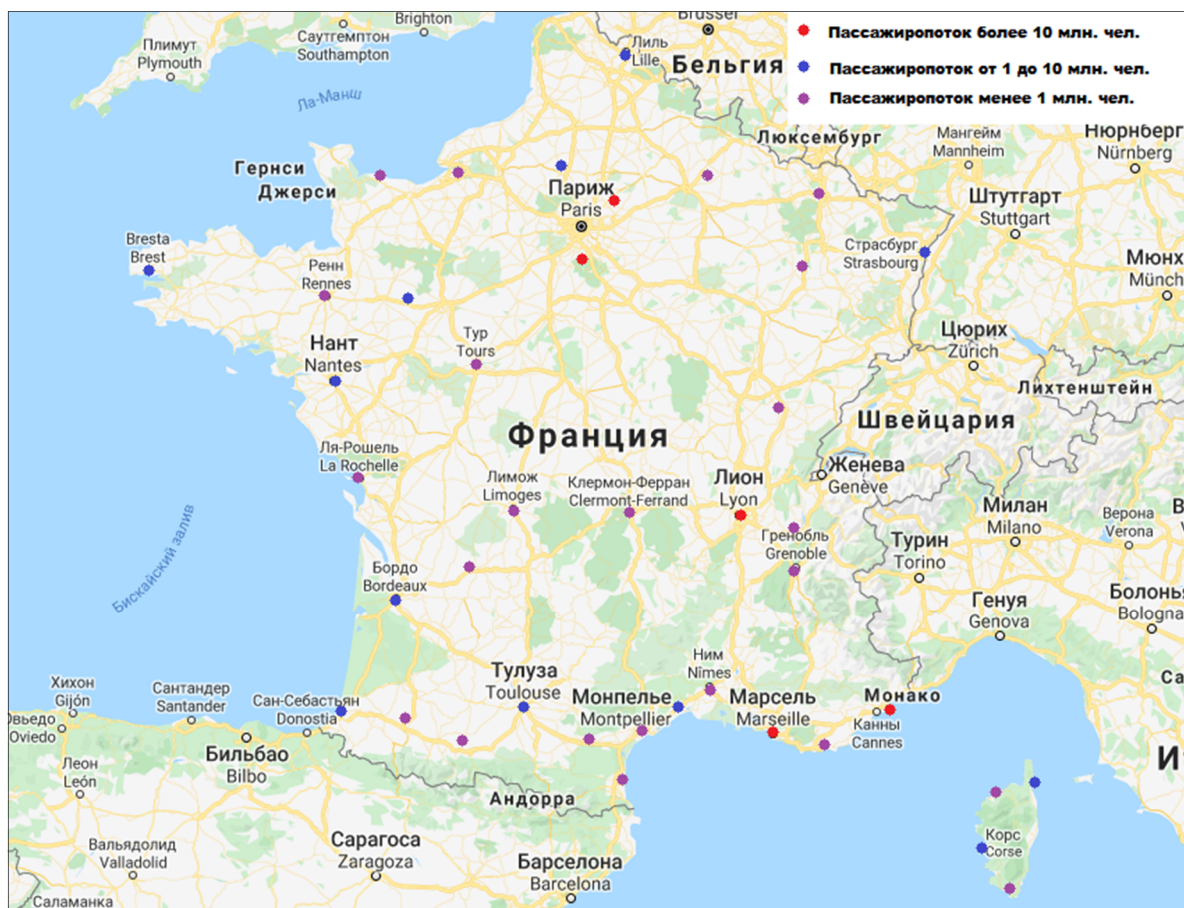


Рис. 2. Аэропорты Франции по итогам деятельности в 2019 г.

