
РЕГИОНАЛЬНАЯ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ КАК ОСНОВА КОНЦЕПЦИИ БЮДЖЕТНОЙ АВИАКОМПАНИИ: ЕВРОПЕЙСКИЙ ОПЫТ И РОССИЙСКАЯ ПРАКТИКА

Рублев Владимир Владимирович, асп.

Институт экономики и менеджмента Владимирского государственного университета им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, ул. Горького, 79, Владимир, Россия, 600005; e-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Цель: фундаментальной основой проводимого исследования является анализ маршрутной сети ведущих европейских бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов Франции. В структуре европейских региональных аэропортов доля рейсов бюджетных авиакомпаний составляет от 60% до 80%, в структуре российских региональных аэропортов доля рейсов бюджетных авиакомпаний составляет менее 10%. *Обсуждение:* европейский опыт преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года продемонстрировал возрастание роли и влияния бюджетных авиакомпаний на рынок пассажирских авиаперевозок. Преодоление последствий структурного экономического кризиса, вызванного пандемией COVID-19, потребует принятия комплекса мер, направленных на стабилизацию рынка пассажирских авиаперевозок России. В условиях падения потребительской активности и снижения уровня благосостояния населения одним из наиболее вероятных сценариев станет усиление роли и влияния бюджетных авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок России. Одним из ключевых факторов выбора потребителей станет более низкая стоимость авиабилетов и разветвленность региональной маршрутной сети бюджетных авиаперевозчиков. *Результаты:* результатом проведенного исследования является заключение о том, что доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети аэропорта Воронежа является крайне низкой, составляя всего 6,67%. Для сравнения в структуре аэропорта г. Саратова доля рейсов бюджетных авиакомпаний составляет 42,85%. На основании анализа маршрутной сети аэропорта Воронежа была представлена модель развития бюджетных региональных направлений малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км). В условиях преодоления кризиса, вызванного пандемией COVID-19, развитие сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями может стать для аэропорта Воронежа одним из ключевых факторов роста и развития.

Ключевые слова: региональные авиаперевозки, региональное авиасообщение, региональные аэропорты, бюджетные авиакомпании.

DOI: 10.17308/meps.2020.10/2456

Введение

Современный рынок пассажирских авиаперевозок демонстрирует динамику непрерывного роста и развития. Увеличивается пассажиропоток, обновляется и расширяется парк воздушных судов авиакомпаний, развивается маршрутная сеть. Развитие конкуренции, усиление рыночного влияния бюджетных авиакомпаний, развитие направления самостоятельных путешествий способствуют популяризации авиатранспортного сообщения как одного из наиболее безопасных, быстрых и доступных видов транспорта. Европейский рынок пассажирских авиаперевозок считается одним из наиболее развитых в мире. Критерием оценки служит высокий показатель годового пассажиропотока, значительное количество участников рынка, развитость международной и внутренней маршрутной сети.

Необходимо отметить, что итогом преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года на рынке пассажирских авиаперевозок Европы стало усиление влияния бюджетных авиакомпаний. Снижение потребительской активности негативным образом отразилось на финансовых показателях классических авиакомпаний. Классические авиакомпании предприняли попытку сокращения расходов методом сокращения административного персонала, но отказались от сокращения расходов методом сокращения маршрутной сети, что привело бы к еще более негативным последствиям. Бюджетные авиакомпании в кризисный и посткризисный период, напротив, усилили свое влияние на рынке. Предлагая пассажирам базовый авиабилет по цене значительно ниже классической авиакомпании в обмен на отказ от традиционного набора услуг (питание на борту, выбор места в салоне воздушного судна, регистрируемый багаж), бюджетные авиакомпании приобрели особую популярность и востребованность. Увеличение пассажиропотока бюджетных авиакомпаний явилось ключевым фактором необходимости увеличения парка воздушных судов и расширения маршрутной сети. Таким образом, благодаря бюджетным авиакомпаниям крупнейшие мировые производители авиационной техники из США («Boeing») и Европы («Airbus») расширили свое сотрудничество с бюджетными авиакомпаниями, получив ряд крупнейших заказов. Ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» стала крупнейшим в мире эксплуатантом лайнера «Boeing-737», британская «easyJet» заключила с корпорацией в кризисный период 2008-2009 гг. крупнейший контракт на приобретение лайнеров «Airbus A-319», став ведущим мировым эксплуатантом данной модели. Европейский рынок пассажирских авиаперевозок успешно преодолел последствия мирового финансового кризиса, укрепив свои позиции и продемонстрировав положительную динамику роста в период 2008-2020 гг.

В настоящее время мировой рынок пассажирских авиаперевозок пе-

реживает глубокий структурный кризис. Запретительные и ограничительные меры, вызванные пандемией COVID-19, в период с марта по август 2020 года сократили 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 года было выполнено 349 внутренних рейсов из 2295 запланированных (15,21%) и 4 международных рейса из 618 (0,65%) (рис. 1).

