

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА КУРУМОЧ (ГОРОД САМАРА) В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

В.В. Рублев

Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, г. Владимир, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
1 сентября 2020 г.

Дата принятия к печати
1 октября 2020 г.

Дата онлайн-размещения
10 ноября 2020 г.

Ключевые слова

Рынок авиаперевозок;
региональные аэропорты;
региональные авиалинии;
бюджетные авиакомпании;
Приволжский федеральный округ

Аннотация

Фундаментальной целью проводимого исследования является анализ маршрутной сети аэропорта Курумоч (г. Самара), в том числе определение процентного соотношения количества рейсов классических и бюджетных авиакомпаний. Анализ структуры маршрутной сети аэропорта Курумоч позволил сделать заключение, что доля бюджетных авиакомпаний остается на крайне низком уровне. Бюджетные авиакомпании осуществляют из аэропорта только два международных рейса, в структуре внутренней маршрутной сети направлений бюджетных авиакомпаний нет. Анализ маршрутной сети аэропорта Воронежа, сопоставимого по пассажиропотоку с аэропортом Самары, доказал, что доля в ней направлений бюджетных авиакомпаний составляет всего 6,67 %. Данные анализа маршрутной сети аэропортов Северо-Кавказского федерального округа, где доля направлений бюджетных авиакомпаний варьируется от 6,67 до 62,50 %, послужили доказательством увеличения пассажиропотока аэропортов, которые активно развивают сотрудничество с бюджетными авиакомпаниями. Значительное количество аэропортов на территории округа по итогам деятельности в 2018 г. продемонстрировало высокие показатели роста пассажиропотока. Гипотезой проводимого исследования является предположение о том, что развитие направлений бюджетных авиаперевозчиков в структуре аэропорта Курумоч в условиях преодоления кризиса, вызванного пандемией COVID-19, может послужить основным фактором роста и развития. Автором исследования представлены данные анализа маршрутной сети двух крупнейших бюджетных авиакомпаний Европы Ryanair и easyJet в структуре аэропорта г. Бордо (Франция). Доля европейских бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции составляет от 30 до 80 %, что позволяет региональным аэропортам демонстрировать высокие показатели пассажиропотока. Значительную долю рейсов бюджетных авиакомпаний составляют рейсы малой и средней протяженности (от 500 до 1 000 км), за счет чего авиакомпании достигают высоких показателей эксплуатационной эффективности парка воздушных судов, являющейся фундаментальным фактором их стратегии. По результатам проведенного исследования сделано заключение о том, что развитие направлений бюджетных авиакомпаний может стать ключевым драйвером развития региональных аэропортов России. В качестве обоснования заключения автором представлена модель развития перспективных направлений для бюджетных авиакомпаний и приведены данные о возможном росте годового пассажиропотока аэропорта Курумоч (г. Самара) при открытии направлений бюджетных авиакомпаний.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF KURUMOCH INTERNATIONAL AIRPORT (SAMARA) IN THE CONTEXT OF MACROECONOMIC INSTABILITY

Vladimir V. Rublev

Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs, Vladimir, the Russian Federation

Article info

Received

September 1, 2020

Accepted

October 1, 2020

Available online

November 10, 2020

Keywords

Air transportation market; regional airports; regional airlines; low-cost airlines; Volga Federal District

Abstract

The fundamental goal of the research is to analyze the route network of the Kurumoch airport (Samara) and determine the percentage of flights of classic and budget airlines. Analysis of the structure of the route network of Kurumoch airport allowed us to conclude that the share of budget airlines remains at an extremely low level. Low-cost airlines operate only two international flights from the airport. There are no low-cost airlines in the structure of the domestic route network. Analysis of the route network of the airport in Voronezh, which is comparable to Samara airport in terms of passenger traffic, proved that the number of low-cost airline destinations is only 6,67 %. The data from the analysis of the route network of airports in the North Caucasus Federal district, where the share of destinations of budget airlines is from 6,67 % to 62,50 %, served as evidence of the growth of passenger traffic at airports that actively develop cooperation with budget airlines. A significant number of airports in the North Caucasus Federal district, based on the results of operations in 2018, showed high passenger growth rates. The hypothesis of the research is the assumption that the development of low-cost air carriers in the structure of Kurumoch airport (Samara), in the conditions of overcoming the crisis caused by the COVID-19 pandemic, can serve as the main factor of growth and development. The author of the study presents the data from the analysis of the route network of the two largest budget airlines in Europe: «Ryanair» and «EasyJet» in the structure of the airport of Bordeaux (France). The share of European budget airlines in the structure of the route network of regional airports in France ranges from 30 % to 80 %, which allows regional airports to demonstrate high passenger traffic. A significant share of low-cost airlines flights is made up of short-and medium-length flights (from 500 to 1 000 km), which allows us to achieve high performance indicators of the aircraft fleet, which is a fundamental factor in the strategy of low-cost airlines. The result of the study is the conclusion that the development of low-cost airline destinations can become a key driver for the development of regional airports in Russia. As a justification for the conclusion, the author presents a model for the development of promising destinations for budget airlines and provides data on the possible growth of annual passenger traffic at Kurumoch airport (Samara) when opening destinations for low-cost airlines.

Опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г., обусловленного снижением потребительской активности и падением спроса на пассажирские авиаперевозки, доказал эффективность бюджетных авиакомпаний. В условиях общей стагнации рынка, падения спроса и, как следствие, снижения доходности классических европейских авиакомпаний (Air France, KLM, Lufthansa, Iberia, Alitalia и др.) на европейском рынке авиаперевозок укрепились позиции и возросла роль бюджетных авиакомпаний (Ryanair, easyJet, Wizz Air, Voloitea, Vueling и др.). Бюджетные авиакомпании, предлагая своим пассажирам авиабилеты по более выгодным тарифам в обмен на отказ от набора стандартных услуг классических авиакомпаний (выбор места на борту воздушного судна при регистрации, регистрируемый багаж, питание на борту), сумели увеличить количество перевезенных пассажиров, что, в свою очередь, положительно отразилось на финансо-

вом результате бюджетных авиаперевозчиков. Европейские бюджетные авиакомпании в период 2009–2012 гг. значительно расширили парк воздушных судов. Так, ирландская бюджетная авиакомпания Ryanair стала крупнейшим эксплуатантом лайнера Boeing-737; британская easyJet заключила крупнейший контракт на приобретение лайнеров Airbus A-319-100 (данная модель ранее не была перспективной для бюджетных авиаперевозчиков); венгерская Wizz Air расширила парк воздушных судов лайнерами Airbus A-320 и Airbus A-321, являющимися наиболее вместительными в классе узкофюзеляжных воздушных судов. В период 2010–2019 гг. имело место активное развитие маршрутной сети европейских бюджетных авиакомпаний. Данный процесс происходил в совокупности с обновлением парка воздушных судов. Концепция бюджетной авиакомпании подразумевает эксплуатацию узкофюзеляжных воздушных судов вместимостью от 140 до 220

пассажиров. Воздушное судно бюджетной авиакомпании совершает в сутки не менее шести — восьми рейсов протяженностью от 500 до 1 500 км (1–2 ч полета). Таким образом, эксплуатационная эффективность парка воздушных судов бюджетных авиакомпаний существенно выше, чем классических авиаперевозчиков. По итогам деятельности за 2019 г. бюджетные авиакомпании в структуре европейского рынка пассажирских авиаперевозок заняли три места из шести, а на лидирующей позиции оказалась бюджетная авиакомпания Ryanair (Ирландия), осуществив перевозку 152 млн пассажиров. В структуру крупнейших авиационных холдингов Европы Lufthansa Group (Германия), LAG (Великобритания), Air France — KLM

(Франция — Нидерланды) входят дочерние подразделения, осуществляющие бюджетные авиаперевозки (табл. 1).