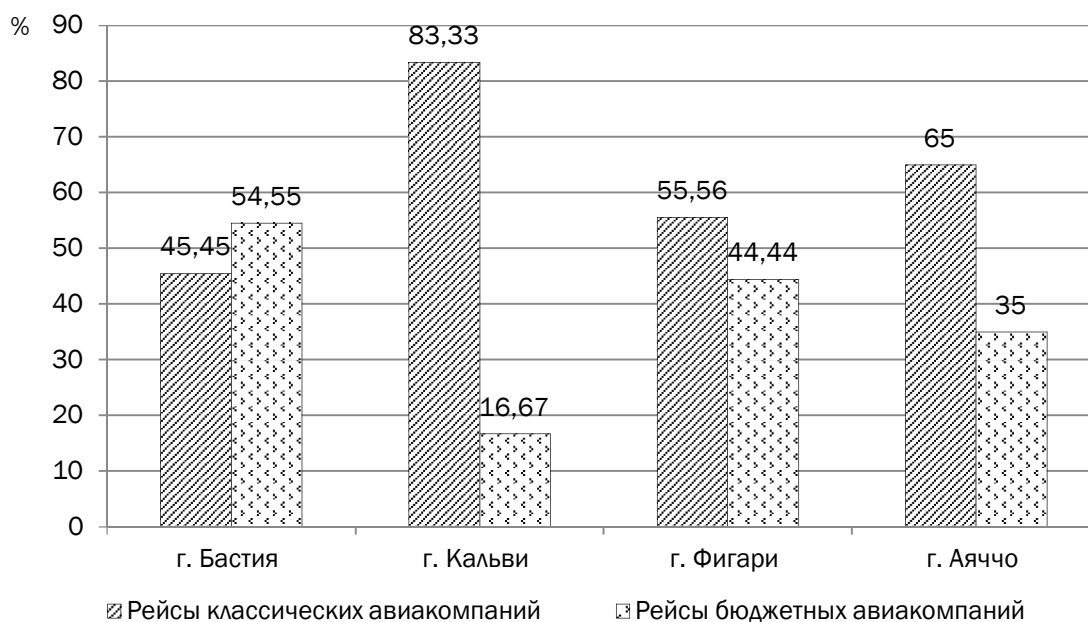


Рис. 3. Доля рейсов классических и бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропортов о. Корсика (Франция)*

* Составлено по: Resultats d'activite des aeroports francais – 2019. Statistiques de trafic // UAF&FRA (Union des Aeroports Francais & Francophones Associes), 2020.

Высокие показатели пассажиропотока региональных аэропортов Франции обусловлены высокоразвитой маршрутной сетью. Региональные аэропорты Франции осуществляют обслуживание рейсов национальной классической авиакомпании «Air France», которая осуществляет регулярное сообщение со столичными аэропортами (Шарль де Голь и Орли), а также с крупными городами Франции. Авиакомпании государств Европейского союза, а также других зарубежных стран осуществляют регулярное авиасообщение с крупными городами Франции. Российская авиакомпания «Аэрофлот» выполняет 3 ежедневных рейса по маршруту Москва (Шереметьево) – Ницца, регулярное сообщение по маршруту Москва (Шереметьево) – Лион. Авиакомпания «S7» в 2019 г. открыла направление Москва (Домодедово) – Ницца, а в это же время авиакомпания «Уральские авиалинии» открыла направление Москва (Жуковский) – Бордо. Европейские бюджетные авиакомпании занимают особое место в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции.

Анализ маршрутной сети регионального аэропорта г. Страсбурга (Франция). Представим данные маршрутной сети аэропорта г. Страсбурга (рис. 4).

Французская классическая авиакомпания «Air France» выполняет регулярные рейсы из аэропорта Страсбурга по следующим направлениям: г. Лиль, г. Марсель, г. Ницца, г. Лион. Иностранные классические авиакомпании осуществляют регулярные рейсы из Алжира, Марокко, Германии. По всем остальным направлениям (протяженность которых составляет от 500 до 1500 км) осуществляют рейсы европейские бюджетные авиакомпании.

В основу концепции бюджетной авиакомпании заложен принцип минимизации производственных издержек. Бюджетные авиакомпании демонстрируют достаточно высокие показатели эксплуатационной эффективности парка воздушных судов. Располагая флотом узкофюзеляжных лайнеров, вместимостью от 140 до 220 пассажиров, бюджетные авиаперевозчики выполняют от 6 до 8 рейсов в сутки одним воздушным судном, что является экономически эффективным и обоснованным.

Одновременно, бюджетные авиакомпании демонстрируют и очень высокий показатель средней загруженности пассажирских кресел (до 95%), в то время как у классических авиакомпаний этот показатель составляет 85–88%.

