
АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ ЦФО В УСЛОВИЯХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

Рублев Владимир Владимирович, асп.

Институт экономики и менеджмента, ул. Горького, 79, Владимир, Россия, 600005;
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Цель: основополагающей целью исследования деятельности региональных аэропортов Центрального федерального округа является выработка практических рекомендаций по развитию объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры (аэропортов) в условиях макроэкономического кризиса. *Обсуждение:* макроэкономическая нестабильность, вызванная временным прекращением международного авиасообщения, а также введение ряда ограничительных мер в системе внутренних пассажирских авиаперевозок станет причиной падения рынка в период 2020-2021 гг. Учитывая европейский опыт преодоления мирового финансового кризиса 2008 года рынком пассажирских авиаперевозок, рынок авиаперевозок России может успешно преодолеть кризисный период, развивая направление бюджетных авиаперевозок и расширяя межрегиональную маршрутную сеть. *Результаты:* региональные аэропорты ЦФО, по итогам 2019 года, имеют крайне низкий показатель загруженности, при этом обладают возможностью многократного увеличения пассажиропотока. Важным фактором развития рынка авиаперевозок является доступность авиабилета. Анализ ценовой политики бюджетных авиакомпаний «EasyJet» (Великобритания) и «Fly Arystan» (Республика Казахстан) демонстрирует доступность авиаперелета, что, в свою очередь, является обуславливающим фактором популярности бюджетных авиакомпаний.

Ключевые слова: Центральный федеральный округ, ЦФО, региональные аэропорты, бюджетные авиакомпании, региональные авиаперевозки.

DOI:

Введение

Центральный федеральный округ (ЦФО) занимает площадь 650,2 тыс. кв. км и состоит из 17 областей и федерального центра – г. Москва. Население ЦФО составляет 39,2 млн человек (27% населения Российской Федерации). Регион не имеет выхода к морю, но граничит с двумя иностранными государствами: Украиной и Республикой Беларусь [19]. Транспортная инфраструктура Центрального федерального округа состоит из развитой сети автомобильных дорог и железнодорожного сообщения. Столичные аэропорты (Шереметьево, Домодедово, Внуково) являются крупнейшими по пассажиропотоку аэропортами России, обслуживающими ежедневно сотни международных и внутренних авиарейсов, при этом региональные аэропорты ЦФО демонстрируют крайне низкие показатели развития. Пассажиропоток региональных аэропортов продолжает оставаться очень низким, а сеть межрегионального авиасообщения – неразвитой.

Правительство Российской Федерации с целью стимулирования спроса стимулирует поддержку авиакомпаний, осуществляющих региональные авиарейсы [19]. Программа поддержки выражена в субсидировании тарифа для льготных категорий граждан, а сумма субсидий варьируется в зависимости от протяженности маршрута и типа воздушного судна, выполняющего авиарейс [13]. Осуществляемые меры поддержки доказали свою эффективность. Так, пассажиры получили возможность приобретения авиабилетов по стоимости заметно ниже среднерыночной, региональные аэропорты увеличили пассажиропоток, а авиакомпании получили гарантированные субсидии, позволяющие снизить возможные финансовые риски, вызванные низкой загруженностью авиарейсов. В условиях макроэкономической нестабильности в результате временного прекращения международного и внутреннего авиасообщения региональные аэропорты сталкиваются с рядом существенных проблем, выраженных в сокращении пассажиропотока и снижении доходной части бюджета. В настоящее время правительство Российской Федерации и региональные органы исполнительной власти предпринимают действия, направленные на поддержку региональных аэропортов, пострадавших в результате кризиса, вызванного распространением COVID-19. Европейский опыт преодоления международного финансового кризиса показал, что в результате снижения экономической активности и, как следствие, падения спроса произошли системные изменения в структуре рынка пассажирских авиаперевозок: усилилась роль и влияние бюджетных авиакомпаний, а также произошло расширение межрегиональной маршрутной сети. На основе представленных в статье данных проведем анализ деятельности и определим основные пути развития региональных аэропортов в условиях макроэкономической нестабильности.

Вопросам развития рынка пассажирских авиаперевозок, а также деятельности наземной авиатранспортной инфраструктуры посвящены труды российских и зарубежных ученых. В статье Панасюк И.П. и Тертычной

А.О. «Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок» [11] рассмотрен вопрос концептуальной основы бизнес-модели бюджетных авиакомпаний, их влияния на развитие рынка туризма, а также определены основные пути развития бюджетных авиакомпаний в структуре рынка пассажирских авиаперевозок. В статье Мальцева А.А., Матвеевой А.В., Тарасова А.Г. «Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока» [7] проведен анализ развития ведущих европейских бюджетных авиакомпаний в период с 2003 по 2014 г. Результатом исследования является заключение о том, что динамика развития бюджетных авиакомпаний превышает среднестатистическую динамику развития классических авиакомпаний. Авторы исследования заключают, что бюджетные авиакомпании являются драйвером роста рынка пассажирских авиаперевозок. В статье Мальцева А.А., Матвеевой А.В. «Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста» [6] авторы заключают, что высокий показатель роста рынка пассажирских авиаперевозок, наблюдавшийся в период с 2000 по 2018 г., обусловлен активным развитием бюджетных авиакомпаний и увеличением их доли на рынке пассажирских авиаперевозок. Бюджетные авиакомпании, применяя концепцию минимизации производственных издержек и предлагая пассажирам авиабилеты по стоимости, заметно ниже стоимости классических авиакомпаний, сумели составить конкуренцию железнодорожному и автомобильному транспорту как средству передвижения на дальние расстояния. В статье Костина К.Б. и Полинцева П.С. «Применение технологий ревеню-менеджмента в индустрии международных авиаперевозок» [4] проводится сравнительный анализ деятельности бюджетной авиакомпании «easyJet» с ее прямыми конкурентами классическими авиакомпаниями. В результате проведенного исследования доказано, что применение методов и технологий ревеню-менеджмента, позволяющих динамически устанавливать цены в соответствии с потребностями рынка, является эффективной маркетинговой стратегией бюджетных авиаперевозчиков. В статье Разумновой Л.Л. «Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров» [14] указаны основные факторы, препятствующие развитию бюджетных авиаперевозок на рынке развивающихся стран. Основными негативными факторами, по мнению автора, являются: несовершенство регулирующего законодательства, монополизация рынка, низкий уровень жизни населения. Необходимо отметить работы, посвященные исследованию деятельности аэропортов, в первую очередь, модернизации, безопасности, а также вопросам эффективного управления объектами наземной авиатранспортной инфраструктуры. В статье Сидорова Д.А. «Инновационный менеджмент в аэропортах» [17] представлены ключевые аспекты эффективного менеджмента в условиях рыночной экономики, даны практические рекомендации по усовершенствованию системы управления региональных аэропортов. В статье Железной И.П. «Стратегия развития наземной инфраструктуры аэропортов гражданской авиации» [1] представлены результаты исследования, направленные на повышение эффективности

