

Теоретические основания построения маршрутной сети европейских бюджетных авиакомпаний

Гордеев Валерий Александрович 

доктор экономических наук, профессор,
ФГБОУ ВО «Ярославский государственный технический университет» Ярославль, Российская Федерация.
E-mail: vgordeev@rambler.ru

Рублев Владимир Владимирович 

Соискатель,
ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова», г. Москва, Российская Федерация.
E-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Аннотация. Статья посвящена важной теме роли авиаперевозок в повышении эффективности работы аэропортов и авиаперевозчиков и в целом национальных экономик. Проанализирован опыт бюджетных авиаперевозок в Испании, Франции, Италии. В сравнении с ним выявлены резервы повышения эффективности региональных авиаперевозок в Российской Федерации. Обращено внимание на возможности и экономическую эффективность создания хабов в городах с населением менее миллиона жителей, совершенствования маршрутной сети авиакомпаний. Предложены рекомендации по использованию этих резервов.

Ключевые слова: рынок авиаперевозок, региональные авиаперевозки, региональные аэропорты, бюджетные авиаперевозки, антикризисное управление, региональная экономика.

JEL codes: L91, M31, L93, Z31, Z32

Для цитирования: Гордеев, В.А. Теоретические основания построения маршрутной сети европейских бюджетных авиакомпаний / В.А. Гордеев, В.В. Рублев. - DOI 10.52957/22213260_2022_8_84. - Текст : электронный // Теоретическая экономика. - 2022 - №8. - С.84-93. - URL: <http://www.theoreticaleconomy.ru> (Дата публикации: 30.08.2022)

DOI: 10.52957/22213260_2022_8_84

Введение.

Европейские бюджетные авиакомпании в период с 2008 по 2022 год значительно усилили свою роль и влияние на рынке пассажирских авиаперевозок Европы. Если в 2009 году доля пассажиропотока бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов Франции, Италии и Испании не превышала 10%, то в настоящее время этот показатель преодолел отметку в 50% [1]. Особенным рыночным явлением является образование на территории европейских государств лоукост-аэропортов, то есть аэропортов, которые осуществляют обслуживание рейсов только бюджетных авиакомпаний.

В своем классическом определении бюджетная авиакомпания – это авиационная компания, минимизирующая производственные затраты с целью снижения стоимости авиаперелета и включающая в базовую стоимость билета минимальный набор услуг (перевозка пассажира и ручной клади) [2]. Поэтому стоимость авиабилета на 30% - 50% ниже стоимости авиабилета классической авиакомпании на аналогичный рейс. При этом бюджетные авиакомпании осуществляют продажу дополнительных услуг: провоз регистрируемого багажа (габаритного и негабаритного), питание на борту, выбор места в салоне воздушного судна, приобретение сувенирной продукции и скидочных карт. Продажа дополнительных услуг является важной статьей в структуре доходов бюджетных авиаперевозчиков.

Сегмент бюджетных авиаперевозок начал развиваться в США, странах Европы, а также

в азиатском регионе в конце 1990-х – начале 2000-х гг. Первые бюджетные авиакомпании, родоначальники столь популярного в наши дни сегмента, допускали множество структурных ошибок, несли финансовые потери и нередко банкротились. В качестве примера можно привести первые российские бюджетные авиакомпании «Sky Express» и «Авианова» [3]. Их опыт был неудачен: выйдя на рынок, спустя несколько лет, они заявили о банкротстве. Бизнес-модель оказалась не адаптирована к российскому рынку. Компании накопили долговую нагрузку и не справились со своими финансовыми обязательствами.

Важно понимать, что российский рынок не был готов к появлению бюджетных авиакомпаний. На законодательном уровне существовала строгая регламентация предоставления авиационных услуг. В стоимость авиабилета должно было входить питание на борту воздушного судна, а также место регистрируемого багажа. Однако основной причиной банкротства первых российских бюджетных авиаперевозчиков были устаревшие воздушные суда. В настоящее время бюджетные авиакомпании приобретают новые воздушные суда десятками и сотнями единиц, что позволяет получать особые финансовые условия от авиапроизводителей и минимизировать затраты на обслуживание и ремонт воздушных судов. Именно эта техническая составляющая является основой эффективности бюджетных авиаперевозчиков. Эксплуатация лайнеров в возрасте от 15 до 20 лет ведет бюджетные авиакомпании к краху.