На основании представленных данных можно заключить, что рост пассажиропотока региональных аэропортов Франции достигается благодаря развитию маршрутной сети бюджетных авиакомпаний. Региональные французские аэропорты, которые в 2019 г. не открыли ни одного нового направления, показали падение пассажиропотока от –0,1% до –3%, что является весьма высоким показателем. Ни одна бюджетная авиакомпания в 2019 г. не прекратила сотрудничество с региональными аэропортами Франции. Направления, по которым происходил спад пассажиропотока, авиакомпании минимизировали, сократив частоту выполняемых рейсов.

Кризис 2020 г., вызванный пандемией COVID-19, введение временных ограничительных и запретительных мер крайне негативным образом отразятся на показателях пассажиропотока по итогам 2020 г. В условиях падения потребительской активности классические авиакомпании столкнутся с проблемой низкой наполняемости рейсов, что, в свою очередь, отразится крайне негативно на финансовом результате их деятельности. Бюджетные авиакомпании имеют все основания для усиления позиций на рынке региональных перевозок (маршруты от 500 до 1500 км), по аналогии преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. Бюджетные авиакомпании выполняют значительную долю рейсов собственной маршрутной сети из региональных аэропортов. Сотрудничество с региональными аэропортами позволяет минимизировать затраты на обслуживание пассажиров и воздушных судов, а также более эффективно распределять временной трафик (сокращать временной интервал между рейсами). Преодолевая последствия кризиса, региональные аэропорты Франции имеют все основания для увеличения пассажиропотока, что способствует усилению их роли и влияния на рынок пассажирских авиаперевозок.



Рис. 4. Аэропорт г. Страсбурга (Франция). Маршрутная сеть по состоянию на 2020 г.*

* Составлено по: Aéroport Strasbourg – Alsace. URL: <https://www.strasbourg.aeroport.fr/en> (дата обращения: 01.09.2020).

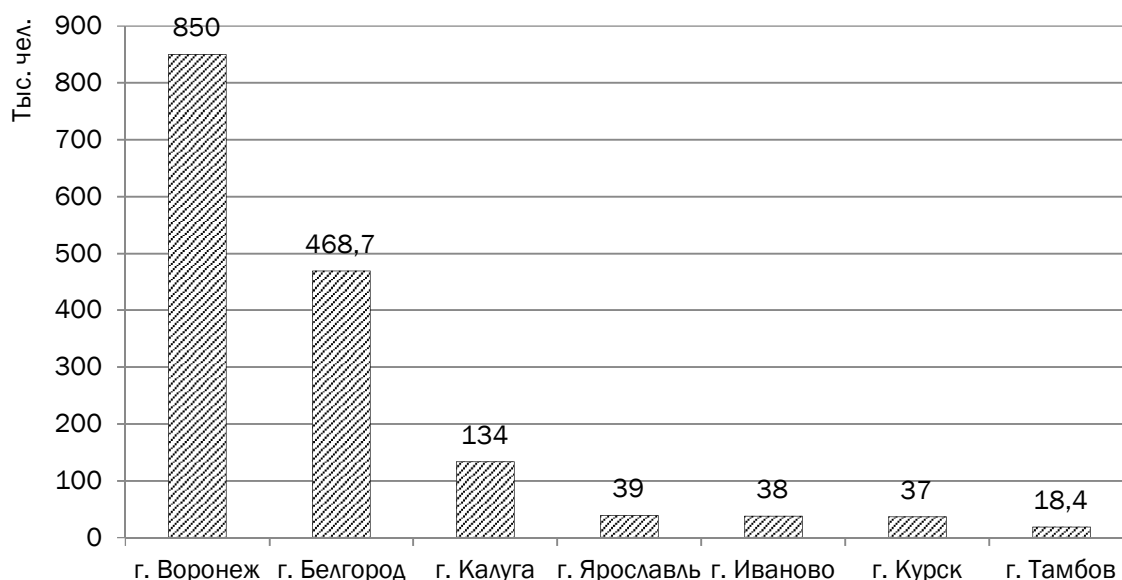


Рис. 5. Пассажиропоток аэропортов ЦФО в 2019 г.*

* Объемы перевозок через аэропорты России по итогам 2019 года. Росавиация. URL: <https://favt.ru/deyatelnost-ajeropty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz> (дата обращения: 31.08.2020).