управления аэропортов. Авторы заключают, что важным фактором развития региональных аэропортов является комплексность мер, направленных на снижение производственных издержек и модернизацию материально-технической базы. Статья Кутепова Г.Н. «Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития» [5] посвящена анализу тенденций развития региональных аэропортов. В статье Жеребцова М.В. «Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации» [2] представлены результаты исследования деятельности региональных аэропортов в условиях экономического развития. Необходимо отметить, что впервые в истории развития рынка пассажирских авиаперевозок всеми странами мира были введены ограничительные меры, выраженные в полном либо частичном прекращении авиасообщений, вызванные риском распространения COVID-19. Сложившийся отраслевой кризис не имеет аналогов по характеру и масштабам. На основании российского и международного опыта преодоления кризисных ситуаций на российском рынке могут произойти структурные изменения, важнейшими из которых могут стать: увеличение доли бюджетных авиакомпаний (переход классических авиакомпаний в сегмент бюджетных), развитие региональной системы пассажирских авиаперевозок, которая, в свою очередь, способствует развитию объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры.

СССР имел развитую систему региональных аэропортов, обслуживающих десятки и сотни региональных авиарейсов. Авиарейсы выполнялись на воздушных судах малой и средней дальности (Ан-24, Ил-18, Як-40, Як-42) вместимостью 40-80 человек. С распадом СССР роль и влияние региональных аэропортов России заметно снизилась. Региональные авиаперевозки оказались не востребованы, а эксплуатация воздушных судов, имеющих возраст 15-20 лет, оказалась экономически необоснованной и опасной с точки зрения безопасности полетов. Возросла роль столичных аэропортов, объединенных в Московский авиационный узел (МАУ). Региональные аэропорты выполняли ограниченное количество рейсов, преимущественно соединяющих региональные центры со столицей, а также сезонные чартерные рейсы. Тенденция развития межрегионального сообщения на рынке пассажирских авиаперевозок России получила свое развитие благодаря мерам государственной поддержки, а также в результате разработки и производства регионального авиалайнера SSJ-10, вместимость которого составляет от 75 до 100 человек. Стоит отметить, что эксплуатация зарубежной авиационной техники, воздушных судов малой и средней дальности вместимостью до 100 пассажиров является экономически неэффективной. Затраты авиакомпаний (лизинговые платежи, страхование воздушного судна, техническое обслуживание) зачастую не покрывают доходы, полученные в результате эксплуатации воздушных судов. В этих условиях нестабильная курсовая разница валют приносили значительные убытки авиакомпаниям. В этой связи важно отметить, что эксплуатация российского авиалайнера SSJ-100 позволяет авиакомпаниям осуществлять лизинговые платежи и страхование в национальной валюте, а также оперативно проводить обслу-

живание и ремонт воздушных судов. По состоянию на 2020 год основными отечественными эксплуатантами авиалайнера SSJ-100 являются «Аэрофлот», «Газпромавиа», «Ямал», «Якутия», «Азимут», «Ред Вингс». Интерес к приобретению этого авиалайнера выражают и другие отечественные авиакомпании.

Анализ деятельности региональных аэропортов ЦФО

Важной проблемой региональных аэропортов ЦФО является высокая конкуренция со столичными аэропортами. Столичные аэропорты осуществляют обслуживание значительного числа внутренних и международных авиарейсов. При этом пассажиры, проживающие в регионах ЦФО, при совершении перелетов вынуждены пользоваться услугами столичных аэропортов, преодолевая сотни километров автомобильным или железнодорожным транспортом. Укрупнение и динамичное развитие аэропортов МАУ сказались крайне негативно на деятельности региональных аэропортов ЦФО: из 16 аэропортов действующими являются 7 (рис. 1).

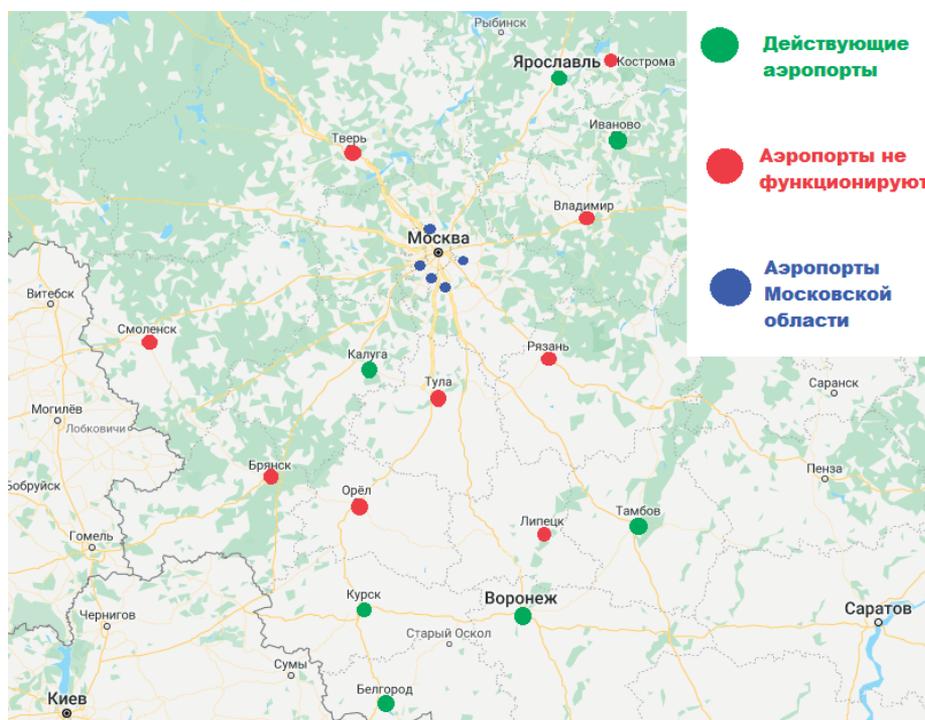


Рис. 1. Аэропорты ЦФО, авт. Рублев В.В. [18]

Стоит отметить, что нефункционирующие аэропорты соответствуют всем требованиям и нормам безопасности и имеют техническую возможность для приема и обслуживания воздушных судов малой и средней дальности (табл. 1).

Нефункционирующие аэропорты не осуществляют обслуживание регулярных рейсов. Как правило, они используются для базирования частной и учебной авиации, а также в интересах Министерства обороны РФ.