Неудачный опыт первых бюджетных авиакомпаний был учтен при создании бюджетной авиакомпании «Победа» (входит в структуру «Группы Аэрофлот»). Данный перевозчик совершил свой первый полет 1 декабря 2014 года. А уже в 2018 году авиакомпания стала мировым лидером по росту пассажиропотока. «Победа» является эксплуатантом лайнеров Boeing 737-800 NG в одноклассовой компоновке салона на 189 пассажиров [4].

Важно отметить, что данная авиакомпания неоднократно ставила рекорды по среднесуточной эксплуатации воздушных судов. Задумайтесь только: в среднем один лайнер авиакомпании проводит в воздухе более 17 часов в сутки. Чем больше рейсов совершает воздушное судно, тем оно эффективней для авиаперевозчика. Как правило, интервал между рейсами не превышает 40 минут. Еще немаловажно отметить тот факт, что аэропорты России и стран СНГ работают круглосуточно (в том числе региональные), тогда как европейские региональные аэропорты не осуществляют прием и отправку воздушных судов в ночное время. Билеты на ночные рейсы стоят дешевле дневных полетов, что является, несомненно, очевидной выгодой для пассажиров.

К сожалению, на сегодняшний день в России осуществляет деятельность только одна бюджетная авиакомпания – «Победа». До февраля 2022 года в аэропорты России осуществляли регулярные и сезонные рейсы, следующие зарубежные бюджетные авиаперевозчики: «Fly dubai» (ОАЭ), «Wizz Air» (Венгрия), «Fly one» (Молдова), «Pegasus» (Турция), «Fly Arystan» (Казахстан), а также британская «easyJet» и испанская «Vueling». Иностранные бюджетные авиакомпании не имели влияния на российский рынок пассажирских авиаперевозок, поэтому их временная приостановка полетов в Россию никак не повлияла на структуру российского рынка. Авиакомпании «Fly dubai» и «Pegasus» возобновили полеты в Россию в мае 2022 года. Также в 2022 году на российский рынок вышла турецкая бюджетная авиакомпания «AnadoluJet», созданная в 2008 году, изначально как внутренний бюджетный авиаперевозчик [5]. Европейский пассажиропоток туристов быстро переориентировался на турецкие и ближневосточные направления, а выход на российский рынок других зарубежных бюджетных авиаперевозчиков свидетельствует о привлекательности и перспективности развития российского рынка.

Другим ценным примером на российском рынке является создание авиакомпании «Азимут» в 2017 году. Авиакомпания осуществляет эксплуатацию российских региональных лайнеров «SSJ-100» и имеет два региональных хаба в аэропорту Краснодара (Пашковский) и аэропорту Ростова-на-Дону (Платов) [6]. «Азимут» - это классическая авиакомпания, которая в своей маркетинговой политике использует базовые элементы бюджетного авиаперевозчика. Салоны лайнеров имеют

одноклассовую компоновку. За дополнительную плату можно осуществлять самостоятельный выбор места в салоне воздушного судна, а также места с увеличенным пространством для ног. Питание на борту платное, бесплатная норма провоза ручной клади составляет 5 кг, но за дополнительную плату можно провезти регистрируемый багаж. Лайнеры выполняют региональные рейсы малой и средней протяженности (от 500 до 2500 км), что позволяет в течение суток выполнять от 5 до 8 рейсов. Лайнеры «SSJ-100» авиакомпании «Азимут» проводят в воздухе более 12 часов в сутки, что является достаточно высоким показателем для региональных лайнеров вместимостью от 75 до 100 мест.

Отметим, что в кризисный 2020 год, когда были введены ограничения, связанные с COVID-19, парк воздушных судов авиакомпании увеличился с 11 до 13 единиц. Кроме этого, авиакомпания осуществляет эксплуатацию российских лайнеров и данное расширение парка воздушных судов в кризисный период, когда другие авиакомпании вынуждены были отказаться от ранее приобретенных воздушных судов, говорит об эффективности «SSJ-100» как регионального лайнера и высокой результативности бизнес - модели авиакомпании «Азимут». По состоянию на 2022 год в парке авиакомпании уже 15 единиц «SSJ-100». Несмотря на не прекращающуюся критику «западных партнеров», российская отрасль гражданского самолетостроения имеет высокий потенциал роста и развития. Лайнер «SSJ-100» может послужить основой флота крупнейших российских региональных авиакомпаний, сотни единиц «SSJ-100» могут ежегодно перевозить десятки миллионов пассажиров на маршрутах до 4500 км. А география полетов «SSJ-100» может протянуться от Мурманска до Дубая, от Калининграда до Красноярска. Объективны ли «западные партнеры» в оценке неэффективности «SSJ-100»?

