

УДК 656.7.022.1

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ БЮДЖЕТНОЙ АВИАКОМПАНИИ «FLY ARYSTAN» (РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН) В УСЛОВИЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА, ВЫЗВАННОГО ВЛИЯНИЕМ ПАНДЕМИИ «COVID-19»

Рублев Владимир Владимирович, асп.

Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова, Стремянный пер., 28, к. 1, Москва, Россия, 117997; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Цель: целью проводимого исследования является представление модели развития маршрутной сети казахстанской бюджетной авиакомпании «Fly Arystan» в условиях преодоления кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19. *Обсуждение:* основой проводимого исследования послужил анализ парка воздушных судов авиакомпании «Fly Arystan», сравнительный анализ действующей маршрутной сети авиакомпании по состоянию на февраль 2020г. и январь 2021г. и сравнительный анализ ценовой политики авиакомпании на июнь 2020г. и январь 2021г. *Результаты:* результатом проводимого исследования является построение модели перспективного развития маршрутной сети авиакомпании «Fly Arystan» с учетом анализа маршрутных сетей ведущих национальных авиаперевозчиков «Air Astana» и «SCAT». В качестве перспективного сценария развития авиакомпании «Fly Arystan» в условиях преодоления макроэкономического кризиса 2020 года представлено заключение о необходимости создания хабов (базовых) аэропортов авиакомпании на базе крупнейших региональных аэропортов Республики Казахстан – г. Костанай и г. Туркестан. При реализации этих планов авиакомпания «Fly Arystan» значительно расширит действующую маршрутную сеть и станет ведущей бюджетной авиакомпанией региона.

Ключевые слова: пассажирский хаб, транзитный хаб, рынок авиаперевозок Республики Казахстан, региональные авиаперевозки, бюджетные авиакомпании, антикризисное управление.

DOI: 10.17308/meps.2021.9/2669

Введение

Рынок пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан имеет высокие темпы роста и развития. С момента распада СССР и образования Ре-

спублики Казахстан значительная часть объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры была модернизирована. На сегодняшний день все действующие аэропорты как международные, так и региональные, отвечают установленным требованиям и нормам безопасности. Международные аэропорты Республики Казахстан способны осуществлять обслуживание воздушных судов всех типов, а региональные аэропорты имеют возможность обслуживания ближне- и среднемагистральных узкофюзеляжных лайнеров класса Airbus A-318-321 и Boeing-737. Крупнейшими национальными авиатранспортными узлами Республики являются: Международный аэропорт Алматы (г. Алматы) и Международный аэропорт имени Нурсултана Назарбаева (г. Нур-Султан).

Пассажиропоток Международного аэропорта Алматы (г. Алматы) в период с 2004 по 2019 год увеличился с 1,55 млн пассажиров до 6,42 млн пассажиров [1]. А пассажиропоток Международного аэропорта имени Нурсултана Назарбаева (г. Нур-Султан) за этот же период увеличился с 0,5 млн пассажиров до 5,1 млн пассажиров [2]. Десятикратное увеличение пассажиропотока является рекордным в современной истории развития рынка пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан. Обуславливающими факторами такого высочайшего достижения являются: перенос столицы Республики из г. Алматы в г. Астана (прим. переименование в г. Нур-Султан 20 марта 2019 года) в 1997 году и стремительный рост населения города; рост национальной экономики Республики, международная интеграция; приобретение городом статуса ведущего торгово-экономического центра региона; увеличение направлений национальных и зарубежных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта.

Республика Казахстан проводит политику международной интеграции с европейскими государствами, ведущими государствами Азиатского региона, а также укрепляет свои политические и экономические связи с Российской Федерацией и государствами Евразийского экономического союза. В послании первого президента Республики Казахстан, лидера нации Нурсултана Абишевича Назарбаева, опубликованном в 2012 году, говорится об основных приоритетах внутренней и внешней политики до 2050 года. Важными пунктами этого документа являются: укрепление торгово-экономических и политических связей с Российской Федерацией, сопредельными государствами, а также последовательная и эффективная интеграция в мировое экономическое пространство [3].

Крупнейшими национальными авиакомпаниями Республики Казахстан являются: флагман национального рынка пассажирских авиаперевозок – национальная авиакомпания «Air Astana», авиакомпания «SCAT», выполняющая внутренние и международные рейсы, а также региональные авиакомпании «Bek Air», «Qazaq Air», «Жетысу», «Южное Небо». Важным этапом в развитии рынка пассажирских авиаперевозок стало появление первой национальной бюджетной авиакомпании «Fly Arystan», созданной по инициативе