Еще одним важным отличительным признаком бюджетной авиакомпании является одноклассовая компоновка салона воздушного судна. Салон лайнера классической авиакомпании разделен на два пассажирских класса: бизнес (салон повышенной комфортности) и эконом. Бюджетные авиакомпании предлагают своим пассажирам размещение в салоне экономкласса с возможностью приобретения за дополнительную плату места с увеличенным пространством для ног. Продемонстрируем различия между воздушными судами, используемыми классическими и бюджетными авиакомпаниями (рис. 1, 2).

Таблица 1

Крупнейшие авиакомпании Европы по итогам 2019 г.*

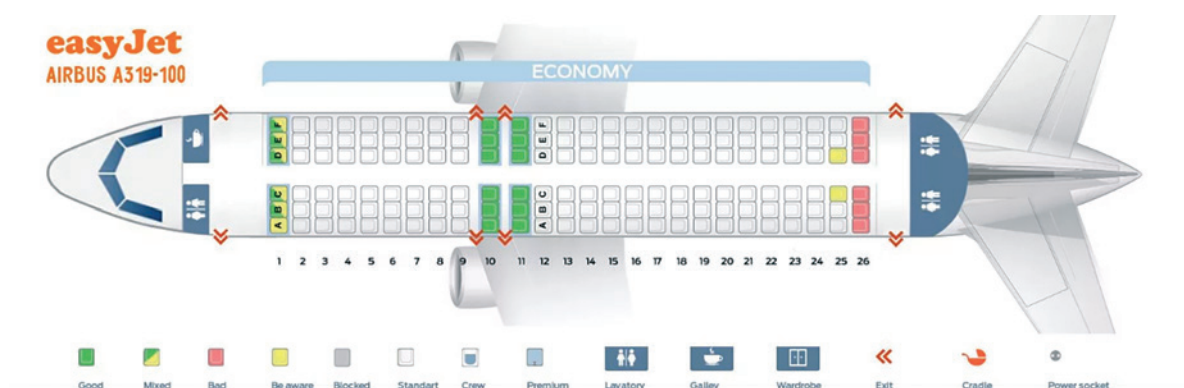
Авиакомпания	Сегмент	Количество перевезенных в 2019 г. пассажиров, млн чел.	Количество воздушных судов
Ryanair (Ирландия)	Бюджетная авиакомпания	152,0	442
Lufthansa Group (Lufthansa, Germanwings, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (Германия, Австрия, Бельгия, Швейцария)	Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines — классические авиакомпании. Germanwings, Eurowings — бюджетные авиакомпании	145,0	760
LAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL) (Великобритания, Испания)	British Airways, Iberia — классические авиакомпании. Vueling, Aer Lingus, LEVEL — бюджетные авиакомпании	118,0	589
easyJet (Великобритания)	Бюджетная авиакомпания	96,1	332
Air France — KLM (Франция, Нидерланды)	Air France, KLM — классические авиакомпании. Transavia — бюджетная авиакомпания	87,6	546
Wizz Air (Венгрия)	Бюджетная авиакомпания	39,6	110

* Составлена по данным: Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe. URL: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aerienes-les-8-plus-grandes-compagnies-aerienes-deurope>.



Рис. 1. Салон Airbus A-319 Europe классической авиакомпании Air France (Франция).
Двухклассовая компоновка

Источник: Air France. URL: <https://www.airfrance.ru>



**Рис. 2. Салон Airbus A-319-100 бюджетной авиакомпании easyJet (Великобритания).
Одноклассовая компоновка**

Источник: EasyJet. URL: <https://www.easyjet.com/ru>

Минимизация производственных издержек в сочетании с высокими показателями эксплуатационной эффективности является ключевым фактором, обеспечивающим высокие показатели развития бюджетных авиакомпаний. По итогам 2019 г. венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air перевезла 360 тыс. чел. одним воздушным судном, что является рекордом на рынке пассажирских авиаперевозок. Ирландская Ryanair одним воздушным судном перевезла по итогам года 343 тыс. пассажиров, а британская easyJet — 289 тыс. В то же время крупнейшие авиационные холдинги Европы, основной специализацией которых является осуществление классических авиаперевозок, имеют более низкие показатели эксплуата-

ционной эффективности: британская LAG по итогам 2019 г. перевезла одним воздушным судном 200 тыс. пассажиров, немецкая Lufthansa Group — 190 тыс., а франко-голландская Air France — KLM — 160 тыс. пассажиров (рис. 3). Стоит отметить, что разница в цене на авиабилеты классических и бюджетных авиакомпаний может достигать 50 % (средний показатель — 20–25 %), а загрузка пассажирских кресел у бюджетных авиакомпаний составляет 92–96 %, в то время как у классических авиаперевозчиков данный показатель составляет около 82–86 %.

Вопросам исследования деятельности бюджетных авиакомпаний посвящены труды российских и зарубежных ученых. Необходимо отметить работу В.К. Ромадиной, в ко-

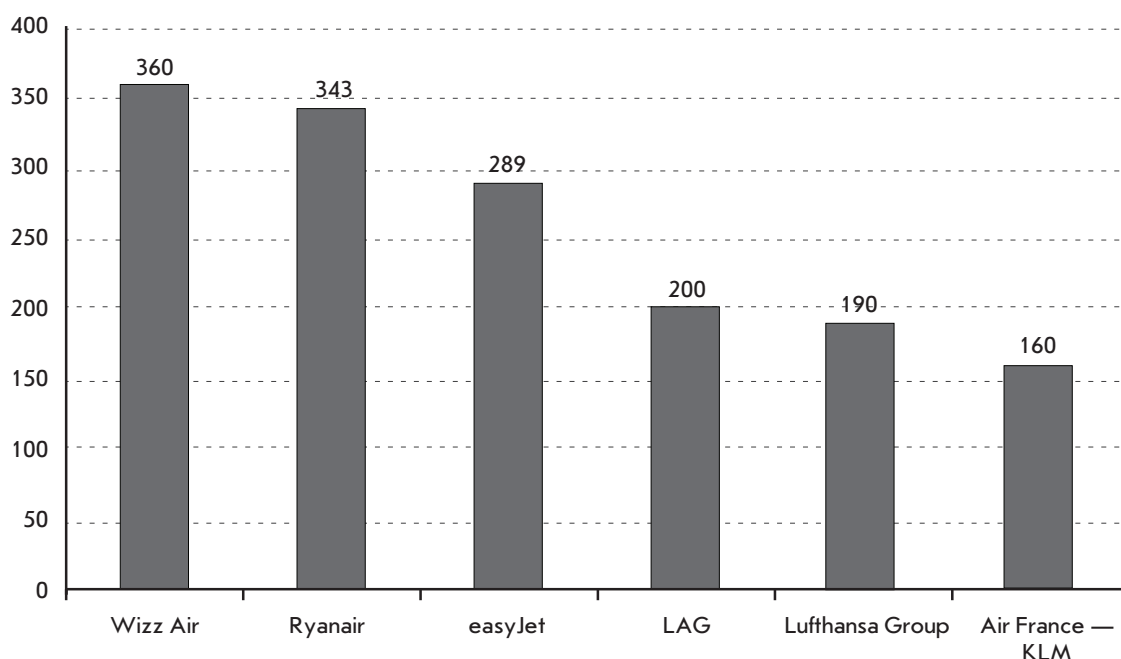


Рис. 3. Эксплуатационная эффективность парка воздушных судов некоторых авиакомпаний в 2019 г., тыс. пассажиров/год