Анализ пассажиропотока региональных аэропортов ЦФО. В структуре рынка пассажирских авиаперевозок России неразвитость маршрутной сети и низкие показатели пассажиропотока региональных аэропортов продолжают оставаться фундаментальной проблемой. Представим данные анализа деятельности аэропортов Центрального федерального округа (ЦФО) по итогам 2019 г. (рис. 5).

В 2019 г. услугами аэропорта Воронежа воспользовались 850 тыс. пассажиров, аэропорт г. Белгорода осуществил обслуживание 468,7 тыс. пассажиров. Показатели деятельности других аэропортов продолжают оставаться крайне низкими. Население областей ЦФО предпочитает осуществлять перелеты из столичных аэропортов, затрачивая на дорогу от 3 до 10 часов времени на железнодорожном и автомобильном транспорте.

Аэропорт г. Владимира в 2018 г. прекратил выполнение регулярного авиасообщения по маршруту Владимир – Санкт-Петербург ввиду низкого показателя пассажиропотока. Стоит отметить, что региональная субсидия и продажа авиабилетов по фиксированному тарифу не способствовали стимулированию спроса. Наличие прямого железнодорожного сообщения между Владимиром и Санкт-Петербургом послужило еще одним фактором невосребованности данного авианаправления.

Аэропорт г. Иваново, расположенный в 85 км от Владимира, осуществляет регулярное авиасообщение по маршрутам Иваново – Санкт-Петербург (Пулково), Иваново – Симферополь (субсидируемый рейс), а также сезонный рейс по маршруту Иваново – Анапа. Все рейсы пользуются популярностью, что выражается в высоком показателе загрузки воздушного судна⁷.

Представим данные о динамике пассажиропотока аэропортов ЦФО в 2019 г. по отношению к показателям 2018 г. (рис. 6).

По итогам 2019 г. рекордный показатель роста (262%) имеет аэропорт Калуги. Рост пассажиропотока был обусловлен открытием ряда направлений авиакомпании «Азимут». Направления Калуга – Калининград и Калуга – Симферополь вошли в перечень субсидируемых. Для льготных категорий граждан продажа авиабилетов осуществляется по фиксирован-

ной цене, ценовую разницу компенсируют в равных долях региональные и федеральные органы исполнительной власти. Авиакомпания «Азимут» расширила маршрутную сеть, открыв направления: г. Ростов-на-Дону, г. Краснодар, г. Минеральные Воды, г. Сочи⁸.

Авиакомпания «Азимут» является российской региональной классической авиакомпанией, осуществляющей эксплуатацию лайнеров «SSJ-100» отечественного производства. Необходимо отметить, что маркетинговая стратегия авиакомпании «Азимут» включает элементы бюджетного авиаперевозчика: авиакомпания осуществляет эксплуатацию одного типа воздушных судов, имеет одноклассовую компоновку салона, предлагает широкий перечень дополнительных услуг и развивает маршрутную сеть в структуре региональных аэропортов, снижая тем самым величину производственных затрат.

Представим данные географического расположения аэропортов Центрального федерального округа (рис. 7).

Аэропорт Калуги достиг наивысшего показателя увеличения пассажиропотока в 2019 г. за счет открытия новых направлений и расширения перечня государственной программы субсидирования региональных авиарейсов, при этом он располагается максимально близко к столичным аэропортам. Аэропорт Иваново имеет низкий показатель пассажиропотока, но при этом высокую динамику развития ввиду расширения маршрутной сети. Аэропорт Ярославля в 2019 г. увеличил пассажиропоток на 52%, запустив направление Ярославль – Санкт-Петербург российской бюджетной авиакомпании «Победа». При этом данная авиакомпания в 2019 г. прекратила регулярные направления по маршруту Белгород – Москва (Внуково). Вероятно, решение авиакомпании было обусловлено тем, что из аэропорта Внуково осуществляет рейсы авиакомпания «Руслайн» с периодичностью 2 рейса в день.

Представим данные о структуре маршрутной сети аэропортов ЦФО с указанием соотношения рейсов классических и бюджетных авиакомпаний (рис. 8).