Н.А. Назарбаева в 2018 году и вошедшей в структуру холдинга «Air Astana». Необходимо отметить, что сопредельные государства: республики Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан не имеют национальных бюджетных авиакомпаний в структуре рынка пассажирских авиаперевозок. На постсоветском пространстве действующими бюджетными авиакомпаниями являются: образованная в 2014 году российская «Победа» (входит в структуру «Группы Аэрофлот»), образованная в 2017 году азербайджанская «BUTA Airways» (входит в структуру национального авиаперевозчика «AZAL») и авиакомпания «Fly Arystan». Бюджетные авиакомпании имеют высокие темпы роста и развития, но в структуре пассажиропотока национальных рынков занимают не более 10-15% по количеству перевезенных пассажиров. В то же время в структуре европейского рынка по итогам деятельности за 2019 год доля бюджетных авиакомпаний (по количеству перевезенных пассажиров) достигала более 50% [4]. Таким образом, мы можем констатировать значительный потенциал развития сегмента бюджетных авиаперевозок в структуре национальных рынков пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан, Российской Федерации и Республики Азербайджан, а также спрогнозировать появление новых бюджетных авиакомпаний на рынке авиаперевозок других государств постсоветского пространства. Руководством авиакомпании «Air Astana» был заключен контракт с американской авиастроительной корпорацией «Boeing» на приобретение 30 лайнеров Boeing-737 MAX с поставкой в 2023-2025 гг. [5]. В случае успешной реализации этих планов авиакомпания «Fly Arystan» станет ведущей бюджетной авиакомпанией страны и в целом данного региона.

Проблемам развития бюджетных авиаперевозок посвящены труды российских и зарубежных ученых. Так, в статье Филиной В.Н. «Стратегии развития рынка авиационных транспортных услуг» [6] представлено заключение о том, что в период преодоления кризиса роль и влияние бюджетных авиакомпаний будет усиливаться на рынке пассажирских авиаперевозок. В качестве обоснования автор исследования приводит статистические данные пассажиропотока европейского рынка в период преодоления мирового финансового кризиса 2008 года. В статье Ярошевич Н.Ю. и Дубровского В.Ж. «Модель прогнозирования спроса на авиаперевозки аэропорта в условиях меняющейся конъюнктуры рынка» [7] представлена модель прогнозирования спроса на услуги авиаперевозок. Авторы исследования заключают, что в условиях макроэкономической нестабильности, при общем падении спада, спрос в сегменте бюджетных авиаперевозок возрастает.

Кризис 2008 года усилил роль и влияние бюджетных авиакомпаний на структуру маршрутной сети региональных аэропортов европейских стран. Если в 2007-2008 годах доля рейсов бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов Франции составляла около 10%, то по итогам деятельности за 2019 год этот показатель возрос и стал составлять от 40% до 80%. Феноменом французского рынка пассажирских авиаперевозок стало

появление аэропортов, выполняющих обслуживание только рейсов бюджетных авиакомпаний. Примером может послужить французский монобрендовый лоукост аэропорт Безье, выполняющий обслуживание рейсов ирландской бюджетной авиакомпании «Ryanair» и французский мультибрендовый лоукост аэропорт Каркасон, выполняющий обслуживание рейсов ирландской бюджетной авиакомпании «Ryanair» и испанской бюджетной авиакомпания «Volotea» [8].

В статье Климовой Т.Б. «Динамика развития авиаотрасли: тенденции и пандемийные вызовы» [9] представлен анализ мирового рынка пассажирских авиаперевозок по регионам. Автор исследования делает вывод о том, что тенденция усиления роли и влияния сегмента бюджетных авиаперевозок будет усиливаться. Это обусловлено, по мнению автора, падением потребительской активности и прогнозируемым банкротством части классических авиакомпаний. В статье Мальцева А.А. и Матвеевой А.В. «Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста» [10] авторы исследования заключают, что рост пассажиропотока будет обусловлен развитием сегмента бюджетных авиаперевозок. Авторы исследования также прогнозируют реструктуризацию части классических авиакомпаний в переход в сегмент бюджетных авиаперевозчиков.

Необходимо отметить, что элементы маркетинговой стратегии бюджетных авиакомпаний активно внедряются в операционную деятельность классических авиаперевозчиков. Отличительными особенностями бюджетной авиакомпании от классической являются: отсутствие услуги провоза регистрируемого багажа (только за дополнительную плату) и выбора места при регистрации (также платно), отсутствие питания на борту воздушного судна во время полета (приобретение на борту самолета за плату), а также одноклассовая компоновка салона воздушного судна. Российская региональная авиакомпания «Азимут» осуществляет эксплуатацию лайнеров «SSJ-100» в одноклассовой компоновке на 100 и 103 места и предлагает своим пассажирам приобретение билетов без услуги провоза регистрируемого багажа. Эту же услугу предлагают и крупнейшие российские классические авиакомпании «S7» и «Уральские Авиалинии». После внедрения элементов маркетинговой стратегии в структуру операционной деятельности вышеупомянутых авиакомпаний произошел рост показателя средней загруженности салона воздушного судна до 85% – 92%. Необходимо отметить, что средний показатель загруженности пассажирских кресел у классических авиакомпаний Российской Федерации составляет около 80% – 82%, а у российской бюджетной авиакомпании «Победа» – более 95% (по итогам работы за 2019 год) [11].

Кризис 2020 года оказал крайне негативное влияние на рынок пассажирских авиаперевозок. По прогнозам экспертов IATA (прим. Международное агентство воздушного транспорта), падение пассажиропотока по итогам 2020 года составит до 60% [12]. Это является наихудшим показателем

в истории развития рынка пассажирских авиаперевозок. Стоит отметить, что результатом влияния мирового финансового кризиса 2008 года стало снижение пассажиропотока на 10%. Нынешний кризис является более масштабным по своей структуре и сущности и окажет фундаментальное влияние на структуру рынка.