Составлен по данным табл. 1

торой автор представляет краткую историю развития ведущих бюджетных авиакомпаний мира и дает краткое обоснование эффективности концепции бюджетных авиаперевозок на российском рынке [1]. А.В. Матвеева и А.А. Мальцев представили заключение о том, что в долгосрочной перспективе роль и влияние бюджетных авиакомпаний на российском рынке пассажирских авиаперевозок будут возрастать [2]. Концепция, основывающаяся на положении о том, что минимизация производственных издержек является фактором снижения конечной стоимости продукта (авиабилета), доказала эффективность на европейском рынке и, по мнению авторов, докажет свою эффективность на российском рынке. Также А.В. Матвеева и А.А. Мальцев обосновали эффективность модели бюджетных авиакомпаний [3]. По их заключению, мировой рост объемов пассажирских авиаперевозок будет обусловлен усилением влияния на рынок бюджетных авиакомпаний. В.Н. Филиной осуществлено экономическое обоснование эффективности бюджетных авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок [4]. Автор утверждает, что развитие бюджетных направлений на региональном рынке пассажирских авиаперевозок является важным фактором роста и развития региональной экономики и важной составляющей развития национального рынка авиаперевозок.

Автором данной статьи в рамках его диссертационного исследования были представлены результаты оценки эффективности мер государственной поддержки развития региональных пассажирских авиаперевозок. Результатом исследования стало заключение о том, что меры государственной поддержки, направленные на развитие рынка региональных пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации, доказали свою эффективность и могут быть расширены с целью развития данного рынка в условиях макроэкономической нестабильности [5]. В статье «Перспективы развития рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок в Республике Казахстан» [6] представлена модель развития маршрутной сети бюджетной авиакомпании Fly Arystan (Республика Казахстан) в условиях расширения парка воздушных судов с 6 ед. (по состоянию на 2020 г.) до 36 ед. (согласно планам развития до 2025 г.). По итогам исследования сформулирован вывод о том, что Республика Казахстан, реализовав планы по расширению парка воздушных судов национальной бюджетной авиакомпании Fly Arystan, станет региональным лидером в сфере бюджетных пассажирских авиапе-

ревозок. В статье «Перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза в условиях макроэкономической нестабильности» [7] продемонстрирована модель развития маршрутной сети авиакомпаний в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Теоретическим обоснованием исследования является заключение о том, что развитие региональной сети авиатранспортного сообщения, связывающего столицы государств — участников ЕАЭС с крупными городами Российской Федерации, представляет собой наиболее перспективное направление развития. Зарубежные исследователи считают, что российский рынок пассажирских авиаперевозок — один из наиболее динамично развивающихся и перспективных на территории бывшего СССР. Усиление на этом рынке роли и влияния национальной бюджетной авиакомпании «Победа», а также расширение сотрудничества с зарубежными бюджетными авиакомпаниями станет основой эффективного преодоления кризиса 2020 г., вызванного пандемией COVID-19 и введением ряда ограничительных и запретительных мер.

Запретительные и ограничительные меры, вызванные пандемией COVID-19, в период с марта по август 2020 г. сократили мировой авиационный трафик на 50–70 %. Ситуация на рынке авиаперевозок России имеет крайне негативный характер. По данным поискового сервиса www.tutu.ru, осуществляющего отслеживание и демонстрацию авиационного трафика, в период пандемии COVID-19 по состоянию на 15 мая 2020 г. было выполнено 349 внутренних рейсов из 2 295 запланированных (15,21 %) и 4 международных рейса из 618 (0,65 %). По состоянию на 15 июня, когда авиакомпании должны были осуществить переход на летнее сезонное расписание (увеличение количества рейсов), внутренних рейсов было выполнено 999 из 4 964 запланированных (20,12 %) и 9 международных из 1 663 запланированных (0,54 %) (рис. 4).

Снижение уровня финансового благосостояния и общезэкономическая стагнация, вызванные пандемией COVID-19, станут фундаментальной причиной падения спроса на пассажирские авиаперевозки в России в период 2020–2022 гг. Восстановление рынка пассажирских авиаперевозок потребует определенного временного периода и комплекса эффективных мер поддержки. Европейский опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. доказал эффективность развития бюджетных авиаперевозок, в структуре которых значительную