Примечательным фактом является то, что двигатели для «SSJ-100» производят в России, в городе Рыбинске (Ярославская область). Из Аэропорта Ярославля (Туношна) авиакомпания «Азимут» выполняет регулярные рейсы в Краснодар, Сочи, Минеральные Воды и Архангельск. Напомним, что хабами «Азимута» являются аэропорты городов Краснодара и Ростова-на-Дону, и, кроме этого, авиакомпания усиливает свое присутствие в столичном регионе (Внуково).

Перечислим, какие аэропорты являются хабами для российских авиакомпаний. Аэрофлот имеет один хаб – Москва-Шереметьево. Авиакомпания «S7» имеет хаб на базе аэропортов Москва-Домодедово и Новосибирск (Толмачево). «Уральские Авиалинии» базируются в Москва-Домодедово и Екатеринбург (Кольцово). «Ютэйр» имеет хаб во Внуково (г. Москва), авиакомпания «Россия» имеет два хаба – в Пулково (г. Санкт-Петербург) и в Шереметьево (г. Москва). Обратим внимание на то, что хабами для российских авиакомпаний служат аэропорты тех городов, население которых превышает 1 млн. жителей.

Организация маршрутной сети – один из ключевых аспектов деятельности авиакомпании. То, насколько эффективно будет выстроена маршрутная сеть, отразится на итоговом её финансовом результате. Для авиакомпании важно выстроить свою маршрутную сеть таким образом, чтобы обеспечить максимальную загрузку воздушных судов. Европейские бюджетные авиакомпании демонстрируют среднюю загрузку воздушных судов на уровне 95% - 97%, в России подобный показатель имеют только «Победа» и «Азимут». Средний показатель загрузки воздушного судна составляет 85% - 90%.

Цель исследования. Целью настоящего исследования является опровержение гипотезы о том, что аэропорты Российской Федерации городов с населением до 1 млн. жителей неэффективны в качестве создания региональных хабов для российских авиакомпаний.

Материалы и методы исследования. Материалами для проведения исследования послужили работы ряда российских ученых, затрагивающие фундаментальные вопросы развития региональной авиации на территории Российской Федерации.

Ключевая проблема российского рынка – неравномерность распределения пассажиропотоков. Столичные аэропорты концентрируют значительную часть пассажиропотока. Аэропорты Шереметьево, Домодедово и Внуково являются не только воздушными воротами России,

принимающими значительную часть зарубежных рейсов, но и центрами перераспределения внутреннего пассажиропотока. Так, например, пассажир, желающий совершить путешествие из Нижнего Новгорода в Красноярск, использует столичные аэропорты в качестве стыковочного хаба ввиду отсутствия прямого рейса между Нижним Новгородом и Красноярском. Туристы юга России, желающие посетить Ярославль, вынуждены совершать промежуточную стыковку в Москве или от Москвы добираться до Ярославля автомобильным или железнодорожным транспортом. К сожалению, это является проблемой для десятков миллионов граждан. Из Красноярска и Новосибирска есть регулярные рейсы в Турцию и ОЭА, но нет регулярного сообщения с сердцем «Золотого Кольца России» - Ярославлем. Пассажир, руководствуясь элементарным законом логики, выбирает в качестве путешествия тот вариант, который наиболее практичен, не желая обременять себя лишними тратами и дополнительными стыковочными рейсами.

Проблемам развития российских региональных аэропортов посвящены десятки научных статей и монографий. Интерес исследователей очевиден. Аэропорты – это важный элемент региональной транспортной инфраструктуры, а учитывая географические особенности нашего государства, для жителей отдаленных районов Севера, Сибири и Дальнего Востока – аэропорт является ключевым элементом жизнеобеспечения.