Действующие аэропорты осуществляют обслуживание регулярных пассажирских авиарейсов, демонстрируя очень низкие показатели загрузки, за исключением аэропортов г. Воронеж, г. Белгород, г. Калуга (табл. 2).

Таблица 1

Аэропорты ЦФО (за исключением аэропортов Московской области) [18]

Регион	Город	Аэропорт
Белгородская область	Белгород	Международный аэропорт г. Белгород имени В.Г. Шухова
Брянская область	Брянск	Международный аэропорт г. Брянск
Владимирская область	Владимир	Семязино. Аэропорт г. Владимир
Воронежская область	Воронеж	Международный аэропорт г. Воронеж имени Петра Первого
Ивановская область	Иваново	Аэропорт Иваново
Калужская область	Калуга	Международный аэропорт г. Калуга имени К.Э. Циолковского
Костромская область	Кострома	Сокеркино. Аэропорт г. Кострома
Курская область	Курск	Международный аэропорт г. Курск
Липецкая область	Липецк	Международный аэропорт г. Липецк
Орловская область	Орел	Аэропорт г. Орел (не функционирует)
Рязанская область	Рязань	Аэропорт г. Рязань (не функционирует)
Смоленская область	Смоленск	Аэропорт г. Смоленск (не функционирует)
Тамбовская область	Тамбов	Аэропорт г. Тамбов
Тверская область	Тверь	Аэропорт Змеёво (не функционирует)
Тульская область	Тула	Аэропорт Клоково (не функционирует)
Ярославская область	Ярославль	Международный аэропорт г. Ярославль (Туношна)

Таблица 2

Пассажиропоток аэропортов ЦФО в 2019 году, чел. [18]

Аэропорт	Город	Пассажиропоток, чел.
Международный аэропорт Белгород имени В.Г. Шухова	Белгород	468 652
Международный аэропорт Брянск	Брянск	-
Семязино. Аэропорт г. Владимир	Владимир	-
Международный аэропорт Воронеж имени Петра Первого	Воронеж	856 969
Аэропорт Иваново	Иваново	38 273
Международный аэропорт Калуга имени К.Э. Циолковского	Калуга	119 667
Сокеркино. Аэропорт г. Кострома	Кострома	-
Международный аэропорт города Курск	Курск	38 161
Международный аэропорт Липецк	Липецк	-
Аэропорт города Орла	Орел	-
Аэропорт г. Рязань	Рязань	-

Аэропорт	Город	Пассажиро- поток, чел.
Аэропорт г. Смоленск	Смоленск	-
Аэропорт Тамбов	Тамбов	18 412
Аэропорт Змеёво	Тверь	-
Аэропорт Клоково	Тула	-
Международный аэропорт Ярославль (Туношна)	Ярославль	39 079

Пассажиропоток региональных аэропортов ЦФО значительно возрастает в летний период (табл. 3). Это обусловлено открытием сезонных направлений в г. Симферополь (направление входит в программу государственной поддержки региональных авиаперевозок), а также в города Краснодар, Сочи, Анапа.

Таблица 3

Динамика пассажиропотока аэропортов ЦФО в 2019 году, чел. [18]

Месяц	Белгород	Воронеж	Иваново	Калуга	Курск	Тамбов	Ярославль
Январь	18 809	45 486	1 614	3 670	1 179	396	1 836
Февраль	17 591	43 981	1 589	3 328	1 687	896	1 770
Март	23 221	50 712	1 674	4 052	2 037	940	1 828
Апрель	30 448	57 390	1 754	8 863	2 774	890	1 555
Май	45 872	80 879	2 092	13 071	2 557	916	1 930
Июнь	55 952	92 276	4 741	12 824	3 621	2 561	4 187
Июль	57 922	97 587	6 582	15 713	5 129	3 417	5 215
Август	58 609	101 244	6 832	14 165	4 340	3 893	5 704
Сентябрь	55 720	92 382	4 998	13 142	3 739	1 848	5 164
Октябрь	43 963	79 300	2 072	13 142	3 975	1 033	3 881
Ноябрь	32 557	57 866	2 022	8 732	3 645	854	2 966
Декабрь	27 988	57 866	2 303	8 965	3 478	768	3 043

Стоит отметить, что сезонные направления в города Симферополь, Краснодар, Сочи, Анапа являются высоко востребованными. Жители регионов активно пользуются возможностью совершения прямого перелета до пункта назначения без использования столичных аэропортов.

Регионы Центрального федерального округа характеризуются высоким показателем численности населения (табл. 4), доля сельского населения регионов также значительна. Для жителей сельской местности предпочтителен выбор варианта перелета из областного центра. При выборе авиаперелета из столичных аэропортов пассажиру, как правило, необходимо преодолеть путь до областного центра и далее до Москвы железнодорожным или автомобильным транспортом.

Таблица 4

Численность населения ЦФО в 2019 году
(за исключением г. Москвы и Московской области), чел. [10]

Регион	Численность населения	Городское население	Сельские жители
Белгородская область	1 549 151	1 045 222	503 633
Брянская область	1 192 491	839 822	352 669
Владимирская область	1 358 416	1 062 667	295 549
Воронежская область	2 324 205	1 579 415	744 790
Ивановская область	997 135	814 778	182 357
Калужская область	1 002 575	760 520	242 055
Костромская область	633 385	460 694	172 691
Курская область	1 104 008	756 408	347 544
Липецкая область	1 139 371	736 408	402 963
Орловская область	733 498	489 801	243 697
Рязанская область	1 108 847	800 626	308 221
Смоленская область	934 889	671 357	263 532
Тамбовская область	1 006 748	618 017	388 731
Тверская область	1 260 379	959 646	300 733
Тульская область	1 466 127	1 096 983	369 144
Ярославская область	1 253 389	1 022 743	230 646
Всего:	19 064 614	13 715 659	5 348 955

Численность населения областных центров ЦФО соответствует численности населения городов европейских стран (табл. 5). При этом европейские региональные аэропорты имеют более развитую сеть авиасообщения. Это достигается за счет высокой доли бюджетных авиакомпаний на рынке региональных пассажирских авиаперевозок.

Таблица 5

Численность населения региональных центров ЦФО в 2019 году
(за исключением г. Москвы и Московской области) [10]

Регион	Город	Население, чел.
Белгородская область	Белгород	394 142
Брянская область	Брянск	402 675
Владимирская область	Владимир	356 937
Воронежская область	Воронеж	1 058 261
Ивановская область	Иваново	404 598
Калужская область	Калуга	332 039
Костромская область	Кострома	276 929
Курская область	Курск	456 976
Липецкая область	Липецк	509 420
Орловская область	Орел	308 838
Рязанская область	Рязань	539 290

Окончание табл. 5

Регион	Город	Население, чел.
Смоленская область	Смоленск	325 495
Тамбовская область	Тамбов	292 140
Тверская область	Тверь	425 072
Тульская область	Тула	549 992
Ярославская область	Ярославль	608 353

Удаленность региональных центров от столицы составляет от 162 до 577 км (табл. 6). Для преодоления указанного расстояния человеку необходимо затратить от 3 до 12 часов от областного центра до одного из столичных аэропортов. При условии проживания в сельской местности время может быть увеличено на 2-3 часа. На основании европейского опыта можно констатировать, что самыми востребованными региональными маршрутами являются маршруты малой дальности от 300 до 800 км, время на перелет по которым составляет от 40 мин. до 1 часа.