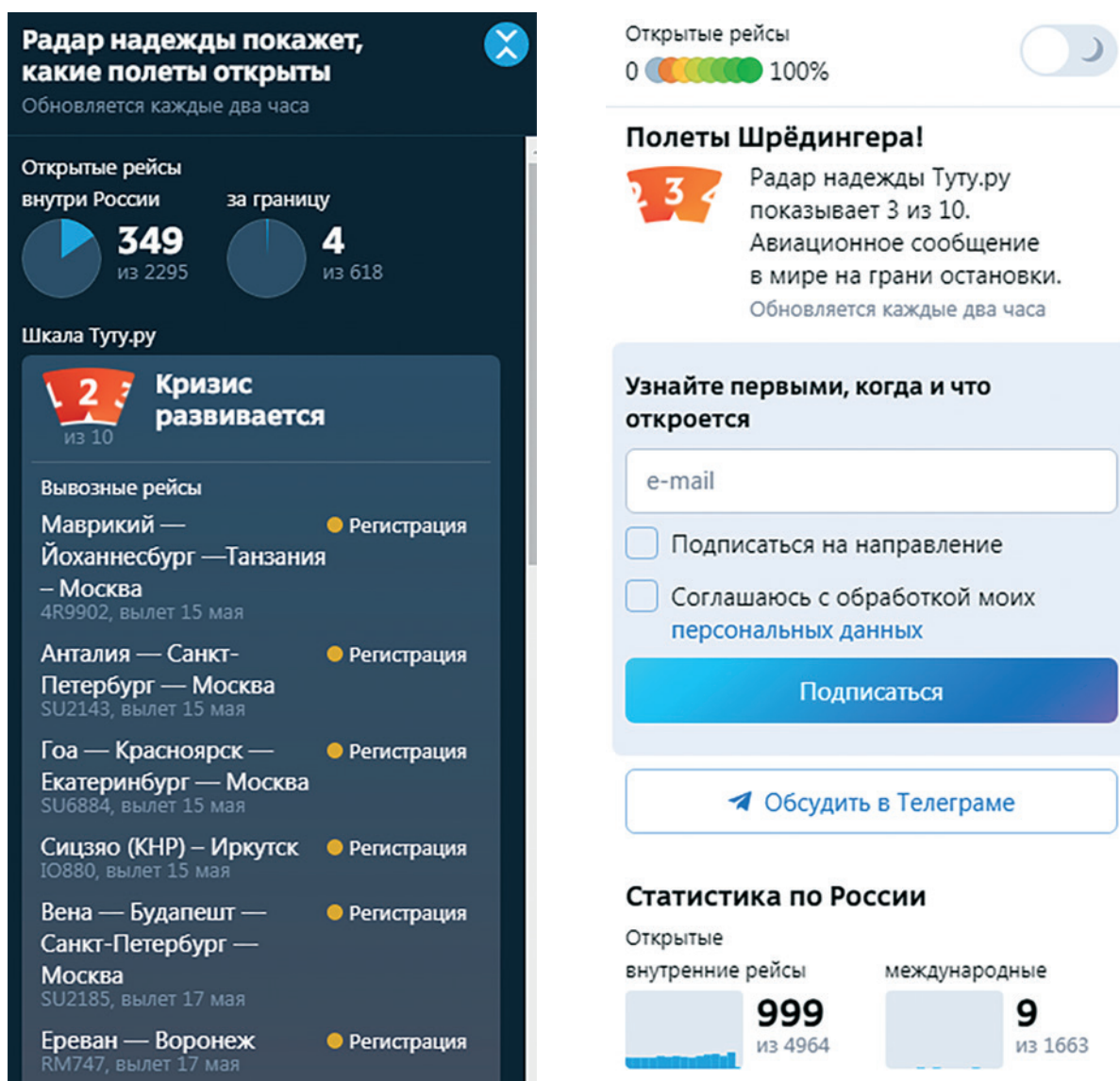


Рис. 4. Данные сервиса www.tufu.ru по отслеживанию авиационного трафика в России в период пандемии COVID-19 (запрос от 15 мая и 15 июня 2020 г.)

Источник: Радар надежды. Авиационный трафик в России во время пандемии COVID-19.

URL: <https://www.tufu.ru/geo/radar>

долю образует выполнение рейсов малой и средней дальности (от 500 до 1 500 км). Российская Федерация ввиду собственной добычи и переработки энергоресурсов (минимизация зависимости от мировых цен), а также ввиду развития собственной системы авиастроения (выпущено более 200 ед. лайнера SSJ-100 и завершаются предсерийные летно-технические испытания новейшего российского лайнера MC-21) имеет все необходимые возможности, условия и ресурсы для успешного преодоления кризиса 2020 г. на рынке пассажирских авиаперевозок [8].

С целью анализа роли бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта Самары (Курумоч) представим данные о внутренних рейсах классических

и бюджетных авиакомпаний (табл. 2). По состоянию на 2020 г. российская бюджетная авиакомпания «Победа» не осуществляет ни одного рейса в структуре маршрутной сети аэропорта Самары. Все внутренние рейсы выполняются классическими российскими авиакомпаниями.

Представим структуру международных рейсов аэропорта Самары (Курумоч) по состоянию на 2020 г. (табл. 3). В структуре маршрутной сети международных направлений 11,76 % рейсов выполняется бюджетными авиакомпаниями: направление Самара — Прага обслуживается чешской бюджетной авиакомпанией Smart Wings, а направление Самара — Дубай — бюджетной авиакомпанией Flydubai из ОАЭ; 88,24 % международных

Таблица 2

Структура внутренних рейсов международного аэропорта Самары (Курумоч) в 2020 г. *

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Самара — Сургут («ЮТэйр»)	—
Самара — Ростов-на-Дону («Азюр Эйр»)	—
Самара — Новый Уренгой («ИрАэро»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Норильск («Нордстар»)	—
Самара — Челябинск («ЮВТ Аэро»)	—
Самара — Сочи («Уральские авиалинии»)	—
Самара — Москва (S7)	—
Самара — Москва («РусЛайн»)	—
Самара — Москва («ЮТэйр»)	—
Самара — Санкт-Петербург («Россия»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Санкт-Петербург («ИрАэро»)	—
Самара — Москва («Северный Ветер»)	—
Самара — Новый Уренгой («КрасАвиа»)	—
Самара — Тюмень («Ямал»)	—
Самара — Сочи («ЮТэйр»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Симферополь («Уральские авиалинии»)	—
Самара — Москва (S7)	—
Самара — Санкт-Петербург («Россия»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Омск («ЮВТ Аэро»)	—
Самара — Казань («ЮВТ Аэро»)	—
Самара — Анапа («Северный Ветер»)	—
Самара — Москва («Нордавиа»)	—
Самара — Санкт-Петербург («Нордавиа»)	—
Самара — Екатеринбург («ЮТэйр»)	—
Самара — Уфа («ЮТэйр»)	—
Самара — Москва («Ред Вингс»)	—
Самара — Минеральные Воды («ЮТэйр»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Анапа («Азюр Эйр»)	—
Самара — Сочи («Ред Вингс»)	—
Самара — Санкт-Петербург («Ред Вингс»)	—
Самара — Екатеринбург («ЮТэйр»)	—
Самара — Новосибирск (S7)	—
Самара — Пермь («ЮВТ Аэро»)	—
Самара — Сыктывкар (ЮВТ Аэро)	—
Самара — Москва (S7)	—
Самара — Сочи («Северный Ветер»)	—
Самара — Москва («Нордавиа»)	—
Самара — Нижневартовск («ЮТэйр»)	—
Самара — Когалым («ЮТэйр»)	—
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Симферополь («Ред Вингс»)	—
Самара — Оренбург («КрасАвиа»)	—
Самара — Москва (S7)	—
Самара — Москва («Алроса»)	—
Самара — Екатеринбург («РусЛайн»)	—
Самара — Санкт-Петербург («Нордавиа»)	—
Самара — Мирный («Алроса»)	—

Окончание табл. 2

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Самара — Москва («Аэрофлот»)	—
Самара — Ростов-на-Дону («Азимут»)	—
Самара — Москва («ЮТэйр»)	—
Самара — Москва («РусЛайн»)	—
Итого: доля классических авиакомпаний в структуре внутренних рейсов аэропорта составляет 100 %, доля бюджетных авиакомпаний — 0 %	

* Составлена по данным официального сайта аэропорта Курумоч (Самара). URL: <http://kuf.aero>.

Таблица 3

Структура международных рейсов международного аэропорта Самары (Курумоч) в 2020 г.*

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Самара — Ереван («Северный Ветер»)	Самара — Прага (Smart Wings, Чехия)
Самара — Стамбул («Турецкие авиалинии»)	Самара — Дубай (Flydybai, ОАЭ)
Самара — Анталья («Пегас Флай»)	
Самара — Солоники («ЭллинЭйр»)	
Самара — Душанбе («Уральские авиалинии»)	
Самара — Ереван («Уральские авиалинии»)	
Самара — Баку («Уральские авиалинии»)	
Самара — Дубай («Пегас Флай»)	
Самара — Ираклион («Пегас Флай»)	
Самара — Монастир («Северный Ветер»)	
Самара — Худжанд («Уральские авиалинии»)	
Самара — Ташкент («Уральские авиалинии»)	
Самара — Нячанг («Уральские авиалинии»)	
Самара — Баку («Нордстар»)	
Самара — Душанбе («Уральские авиалинии»)	
Итого: доля классических авиакомпаний в структуре международных рейсов аэропорта составляет 88,24%, доля бюджетных авиакомпаний — 11,76 %	

* Составлена по данным официального сайта аэропорта Курумоч (Самара). URL: <http://kuf.aero>.