В статье Воронцового Д.А. «Работа аэропортов в условиях пандемии» [8] автор приводит данные о том, что снижение пассажиропотока в 2020-2021 гг. усилит долговую нагрузку региональных аэропортов, что потребует дополнительных инвестиций. Безусловно, снижение пассажиропотока отразилось на финансовых результатах региональных аэропортов, но полнота исследования автора вызывает ряд вопросов. Взаимосвязь экономических элементов раскрыта, на наш взгляд, не в полном объеме, а выводы слишком поверхностны. Проблема падения пассажиропотока коснулась не всех региональных аэропортов. В статье соавтора настоящего исследования «Перспективы развития аэропорта «Туношна» (город Ярославль) в условиях преодоления кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии «COVID-19» [9], опубликованной в журнале «Теоретическая экономика» в 2021 году приводится статистика пассажиропотока аэропорта «Туношна» (г. Ярославль) (рисунок 1).

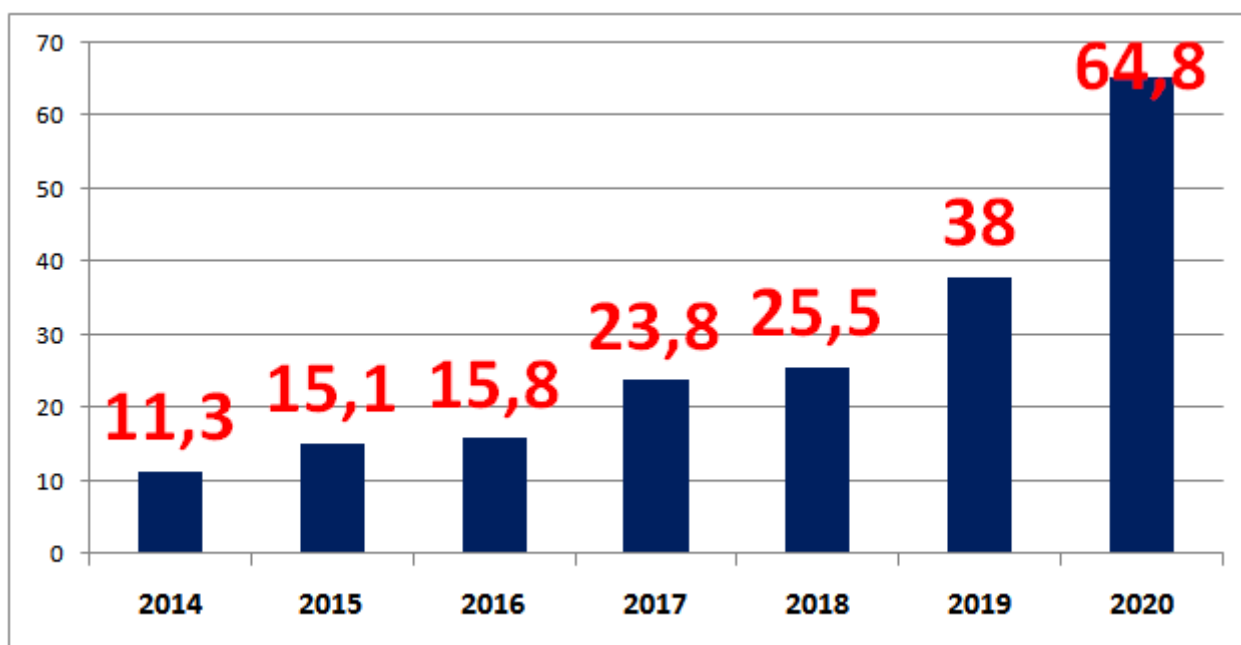


Рисунок 1 - Пассажиропоток аэропорта Ярославля (2014-2020 гг.), тыс. пасс. [9].

По итогам деятельности в 2020 году (период пандемии COVID-19) пассажиропоток аэропорта Ярославля возрос до 64,8 тыс. пассажиров. Обуславливающим фактором послужило развитие региональной маршрутной сети (открыты направления в Санкт-Петербург и сезонные направления

в Симферополь). Помимо ярославского аэропорта рост продемонстрировали ряд других аэропортов ЦФО и ЮФО. Проблема падения пассажиропотока региональных аэропортов является важной, но не системной. Ряд региональных аэропортов, несмотря на пандемию, имели рост и развитие, что свидетельствует о востребованности региональных направлений.

В статье Зубаревой В.С. «Цифровая трансформация аэропортов» [10] представлена модель инновационного развития региональных аэропортов Российской Федерации. По мнению автора, необходим системный подход в деле совершенствования инфраструктуры аэропортов. Безусловно, нельзя не согласиться с заключением автора о необходимости совершенствования аэропортов. Однако автором не сказано ни слова о том, как инновационная трансформация может способствовать увеличению пассажиропотока. Невозможно противоречить тому, что инновационная трансформация снизит производственные издержки, однако, если показатели пассажиропотока не будут увеличиваться, то и инновационная трансформация нецелесообразна.