Таблица 6

Удаленность от г. Москвы региональных центров ЦФО [10]

Регион	Город	Расстояние, км
Белгородская область	Белгород	577
Брянская область	Брянск	349
Владимирская область	Владимир	178
Воронежская область	Воронеж	467
Ивановская область	Иваново	248
Калужская область	Калуга	162
Костромская область	Кострома	301
Курская область	Курск	457
Липецкая область	Липецк	374
Орловская область	Орел	325
Рязанская область	Рязань	178
Смоленская область	Смоленск	369
Тамбовская область	Тамбов	418
Тверская область	Тверь	161
Тульская область	Тула	173
Ярославская область	Ярославль	250

Рассмотрим маршрутную сеть крупнейших региональных аэропортов ЦФО: г. Воронеж (рис. 2), г. Белгород (рис. 3), г. Калуга (рис. 4). Рисунок 2. Маршрутная сеть аэропорта г. Воронеж (2020 г.), авт. Рублев В.В. [16].

Стоит обратить внимание на исторический опыт аэропорта г. Тула,

в настоящее время не функционирующего, но обслуживающего в период СССР 14 регулярных маршрутов и более 10 транзитных (табл. 7).

Представленные данные свидетельствуют о востребованности региональных направлений. Учитывая рост и развитие экономики с момента распада СССР, рост предпринимательской активности населения, развитие туризма и повышение общего благосостояния граждан, возобновление региональных направлений может быть востребованным, в том числе в условиях макроэкономической нестабильности.

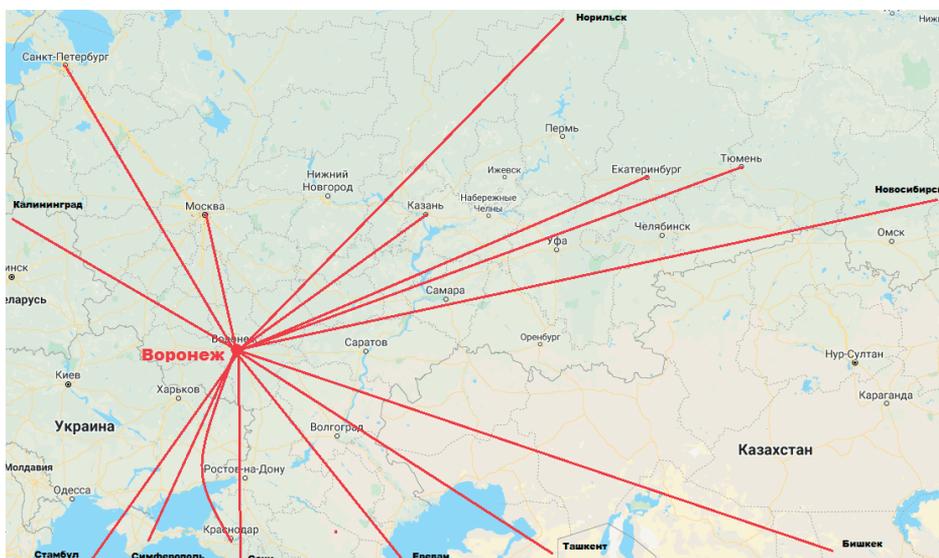


Рис. 2. Маршрутная сеть аэропорта г. Воронеж (2020 г.),
авт. Рублев В.В.[16]

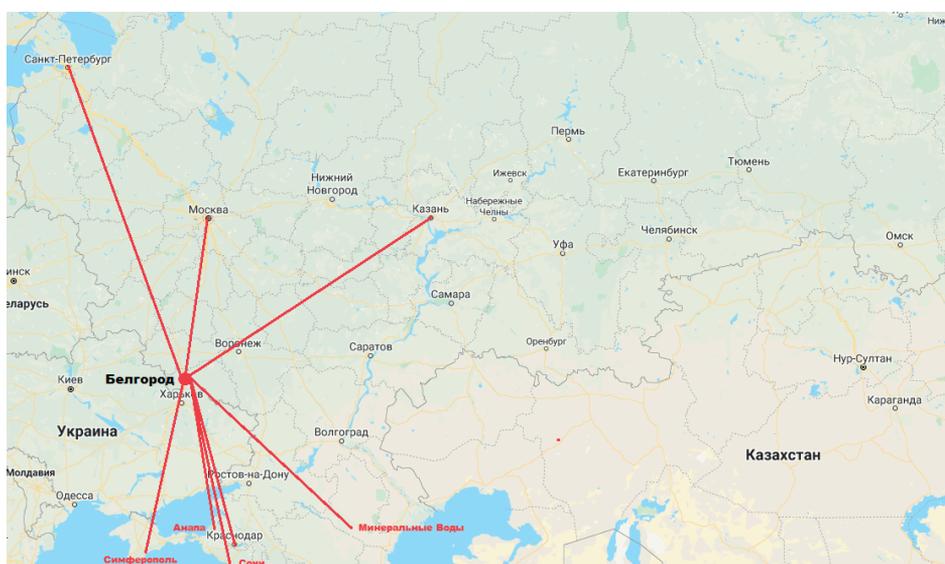


Рис. 3. Маршрутная сеть аэропорта г. Белгород (2020 г.),
авт. Рублев В.В.[15]