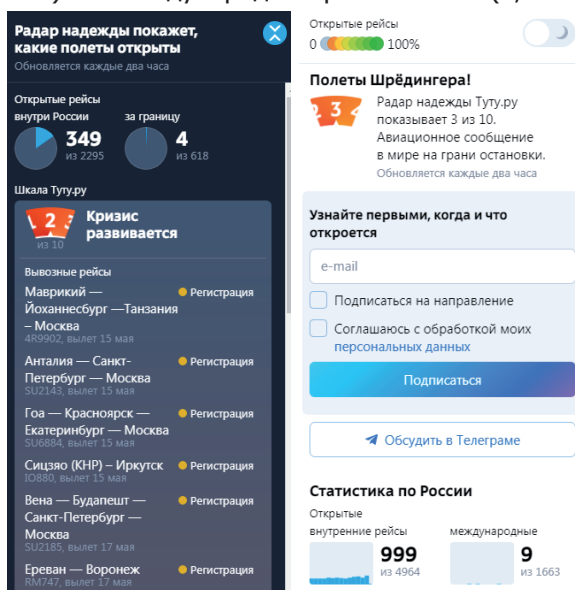


Рис. 1. Данные сервиса www.tutut.ru отслеживания авиационного трафика в России в период пандемии COVID-19, запрос от 15.05.2020 г. и 15.06.2020 г. [8]

По состоянию на 15 июня, когда авиакомпании должны были осуществить переход на летнее сезонное расписание (увеличение количества рейсов), внутренних рейсов было выполнено 999 из 4964 запланированных (20,12%) и 9 международных из 1663 запланированных (0,54%). Представленные данные в полной мере свидетельствуют о колоссальном негативном влиянии пандемии COVID-19 на рынок пассажирских авиаперевозок, что, в свою очередь, потребует принятия комплекса эффективных мер для посткризисной стабилизации рынка пассажирских авиаперевозок.

Вопросам исследования деятельности бюджетных авиакомпаний посвящен ряд трудов российских ученых. Среди ключевых аспектов исследования необходимо отметить: анализ финансово-хозяйственной деятельности бюджетных авиаперевозок, роль и влияние бюджетных авиакомпаний на рынок пассажирских авиаперевозок, анализ маркетинговой стратегии бюджетных авиакомпаний, влияние бюджетных авиакомпаний на рынок туризма. В работе Мансурова Э.Н. и Харитоновой Н.В. «Европейские бюд-

жетные авиаперевозчики: история, бизнес-модели и роль в туризме» [7] представлен анализ деятельности крупнейших бюджетных авиакомпаний в период с 2003 по 2010 год. Авторы исследования заключают, что мировой финансовый кризис 2008 года способствовал укреплению роли и влияния бюджетных авиаперевозчиков на рынок. В работе Духовной Л.Л. и Леоновой В.П. «Анализ международного и национального рынка бюджетных авиаперевозок: современное состояние, проблемы и перспективы» [6] представлены данные о деятельности бюджетных авиакомпаний Европы в период с 2008 по 2012 г. Авторы исследования заключают, что в России необходимо развивать направление бюджетных авиаперевозок, учитывая опыт зарубежных стран. Развитие направления бюджетных авиаперевозок способствует развитию рынка, увеличению количества перевозимых пассажиров, увеличению и обновлению парка воздушных судов авиакомпаний, а также развитию конкуренции на рынке. В работе Гомилевской Г.А., Щура В.В. и Щур С.Ю. «Перспективы развития авиатранспортных перевозок в формате лоукост на Дальнем Востоке» [5] авторами представлена модель построения бюджетной авиакомпании на Дальнем Востоке Российской Федерации с местом базирования в аэропорту г. Кневичи (г. Владивосток). Необходимо отметить, что для бюджетных авиакомпаний наиболее перспективными являются направления малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км), что позволяет бюджетным авиаперевозчикам эксплуатировать достаточно эффективно воздушные суда, выполняя в сутки от 6 до 8 рейсов. Бюджетные авиакомпании, как правило, на направлениях высокой загруженности (между крупными населенными пунктами) осуществляют выполнение ежедневных рейсов, а по направлениям невысокой загруженности рейсы могут выполняться с периодичностью 1-3 рейса в неделю, что позволяет достигать высокой наполняемости воздушного судна и минимизировать возможные финансовые риски.

Анализ региональной маршрутной сети европейских бюджетных авиакомпаний

Представим данные о парке воздушных судов ведущих бюджетных авиакомпаний Европы по состоянию на 2020 год, а также данные о количестве аэропортов маршрутной сети (табл. 1).

Таблица 1

Воздушный флот и аэропорты маршрутных сетей бюджетных авиакомпаний Европы, авт. Рублев В.В.

Авиакомпания	Воздушный флот, ед.	Кол-во аэропортов маршрутной сети, ед.	Соотношение кол-ва ВС / кол-во аэропортов маршрутной сети
«Ryanair» (Ирландия)	442	155	2,8
«easyJet» (Великобритания)	332	159	2

Окончание табл. 1

Авиакомпания	Воздушный флот, ед.	Кол-во аэропортов маршрутной сети, ед.	Соотношение кол-ва ВС / кол-во аэропортов маршрутной сети
«Wizz Air» (Венгрия)	110	169	0,6
«Volotea» (Испания)	33	89	2,6
«Vueling» (Испания)	124	124	1
«Transavia» (Франция – Голландия)	42	93	0,45

Соотношение количества воздушных судов парка бюджетной авиакомпании и количества аэропортов маршрутной сети свидетельствует о приоритетном направлении построения маршрутной сети. Авиакомпании с высоким показателем («Ryanair», «easyJet», «Volotea») концентрируются на выполнении регулярных рейсов, в то время как авиакомпании с низким показателем («Wizz Air», «Vueling», «Transavia») при формировании маршрутной сети отдают предпочтение разветвленности; рейсы по значительному количеству маршрутов выполняются не ежедневно, а с периодичностью 1-3 раза в неделю.

Представим данные детального анализа структуры маршрутной сети бюджетных авиакомпаний Европы: «Ryanair» (табл. 2), «easyJet» (табл. 3), «Wizz Air» (табл. 4), «Volotea» (табл. 5), «Vueling» (табл. 6), «Transavia» (табл. 7).