Проведем анализ парка воздушных судов и маршрутной сети авиакомпании «Fly Arystan». Представим данные парка воздушных судов авиакомпании «Fly Arystan» по состоянию на январь 2021 года (табл. 1).

Таблица 1

Парк воздушных судов авиакомпании «Fly Arystan» (Республика Казахстан) по состоянию на январь 2021 г. [13]

Регистрационный номер воздушного судна	Тип воздушного судна	Возраст воздушного судна, лет
P4-KBA	Airbus A-320-200	8,2
P4-KBB	Airbus A-320-200	7,8
P4-KBC	Airbus A-320-200	7,5
P4-KBD	Airbus A-320-200	7,2
P4-KBE	Airbus A-320-200	7
P4-KBF	Airbus A-320-200	6,9
P4-KBG	Airbus A-320-200	6,9

Итак, мы видим, что авиакомпания является эксплуатантом лайнеров Airbus A-320-200 (рис. 1), ранее эксплуатируемых национальной авиакомпанией «Air Astana». На момент создания компании «Fly Arystan» ее флот состоял из 2 лайнеров, однако, за 2 года увеличился на 5 единиц. Средний возраст парка составляет около 7,5 лет, что является невысоким показателем. Лайнер Airbus A-320-200 является одним из наиболее популярных в сегменте среднемагистральных узкофюзеляжных лайнеров. Ведущие европейские бюджетные авиакомпании «easyJet» (Великобритания), «Wizz Air» (Венгрия), «Vueling» и «Volotea» (Испания) являются активными эксплуатантами воздушных судов данной модели, которые за период эксплуатации доказали свою безопасность и экономическую эффективность.



Рис. 1. Лайнер Airbus A-320-200 авиакомпании «Fly Arystan», регистрационный номер P4-KBA [13]

Покажем данные маршрутной сети авиакомпании «Fly Arystan» по состоянию на февраль 2020 года (рис. 2).

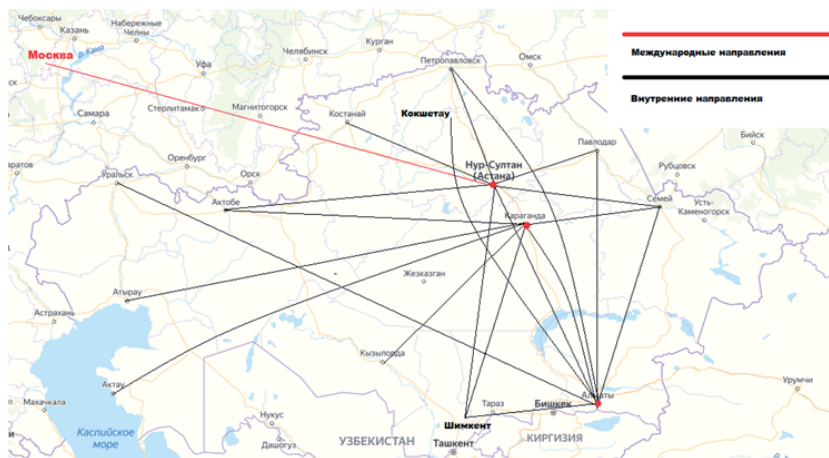


Рис. 2. Маршрутная сеть авиакомпании «Fly Arystan» по состоянию на февраль 2020 года [14]

Необходимо отметить, что на февраль 2020 года авиакомпания «Fly Arystan» располагала парком воздушных судов в количестве 4 единиц и представленная маршрутная сеть была выстроена авиакомпанией за 8 месяцев до момента начала осуществления деятельности. Согласно данным по состоянию на февраль 2020 года, наибольшее количество рейсов авиакомпания выполняла из столичного аэропорта г. Нур-Султан, крупнейшего по пассажиропотоку аэропорта г. Алматы, а также из аэропорта г. Караганды.

В кризисный 2020 год авиакомпания увеличила парк воздушных судов до 7 лайнеров и значительно расширила маршрутную сеть. Для подтверждения этого изобразим данные маршрутной сети авиакомпании «Fly Arystan» по состоянию на январь 2021 года (рис. 3).

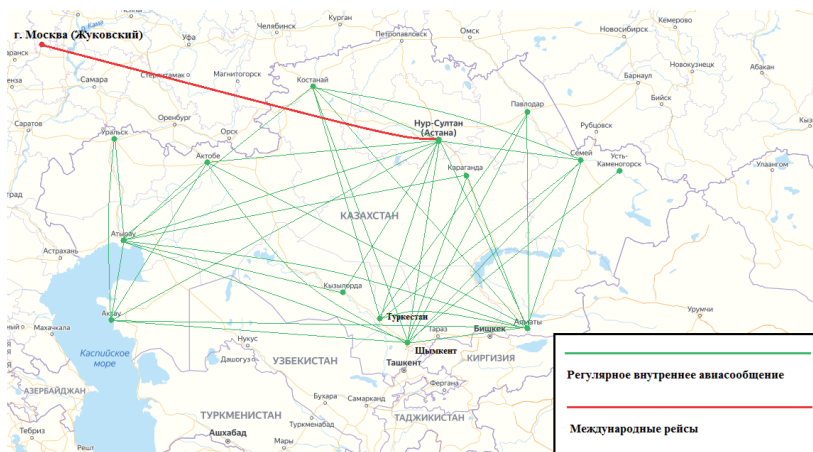


Рис. 3. Маршрутная сеть авиакомпании «Fly Arystan» по состоянию на январь 2021 года [15]