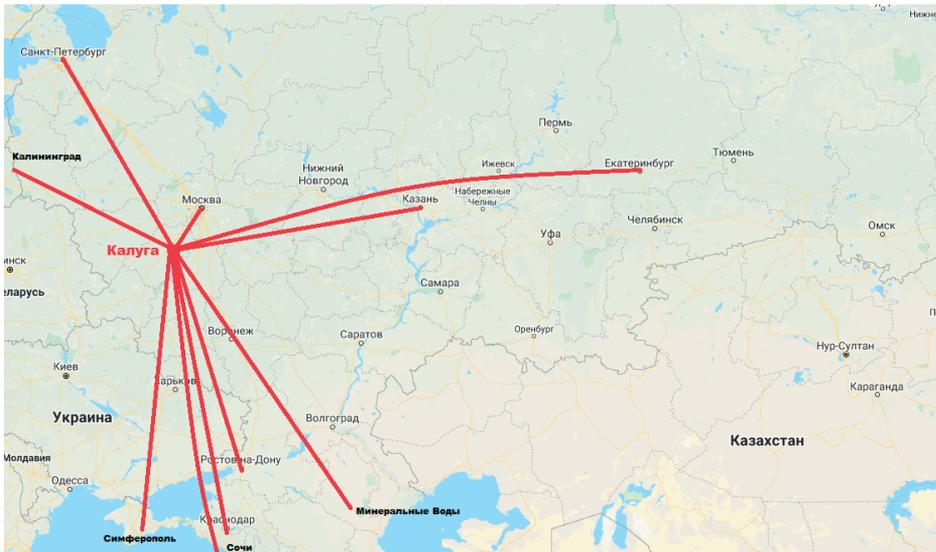


Рис. 4. Маршрутная сеть аэропорта г. Калуга (2020 г.), авт. Рублев В.В. [9]

Таблица 7

Маршрутная сеть аэропорта г. Тула в период с 1988 по 1991 г.
Регулярные авиасообщения. [3]

Тип воздушного судна	Маршрут
Ан-2	Тула – Брянск
Ан-24	Тула – Орел – Ростов-на-Дону – Сочи
	Тула – Ленинград
	Тула – Волгоград – Астрахань
	Тула – Киев
	Тула – Мариуполь – Сочи
	Тула – Ростов-на-Дону – Сочи
	Тула – Смоленск – Вильнюс
	Тула – Воронеж – Волгоград
	Тула – Казань – Набережные Челны – Свердловск
	Тула – Куйбышев
	Тула – Саратов – Оренбург
	Тула – Донецк – Саратов
	Тула – Киев – Бельцы

Анализ маркетинговой политики бюджетных авиакомпаний

Европейский рынок пассажирских авиаперевозок после мирового финансового кризиса 2008 года достаточно быстро стабилизировался. Одним из факторов этого процесса явилось увеличение доли бюджетных авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок. Приоритетным условием в выборе варианта перелета для пассажира является цена авиабилета.

Благодаря снижению затрат бюджетные авиакомпании предлагают своим пассажирам более выгодную стоимость авиабилета по сравнению с классическими авиакомпаниями в обмен на отказ от части классических услуг (питание на борту, регистрируемый багаж, возможность выбора места). Успешный опыт европейских авиаперевозчиков способствовал появлению на российском рынке пассажирских авиаперевозок бюджетной авиакомпании «Победа» в 2014 году (Группа «Аэрофлот»). Республика Казахстан, по поручению президента Н.А. Назарбаева, инициировала создание первой казахской бюджетной авиакомпании «Fly Arystan» в 2018 году, сумевшей за 1,5 года деятельности расширить парк воздушных судов с 3 до 6 единиц и выстроившей эффективную региональную маршрутную сеть в Республике Казахстан. Сравним данные стоимости билетов авиакомпании «EasyJet» (Великобритания) (табл. 8), и авиакомпании «Fly Arystan» (Республика Казахстан) (табл. 9).

Таблица 8

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «easyJet» (Великобритания)
[22]

№	Маршрут	Расстояние, км	Цена, евро	Цена, рубли (14.05.2020 г.)
1	Амстердам – Верона	890	26,49	2 119
2	Верона – Амстердам	890	37,49	2 999
3	Амстердам – Неаполь	1 465	25,99	2 079
4	Неаполь – Амстердам	1 465	58,99	4 719
5	Амстердам – Ницца	980	32,55	2 604
6	Ницца – Амстердам	980	48,49	3 879
7	Берлин – Вена	523	22,99	1 839
8	Вена – Берлин	523	32,52	2 601
9	Брюссель – Женева	533	30,99	2 479
10	Женева – Брюссель	533	24,49	1 959
11	Лондон – Вена	1 235	39,49	3 159
12	Вена – Лондон	1 235	52,72	4 217
13	Милан – Копенгаген	1 161	16,99	1 352
14	Копенгаген – Милан	1 161	60,99	4 879
15	Милан – Майорка	846	20,49	1 639
16	Майорка – Милан	846	52,99	4 239
17	Милан – Мюнхен	348	16,99	1 359
18	Мюнхен – Милан	348	32,52	2 601
19	Мюнхен – Берлин	505	49,05	3 924
20	Берлин – Мюнхен	505	39,52	3 161
21	Мюнхен – Лондон	918	85,52	6 841
22	Лондон – Мюнхен	918	45,72	3 657
23	Неаполь – Вена	834	16,99	1 359
24	Вена – Неаполь	834	25,49	2 039
25	Ницца – Брюссель	825	39,55	3 164
26	Брюссель – Ницца	825	41,49	3 319
27	Ницца – Венеция	445	23,05	1 844

№	Маршрут	Расстояние, км	Цена, евро	Цена, рубли (14.05.2020 г.)
28	Венеция – Ницца	445	16,99	1 359
29	Париж – Берлин	878	29,40	2 352
30	Берлин – Париж	878	32,52	2 601
31	Париж – Будапешт	1 244	31,90	2 552
32	Будапешт – Париж	1 244	34,49	2 759
33	Париж – Женева	410	29,40	2 352
34	Женева – Париж	410	21,99	1 759
35	Париж – Копенгаген	947	31,90	2 552
36	Копенгаген – Париж	947	19,49	1 559
37	Париж – Лондон	343	31,90	2 552
38	Лондон – Париж	343	32,22	2 577
39	Париж – Неаполь	1 291	31,90	2 552
40	Неаполь – Париж	1 291	44,49	3 559
41	Париж – Ницца	686	25,40	2 032
42	Ницца – Париж	686	24,55	1 964
43	Париж – Рим	1 107	29,40	2 352
44	Рим – Париж	1 107	31,99	2 559
45	Париж – Тель-Авив	3 279	84,94	6 795
46	Тель-Авив – Париж	3 279	111,49	8 919
47	Рим – Женева	698	31,99	2 559
48	Женева – Рим	698	40,49	3 239
49	Рим – Лондон	1 435	49,99	3 999
50	Лондон – Рим	1 435	41,22	3 297

Примечание: Конвертация евро / российский рубль была осуществлена на 14.05.2020 г. по курсу 1 евро – 80 российских рублей. Запрос стоимости был осуществлен 13.05.2020 г., маршрута «туда – обратно» 01.09.2020 г. – 05.09.2020 г.