Таблица 2

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «Ryanair», по состоянию на 2020 г. [13]

Государство	Количество используемых аэропортов
Франция	29
Италия	23
Испания	22
Великобритания	12
Германия	12
Польша	9
Ирландия	8
Марокко	6
Австрия	4
Финляндия	3
Швеция	3
Хорватия	3
Дания	2
Литва	2
Нидерланды	2

Окончание табл. 2

Государство	Количество используемых аэропортов
Португалия	2
Чехия	2
Норвегия	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Болгария, Венгрия, Кипр, Мальта, Румыния, Бельгия, Латвия, Словакия, Швейцария.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 155 аэропортов мира	

Таблица 3

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «easyJet», по состоянию на 2020 г. [12]

Государство	Количество используемых аэропортов
Испания	21
Франция	20
Италия	20
Великобритания	18
Греция	14
Германия	13
Австрия	5
Хорватия	4
Турция	4
Португалия	4
Польша	4
Марокко	4
Швейцария	3
Египет	3
Финляндия	2
Кипр	2
Дания	2
Болгария	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Эстония, Чехия, Черногория, Словения, Сербия, Норвегия, Нидерланды, Мальта, Косово, Исландия, Иордания, Израиль, Венгрия, Бельгия, Албания.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 159 аэропортов мира	

Таблица 4

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «Wizzair», по состоянию на 2020 г. [17]

Государство	Количество используемых аэропортов
Испания	16
Италия	16
Румыния	13
Германия	12

Государство	Количество используемых аэропортов
Великобритания	11
Норвегия	11
Франция	9
Польша	9
Греция	8
Украина	5
Швеция	4
Болгария	3
Литва	3
Португалия	3
Россия	3
Словакия	3
Австрия	2
Босния и Герцеговина	2
Венгрия	2
Грузия	2
Дания	2
Израиль	2
О.А.Э.	2
Македония	2
Сербия	2
Чехия	2
Швейцария	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Азербайджан, Албания, Бельгия, Египет, Исландия, Казахстан, Кипр, Косово, Латвия, Мальта, Молдова, Марокко, Нидерланды, Словения, Финляндия, Хорватия, Эстония, Черногория.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 169 аэропортов мира	

Таблица 5

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «Volotea», по состоянию на 2020 г. [15]

Государство	Количество используемых аэропортов
Испания	22
Италия	21
Франция	19
Греция	14
Хорватия	2
Марокко	2
Португалия	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Австрия, Болгария, Чехия, Германия, Ирландия, Люксембург, Мальта.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 89 аэропортов мира	

Таблица 6

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «Vueling», по состоянию на 2020 г. [16]

Государство	Количество используемых аэропортов
Испания	28
Италия	18
Греция	12
Франция	11
Германия	7
Великобритания	5
Марокко	4
Россия	3
Португалия	3
Швейцария	3
Швеция	3
Дания	2
Норвегия	2
Алжир	2
Польша	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Сенегал, Гамбия, Украина, Кипр, Беларусь, Израиль, Ливан, Тунис, Мальта, Ирландия, Исландия, Бельгия, Нидерланды, Чехия, Австрия, Хорватия, Румыния, Эстония, Финляндия.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 124 аэропортов мира	

Таблица 7

Маршрутная сеть и количество используемых аэропортов авиакомпании «Transavia», по состоянию на 2020 г. [14]

Государство	Количество используемых аэропортов
Испания	13
Греция	11
Марокко	11
Италия	10
Алжир	6
Португалия	4
Тунис	3
Хорватия	3
Израиль	2
1 эксплуатируемый аэропорт: Германия, Дания, Ирландия, Венгрия, Исландия, Иордания, Латвия, Ливан, Мальта, Черногория, Нидерланды, Чехия, Сенегал, Швейцария, Турция.	
Итого: авиакомпания осуществляет рейсы из 78 аэропортов мира	

Представленные данные свидетельствуют о том, что европейские бюджетные авиакомпании имеют очень широкую маршрутную сеть, охватывающую значительное количество европейских государств и других стран

мира. Немаловажным является и то, что наибольшее присутствие авиакомпаний имеют на территории сторонних государств. Ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» имеет наибольшее присутствие во Франции, Италии и Испании. Значительное количество аэропортов маршрутной сети британской «easyJet» сконцентрировано в Испании, Франции и Италии. Для венгерской авиакомпании «Wizz Air» приоритетными являются Испания, Италия, Румыния. И только испанские бюджетные авиакомпании «Volotea» и «Vueling» имеют наибольшее присутствие в своей стране, но активно развивают свою деятельность в соседних государствах.

Сотрудничество с региональными аэропортами для бюджетных авиакомпаний является приоритетным направлением по причине снижения производственных затрат (стоимость обслуживания воздушного судна, стоимость аэропортовых сборов для пассажиров). Регионы, заинтересованные в развитии направления туризма, могут предоставлять дополнительные льготы и преференции бюджетным авиаперевозчикам. Это, в свою очередь, позволяет увеличивать пассажиропоток аэропорта, а также способствует развитию маршрутной сети бюджетных авиакомпаний. Во Франции, Италии, Испании доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети регионального аэропорта может составлять от 50% до 80%.

Региональные аэропорты Франции (г. Бордо, г. Ницца, г. Монпелье, г. Нант): роль и влияние бюджетных авиакомпаний.

Представим данные маршрутной сети бюджетных авиакомпаний по состоянию на 2020 год: «Ryanair» – г. Бордо, Франция (рис. 2); «easyJet» – г. Бордо, Франция (рис. 3); «Wizz Air» – г. Ницца, Франция (рис. 4); «Volotea» – г. Монпелье, Франция (рис. 5); «Vueling» – г. Нант, Франция (рис. 6); «Transavia» – г. Нант, Франция (рис. 7).