авиарейсов выполняется классическими авиакомпаниями из России и зарубежных стран. В общей структуре рейсов аэропорта Самары бюджетные авиакомпании выполняют 2 рейса из 75, что составляет 2,67 % и делает влияние бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети аэропорта Самары минимальным.

Население Самары по состоянию на 2020 г. составляет 1 156 695 чел., а Самарской области — 3 179 532 чел.¹ Сравним данные аэропорта Самары (Курумоч) с данными аэропорта Воронежа (табл. 4). В структуре маршрутной сети аэропорта Воронежа доля рейсов бюджетных авиакомпаний всего 6,67 %. Необходимо отметить, что население Воронежа — 1,058 млн жителей, а Воронежской области — 2,324 млн (2020 г.)².

Представим результаты анализа структуры маршрутной сети аэропортов Севе-

ро-Кавказского федерального округа. Приведенные в табл. 5 данные свидетельствуют о том, что аэропорты на территории округа имеют более высокий показатель присутствия бюджетных направлений в структуре их маршрутной сети. Так, более 33 % рейсов аэропорта г. Магас (Ингушетия) выполняет российская бюджетная авиакомпания «Победа» (входит в структуру Группы «Аэрофлот»), при этом разветвленность маршрутной сети является низкой (направления Магас — Москва, Магас — Санкт-Петербург).

Европейский опыт демонстрирует нам, что, например, в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции от 60 до 80 % рейсов выполняется бюджетными авиакомпаниями. По маршрутам высокой загруженности бюджетные авиакомпании выполняют рейсы ежедневно (до двух-трех раз в день), по маршрутам малой загруженности — от одного до трех-четырёх раз в неделю.

Представим данные о маршрутной сети ведущей бюджетной авиакомпании Европы Ryanair аэропорта г. Бордо (Франция)

¹ Население Самарской области: численность и крупные города. URL: <https://www.sites.google.com/site/ruregdatav1/naselenie/samarskoj-oblasti>.

² Население Воронежской области: численность и крупные города. URL: <https://www.sites.google.com/site/ruregdatav1/naselenie/voronezhskoj-oblasti>.

Таблица 4

Регулярные рейсы, выполняемые из аэропорта Воронежа (2020 г.)*

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Воронеж — Курск («РусЛайн»)	Воронеж — Москва («Победа»)
Воронеж — Липецк («РусЛайн»)	Воронеж — Санкт-Петербург («Победа»)
Воронеж — Симферополь («Северный Ветер»)	
Воронеж — Ираклион («Северный Ветер»)	
Воронеж — Стамбул («Турецкие авиалинии»)	
Воронеж — Москва (S7)	
Воронеж — Пхукет («Пегас Флай»)	
Воронеж — Москва («Аэрофлот»)	
Воронеж — Санкт-Петербург («РусЛайн»)	
Воронеж — Москва («ЮТэйр»)	
Воронеж — Тамбов («РусЛайн»)	
Воронеж — Москва («РусЛайн»)	
Воронеж — Сочи (РусЛайн)	
Воронеж — Симферополь («Северный Ветер»)	
Воронеж — Анталья («Северный Ветер»)	
Воронеж — Норильск («Нордстар»)	
Воронеж — Москва (S7)	
Воронеж — Ереван («Армения»)	
Воронеж — Сочи («Уральские авиалинии»)	
Воронеж — Ереван («РусЛайн»)	
Воронеж — Анталья («Азюр Эйр»)	
Воронеж — Москва («Аэрофлот»)	
Воронеж — Москва (S7)	
Воронеж — Новосибирск (S7)	
Воронеж — Ташкент («Узбекские авиалинии»)	
Воронеж — Бишкек («Авиа Трафик»)	
Воронеж — Тюмень («РусЛайн»)	
Воронеж — Краснодар («Азимут»)	
Итого: доля классических авиакомпаний в структуре рейсов аэропорта составляет 90,00 %, доля бюджетных авиакомпаний — 6,67 %	

* Составлена по данным: URL: <https://rasp.yandex.ru>.

Таблица 5

Соотношение классических и бюджетных направлений в структуре маршрутной сети аэропортов Северо-Кавказского федерального округа, %*

Аэропорт	Классические авиаперевозки	Бюджетные авиаперевозки
Ставрополь	76,92	23,08
Минеральные Воды	83,33	16,67
Нальчик	37,50	62,50
Беслан (Владикавказ)	76,47	23,53
Грозный	93,33	6,67
Магас	66,67	33,33
Махачкала	80,00	20,00

* Составлена по данным: URL: <https://rasp.yandex.ru>.

(рис. 5) и британской бюджетной авиакомпании easyJet (рис. 6).

Значительную долю рейсов бюджетных авиакомпаний Ryanair и easyJet, выполняемых из аэропорта г. Бордо, составляют рейсы малой и средней протяженности (от 500 до 1 500 км). Таким образом, одно воздушное судно бюджетной авиакомпании, выполнив

рейс по маршруту Бордо — Лиссабон — Бордо, после обслуживания его в аэропорту (30–40 мин) выполняет другой рейс, Бордо — Порту — Бордо, и за сутки совершает шесть — восемь рейсов по трем — четырем направлениям, достигая высокого показателя эксплуатационной эффективности. Стоит отметить, что региональные аэропорты