Согласно данным по состоянию на январь 2021 года, авиакомпания сократила количество выполняемых рейсов из аэропорта Караганды, но значительно расшила свое присутствие в Туркестанской области Республики Казахстан – городах Шымкент и Туркестан. Правительство Республики вкладывает значительные ресурсы в развитие Туркестанской области. Так, в 2020 году был введен в эксплуатацию новый аэропорт Шымкент, который должен стать одним из региональных транзитных хабов Республики и хабом для авиакомпании «SCAT» [16].

Анализ ценовой политики авиакомпании «Fly Arystan». Рассмотрим данные ценовой политики авиакомпании «Fly Arystan» по основным направлениям маршрутной сети по состоянию на июнь 2020 года (табл. 2).

Таблица 2

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «Fly Arystan»
(июнь 2020 года) [14]

Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, руб. (13.06.2020 г.)
Актау – Караганда	1 799	11 999	2 079
Актобе – Караганда	1 134	8 999	1 559
Алматы – Караганда	785	5 999	1 032
Алматы – Кокшетау	1 245	8 999	1 559
Алматы – Костанай	1 477	8 999	1 559
Алматы – Нур-Султан	968	6 999	1 212
Алматы – Павлодар	1 004	9 999	1 732
Алматы – Петропавловск	871	9 999	1 732
Алматы – Семей	834	7 999	1 385
Алматы – Уральск	2 109	19 999	3 465
Алматы – Шымкент	607	7 999	1 385
Атырау – Караганда	1 585	11 999	2 079
Караганда – Актау	1 799	11 999	2 079
Караганда – Актобе	1 134	8 999	1 559
Караганда – Алматы	785	6 999	1 212
Караганда – Атырау	1 585	11 999	2 079
Караганда – Шымкент	878	6 999	1 212
Кокшетау – Алматы	1 245	8 999	1 559
Костанай – Алматы	1 477	8 999	1 559
Костанай – Нур-Султан	579	5 999	1 032
Нур-Султан – Алматы	968	8 999	1 559
Нур-Султан – Костанай	579	5 999	1 032
Нур-Султан – Павлодар	402	3 999	692
Нур-Султан – Петропавловск	426	3 999	692
Нур-Султан – Семей	625	7 999	1 385
Нур-Султан – Шымкент	991	7 999	1 385
Павлодар – Алматы	1 004	9 999	1 732
Павлодар – Нур-Султан	402	3 999	692
Петропавловск – Алматы	871	9 999	1 732
Петропавловск – Нур-Султан	426	3 999	692
Семей – Алматы	834	6 999	1 212
Семей – Нур-Султан	625	7 999	1 385
Уральск – Алматы	2 109	19 999	3 465

Окончание табл. 2

Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, руб. (13.06.2020 г.)
Шымкент – Алматы	607	7 999	1 385
Шымкент – Караганда	878	6 999	1 212
Шымкент – Нур-Султан	991	9 999	1 732

С целью проведения сравнительного анализа ценовой политики авиакомпании «Fly Arystan» рассмотрим данные стоимости авиабилетов по основным направлениям по состоянию на январь 2021 года (табл. 3).

Таблица 3

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «Fly Arystan»
(январь 2021 года) [17]

Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, руб. (04.01.2021 г.)
Актау – Караганда	1 799	Нет данных (н.д.)	н.д.
Актобе – Караганда	1 134	н.д.	н.д.
Алматы – Караганда	785	6 999	1 258
Алматы – Кокшетау	1 245	н.д.	н.д.
Алматы – Костанай	1 477	8 999	1 618
Алматы – Нур-Султан	968	6 999	1 258
Алматы – Павлодар	1 004	6 999	1 258
Алматы – Петропавловск	871	н.д.	н.д.
Алматы – Семей	834	6 999	1 258
Алматы – Уральск	2 109	н.д.	н.д.
Алматы – Шымкент	607	5 999	1 078
Атырау – Караганда	1 585	25 999	4 676
Караганда – Актау	1 799	н.д.	н.д.
Караганда – Актобе	1 134	н.д.	н.д.
Караганда – Алматы	785	10 999	1 978
Караганда – Атырау	1 585	25 999	4 676
Караганда – Шымкент	878	9 999	1 798
Кокшетау – Алматы	1 245	н.д.	н.д.
Костанай – Алматы	1 477	8 999	1 618
Костанай – Нур-Султан	579	6 999	1 258
Нур-Султан – Алматы	968	6 999	1 258
Нур-Султан – Костанай	579	5 999	1 078
Нур-Султан – Павлодар	402	н.д.	н.д.
Нур-Султан – Петропавловск	426	н.д.	н.д.
Нур-Султан – Семей	625	6 999	1 258
Нур-Султан – Шымкент	991	7 999	1 438
Павлодар – Алматы	1 004	6 999	1 258
Павлодар – Нур-Султан	402	н.д.	н.д.
Петропавловск – Алматы	871	н.д.	н.д.
Петропавловск – Нур-Султан	426	н.д.	н.д.
Семей – Алматы	834	7 999	1 438
Семей – Нур-Султан	625	6 999	1 258
Уральск – Алматы	2 109	н.д.	н.д.
Шымкент – Алматы	607	5 999	1 078
Шымкент – Караганда	878	8 999	1 618
Шымкент – Нур-Султан	991	7 999	1 438

Из таблицы видно, что несмотря на макроэкономическую нестабильность и кризисную ситуацию на рынке пассажирских авиаперевозок, авиакомпания «Fly Arystan» не увеличила стоимость авиабилетов по основным направлениям. Для авиакомпании «Fly Arystan» применение механизма фиксированной цены может способствовать укреплению своих позиций на рынке и послужить фундаментальным фактом увеличения пассажиропотока.