Представленные данные подтверждают, что приоритетным в построении маршрутной сети для бюджетных авиакомпаний являются направления малой и средней дальности. Таким образом, авиакомпания может осуществлять одним воздушным судном 6-8 рейсов за сутки протяженностью от 500 до 1000 км. К примеру, воздушное судно авиакомпании «Transavia», выполнив рейс по маршруту г. Нант (Франция) – г. Дублин (Ирландия), совершает обратный рейс и тут же осуществляет следующий рейс по маршруту г. Нант (Франция) – г. Порту (Португалия). Таким образом, бюджетные авиакомпании исключают совершение «перегоночных» рейсов (без пассажиров) и достигают показателей высокой эксплуатационной эффективности воздушного судна.

По итогам деятельности за 2019 год, бюджетные авиакомпании достигли рекордного показателя по количеству перевезенных пассажиров одним воздушным судном, что превышает среднестатистические показатели более чем в 2 раза данных классических авиакомпаний (рис. 8).

На основании представленных данных мы можем заключить, что эффективность бюджетной авиакомпании определяется следующими клю-

чевыми факторами: развитостью маршрутной сети, эксплуатационной эффективностью парка воздушных судов. Минимизация производственных издержек позволяет снижать конечную стоимость авиабилета, что, в свою очередь, является обуславливающим фактором популярности направления бюджетных авиаперевозок.

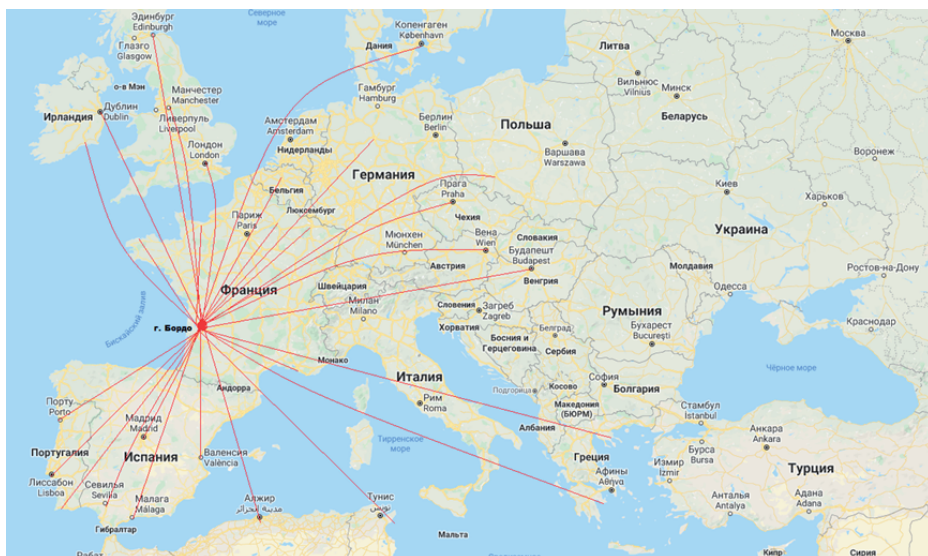


Рис. 2. Маршрутная сеть авиакомпании «Ryanair», аэропорт г. Бордо (Франция), 2020 г. [1]

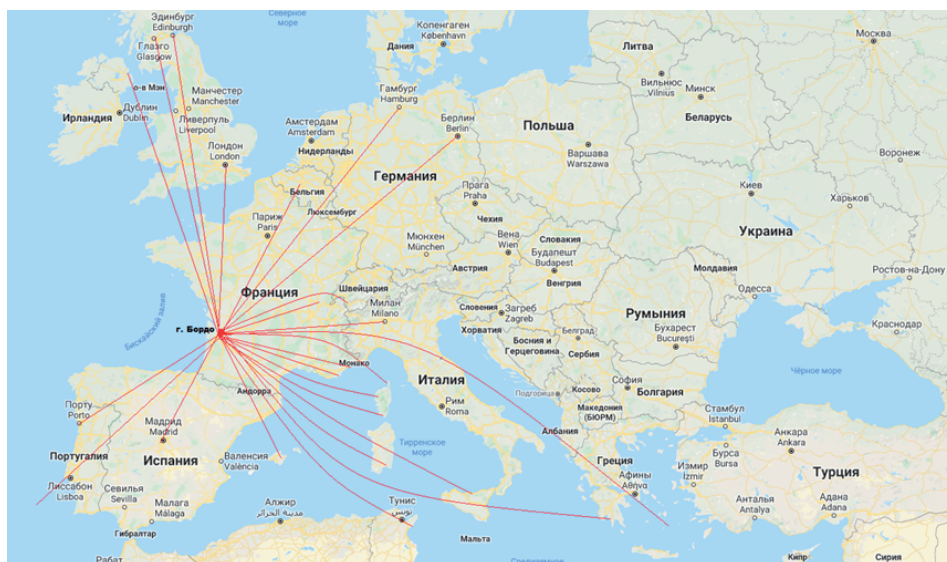


Рис. 3. Маршрутная сеть авиакомпании «easyJet», аэропорт г. Бордо (Франция), 2020 г. [1]