Таблица 9

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «Fly Arystan»
(Республика Казахстан) [23]

№	Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, рубли (13.05.2020 г.)
1	Актау – Караганда	1 799	11 999	2 079
2	Актобе – Караганда	1 134	8 999	1 559
3	Алматы – Караганда	785	5 999	1 032
4	Алматы – Кокшетау	1 245	8 999	1 559
5	Алматы – Костанай	1 477	8 999	1 559
6	Алматы – Нур-Султан	968	6 999	1 212
7	Алматы – Павлодар	1 004	9 999	1 732
8	Алматы – Петропавловск	871	9 999	1 732
9	Алматы – Семей	834	7 999	1 385
10	Алматы – Уральск	2 109	19 999	3 465

№	Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, рубли (13.05.2020 г.)
11	Алматы – Шымкент	607	7 999	1 385
12	Атырау – Караганда	1 585	11 999	2 079
13	Караганда – Актау	1 799	11 999	2 079
14	Караганда – Актобе	1 134	8 999	1 559
15	Караганда – Алматы	785	6 999	1 212
16	Караганда – Атырау	1 585	11 999	2 079
17	Караганда – Шымкент	878	6 999	1 212
18	Кокшетау – Алматы	1 245	8 999	1 559
19	Костанай – Алматы	1 477	8 999	1 559
20	Костанай – Нур-Султан	579	5 999	1 032
21	Нур-Султан – Алматы	968	8 999	1 559
22	Нур-Султан – Костанай	579	5 999	1 032
23	Нур-Султан – Павлодар	402	3 999	692
24	Нур-Султан – Петропавловск	426	3 999	692
25	Нур-Султан – Семей	625	7 999	1 385
26	Нур-Султан – Шымкент	991	7 999	1 385
27	Павлодар – Алматы	1 004	9 999	1 732
28	Павлодар – Нур-Султан	402	3 999	692
29	Петропавловск – Алматы	871	9 999	1 732
30	Петропавловск – Нур-Султан	426	3 999	692
31	Семей – Алматы	834	6 999	1 212
32	Семей – Нур-Султан	625	7 999	1 385
33	Уральск – Алматы	2 109	19 999	3 465
34	Шымкент – Алматы	607	7 999	1 385
35	Шымкент – Караганда	878	6 999	1 212
36	Шымкент – Нур-Султан	991	9 999	1 732

Примечание: Конвертация казахский тенге / российский рубль была осуществлена 13.05.2020 г. по курсу 1 тенге / 0,18 рубля. Запрос стоимости перелета был осуществлен 13.05.2020 г. – предложения июнь 2020 г.

На основании представленных данных мы можем констатировать, что базовая стоимость билета, приобретенного более чем за 30 суток с минимальным набором услуг (без питания, без регистрируемого багажа и без возможности выбора места), является более низкой по сравнению со стоимостью авиабилетов классических авиакомпаний. При этом стоимость перелета является более низкой, чем себестоимость использования личного автотранспорта и значительно ниже стоимости билета на железнодорожный транспорт. Именно низкая стоимость авиабилетов и позволяет бюджетным авиакомпаниям иметь высокую загрузку пассажирских кресел и демонстрировать достаточно высокий показатель эксплуатационной эффективности воздушных судов.

В основе построения маршрутной сети российской бюджетной авиа-

компании «Победа» велика доля авиарейсов, выполняемых из столичного аэропорта Внуково. В то же время на рынке межрегиональных пассажирских авиаперевозок авиакомпания имеет низкую долю участия (рис. 5).

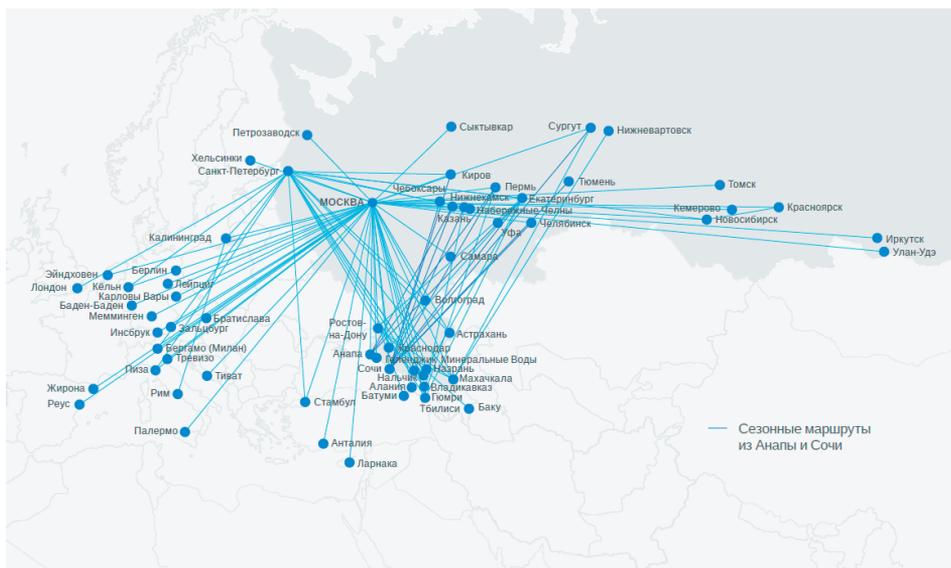


Рис. 5. Маршрутная сеть бюджетной российской авиакомпании «Победа» в 2020 году [8]

Заключение

Эффектом преодоления мирового финансового кризиса 2008 года европейским рынком пассажирских авиаперевозок явилось возросшее влияние бюджетных авиакомпаний (табл. 10). По итогам 2019 года из 6 крупнейших авиакомпаний Европы три являются бюджетными авиакомпаниями, а в структуру холдингов «Lufthansa Group» (Германия) и «LAG» (Великобритания) входят бюджетные авиакомпании.

Таблица 10

Крупнейшие авиакомпании Европы (по состоянию на 21.02.2020 г.) [21]

Название (страна)	Сегмент	Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
Ryanair (Ирландия)	Бюджетная авиакомпания	152	442
Lufthansa Group (Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (Германия, Австрия, Бельгия, Швейцария)	«Lufthansa», «Swiss», «Austrian Airlines», «Brussels Airlines» – классические авиакомпании. «Eurowings» – бюджетная авиакомпания.	145	760

Название (страна)	Сегмент	Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
LAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL) (Великобритания, Испания)	«British Airways», «Iberia» – классические авиакомпании. «Vueling», «Aer Lingus», «LEVEL» – бюджетные авиакомпании	118	589
EasyJet (Великобритания)	Бюджетная авиакомпания	96,1	332
Air France – KLM (Франция, Нидерланды)	Классическая авиакомпания	87,6	546
Wizz Air (Венгрия)	Бюджетная авиакомпания	39,6	110

Бюджетные авиакомпании демонстрируют высокие показатели эксплуатационной эффективности. Лидером является венгерская бюджетная авиакомпания «Wizz Air», которая перевезла в 2019 году одним воздушным судном 360 000 человек. Авиакомпания осуществляет эксплуатацию воздушных судов Airbus A-320 вместимостью 190 пассажиров. Таким образом, перевоза за сутки около 1000 пассажиров, одно воздушное судно совершает свыше 6 рейсов с высокой загрузкой. Средняя продолжительность перелета составляет от 1 до 1,5 часа. Ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» в 2019 году перевезла одним воздушным судном в среднем 343 891 пассажира. Мы можем заключить, что деятельность бюджетных авиакомпаний сосредоточена на выполнении авиарейсов малой протяженности от 400 до 1000 км. Европейские бюджетные авиакомпании являются показательным примером эффективного развития доступного регионального пассажирского авиасообщения. Развитие направления бюджетных авиаперевозок на региональном рынке может стать ключевым фактором развития рынка пассажирских авиаперевозок в условиях макроэкономической нестабильности.