Отметим, что инновационная трансформация европейских аэропортов (Франция, Италия, Испания) произошла в период 2009-2020 гг., когда бюджетные авиакомпании значительно расширили региональную маршрутную сеть, а некоторые региональные аэропорты стали для бюджетных авиаперевозчиков региональными хабами.

Все элементы экономики взаимосвязаны, но есть прямая зависимость, а есть косвенная. Прямая зависимость – это увеличение пассажиропотока, как следствие – увеличение финансовых показателей аэропорта, и как результат – внедрение новых технологий и оборудования, которые послужат одним из основных факторов снижения производственных издержек.

В статье Алимовой И.О. и Цунаевой Е.Ю. «Повышение инвестиционной привлекательности российских аэропортов» [11] авторами исследования приводится заключение о том, что российские аэропорты имеют высокий инвестиционный потенциал. Многие инфраструктурные активы недооценены. Действительно, региональные аэропорты были значительно модернизированы в период 2000-2020 гг. и даже пандемия COVID-19 не стала причиной пересмотра инвестиционных стратегий региональных аэропортов. Однако авторами исследования не указан ключевой фактор, который лежит в основе недооценки активов, – это низкий показатель пассажиропотока. Аэропорт зарабатывает средства на обслуживании пассажиров и грузов, а также сдавая помещения в аренду предприятиям малого и среднего бизнеса (торговля, бытовой сервис, трансферт). Следовательно, инвестиционная привлекательность аэропортов, как субъектов экономической деятельности, повысится тогда, когда пассажиропоток будет составлять не менее 70% - 80% технических возможностей обслуживания аэропорта. Если аэропорт может обслуживать 3 тыс. пассажиров в сутки, исходя из технических возможностей, а обслуживает 300-500 пассажиров в зимний период времени и 1000-1500 пассажиров в летний период времени, то инвестиционная привлекательность аэропорта будет крайне низкая.

Таким образом, российским региональным аэропортам и, в первую очередь, аэропортам городов с населением до 1 млн. жителей исключительно необходимо развивать маршрутную сеть. Развитие маршрутной сети позволит увеличить пассажиропоток и, как результат, повысится инвестиционная привлекательность аэропорта. Инвесторы и предприниматели будут активно вкладывать ресурсы, получая отдачу. Инвестиционно непривлекательные аэропорты будут существовать только благодаря федеральной и региональной поддержке.

В статье Жеребцова М.В. «Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации» [12] автор указывает на необходимость повышения инвестиционной привлекательности региональных аэропортов. Государственная поддержка, по мнению автора, важна, но частный капитал является ключевым фактором развития. Предприниматели и инвесторы вкладывают ресурсы в развитие экономически эффективных субъектов, желая получить отдачу от вложенных ресурсов. Автором исследования является генеральный директор ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Главное, автор исследования подчеркивает, что аэропорты Екатеринбург, Новосибирск и других крупных городов имеют все ресурсы для развития своего

потенциала в качестве хабов. Но он не уделяет внимания региональным аэропортам в городах с населением от 300 тыс. до 1 млн. жителей.

Результаты исследования и обсуждение.

Вопрос развития региональных аэропортов в городах с населением менее 1 млн. жителей нельзя игнорировать в условиях макроэкономической нестабильности. Кризис 2020 года доказал, что региональные аэропорты имеют высокий потенциал развития. Какие-то аэропорты снизили показатель пассажиропотока, а другие его удвоили или утроили при условии, что технические параметры были неизменны. Однако для развития региональных аэропортов Российской Федерации в качестве хабов необходимо учитывать европейский опыт.

Следует напомнить, что классическим примером региональных аэропортов Франции, Италии и Испании является высокий показатель пассажиропотока бюджетных авиакомпаний. В качестве примера приведем докризисные данные пассажиропотока французских аэропортов. В 2020 году наблюдалось существенное падение показателей в связи с COVID-19, а в 2021 году значительный рост, обусловленный послаблением ограничительных мер, поэтому для исследования был выбран докризисный период.