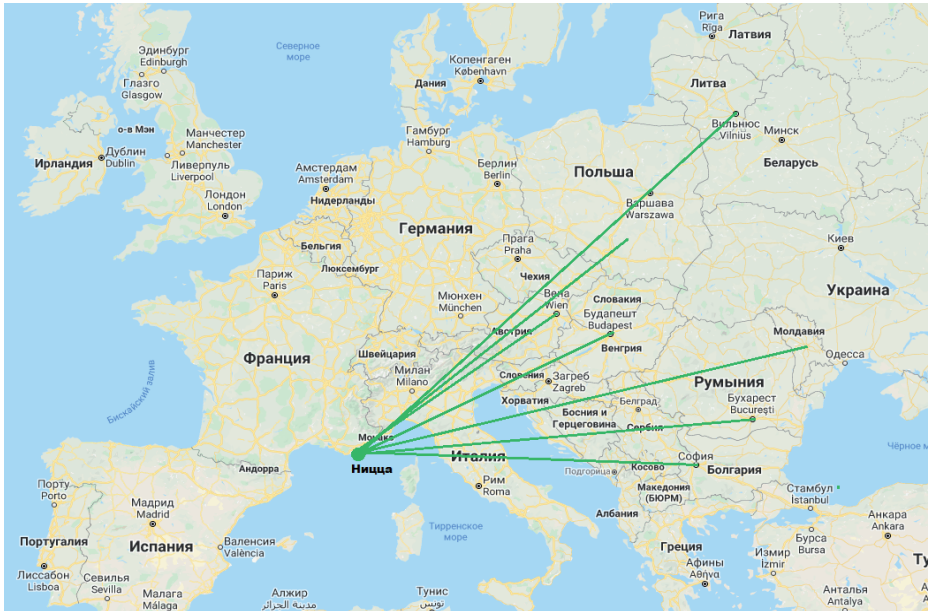


Рис. 4. Маршрутная сеть авиакомпании «Wizz Air», аэропорт г. Ницца (Франция), 2020 г. [4]

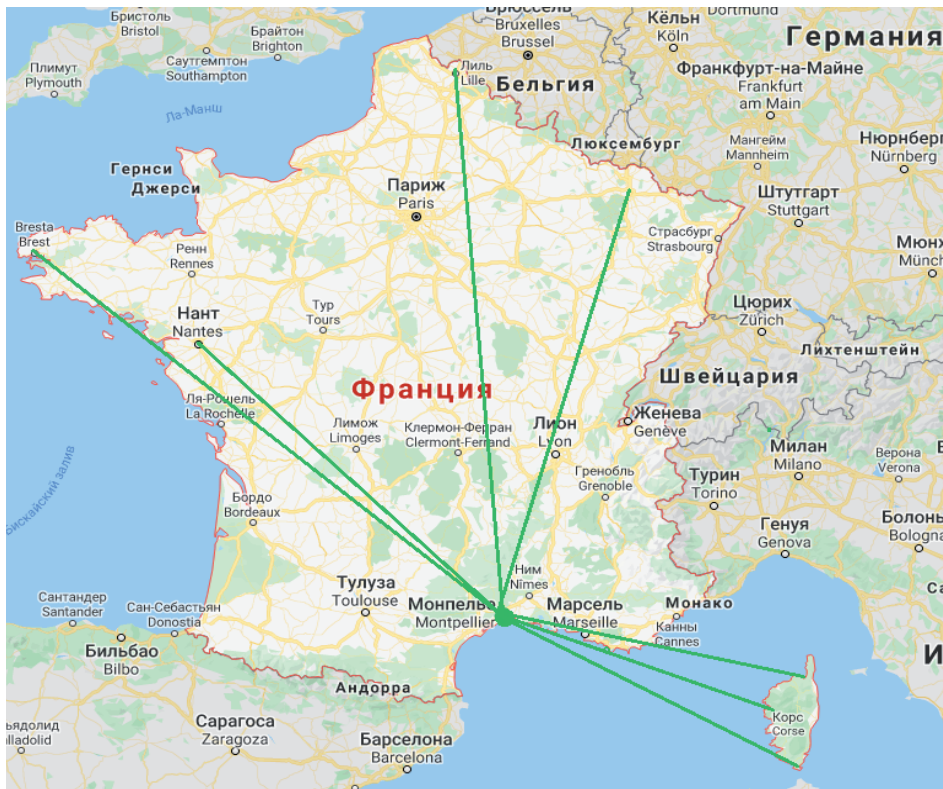


Рис. 5. Маршрутная сеть авиакомпании «Volotea», аэропорт г. Монпелье (Франция), 2020 г. [2]

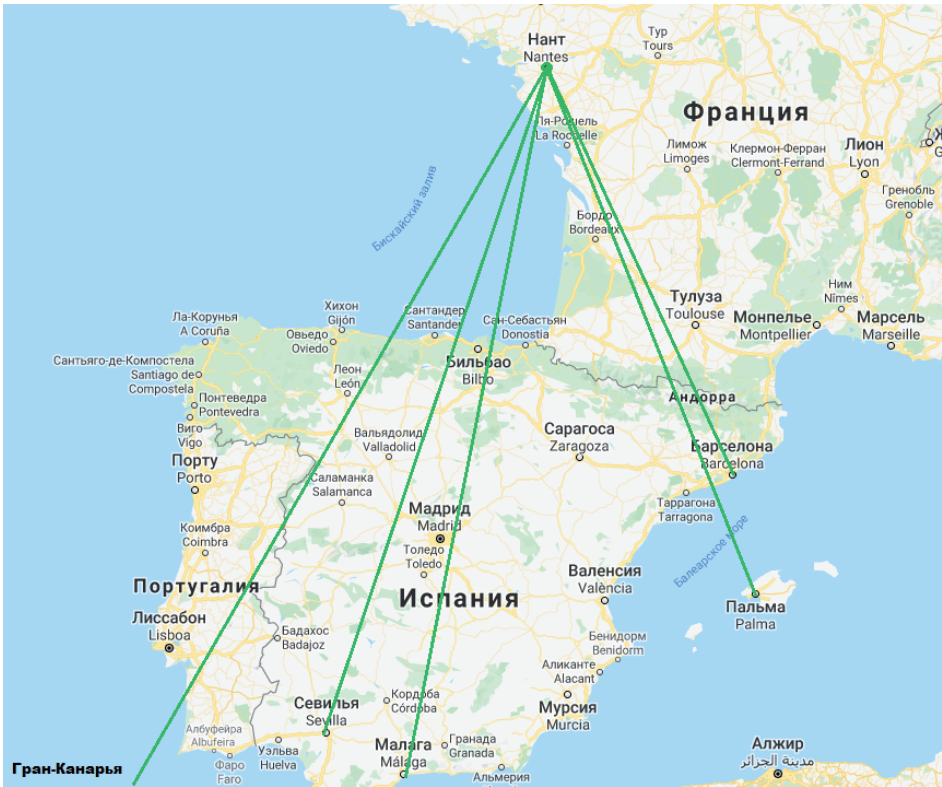


Рис. 6. Маршрутная сеть авиакомпании «Vueling», аэропорт г. Нант (Франция), 2020 г. [3]