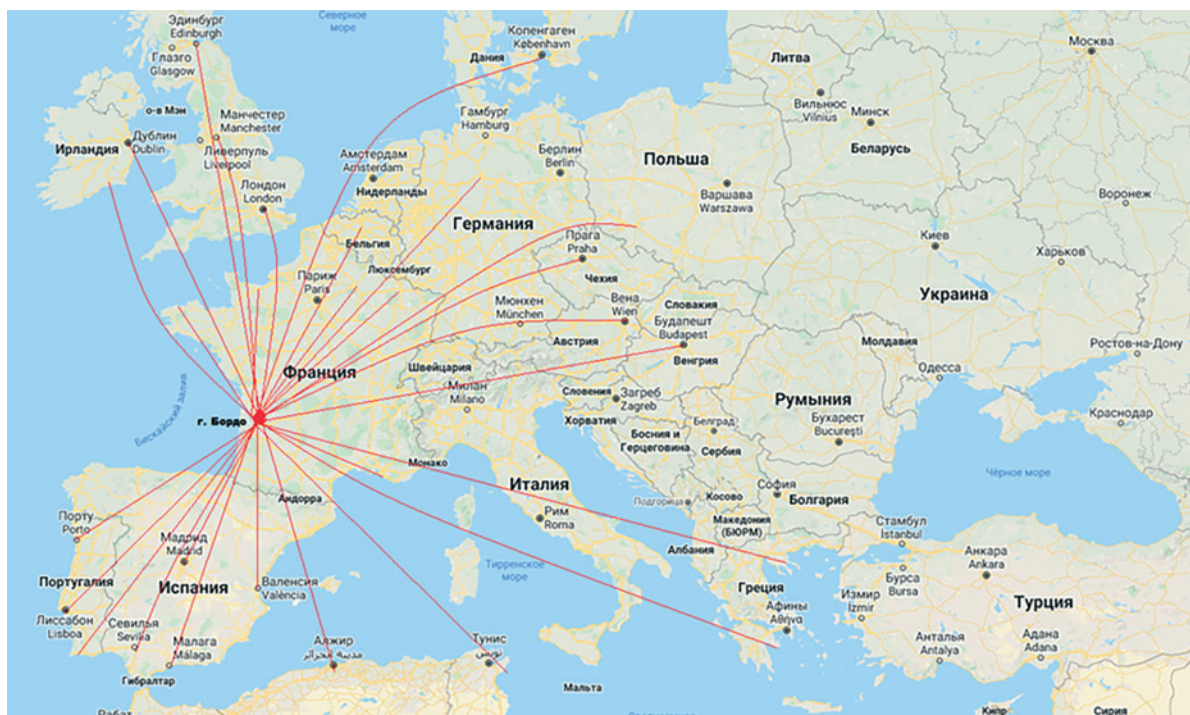


Рис. 5. Маршрутная сеть бюджетной авиакомпании Ryanair (аэропорт г. Бордо, Франция) по состоянию на 2020 г.

Составлен по данным: Ryanair. URL: <https://www.ryanair.com/gb/en>

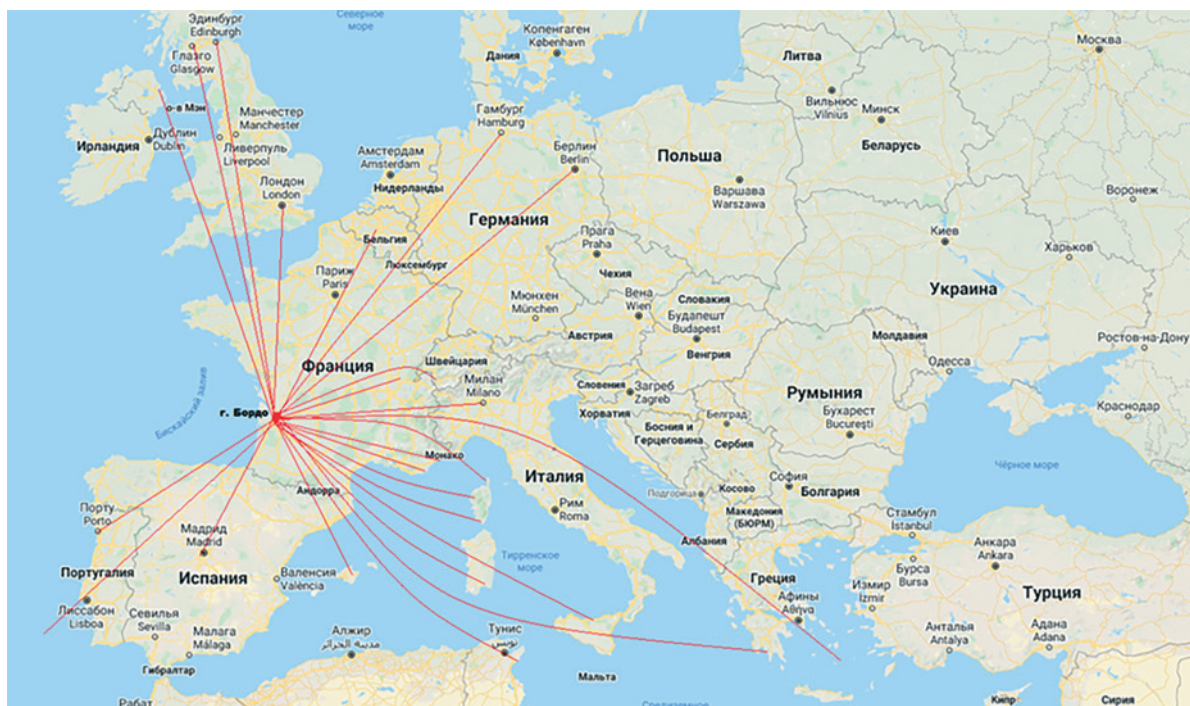


Рис. 6. Маршрутная сеть бюджетной авиакомпании easyJet (аэропорт г. Бордо, Франция) по состоянию на 2020 г.

Составлен по данным: EasyJet. URL: <https://www.easyjet.com/ru>

Европы осуществляют прием, отправку и обслуживание рейсов с 6 до 24 ч. Российские региональные аэропорты работают в круглосуточном режиме, что предоставляет возможности для увеличения эксплуатацион-

ной эффективности парка воздушных судов бюджетных авиакомпаний.

Приведем данные о ценовой политике бюджетных авиакомпаний Ryanair (табл. 6) и easyJet (табл. 7) по 20 направлениям малой

Таблица 6

Ценовая политика авиакомпании Ryanair (Ирландия)*

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро	Стоимость, р.
Бордо — Бари	1 440	70	5 740
Бордо — Дублин	1 092	32	2 624
Бордо — Лондон	798	13	1 066
Бордо — Малага	916	35	2 870
Бордо — Брюссель	802	20	1 640
Брюссель — Дублин	774	49	4 018
Брюссель — Малага	1 719	39	3 198
Брюссель — Рим	1 175	24	1 968
Брюссель — Ларнака	2 939	32	2 624
Брюссель — Барселона	1 066	24	1 968
Брюссель — Милан	698	26	2 132
Милан — Дублин	1 414	34	2 788
Барселона — Дублин	1 470	34	2 788
Брест — Тулуза	701	24	1 968
Рим — Копенгаген	1 534	32	2 624
Рим — Париж	1 107	27	2 214
Рим — Варшава	1 315	15	1 230
Рим — Ереван	2 676	28	2 296
Рим — Франкфурт-на-Майне	960	36	2 952
Рим — Братислава	783	28	2 296

* Составлена по данным: Ryanair. URL: <https://www.ryanair.com/gb/en>.

Таблица 7

Ценовая политика авиакомпании easyJet (Великобритания)*

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро	Стоимость, р.
Ницца — Лондон	1 029	25	2 050
Ницца — Амстердам	980	25	2 050
Ницца- Берлин	1 081	23	1 886
Ницца — Бордо	605	23	1 886
Ницца — Женева	291	23	1 886
Ницца — Рим	472	23	1 886
Ницца — Нант	487	23	1 886
Ницца — Лиссабон	1 477	23	1 886
Ницца — Тель-Авив	2 720	83	6 806
Бордо — Женева	541	22	1 804
Бордо — Берлин	1 354	22	1 804
Бордо — Гамбург	1 269	22	1 804
Бордо — Марсель	465	27	2 214
Берлин — Амстердам	577	22	1 804
Берлин — Аликанте	1 906	51	4 182
Берлин — Барселона	1 500	28	2 296
Цюрих — Берлин	670	35	2 870
Цюрих — Лиссабон	1 723	42	3 444
Цюрих — Лондон	777	35	2 870
Цюрих — Неаполь	855	35	2 870

* Составлена по данным: EasyJet. URL: <https://www.easyjet.com/ru>.