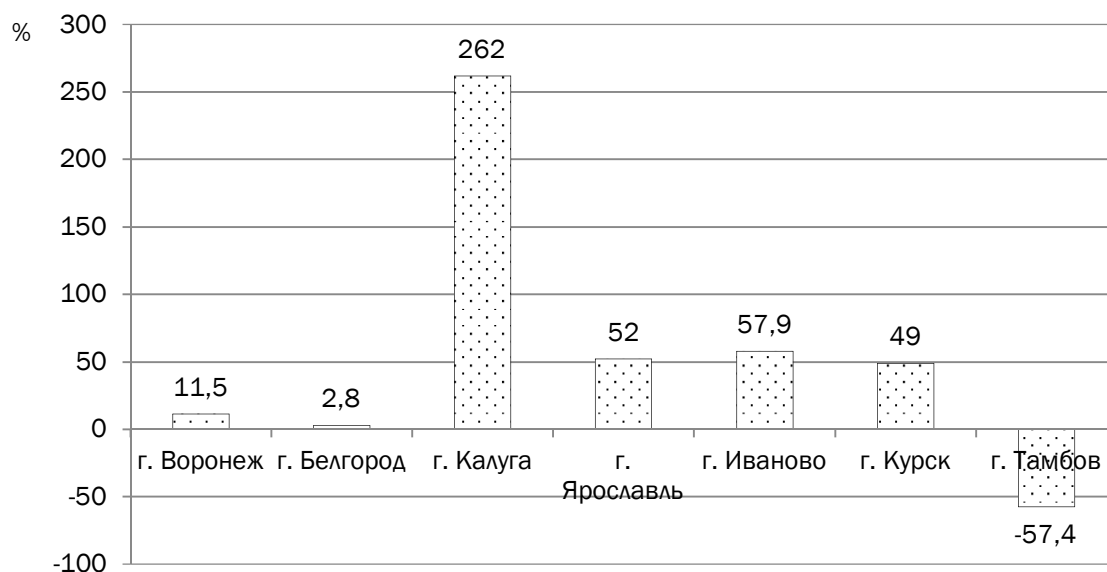


Рис. 6. Динамика роста пассажиропотока аэропортов ЦФО в 2019 г. по отношению к показателям 2018 г.*

* Объемы перевозок через аэропорты России по итогам 2019 года. Росавиация. URL: <https://favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz> (дата обращения: 31.08.2020).