Представим данные об основных аэропортах Республики Казахстан, осуществляющих регулярные и чартерные внутренние и международные рейсы (табл. 4).

Таблица 4

Аэропорты Республики Казахстан по состоянию на 2021 год [18]

Название аэропорта	Город	Код ИКАО
Актау	г. Актау	UATE
Актобе	г. Актобе	UATT
Алматы	г. Алматы	UAAA
Аркалык	г. Алкалык	UAUR
Нурсултан Назарбаев	г. Нур-Султан	UACC
Атырау	г. Атырау	UATG
Аягуз	г. Аягуз	UASA
Белхаш	г. Белхаш	UAAH
Юбилейный	г. Байконур	UAON
Крайний	г. Байконур	UAOL
Жезказган	г. Жезказган	UAKD
Сары-Арка	г. Караганда	UAKK
Кортык Ата	г. Кызылорда	UAOO
Кокшетау	г. Кокшетау	UACK
Наримановка	г. Костанай	UAUU
Павлодар	г. Павлодар	UASP
Петропавловск	г. Петропавловск	UASQ
Камбала	г. Приозерск	UASS
Семей	г. Семей	UAAT
Талдыкорган	г. Талдыкорган	UADD
Аулие-Ата	г. Тараз	UAIT
Хазрет Султан	г. Туркестан	UARR
Уральск	г. Уральск	UASK
Усть-Каменогорск	г. Усть-Каменогорск	UAII
Шымкент	г. Шымкент	UASB
Экибастуз	г. Экибастуз	UAYT

Республика Казахстан располагает развитой сетью наземных объектов авиатранспортной инфраструктуры. Значительная часть аэропортов была построена во времена СССР и реконструирована в период с 1991 по 2020 год. Строительство и модернизация объектов транспортной инфраструктуры являются одними из приоритетных задач Правительства Республики Казахстан.

Заключение

Ведущие аэропорты страны – Международный аэропорт Нурсултан Назарбаев (г. Нур-Султан) и Международный аэропорт Алматы (г. Алматы) являются хабами (прим. базовыми аэропортами) для авиакомпании «Air Astana». На долю крупнейших аэропортов приходится наибольшее количество рейсов ведущего национального авиаперевозчика. Европейский опыт развития бюджетных авиаперевозок доказал эффективность сотрудничества бюджетных авиакомпаний с региональными аэропортами. Региональные аэропорты, в отличие от ведущих авиатранспортных узлов, имеют наименьшую загруженность и предоставляют авиакомпаниям более выгодные тарифы на обслуживание пассажиров и воздушных судов.

Ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» в качестве хабов на территории Франции использует аэропорты г. Бордо, г. Марсель и г. Страсбург. Британская бюджетная авиакомпания «easyJet» в качестве региональных хабов на территории Франции использует аэропорты г. Ницца, г. Тулуза, г. Бордо. Испанская бюджетная авиакомпания «Volotea» активно развивает маршрутную сеть на базе французских аэропортов г. Нант, г. Страсбург, г. Лиль, г. Лион [4].

Одна из ведущих национальных авиакомпаний Республики Казахстан «SCAT», располагающая развитой внутренней и международной маршрутной сетью, в качестве хаба использует аэропорт г. Шымкент. Учитывая планы авиакомпании по приобретению 30 лайнеров «Boeing-737» к 2025 году, как было упомянуто выше, «Fly Arystan» имеет все основания стать ведущей бюджетной авиакомпанией региона. Авиакомпания «Fly Arystan» необходимо не только расширять внутреннюю и международную маршрутную сеть, а также развивать систему базовых аэропортов. Учитывая географическое расположение Республики Казахстан и близость северных городов к крупным городам ПФО, УФО, СФО Российской Федерации, наиболее эффективным для развития системы базовых аэропортов будет расширение международной маршрутной сети на базе аэропорта г. Костанай (рис. 4).