Рис. 7. Маршрутная сеть авиакомпании «Transavia», аэропорт г. Нант (Франция), 2020 г. [3]

Количество перевезенных пассажиров 1 воздушным судном в 2019 году

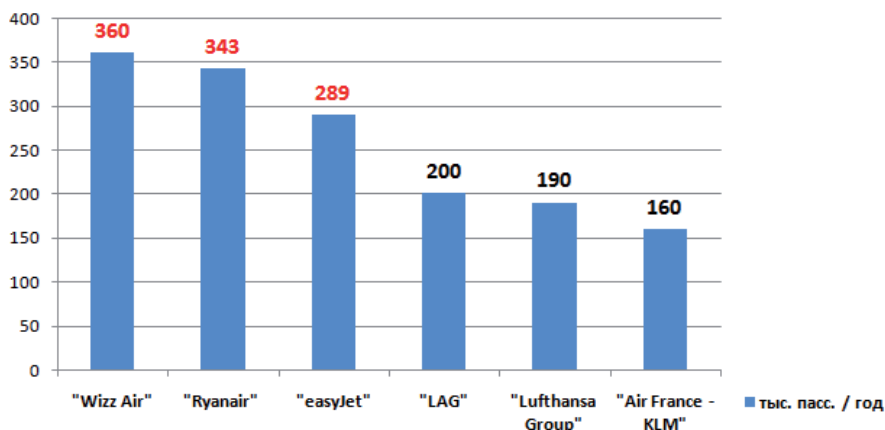


Рис. 8. Эксплуатационная эффективность парка воздушных судов [11]

В условиях макроэкономической нестабильности ключевым фактором в выборе варианта перелета будет являться стоимость авиабилета. Классические авиакомпании, в условиях усиления конкурентной борьбы с бюджетными авиаперевозчиками, не могут осуществлять снижение стоимости авиабилетов. В то время как бюджетные авиакомпании по опыту преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года не только увеличили количество перевезенных пассажиров, но и значительно расширили действующую региональную маршрутную сеть.

Региональные аэропорты России (г. Воронеж, г. Саратов): роль и влияние бюджетных авиакомпаний

В Российской Федерации, по состоянию на 2020 год, рынок бюджетных авиаперевозок остается крайне неразвитым. Единственной национальной бюджетной авиакомпанией является авиакомпания «Победа» (входит в структуру Группы «Аэрофлот»), авиакомпания «Азимут» применяет стратегию бюджетной авиакомпании (салоны одного класса, дополнительные платные услуги), но позиционирует себя классической авиакомпанией.

Представим данные о структуре маршрутной сети двух российских региональных аэропортов – аэропорт г. Воронеж (табл. 8) и аэропорт г. Саратов (табл. 9).

Таблица 8

Регулярные рейсы, выполняемые из аэропорта г. Воронежа (2020 г.) [9]

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Воронеж–Курск (РусЛайн)	Воронеж–Москва (Победа)
Воронеж–Липецк (РусЛайн)	Воронеж–Санкт-Петербург (Победа)
Воронеж–Симферополь (Северный Ветер)	

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
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%, доля бюджетных авиакомпаний составляет – 6,67 %.	

Таблица 9

Регулярные рейсы, выполняемые из аэропорта г. Саратов (2020 г.) [10]

Классические авиакомпании	Бюджетные авиакомпании
Саратов–Сургут (ЮТэйр)	Саратов–Москва (Победа)
Саратов–Москва (Аэрофлот)	Саратов–Санкт–Петербург (Победа)
Саратов–Москва (Аэрофлот)	Саратов–Сочи (Победа)
Саратов–Симферополь (Северный Ветер)	Саратов–Москва (Победа)
Саратов–Москва (S7)	Саратов–Москва (Победа)
Саратов–Москва (S7)	Саратов–Санкт–Петербург (Победа)
Саратов–Москва (Аэрофлот)	
Саратов–Симферополь (Северный Ветер)	
Итого: доля классических авиакомпаний в структуре рейсов аэропорта составляет – 57,15%, доля бюджетных авиакомпаний составляет – 42,85%.	

Представленные данные доказывают неразвитость направления бюджетных авиаперевозок. В структуре аэропорта г. Саратова рейсы бюджетных авиакомпаний составляют 42,85%, что является для российского регионального аэропорта высоким показателем, в то время как во Франции, Италии и Испании данный показатель может достигать 60% – 80%. Но рейсы из аэропорта г. Саратова выполняются всего по 5 направлениям.

В структуре аэропорта г. Воронежа доля рейсов бюджетных авиакомпаний составляет всего 6,67%. Необходимо отметить, что население Воронежа составляет 1,058 млн жителей (2020 г.), а население Воронежской области 2,324 млн жителей (2020 г.), что является ключевым фактором в вопросе расширения маршрутной сети.

Представим данные о действующих направлениях бюджетных авиакомпаний, а также о региональных рейсах малой и средней протяженности, выполняемых из аэропорта г. Воронежа в 2020 году (рис. 9).