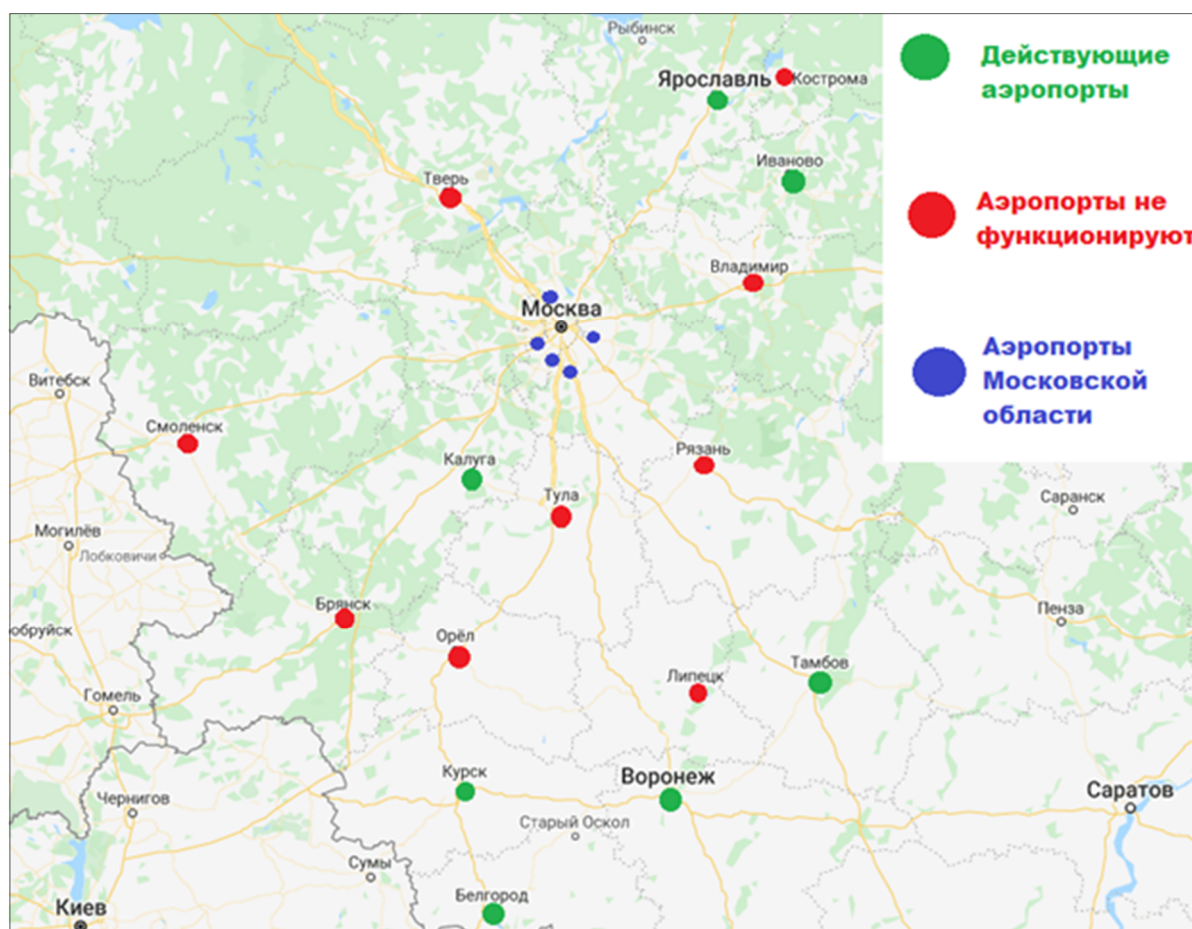


Рис. 7. Аэропорты Центрального федерального округа по состоянию на 2020 г.

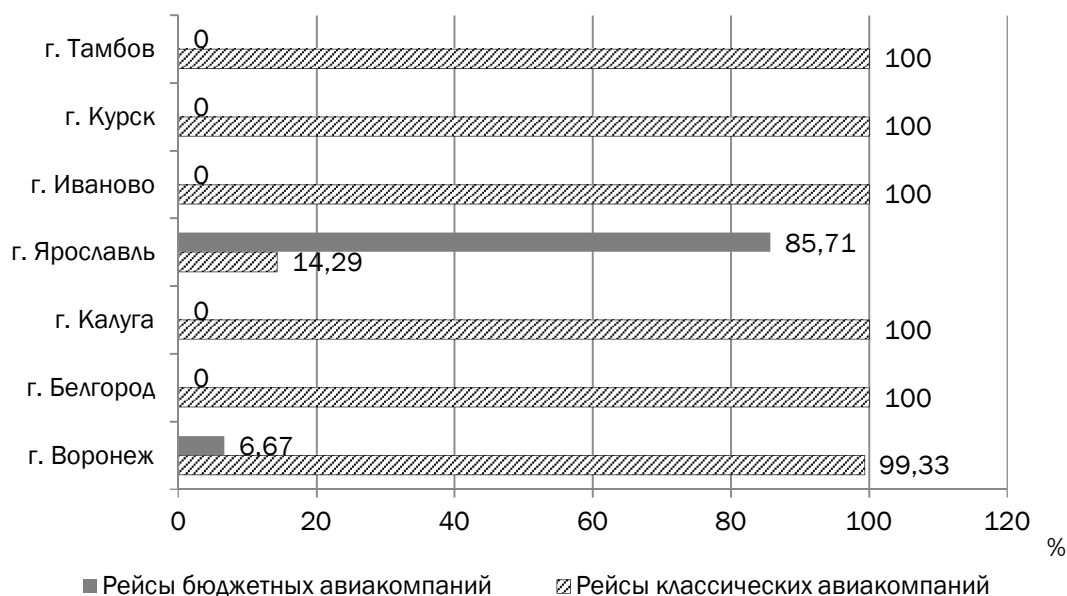


Рис. 8. Доля рейсов классических и бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропортов ЦФО (по состоянию на 2020 г.)*

* Составлено по: Яндекс.Расписания. URL: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 31.08.2020).