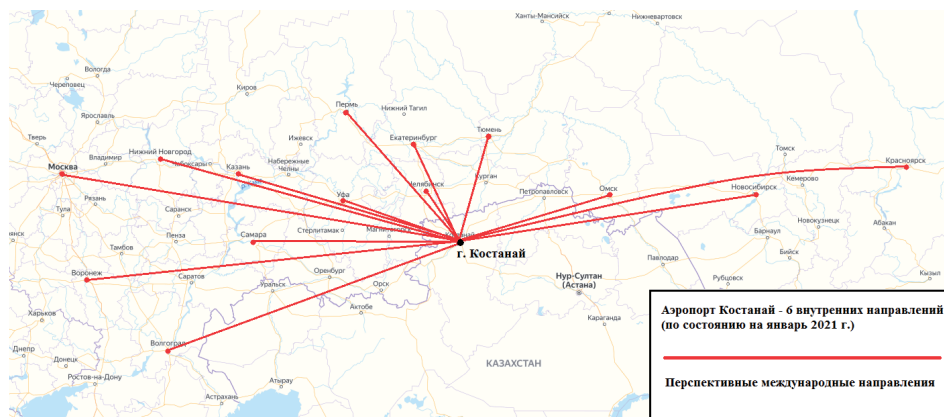


Рис. 4. Модель перспективного развития аэропорта г. Костанай в качестве Северного хаба авиакомпании «Fly Arystan», авт. Рублев В.В.

На юге Республика Казахстан граничит с республиками Узбекистан и Кыргызстан, в незначительной удаленности от Республики Таджикистан, Афганистана, Пакистана, Туркменистана. Таким образом, вторым перспективным направлением развития системы базовых аэропортов для авиакомпании «Fly Arystan» может послужить развитие маршрутной сети на базе аэропорта «Хазрет Султан», г. Туркестан, введенного в эксплуатацию в ноябре 2020 года.

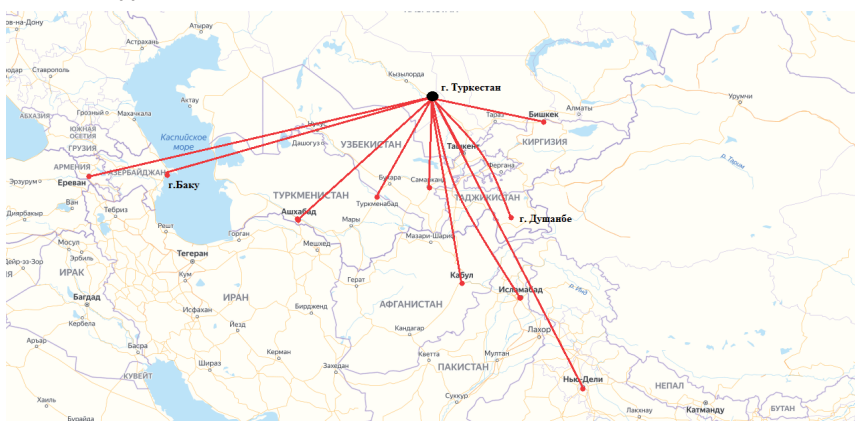


Рис. 5. Модель перспективного развития аэропорта «Хазрет Султан» г. Туркестан в качестве Южного хаба авиакомпании «Fly Arystan», авт. Рублев В.В.

В случае реализации планов по созданию хабов авиакомпании «Fly Arystan» на базе аэропортов г. Костанай и г. Туркестан произойдет увеличение пассажиропотока двух крупных региональных аэропортов. Аэропорты г. Нур-Султана и г. Алматы будут оставаться ключевыми аэропортами авиакомпании «Air Astana». Национальная авиакомпания «SCAT» продолжит развитие маршрутной сети на базе аэропорта г. Шымкента, а авиакомпания «Fly Arystan» расширит международное присутствие в Российской Федерации и сопредельных государствах Среднеазиатского региона (рис. 6).

Как было отмечено выше, результатом преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года на европейском рынке пассажирских авиаперевозок стало усиление роли и влияния бюджетных авиакомпаний. В условиях падения потребительской активности бюджетные авиакомпании сумели предоставить своим пассажирам возможность более недорогого перелета (по сравнению с классическими авиакомпаниями) в обмен на отказ от части набора услуг стандартных авиакомпаний. В 2008 году было заключено крупнейшее соглашение между британской бюджетной авиакомпанией «easyJet» и европейской авиастроительной корпорацией «Airbus SE» на приобретение лайнеров Airbus-A319-100. За десятилетний период посткризисного развития доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского рынка достигла 50%, а парк воздушных судов был увеличен более чем в 5 раз. Российский рынок пассажирских авиаперевозок по итогам деятель-

ности за 2019 год достиг показателя 128,1 млн перевезенных пассажиров, в то время как только одна ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» перевезла по итогам 2019 года 152 млн пассажиров (прим. флот авиакомпании 442 ед. Boeing 737-800 по состоянию на начало 2020 года).



Рис. 6. Базовые аэропорты ведущих авиакомпаний Республики Казахстан. Модель перспективного развития, авт. Рублев В.В.

Развитие системы базовых аэропортов в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан, создание хабов на базе региональных аэропортов авиакомпании «Fly Arystan», развитие в качестве хабов для «Air Astana» и «SCAT» аэропортов г. Нур-Султан, г. Алматы, г. Шымкент станут ключевыми факторами успешного преодоления кризиса 2020 года и позволят авиакомпании «Fly Arystan» стать ведущей бюджетной авиакомпанией данного региона.