и средней дальности. В базовую стоимость тарифа включена услуга по провозу ручной клади весом до 8 кг. Представлены данные базового тарифа для одного пассажира. Запрос был произведен 22 июля 2020 г., предполагаемая дата перелета — 1 октября

2020 г. Конвертация евро/рубль произведена по курсу ЦБ РФ по состоянию на 22 июля 2020 г. (82 российских рубля за 1 евро).

С целью сравнения разницы в цене на авиабилеты представим данные о стоимости авиабилетов по десяти региональным

направлениям французской классической авиакомпании Air France. В базовую стоимость тарифа включена услуга регистрируемого багажа (до 23 кг), питания на борту, выбора места при регистрации в салоне воздушного судна, а также провоза ручной клади весом до 12 кг.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что стоимость авиабилетов бюджетных авиакомпаний существенно ниже при условии приобретения базового тарифа (без регистрируемого багажа, питания на борту, выбора места). Пассажиры бюджетных авиакомпаний вправе приобрести дополнительный набор услуг, исходя из своих потребностей. Стоимость авиабилета бюджетной авиакомпании с полным набором услуг является равной по величине минимальной стоимости авиабилета классической авиакомпании на аналогичное направление.

Роль бюджетных авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок усилилась в условиях макроэкономической нестабильности и преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 г. Основой маршрутной сети бюджетных авиакомпаний являются направления малой и средней дальности (от 500 до 1 500 км), что позволяет бюджетным авиаперевозчикам достигать высокого показателя эксплуатационной эффективности парка воздушных судов. Представленные данные о маршрутной сети аэропортов Самары и Воронежа свидетельствуют о неразвитости направлений бюджетных авиакомпаний. Авиакомпания «Победа» по состоянию на 2020 г. не осуществляет сотрудничества с аэропортом Самары (Курумоч) и обслуживает всего два направления в структуре маршрутной сети аэропорта Воронежа (Воронеж — Москва, Воронеж — Санкт-Петербург).

Развитие направлений бюджетных авиакомпаний в структуре региональных

аэропортов позволяет последним повышать показатели их деятельности. К примеру, в структуре аэропорта г. Минеральные Воды доля бюджетных авиакомпаний — 16,67 %, в 2019 г. пассажиропоток аэропорта увеличился на 26,6 % (по сравнению с 2018 г.), достигнув показателя в 2 млн пассажиров [9]. 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 бюджетной авиакомпанией «Победа» рейсов по направлению Нальчик — Москва (Внуково)³. Доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта г. Магас составляет 33,33 %. В 2019 г. пассажиропоток аэропорта г. Магас (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 аэропортов⁴.

Представим данные о действующих и перспективных направлениях в структуре маршрутной сети аэропорта Курумоч (г. Самара) (рис. 7). Маршрутная сеть аэропорта имеет потенциал развития. В первую очередь это касается городов, население которых составляет более 1 млн жителей (Пермь, Екатеринбург, Челябинск). Перспективными могут быть направления, соединяющие Самару с крупными городами Центрального и Приволжского федеральных округов (Ки-

³ Пассажиропоток аэропорта г. Нальчик вырос более чем на 20 % в 2017 году. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4867386>.

⁴ Пассажиропоток в аэропорту Магаса за 2019 год вырос на 23 %. URL: <https://www.aviapages.ru/news/209856-passazhiropotok-v-aeroportu-magasa-za-2019-god-vyros-na-23?4867386>.

Таблица 8

Ценовая политика авиакомпании Air France (Франция)*

Направление	Расстояние, км	Стоимость, р.
Париж — Бордо	540	3 490
Париж — Ницца	686	3 474
Париж — Марсель	660	3 436
Париж — Рим	1 107	4 053
Париж — Москва	2 486	9 517
Париж — Женева	410	3 467
Париж — Белград	1 445	7 927
Париж — Вена	1 033	5 671
Париж — Варшава	1 366	4 035
Париж — Мюнхен	684	6 055

* Составлена по данным: Эйр Франс. URL: <https://www.airfrance.ru>.



Рис. 7. Действующие и перспективные направления в структуре маршрутной сети аэропорта Курумоч (г. Самара)

ров, Саратов, Ярославль, Воронеж и др.). Перспективными международными направлениями могут стать маршруты, соединяющие Самару с Нур-Султаном и Алма-Атой, а также Минском и Будапештом. Бюджетная авиакомпания Казахстана Fly Arystan выражает заинтересованность в сотрудничестве и намерена развивать свое присутствие на российском рынке. Венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air анонсировала открытие в январе 2021 г. новых направлений из аэропортов Казани и Нижнего Новгорода (Казань — Будапешт, Нижний Новгород — Будапешт).

При открытии одного ежедневного направления в структуре маршрутной сети аэропорта Самары (Курумоч) бюджетной авиакомпании «Победа», выполняемого на лайнере Boeing 737-800 вместимостью 189 пассажиров при средней загрузке салона на 95 %, годовой пассажиропоток аэропорта будет увеличен на 65 535 чел. В случае открытия пяти направлений при средней загрузке салона на 90 % (минимальный показатель для бюджетной авиакомпании) пассажиропоток аэропорта Самары может быть увеличен на 310 432 пассажира.

Влияние пандемии COVID-19 на рынок пассажирских авиаперевозок достигнет в 2020 г. критического уровня. Необходимо учитывать, что рынок пассажирских авиаперевозок составляют десятки авиакомпаний и сотни компаний торговли и бытового сервиса, а также сфера туризма и гостеприим-

ства. По оценкам экспертов, туристическая отрасль в 2020 г. потеряет до 60 % доходов по сравнению с показателями 2019 г. [10]. Логистика является важным элементом экономического развития региона, а доступность и разветвленность авиатранспортного сообщения — фундаментальной основой государственной политики [11]. Процесс восстановления рынка пассажирских авиаперевозок необходимо осуществлять с учетом анализа опыта зарубежных стран в преодолении предшествующих кризисных ситуаций. Региональный аэропорт служит важным составляющим элементом региональной логистической системы, развитие которой должно осуществляться непрерывно с учетом внешних и внутренних экономических факторов [12].

В литературе представлено заключение о необходимости повышения качества управления региональными аэропортами России [13]. Благодаря эффективным мерам государственной поддержки и реализации региональных программ по модернизации региональных аэропортов было произведено техническое совершенствование наземной авиатранспортной инфраструктуры. Современные региональные российские аэропорты соответствуют всем международным требованиям и стандартам и могут осуществлять прием и обслуживание воздушных судов российских и зарубежных авиакомпаний.