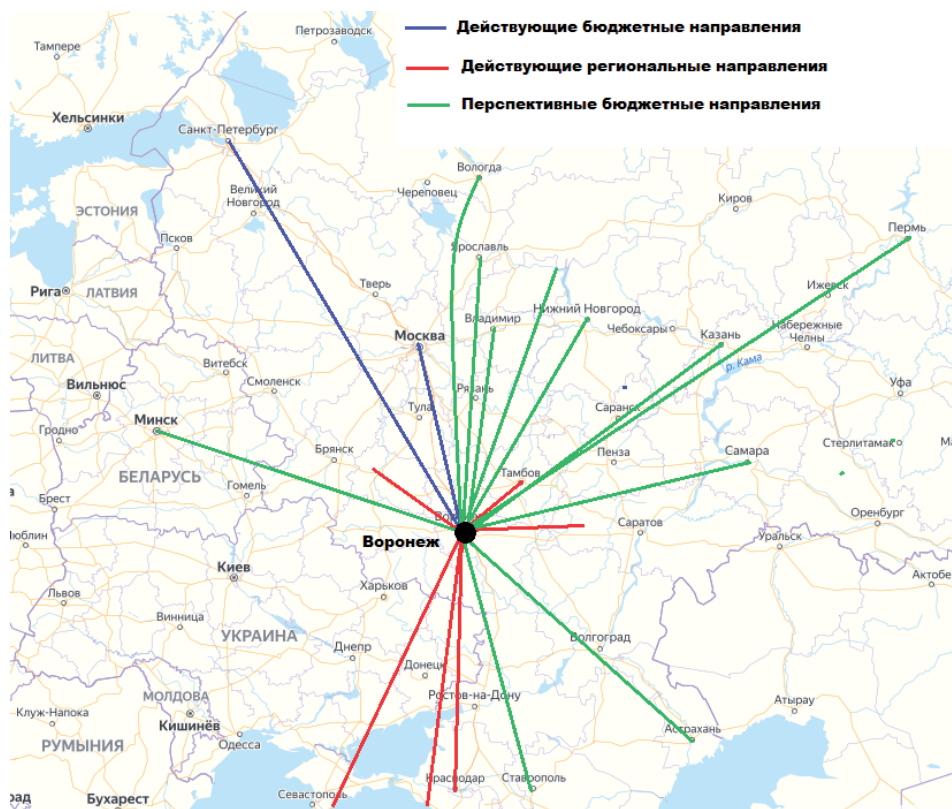


Рис. 9. Аэропорт г. Воронеж, действующие направления, перспективные бюджетные направления, авт. Рублев В.В.

Заключение

Представленные данные свидетельствуют о том, что развитие региональных авиарейсов малой и средней протяженности (от 500 до 1000 км)

является достаточно перспективным направлением на рынке бюджетных авиаперевозок России. Анализ структуры маршрутной сети аэропорта г. Воронежа доказал возможность расширения маршрутной сети аэропорта на 50% – 100%, связав Воронеж с крупнейшими городами Центральной и Южной России, а также крупными городами Поволжья. Предоставив пассажирам возможность приобретения авиабилетов на 20% – 30% ниже стоимости авиабилетов классической авиакомпании, а также ниже стоимости билетов на железнодорожном транспорте, бюджетные авиакомпании привлекают значительное количество пассажиров. А увеличение пассажиропотока, в свою очередь, способствует развитию аэропортов и компаний, осуществляющих обслуживание пассажиров и воздушных судов. На начальном этапе с целью минимизации возможных финансовых рисков, первым направлением в расширении маршрутной сети аэропорта Воронежа могут стать регулярные рейсы, связывающие Воронеж с городами «Золотого кольца» (г. Ярославль, г. Владимир, г. Кострома). Сотрудничество авиакомпаний с туроператорами могло бы способствовать синергетическому эффекту. Пассажиры, пребывающие организованными группами, к примеру, в г. Владимир рейсом из Воронежа, совершив автобусный тур по городам «Золотого кольца», могли бы осуществить обратный вылет из другого города. Таким образом, пассажиропоток был бы распределен между региональными аэропортами, нуждающимися в развитии маршрутной сети. Вторым перспективным направлением развития бюджетных авиаперевозок могли бы стать регулярные рейсы, связывающие Воронеж с крупными городами Центральной и Южной России, а также Поволжья с населением от 500 тыс. человек.

В условиях макроэкономической нестабильности на основании европейского опыта преодоления последствий мирового финансового кризиса 2008 года развитие направления бюджетных авиаперевозок может стать ключевым фактором роста и развития национального рынка пассажирских авиаперевозок. Доступность авиаперелета в сочетании с развитостью маршрутной сети способствует развитию туризма, деловых связей и социокультурного обмена.

Список источников

1. Аэропорт г. Бордо. Официальный сайт. Французская версия. Доступно: <https://www.bordeaux.aeroport.fr/> (дата обращения: 12.08.2020).
2. Аэропорт г. Монпелье. Официальный сайт. Французская версия. Доступно: <https://www.montpellier.aeroport.fr/> (дата обращения: 12.08.2020).
3. Аэропорт г. Нант. Официальный сайт. Французская версия. Доступно: <https://www.nantes.aeroport.fr/fr> (дата обращения: 12.08.2020).
4. Аэропорт г. Ницца. Официальный сайт. Французская версия. Доступно: <https://www.nice.aeroport.fr/> (дата обращения: 12.08.2020).
5. Гомилевская Г.А., Щур В.В., Щур С.Ю. Перспективы развития авиатранспортных перевозок в формате лоукост на Дальнем Востоке (на примере Приморского края) // *КНЖ*, 2018, no. 2 (23), с. 133-137.
6. Духовная Л.Л., Леонова В.П. Анализ международного и национального рынка бюджетных авиаперевозок: современное состояние, проблемы и перспективы // *Сервис +*, 2012, no. 1, с. 59-66.
7. Мансуров Э.Н., Харитонов Н.В. Ев-

ропейские бюджетные авиаперевозчики: история, бизнес-модели и роль в туризме // *Географический вестник*, 2010, по. 3, с. 22-27.