Таблица 1 - Пассажиропоток аэропортов Франции за 2019 год, чел. [13]

Аэропорт	Пассажиропоток, чел.	%, 2019 / 2018 гг.
г. Париж (Шарль де Голь)	76 150 007	+ 5,4
г. Париж (Орли)	31 853 049	- 3,8
г. Ницца	14 485 423	+ 4,6
г. Лион	11 739 600	+ 6,4
г. Марсель	10 151 743	+ 8,1
г. Тулуза	9 620 224	- 0,1
г. Базель - Мюлуз	9 094 821	+ 6,0
г. Бордо	7 703 135	+ 13,3
г. Нант	7 227 411	+ 16,6
г. Париж (Бове)	3 983 250	+ 5,2
г. Лиль	2 189 221	+ 5,3
г. Монпелье	1 935 631	+ 3,0
г. Аяччо (о. Корсика)	1 618 723	- 3,3
г. Бастиа (о. Корсика)	1 559 492	+ 2,3
г. Страсбург	1 301 886	+ 0,4
г. Брест	1 236 121	+ 11,9
г. Биариц	1 066 204	- 9,9
г. Ренн	851 976	- 0,6
г. Фигари (о. Корсика)	748 652	- 1,0
г. По	606 003	- 1,1
г. Тулон	507 199	- 11,1
г. Тарб	466 235	+ 0,9
г. Периньян	447 938	-3,3
г. Клермон-Ферран	431 180	+0,1
г. Каркассон	351 982	- 6,2

Показатель роста региональных аэропортов Франции, в среднем составил от 3% до 5%, что является среднерыночным европейским показателем. Снижение пассажиропотока наблюдалось у тех аэропортов, которые не развивали сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями. Рекордсменами являются аэропорты Нанта, Бреста и Бордо. Обуславливающим фактором послужило развитие маршрутной сети бюджетных авиакомпаний. Аэропорт французского Бреста стал хабом для франко-голландской бюджетной авиакомпании «Transavia», а аэропорты городов Нант и Бордо - региональными хабами для испанской бюджетной авиакомпании «Volotea». Важно отметить, что прошло за 3 года, как испанская «Volotea» создала свои первые хабы на территории Франции. За это время авиакомпания значительно расширила свое присутствие на территории данной страны. Теперь у «Volotea» на территории Французской Республики 8 региональных хабов. За 3 года испанская бюджетная авиакомпания «Volotea» пересмотрела фундаментальные основы своей деятельности: увеличился в 2 раза парк воздушных судов (на смену 19 лайнерам Boeing 717-200 пришло 20 лайнеров Airbus A-319-100 и Airbus A-320-200), цена авиабилетов начинается от 9 евро (что существенно ниже стоимости конкурентов). Авиакомпания является динамично развивающимся игроком на европейском рынке пассажирских авиаперевозок в бюджетном сегменте. Основу ее маршрутной сети составляют развитая система региональных хабов, а также присутствие в региональных аэропортах с численностью населения от 150 до 350 тыс. жителей.

Испанская бюджетная авиакомпания «Volotea», осуществляет деятельность на территории Европейского Союза и Северной Африки. Основные клиенты компании – это студенты и туристы, осуществляющие самостоятельные путешествия. Следует отметить, что данный авиаперевозчик имеет значительное присутствие на территории не только Франции, но и Италии. В этих странах «Volotea» конкурирует с британской «easyJet» и ирландской «Ryanair», а также франко-голландской «Transavia», а на родине в Испании с испанской «Vueling» и венгерской «Wizz Air». Следовательно, модель построения сети региональных хабов «Volotea» эффективна в условиях жесткой конкурентной борьбы с другими бюджетными авиакомпаниями, флот которых составляют сотни единиц воздушных судов.

Мы проанализировали подробную схему маршрутной сети авиакомпании «Volotea» на базе всех региональных хабов авиакомпании. Исходя из данных, мы можем заключить, что хабами являются те аэропорты, из которых выполняется не менее 7 рейсов. Показатель от 7 до 12 рейсов является оптимальным. Хабами являются города с населением до 1 млн. жителей и соединены они регулярным авиасообщением с городами, численность населения которых не превышает 150-200 тыс. жителей. Такие города не являются хабами для «Volotea», но авиакомпания выполняет из аэропортов таких городов рейсы по 3-5 направлениям. Здесь важно отметить, что до развития сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями, Франция, Италия и Испания имели аналогичные с Россией проблемы развития региональных аэропортов. Ситуацию изменил кризис 2008-2009 года, когда бюджетные авиакомпании начали демонстрировать высокие показатели роста и развития.