В условиях макроэкономической нестабильности, снижения спроса и падения по-

требительской активности развитие направлений бюджетных авиаперевозок в структуре маршрутной сети аэропорта Самары (Курумоч) позволит аэропорту избежать значительного снижения пассажиропотока

и снизит риски возможного негативного влияния на показатели его деятельности пандемии COVID-19 в условиях общеэкономической стагнации и макроэкономической нестабильности.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ромадина В.К. Развитие бюджетных авиалиний в пассажирском транспорте: Россия и мир / В.К. Ромадина // Актуальные вопросы экономических наук. — 2014. — № 41-1. — С. 127–132.
2. Матвеева А.В. Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок / А.В. Матвеева, А.А. Мальцев // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 8. — С. 80–91.
3. Мальцев А.А. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста / А.А. Мальцев, А.В. Матвеева // Управленец. — 2018. — № 3. — С. 26–31.
4. Филина В.Н. Стратегия развития рынка авиационных транспортных услуг / В.Н. Филина // Проблемы прогнозирования. — 2019. — № 4. — С. 50–58.
5. Рублев В.В. Анализ эффективности мер государственной поддержки региональных пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации / В.В. Рублев // Современная экономика: проблемы и решения. — 2020. — № 7. — С. 161–177.
6. Рублев В.В. Перспективы развития рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок в Республике Казахстан / В.В. Рублев // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. — 2020. — № 2. — С. 70–80.
7. Рублев В.В. Перспективы развития рынка пассажирских авиаперевозок в рамках Евразийского экономического союза в условиях макроэкономической нестабильности / В.В. Рублев // Вестник Самарского государственного экономического университета. — 2020. — № 4. — С. 18–38.
8. Петшик Д.А. Современные подходы к кризисным коммуникациям в гражданской авиации / Д.А. Петшик // Скиф. Вопросы студенческой науки. — 2020. — № 4 (44). — С. 565–571.
9. Катенева Ю. Доходное дело. Кто владеет аэропортами России / Ю. Катенева // Царь-град. — URL: https://tsargrad.tv/articles/dohodnoe-delo-kto-vladeet-ajeroportami-v-rossii_123021.
10. Акбулаев Н.Н. Влияние COVID-19 на индустрию туризма (Испания, Италия и Турция) / Н.Н. Акбулаев, И.М. Мамедов, В.З. Алиев // Научные труды Вольного экономического общества России. — 2020. — Т. 223, № 3. — С. 380–390.
11. Курбанов А.Х. Оценка перспектив развития логистики в условиях цифровизации экономики и трансформации социальной сферы / А.Х. Курбанов, В.А. Плотников // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. — 2020. — № 3 (123). — С. 94–101.
12. Солдатов Я.Н. Стратегия развития региональных аэропортов / Я.Н. Солдатов // Символ науки. — 2019. — № 5. — С. 50–56.
13. Кутепова Г.Н. Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития / Г.Н. Кутепова // Транспортное дело России. — 2018. — № 3. — С. 82–84.

REFERENCES

1. Romadina V.K. Development of Low-Cost Airlines in Passenger Transport: Russia and the World. *Aktual'nye voprosy ekonomicheskikh nauk = Topical Issues of Economic Sciences*, 2014, no. 41-1, pp. 127–132. (In Russian).
2. Matveeva A.V., Maltsev A.A. Low-Cost Airlines as a Vector of Global Air Transport Dynamic Development. *Rossiiskii vneshneekonomicheskii vestnik = Russian foreign economic journal*, 2017, no. 8, pp. 80–91. (In Russian).
3. Maltsev A.A., Matveeva A.V. International Passenger Air Transportation: Determinants of Explosive Growth. *Upravlenets = The Manager*, 2018, no. 3, pp. 26–31. (In Russian).
4. Filina V.N. Development Strategies of the Air Transport Services Market. *Problemy prognozirovaniya = Studies on Russian Economic Development*, 2019, no. 4, pp. 50–58. (In Russian).
5. Rublev V.V. Analysis of the Effectiveness of State Support Measures for Regional Passenger Air Transport in the Russian Federation. *Sovremennaya ekonomika: problemy i resheniya = Modern Economics: Problems and Solutions*, 2020, no. 7, pp. 161–177. (In Russian).
6. Rublev V.V. Development Prospects of Budget Passenger Air Transportation Market in Republic of Kazakhstan. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika = Vestnik of Astrakhan state technical university. Series: Economics*, 2020, no. 2, pp. 70–80. (In Russian).
7. Rublev V.V. Prospects of Air Passenger Market Development within the Eurasian Economic Union in Conditions of Macroeconomic Instability. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta = Vestnik of Samara State University of Economics*, 2020, no. 4, pp. 18–38. (In Russian).
8. Petshik D.A. Contemporary Approaches to Crisis Communication in Civil Aviation. *Skif. Voprosy studencheskoi nauki = Skif. Issues of Science for Students*, 2020, no. 4 (44), pp. 565–571. (In Russian).
9. Kateneva Yu. Profitable Business. Who Owns Airports in Russia. *Tsar-grad*. Available at: https://tsargrad.tv/articles/dohodnoe-delo-kto-vladeet-ajeroportami-v-rossii_123021. (In Russian).
10. Akbulayev N.N., Mammadov I.M., Aliyev V.Z. The Effect of the Covid-19 Pandemic on Tourism (Spain, Italy and Turkey). *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii = Proceedings of the Free Economic Society of Russia*, 2020, vol. 223, no. 3, pp. 380–390. (In Russian).

11. Kurbanov A.Kh., Plotnikov V.A. Evaluation of the Development of Logistics Prospects in the Conditions of Digitalization of the Economy and Transformation of the Social Sphere. *Izvestiâ Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* = *Izvestiya of Saint Petersburg State University of Economics*, 2020, no. 3 (123), pp. 94–101. (In Russian).

12. Soldatov Ya.N. Strategy for Development of Regional Airports. *Simvol nauki* = *Symbol of Science*, 2019, no. 5, pp. 50–56. (In Russian).

13. Kutepova G.N. The Airports of Russia: Modern Lines and Development Prospects. *Transportnoe delo Rossii* = *Transport business in Russia*, 2018, no. 3, pp. 82–84. (In Russian).

Информация об авторе

Рублев Владимир Владимирович — аспирант, кафедра стратегического планирования и управления жилищно-коммунальным хозяйством, Институт экономики и менеджмента, Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, г. Владимир, Российская Федерация, e-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

Author

Vladimir V. Rublev — Postgraduate Student, Department of Strategic Planning and Management of Housing and Communal Services, Institute of Economics and Management, Vladimir State University named after Alexander and Nikolay Stoletovs, Vladimir, the Russian Federation, e-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

Для цитирования

Рублев В.В. Перспективы развития международного аэропорта Курумоч (город Самара) в условиях макроэкономической нестабильности / В.В. Рублев. — DOI: 10.17150/2500-2759.2020.30(3).448-462 // Известия Байкальского государственного университета. — 2020. — Т. 30, № 3. — С. 448–462.

For Citation

Rublev V.V. Prospects for the Development of Kurumoch International Airport (Samara) in the Context of Macroeconomic Instability. *Izvestiya Baikal'skogo gosudarstvennogo universiteta* = *Bulletin of Baikal State University*, 2020, vol. 30, no. 3, pp. 448–462. DOI: 10.17150/2500-2759.2020.30(3).448-462. (In Russian).