8. Радар Надежды. Авиацонный трафик в России во время пандемии COVID-19. Доступно: <https://www.tutu.ru/geo/radar/> (дата обращения: 15.06.2020).

9. Яндекс-расписание. Расписание аэропорта г. Воронеж. Доступно: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 11.08.2020).

10. Яндекс-расписание. Расписание аэропорта г. Саратов. Доступно: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 11.08.2020).

11. 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](https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-) (дата обращения: 12.08.2020).

12. EasyJet. Официальный сайт. Русская версия. Доступно: <https://www.easyjet.com/ru> (дата обращения: 11.08.2020).

13. Ryanair. Доступно: <https://www.ryanair.com/gb/en> (дата обращения: 11.08.2020).

14. Transavia. Официальный сайт. Русская версия. Доступно: <https://www.transavia.com/fr-FR/accueil/> (дата обращения: 11.08.2020).

15. Volotea. Официальный сайт. Доступно: <https://www.volotea.com> (дата обращения: 11.08.2020).

16. Vueling. Официальный сайт. Доступно: <https://www.vueling.com/es> (дата обращения: 11.08.2020).

17. Wizzair. Официальный сайт. Русская версия. Доступно: <https://wizzair.com/#/> (дата обращения: 11.08.2020).

REGIONAL ROUTE NETWORK AS THE BASIS OF THE BUDGET AIRLINE CONCEPT: EUROPEAN EXPERIENCE AND RUSSIAN PRACTICE

Rublev Vladimir Vladimirovich, graduate student

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

Purpose: the fundamental basis of the research is the analysis of the route network of the leading European budget airlines in the structure of regional airports in France. In the structure of European regional airports, the share of flights of budget airlines is from 60% to 80%, in the structure of Russian regional airports, the share of flights of budget airlines is less than 10%.

Discussion: the European experience of overcoming the consequences of the global financial crisis in 2008 demonstrated the increasing role and influence of budget airlines in the passenger air transport market. Overcoming the consequences of the structural economic crisis caused by the COVID-19 pandemic will require the adoption of a set of measures aimed at stabilizing the Russian passenger air transport market. In the conditions of falling consumer activity and a decrease in the level of welfare of the population, one of the most likely scenarios will be the strengthening of the role and influence of budget airlines in the Russian passenger air transport market. One of the key factors for consumers' choice will be the lower cost of air tickets and the branching of the regional route network of budget air carriers. *Results:* the result of the study is the conclusion that the share of budget airlines in the structure of the route network of Voronezh airport is extremely low, amounting to only 6.67%. For comparison, the share of flights of budget airlines in the structure of Saratov airport is 42.85%. Based on the analysis of the route network of Voronezh airport, a model for the development of budget regional destinations of small and medium length (from 500 to 1500 km) was presented. In the context of overcoming the crisis caused by the COVID-19 pandemic, the development of cooperation with budget airlines can become one of the key factors of growth and development for Voronezh airport.

Keywords: regional air transport, regional air service, regional airports, low-cost airlines.

References

1. «Airport in Bordeaux». Official site. French version. Available at: <https://www.bordeaux.aeroport.fr/> (accessed: 12.08.2020).
2. «Airport in Montpellier». Official site. French version. Available at: <https://www.montpellier.aeroport.fr/> (accessed: 12.08.2020).

3. «Nantes Airport». Official site. French version. Available at: <https://www.nantes.aeroport.fr/fr> (accessed: 12.08.2020).
4. «Airport in Nice». Official site. French version. Available at: <https://www.nice.aeroport.fr/> (accessed: 12.08.2020).
5. Gomilevskaya G.A., Shchur V.V., Shchur S.Y. Prospects for the development of air transport in the low-cost format in the far East (on the example of the Primorye territory) [Prospects of development of air transport services in the format of low-cost the far East (on the example of Primorsky Krai)]. *KSJ*, 2018, no. 2 (23), pp. 133-137. (In Russ.)
6. Dukhovnaya L.L., Leonova V.P. Analysis of the international and national market of budget air transportation: current state, problems and prospects [Analysis of the international and national market for budget air travel: modern state, problems and prospects]. *Service +*, 2012, no. 1, pp. 59-66. (In Russ.)
7. Mansurov E.N., Kharitonova N.V. European low-cost air carriers: history, business models and role in tourism [European budget airlines: history, business model and role in the tourism]. *Geographical Bulletin*, 2010, no. 3, pp. 22-27. (In Russ.)
8. Radar Of Hope. Aviation traffic in Russia during the COVID-19 pandemic. (In Russ.) Available at: <https://www.tutu.ru/geo/radar/> (accessed: 15.06.2020).
9. Yandex-schedule. The schedule of the airport of Voronezh. (In Russ.) Available at: <https://rasp.yandex.ru/> (accessed: 11.08.2020).
10. Yandex-schedule. Schedule of Saratov airport. (In Russ.) Available at: <https://rasp.yandex.ru/> (accessed: 11.08.2020).
11. Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe (French Airlines: the 8 largest airlines in Europe). Available at: <https://www.volretarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (accessed: 12.08.2020).
12. «EasyJet» – official website. Russian version. (In Russ.) Available at: <https://www.easyjet.com/ru> (accessed: 11.08.2020).
13. «Ryanair». Available at: <https://www.ryanair.com/gb/en> (accessed: 11.08.2020).
14. «Transavia». Official site. Russian version. Available at: <https://www.transavia.com/fr-FR/accueil/> (accessed: 11.08.2020).
15. «Volotea». Official site. Available at: <https://www.volotea.com> (accessed: 11.08.2020).
16. «Vueling». Official site. Available at: <https://www.vueling.com/es> (accessed: 11.08.2020).
17. «Wizzair» Official website. Russian version. (In Russ.) Available at: <https://wizzair.com/#/> (accessed: 11.08.2020).