Рис. 9. Аэропорт г. Воронежа. Действующие и перспективные направления авиасообщения

Бюджетные авиакомпании осуществляют сотрудничество только с двумя аэропортами (г. Ярославль и г. Воронеж), пассажиропоток которых по итогам 2019 г. увеличился на 52% и 11,5% соответственно. Уход бюджетной авиакомпании «Победа» из аэропорта г. Белгорода оставил пассажиропоток на прежнем уровне (рост всего 2,8%). Бюджетные авиакомпании в структуре маршрутной сети аэропорта Воронежа не увеличивали количество направлений. При этом расширение сотрудничества с российской авиакомпанией «Победа» и зарубежными бюджетными авиаперевозчиками способствовало бы увеличению пассажиропотока.

Услугами аэропорта Воронежа в 2019 г. воспользовались 850 тыс. пассажиров, что является наивысшим показателем региональных аэропортов ЦФО. При этом в структуре маршрутной сети Воронежского аэропорта авиакомпания «Победа» осуществляет регулярные рейсы по двум направлениям, соединяя Воронеж с Москвой и Санкт-Петербургом. Перспективными направлениями для развития бюджетных авиаперевозок могут стать маршруты, связывающие Воронеж с крупными городами Приволжского федерального округа (г. Нижний Новгород, г. Казань, г. Уфа, г. Самара). Вторым этапом развития направлений бюджетных авиаперевозок могут стать направления, связывающие Воронеж с городами «Золотого Кольца» (г. Владимир, г. Иваново, г. Кострома, г. Ярославль). Туристическая привлекательность региона и отсутствие прямого железнодорожного сообщения могут стать ключевым фактором востребованности данных маршрутов (рис. 9).

Обсуждение

Анализ ежегодного отчета о деятельности французских аэропортов (Resultats d'activite des aeroportos francais – 2019. Statistiques de traffic) позволил выделить основные причины роста и падения пассажиропотока региональных аэропортов Франции по итогам деятельности за 2019 г. Анализ деятельности аэропорта г. Страсбурга наглядно показал роль и влияние классических и бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети. Анализ данных, опубликованных Федеральным агентством

воздушного транспорта («Росавиация»), показал увеличение пассажиропотока 6 из 7 аэропортов ЦФО. Анализ деятельности аэропорта Калуги позволил определить основные причины роста пассажиропотока на 262% по итогам 2019 г. Анализ маршрутной сети аэропорта Воронежа помог выделить основные направления, которые могут стать перспективными для расширения маршрутной сети бюджетных авиакомпаний, как основного фактора роста пассажиропотока регионального аэропорта.

Заключение

При открытии одного ежедневного направления в структуре маршрутной сети регионального аэропорта (на примере аэропорта Воронежа) авиакомпанией «Победа» при условии средней загруженности салона воздушного судна на 95% (Boeing 737-800 вместимостью 189 пассажиров) годовой пассажиропоток аэропорта увеличится на 65 700 пассажиров. При осуществлении 3 еженедельных рейсов венгерской бюджетной авиакомпанией «Wizz Air» при условии средней загруженности салона воздушного судна на 90% (Airbus A-321 вместимостью 220 пассажиров) годовой пассажиропоток увеличится на 31 200 пассажиров.

Сотрудничество с зарубежными бюджетными авиакомпаниями может послужить фактором увеличения пассажиропотока в сегменте международных пассажирских авиаперевозок. Аэропорт Воронежа на протяжении многих лет осуществляет успешное сотрудничество с бюджетной авиакомпанией «Fly Dubai» (ОАЭ). Бюджетная авиакомпания «Fly Arystan» (Республика Казахстан) в декабре 2019 г. осуществила открытие первого международного авиарейса по маршруту Нур-Султан – Москва (Жуковский). Венгерская бюджетная авиакомпания «Wizz Air»⁹ анонсировала в апреле 2020 г. открытие 8 новых направлений из аэропорта г. Санкт-Петербурга (Пулково) в крупные региональные города Европы и один регулярный рейс по маршруту Казань – Будапешт. Указанные данные свидетельствуют о том, что российский рынок пассажирских авиаперевозок является перспективным для зарубежных бюджетных авиакомпаний.осу-

ществляя успешное сотрудничество со столичными аэропортами, зарубежные бюджетные авиаперевозчики стремятся к расширению своего присутствия на российском рынке и в качестве возможного варианта рассматривают сотрудничество с региональными аэропортами ЦФО и ПФО. Необходимо учесть, что зарубежные авиакомпании осуществляют расширение международной маршрутной сети, связывая города России с городами зарубежных стран.