Список источников

1. Авиакомпания «Fly Arystan». Наши направления. Официальный сайт. Доступно: <https://flyarystan.com/routes> (дата обращения: 04.01.2021).
2. Аэропорты Казахстана. Список городов. Доступно: https://www.aircharter.kz/about_us/airports-kazakhstan/ (дата обращения: 04.01.2021).
3. Казахстанский лоукостер хочет купить 30 самолетов Boeing 737 MAX. Доступно: <https://ru.sputnik.kz/economy/20191119/12068680/kazakhstanskiy-loukoster-30-samolet-boeing-737-max.html> (дата обращения: 04.01.2021).
4. Климова Т.Б. Динамика развития авиаотрасли: тенденции и пандемийные вызовы // *Экономика. Информатика*, 2020, no. 3, c. 512-521.
5. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // *Управленец*, 2018, no. 3, c. 26-31.
6. Новый аэропорт авиакомпании SCAT в Шымкенте расширит географию полетов и обеспечит 3 тысячи рабочих мест. Доступно: https://www.inform.kz/ru/novyy-aeroport-aviakompanii-scat-v-shymkente-rasshirit-geografiyu-poletov-i-obespechit-3-tysyachi-rabochih-mest_a3701021 (дата обращения: 04.01.2021).
7. Официальный сайт Президента Республики Казахстан. Послание Пре-

зидента Республики Казахстан – Лидера нации Нурсултана Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050»: новый политический курс состоявшегося государства». Доступно: https://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/participation_in_events/poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-lidera-nacii-nursultana-nazarbaeva-narodu-kazahstana-strategiya-kazakhstan-2050-novyi-politicheskii (дата обращения: 04.01.2021).

8. Пассажиры аэропорта Алматы. Экспресс К. Доступно: https://express-k.kz/news/sotsium_lenta/aeroport_almaty_v_2018g_uvelichil_passazhiropotok_na_1-134788 (дата обращения: 04.01.2021).

9. Пассажиры аэропорта. Международный аэропорт им. Нурсултана Назарбаева. Доступно: https://www.nn-airport.kz/pages/passenger_traffic?category=passenger_traffic (дата обращения: 04.01.2021).

10. Рублев В.В. Европейский опыт развития бюджетных авиакомпаний на рынке региональных авиаперевозок: тенденции и перспективы развития // *Региональные проблемы преобразования экономики*, Махачкала, 2020, no. 6 (116) (сентябрь), с. 24-33.

11. Рублев В.В. Перспективы развития рынка бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан // *Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика*, Астрахань, 2020, no. 2 (июнь), с. 74.

12. Рублев В.В. Тенденции и перспек-

тивы развития европейских бюджетных авиакомпаний в условиях макроэкономической нестабильности (на примере «Ryanair», «easyJet», «Wizz Air», «Transavia», «Vueling») // *Экономика устойчивого развития*, Краснодар, 2020, no. 4 (44) (декабрь), с. 226-234.

13. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Статистика авиакомпаний за 2019 год. Доступно: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/> (дата обращения: 04.01.2021).

14. Филина В.Н. Стратегии развития рынка авиационных транспортных услуг // *Проблемы прогнозирования*, 2019, no. 4 (175), с. 50-58.

15. Ярошевич Н.Ю., Дубровский В.Ж. Модель прогнозирования спроса на авиаперевозки аэропорта в условиях меняющейся конъюнктуры рынка // *Journal of new economy*, 2014, no. 6 (56), с. 54-60.

16. Fly Arystan – Первый лоукостер в Казахстане. Официальный сайт. Доступно: <https://flyarystan.com/> (дата обращения: 04.01.2021).

17. IATA: 157 milliards de dollars et 60% des passagers perdus en 2020» (фр. IATA: 157 млрд долларов и 60% пассажиров потеряно в 2020 году). Доступно: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html> (дата обращения: 04.01.2021).

18. Planespotters. Fly Arystan. Доступно: <https://www.planespotters.net/airline/FlyArystan> (дата обращения: 04.01.2021).

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE BUDGET AIRLINE «FLY ARYSTAN» (REPUBLIC OF KAZAKHSTAN) IN THE CONTEXT OF OVERCOMING THE CRISIS CAUSED BY THE IMPACT OF THE PANDEMIC «COVID-19»

Rublev Vladimir Vladimirovich, post-graduate student

Russian Economic University named after G.V. Plekhanov, Stremyanny lane, 28, building 1, Moscow, Russia, 117997; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Purpose: the aim of the study is to present a model for the development of the route network of the Kazakh budget airline "Fly Arystan", in the context of overcoming the crisis caused by the negative impact of the COVID-19 pandemic. *Discussion:* the study was based on the analysis of the fleet of aircraft of the airline "Fly Arystan", a comparative analysis of the current route network of the airline as of February 2020 and January 2021, a comparative analysis of the airline's pricing policy for June 2020 and January 2021. *Results:* the result of the study is the construction of a model for the prospective development of the route network of the airline "Fly Arystan", taking into account the analysis of the route network of the leading national air carriers "Air Astana" and "SCAT". As a promising scenario for the development of the airline "Fly Arystan", in the context of overcoming the macroeconomic crisis of 2020, the conclusion is presented on the need to create hubs (base) airports of the airline on the basis of the largest regional airports of the Republic of Kazakhstan – Kostanay, Turkestan. When implementing plans to create hubs on the basis of regional airports in Kostanay, Turkestan, the airline "Fly Arystan" will significantly expand the existing route network and become the leading budget airline in the region.