Таблица 11

Эксплуатационная эффективность крупнейших авиакомпаний Европы в 2019 г. [21]

Название (сегмент)	Среднегодовая перевозка пассажиров 1 воздушным судном, чел.	Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
«Ryanair» Бюджетная авиакомпания	343 891	152	442
«Lufthansa Group» (Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (смешанная группа)	190 789	145	760

Название (сегмент)	Среднегодовая перевозка пассажиров 1 воздушным судном, чел.	Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
«LAG» (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL) (смешанная группа)	200 339	118	589
«EasyJet» (бюджетная авиакомпания)	289 457	96,1	332
Air France – KLM (классическая авиакомпания)	160 439	87,6	546
«Wizz Air» (бюджетная авиакомпания)	360 000	39,6	110

Стоит отметить, что присутствие зарубежных бюджетных авиакомпаний на российском рынке остается достаточно низким (табл. 12). Крупнейшим участником рынка является бюджетная авиакомпания «Fly Dubai», связывающая регионы Российской Федерации со столицей Объединенных Арабских Эмиратов. Авиакомпания планирует расширять маршрутную сеть, что обусловлено экономической эффективностью авиакомпании и туристической привлекательностью ОАЭ.

Таблица 12

Присутствие иностранных бюджетных авиакомпаний в России
(май 2020 г.) [20]

Маршрут	Авиакомпания	Государство
г. Москва (Жуковский) – г. Нур-Султан	«Fly Arystan»	(Казахстан)
г. Москва (Внуково) – г. Будапешт	«Wizz Air»	(Венгрия)
г. Москва (Внуково) – г. Дебрецен	«Wizz Air»	(Венгрия)
г. Москва (Внуково) – г. Лондон (Лутон)	«Wizz Air»	(Венгрия)
г. Москва (Шереметьево) – Мальта	«Air Maita»	(Мальта)
г. Москва (Внуково) – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Екатеринбург – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Казань – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Краснодар – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Махачкала – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Минеральные Воды – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Ростов-на-Дону – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Самара – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)
г. Сочи – г. Дубай	«Fly Dubai»	(ОАЭ)

Российский рынок пассажирских авиаперевозок в условиях макроэкономической нестабильности, временного запрета авиаперелетов продемонстрирует рекордные показатели снижения количества перевезенных пассажиров и глобально высокие показатели убыточности российских авиакомпаний. В сложившейся ситуации стоит учесть европейский опыт преодо-

ления кризиса 2008 года. Регионы ЦФО имеют все необходимые ресурсы для развития объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры. В условиях посткризисного восстановления рынка развитие направлений бюджетных межрегиональных авиаперевозок может стать ключевым фактором роста и развития рынка. Авиакомпании увеличат объем перевозимых пассажиров, региональные аэропорты увеличат показатели пассажиропотока, жители регионов получат возможность быстрого и доступного сообщения с другими регионами и ближним зарубежьем, что, в свою очередь, будет способствовать развитию и укреплению деловых и социокультурных связей.

Список источников

1. Железная И.П. Стратегия развития наземной инфраструктуры аэропортов гражданской авиации // *Научный вестник МГТУ ГА*, 2014, no. 202, с. 94-97.
2. Жеребцов М.В. Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации // *Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике*, 2014, no. 2 (51), с. 14-17.
3. Клоково (Аэропорт г. Тула). Википедия Свободная энциклопедия. Доступно: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE_\(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)) (дата обращения 20.06.2020).
4. Костин К.Б., Полинцев П.С. Применение технологий ревеню-менеджмента в индустрии международных авиаперевозок // *Российское предпринимательство*, 2018, no. 2, с. 537-551.
5. Кутепова Г.Н. Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития // *ТДР*, 2010, no. 3, с. 82-84.
6. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // *Управленец*, 2018, no. 3, с. 26-31.
7. Мальцев А.А., Матвеева А.В., Тарасов А.Г. Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока // *ПСЭ*, 2016, no. 1 (57), с. 63-67.
8. Маршрутная сеть. Развитие маршрутной сети «Группы Аэрофлот» Доступно: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/.html> (дата обращения: 27.06.2020).
9. Международный аэропорт Калуга. Расписание. Доступно: <http://klf.aero/flights/rasp.html> (дата обращения: 19.06.2020).
10. Население регионов России-2020: численность, крупные регионы России и фед. округа, список. Доступно: https://www.statdata.ru/largest_regions_russia (дата обращения: 19.06.2020).
11. Панасюк П.И., Тертычная А.О. Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок // *БИ*, 2017, no. 5 (472), с. 34-39.
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 г. № 2124.
13. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной воздушной сети, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 (ред. Постановлений Правительства от 14.11.2018 № 1372).
14. Разумнова Л.Л. Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров // *Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике*, 2014, no. 6 (55), с. 14-19.
15. Расписание аэропорта города Белгород. Регулярные рейсы. Доступно: <http://belgorodavia.ru/passazhiram/raspisanie> (дата обращения: 19.06.2020).
16. Сезонное расписание аэропорта г. Воронеж. Доступно: <http://voz.aero/flights/rasp.html> (дата обращения: 19.06.2020).
17. Сидоров Д.А. Инновационный менеджмент в аэропортах // *Научный вестник МГТУ ГА*, 2011, no. 167, с. 14-16.

18. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Статистические данные 2019 г. Доступно: <https://favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/> (дата обращения: 19.06.2020).
19. Центральный федеральный округ Российской Федерации. Доступно: <https://russiaregions.ru/cfo/> (дата обращения: 20.06.2020).
20. Яндекс – Расписание. Доступно: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 30.06.2020).
21. Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe (фр. Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы). Доступно: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (дата обращения: 27.05.2020).
22. EasyJet. Официальный сайт. Доступно: <https://www.easyjet.com/ru> (дата обращения 14.05.2020).
23. Fly Arystan. Официальный сайт. Доступно: <https://flyarystan.com/> (дата обращения: 13.05.2020).