Таким образом, российским авиакомпаниям предоставлены возможности для расширения внутренней региональной маршрутной сети в структуре национального рынка пассажирских авиаперевозок. Европейский опыт преодоления последствий кризиса показал динамику возрастания роли и влияния бюджетных авиакомпаний на фоне процессов макроэкономической нестабильности.

¹ Солдатов Я.Н. Стратегия развития региональных аэропортов // Символ науки. 2019. № 5. С. 50–56.

² Жеребцов М.В. Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации.

Журнал о науке, практике, экономике. 2014. № 2 (51). С. 14–17.

³ Шутова Т.А. Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. 2018. № 1. С. 27–32.

⁴ Бабкина Л.Н., Отверченко Л.Ф. Концепции стратегического развития авиатранспортной системы в регионах Российской Федерации // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2017. № 2 (21). С. 13–21.

⁵ Каминский Д.Ю., Каминская С.В. Роль сегментирования рынка пассажирских авиаперевозок в стратегии развития региональных аэропортов на примере международного аэропорта Чита (Кадала) // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2017. № 1 (68). С. 39–43.

⁶ Aéroport de Béziers Cap d'Agde. URL: <http://www.beziers.aeroport.fr/> (дата обращения: 01.09.2020).

⁷ Аэропорт Иваново. URL: <http://ivanovo.aero/> (дата обращения: 01.09.2020).

⁸ URL: <https://klf.aero/flights/raspisanie-reysov/> (дата обращения: 01.09.2020).

⁹ Wizz Air. URL: <https://wizzair.com/> (дата обращения: 01.09.2020).

Поступила в редакцию 07.09.2020 г.

**ANALYSIS OF ECONOMIC ACTIVITY OF REGIONAL AIRPORTS
OF FRANCE AND REGIONAL AIRPORTS OF THE CENTRAL FEDERAL DISTRICT:
DEVELOPMENT OF LOW-COST AIRLINES DESTINATIONS AS A KEY FACTOR
IN THE PASSENGER TRAFFIC GROWTH**

© 2021 V.V. Rublev*

The article presents an analysis of the activities of regional airports in France in 2019. The growth of passenger traffic was observed in those airports that actively developed cooperation with budget airlines, increasing the number of destinations in the route network. Regional airports in France, whose route network structure did not expand in 2019, showed a slight decrease in passenger traffic (from -0.1% to -3%). The first and only experimental regional airport in France (city of Beziers), handling flights of only one budget airline, Ryanair, showed an increase in passenger traffic by 14.5% in 2019. The share of routes of budget airlines in the structure of the route network of regional airports in France is quite high. The key problems of regional airports in Russia are the low passenger traffic and the underdeveloped route network. Due to the presence of the only national budget airline "Pobeda" on the market and the minimal impact on the segment of budget air transportation of foreign airlines, the share of budget air transportation destinations in the structure of regional airports of the Russian Federation continues to remain at an extremely low level. 2019 showed a record growth in passenger traffic at regional airports in the Central Federal District (an increase from +2.8% to +262%, with the exception of Tambov Airport, whose passenger traffic fell by 57.4%), which indicates an increase in demand and the need to expand the route network of regional airports. On the example of the Voronezh airport, a model for the development of low-cost airline destinations is presented.

Keywords: regional airports, French airports, Central Federal District airports, regional airlines, budget airlines.

Highlights:

- ◆ the growth of passenger traffic at regional airports in France is due to the development of new destinations for budget airlines in the structure of the airport's route network;
- ◆ airports in France, whose route network structure did not expand in 2019, showed a slight decrease in passenger traffic (from -0.1% to -3%);
- ◆ regional airports of the Central Federal District have extremely low passenger traffic, due to the underdevelopment of the route network and the low influence of budget airlines on the structure of the airport's route network;
- ◆ the increase in passenger traffic at Kaluga Airport by 262% is due to the expansion of cooperation with the regional airline Azimut and an increase in the number of subsidized flights;
- ◆ the expansion of the route network of regional airports by increasing the number of destinations of budget airlines can serve as a basis for increasing passenger traffic in the context of macroeconomic instability.

Received for publication on 07.09.2020

* Vladimir V. Rublev, Post-graduate student, the Plekhanov Russian University of Economics, Moscow.
E-mail: v-v-rublev@yandex.com.