Keywords: passenger hub, transit hub, air transportation market of the Republic of Kazakhstan, regional air transportation, low-cost airlines, crisis management.

References

1. «Fly Arystan» Airline. Our destinations. Official website. [Electronic resource] Available at: <https://flyarystan.com/routes> (accessed: 04.01.2021).
2. Airports in Kazakhstan. List of cities. [Electronic resource] Available at: https://www.aircharter.kz/about_us/airports-kazakhstan/ (accessed: 04.01.2021).
3. Kazakhstan's low-cost airline wants to buy 30 Boeing 737 MAX aircraft. [Electronic resource] Available at: <https://ru.sputnik.kz/economy/20191119/12068680/kazakhstanskiy-loukoster-30-samolet-boeing-737-max.html> (accessed: 04.01.2021).
4. Klimova T.B. Dinamika razvitiya aviaotrasli: tendency i pandemiyii

vyzovy [Dynamics of aviation industry development: trends and pandemic challenges]. *Economika. Informatika*, 2020, no. 3, pp. 512-521. (In Russ.)

5. Maltsev A.A., Matveeva A.V. Megdynarodnie passagirskie aviaperevozki : determinant vzravnogo rosta [International passenger air transportation: determinants of explosive growth]. 2018, no. 3, pp. 26-31. (In Russ.)

6. The new SCAT airport in Shymkent will expand the geography of flights and provide 3 thousand jobs. [Electronic resource] Available at: https://www.inform.kz/ru/novyy-aeroport-aviakompanii-scat-v-shymkente-rasshirit-geografiyu-poletov-i-obespechit-3-tysyachi-rabochih-mest_a3701021 (accessed: 04.01.2021).

7. Official website of the President of the Republic of Kazakhstan. Message of the President of the Republic of Kazakhstan – Leader of the Nation Nursultan Nazarbayev to the people of Kazakhstan «Strategy Kazakhstan-2050: a new political course of the established state». [Electronic resource] Available at: https://www.akorda.kz/ru/events/astana_kazakhstan/participation_in_events/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-lideranacii-nursultana-nazarbaeva-narodukazahstana-strategiya-kazahstan-2050-novy-politicheskii (accessed: 04.01.2021).

8. Passenger traffic of the airport of Almaty. Express K. [Electronic resource] Available at: https://express-k.kz/news/sotsium_lenta/aeroport_almaty_v_2018g_uvelichil_passazhiropotok_na_1-134788 (accessed: 04.01.2021).

9. Passenger traffic. International Airport. President Nursultan Nazarbayev. [Electronic resource] Available at: https://www.nn-airport.kz/pages/passenger_traffic?category=passenger_traffic (accessed: 04.01.2021).

10. Rublev V.V. Evropeyskiy opit razvitiya budgetnih aviakompaniy na rinke regionalnyh aviaperevozok : tendencyii i perspektivy razvitiya [Trends and prospects of development of European budget airlines in the context of macroeconomic instability (on the example of "Ryanair", "easyJet", "Wizz Air", "Transavia", "Vueling")]. *Economics of sustainable development – Krasnodar*, 2020, no. 4

(44) (December), pp. 226-234. (In Russ.)

11. Rublev V.V. Perspektivy razvitiya rinka budgetnih aviaperevozok v Respublike Kazakhstan [Prospects for the development of the budget air transportation market in the Republic of Kazakhstan]. *Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Economy-Astrakhan*, 2020, no. 2 (June), p. 74. (In Russ.)

12. Rublev V.V. Trendi i perspektivi razvitiya evropeyskiy budgetnih aviaperevozok v ysliviyah mactoeconomicheskoy nestabilnosti [Trends and prospects of development of European budget airlines in the context of macroeconomic instability (on the example of "Ryanair", "easyJet", "Wizz Air", "Transavia", "Vueling")]. *Economics of sustainable development – Krasnodar*, 2020, no. 4 (44) (December), pp. 226-234. (In Russ.)

13. Federal Air Transport Agency (Rosaviatsia). The statistics of the airlines in 2019. [Electronic resource] Available at: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-voz-dushnye-perevozki-stat-pokazately/> (accessed: 04.01.2021).

14. Filina V.N. Strategii razvitiya rinka aviacionnyh transportnyh yslug [Strategies for the development of the aviation transport services market]. 2019, no. 4 (175), pp. 50-58. (In Russ.)

15. Yaroshevich N.Y., Dubrovsky V.Z. Model prognozirovaniya sprosa na aviaperevozki aeroporta v ysliviyah meniausheisya konunktyri rinka [Model of forecasting demand for air transportation at the airport in the conditions of changing market conditions]. *Journal of new economy*, 2014, no. 6 (56), pp. 54-60. (In Russ.)

16. Fly Arystan is the first low-cost airline in Kazakhstan. Official website. [Electronic resource] Available at: <https://flyarystan.com/> (accessed: 04.01.2021).

17. IATA: 157 milliards de dollars et 60% des passagers perdus en 2020 (fr. IATA: 157 billion dollars and 60% of passengers lost in 2020) [Electronic resource] Available at: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html> (accessed: 04.01.2021).

18. Planespotters. Fly Arystan. [Electronic resource] Available at: <https://www.planespotters.net/airline/FlyArystan> (accessed: 04.01.2021).