ANALYSIS OF THE ACTIVITIES AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF CENTRAL FEDERAL DISTRICT AIRPORTS IN THE CONTEXT OF MACROECONOMIC INSTABILITY

Rublev Vladimir Vladimirovich, postgraduate student

Institute of Economics and management, Gorkogo st., 79, Vladimir, Russia, 600005;
e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Purpose: the Fundamental goal of the research of regional airports in the Central Federal district is to develop practical recommendations for the development of ground-based air transport infrastructure (airports) in the context of the macroeconomic crisis. *Discussion:* macroeconomic instability caused by the temporary suspension of international air traffic, as well as the introduction of a number of restrictive measures in the system of domestic passenger air transport will cause the market to fall in the period 2020-2021. Taking into account the European experience of overcoming the global financial crisis of 2008 by the passenger air transport market, the Russian air transport market can successfully overcome the crisis period by developing the direction of budget air transport and expanding the interregional route network. *Results:* regional airports of the Central Federal district, according to the results of 2019, have an extremely low congestion rate, while they have the ability to repeatedly increase passenger traffic. An important factor in the development of the air transport market is the availability of air tickets. The analysis of the pricing policy of budget airlines «easyJet» (Great Britain) and «Fly Arystan» (Republic of Kazakhstan) demonstrates the availability of air travel, which, in turn, is a determining factor in the popularity of budget airlines.

Keywords: Central Federal district, regional airports, budget airlines, regional air transport.

References

1. Zheleznaya I.P. Strategiya razvitiya nazemnoi infrastruktury aeroportov grazhdanskoi aviatsii [Strategy of development of ground infrastructure of civil aviation airports]. *Scientific Bulletin of MSTU GA*, 2014, no. 202, pp. 94-97. (In Russ.)
2. Zherebtsov M.V. Aktualnye voprosy podderzhaniya i razvitiya aerodromnoi seti Rossiiskoi Federatsii [Actual issues of maintenance and development of the airfield network of the Russian Federation]. *Transport of the Russian Federation, Journal of science, practice, and Economics*, 2014, no. 2 (51), pp. 14-17. (In Russ.)
3. Klokovo (Tula Airport). Wikipedia is a Free encyclopedia. (In Russ.) Available at: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE_\(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE_(%D0%B0%D1%8D%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82)) (accessed: 20.06.2020).

4. Kostin K.B., Polyntsev P.S. Primenenie tekhnologii revenu-menedzhmenta v industrii mezhdunarodnyh aviaperevozok [Application of revenue-management technologies in the international air transportation industry]. *Russian business*, 2018, no. 2, pp. 537-551. (In Russ.)
5. Kutepova G.N. Kutepova G.N. Aeroporty Rossii: sovremennye tendentsii i perspektivy razvitiya [Airports of Russia: modern trends and development prospects]. *TDR*, 2010, no. 3, pp. 82-84. (In Russ.)
6. Maltsev A.A., Matveeva A.V. Mezhdunarodnye passazhirskie aviaperevozki: determinanty vzryvnogo rosta [International passenger air transport: determinants of explosive growth]. *Manager*, 2018, no. 3, pp. 26-31. (In Russ.)
7. Maltsev A.A., Matveeva A.V., Tarasov A.G. Loukost – kompanii kak draiver rosta mirovogo aviapassazhiropotoka [Low-Cost companies as a driver of global air passenger traffic growth]. *PSE*, 2016, no. 1 (57), pp. 63-67. (In Russ.)
8. Route network. Development of the route network of the Aeroflot Group (In Russ.) Available at: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/.html> (accessed: 27.06.2020).
9. Kaluga international airport. Schedule. (In Russ.) Available at: <http://klf.aero/flights/rasp.html> (accessed: 19.06.2020).
10. Population of Russian regions 2020: number, major regions of Russia and the fed. this is a list. (In Russ.) Available at: https://www.statdata.ru/largest_regions_russia (accessed: 19.06.2020).
11. Panasyuk P.I., Tertychnaya A.O. Tertychnaya A.O. Rol byudzhetyh aviakompanii na rynke aviatsionnyh perevozok [The Role of budget airlines in the aviation transportation market]. *BI*, 2017, no. 5 (472), pp. 34-39. (In Russ.)
12. Postanovlenie Pravitelstva Rossiiskoi Federatsii ot 25.12.2015 g. № 2124 [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 2124 of 25.12.2015]. (In Russ.)
13. Pravila predostavleniya subsidii iz Federalnogo byudzheta organizatsiyam vozdushnogo transporta na osushchestvlenie regionalnyh vozdushnyh perevozok passazhirov na territorii Rossiiskoi Federatsii i formirovanie regionalnoi vozdushnoi seti, utverzhennyye postanovleniem Pravitelstva Rossiiskoi Federatsii ot 25 dekabrya 2013 g. №1242 [Rules for granting subsidies from the Federal budget to air transport organizations for regional air transport of passengers on the territory of the Russian Federation and the formation of a regional air network, approved by government decree № 1242 of December 25, 2013 (ed. Government decree № 1372 of 14.11.2018)]. (In Russ.)
14. Razumnova L.L. Razumnova L.L. Konkurentsiya na rynke aviaperevozok: pozitsii loukosterov [Competition in the air transportation market: low-cost airlines' positions]. *Transport Of The Russian Federation. Journal of science, practice, and Economics*, 2014, no. 6 (55), pp. 14-19. (In Russ.)
15. Schedule of Belgorod airport. Regular service. (In Russ.) Available at: <http://belgorodavia.ru/passazhiram/raspisanie> (accessed: 19.06.2020).
16. Seasonal schedule of the airport in Voronezh. (In Russ.) Available at: <http://voz.aero/flights/rasp.html> (accessed: 19.06.2020).
17. Sidorov D.A. Innovatsionnyi menedzhment v aeroportah [Innovative management in airports]. *Scientific Bulletin of MSTU GA*, 2011, no. 167, p. 14-16. (In Russ.)
18. Federal air transport Agency (Rosaviatsia). Statistics for 2019. (In Russ.) Available at: <https://favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/> (accessed: 19.06.2020).
19. Central Federal district of the Russian Federation. (In Russ.) Available at: <https://russiaregions.ru/cfo/> (accessed: 20.06.2020).
20. Yandex-Schedule. (In Russ.) Available at: <https://rasp.yandex.ru/> (accessed: 30.06.2020).
21. Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe (French Airlines: the 8 largest airlines in Europe). (In Russ.) Available at: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (accessed: 27.05.2020).

22. «easyJet». Official website. (In Russ.) Available at: <https://www.easyjet.com/ru> (accessed 14.05.2020).

23. «Fly Arystan». Official site. (In Russ.) Available at: <https://flyarystan.com/> (accessed: 13.05.2020).