Первым шагом в развитии региональных аэропортов Франции, Италии и Испании послужило открытие от 1 до 3 регулярных рейсов бюджетных авиаперевозчиков. За 10 лет сотрудничества с региональными аэропортами бюджетные авиакомпании создали сеть региональных хабов, выполняя уже от 7 до 15 регулярных рейсов из регионального аэропорта. При этом классические авиакомпании сохранили свое влияние на наиболее загруженных направлениях. Удивительным фактом является то, что за 10 лет пассажиропоток по направлению Бордо-Париж вырос более чем в 5 раз. И при этом открытие регулярного авиасообщения между Бордо и Парижем, выполняющего бюджетными авиакомпаниями «Transavia» и «easyJet», не снизило пассажиропоток национального авиаперевозчика «Air France», а позволило пересадить пассажиров с автомобильного и железнодорожного транспорта. Аэропорт Бордо стал одним из ведущих аэропортов Франции, многократно увеличив пассажиропоток в период с 2009 по 2020 гг.

Выводы.

Приведенные данные позволяют сделать вывод о том, что региональные хабы авиакомпаний могут размещаться на базе региональных аэропортов в городах с численностью населения до 1 млн. жителей. Пример испанской бюджетной авиакомпании «Volotea» - это классический пример эффективного построения маршрутной сети. За 3 года авиаперевозчик увеличил парк воздушных судов, приобрел 40 новых лайнеров (и даже в кризисный 2020 год), увеличил количество региональных хабов на территории Франции и Италии, значительно расширил маршрутную сеть. Ценовая политика авиакомпании позволяет загружать воздушные суда на 95% - 98%, что является одним из самых высоких показателей. Однако ключевым фактором эффективности «Volotea», отметим это еще раз, является то, что авиакомпания эффективно конкурирует с такими достойными игроками как «Vueling», «easyJet» и «Ryanair». Те, кто на протяжении долгих лет являлись бессменными лидерами рынка в бюджетном сегменте, вынуждены смириться с тем, что некогда небольшая испанская региональная бюджетная авиакомпания демонстрирует более высокие темпы роста и развития, и год от года усиливает свое присутствие на рынке.

Если маршрутная сеть на базе аэропорта города - миллионника исчерпывает свои возможности, то авиакомпания должна сосредоточиться на развитии маршрутной сети на базе региональных аэропортов в городах с населением до 1 млн. жителей. В этом направлении региональные аэропорты России имеют особо высокий потенциал развития.

Приведем пример аэропорта города Ярославль (Туношна), который после реконструкции 2017-2018 гг. [15] демонстрирует высокие темпы роста и развития (Рисунок-1). Если в 2017 году пассажиропоток составлял 23,8 тыс. пассажиров, то в 2019 году услугами аэропорта воспользовались 38 тыс. пассажиров.

Представленные данные свидетельствуют о востребованности региональных авиаперевозок в Российской Федерации, поэтому региональные аэропорты могут стать хабами российских авиакомпаний и обслуживать от 5 до 15 направлений.

В перспективе «Туношна» может стать хабом для российской региональной авиакомпании «Азимут», «Ред Вингс», «Ямал» или «Ираэро». Данные авиакомпании являются эксплуатантами российских лайнеров «SSJ-100». Помимо этого, «Туношна» может стать центром технического обслуживания двигателей для «SSJ-100», которые производятся в Ярославской области. Потенциал развития российских региональных аэропортов огромен. Эффективное развитие региональных аэропортов Российской Федерации в условиях макроэкономической нестабильности возможно при условии глубинного понимания структуры национального рынка, а также с внедрением решений, доказавших свою эффективность за рубежом. Повышение транспортной доступности для жителей регионов – важный фактор развития региональной экономической системы, а авиасообщение занимает особое место в структуре региональной логистической системы

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ларин О.Н. Рублев В.В. Анализ влияния бюджетных авиакомпаний на развитие региональных аэропортов: опыт Франции // Петербургский экономический журнал – г. Санкт-Петербург. 2021, №1. (март) – с. 85-99.
2. Как работают бюджетные авиакомпании и лоукостеры? Skyscanner. Авиационный Интернет-портал. [Электронный ресурс] URL:<https://www.skyscanner.ru/news/kak-rabotayut-byudzhetnye-aviakompanii-i-loukostery> (дата обращения: 29.07.2022).
3. От Sky Express до «Победы»: лоукостеры в России. One twi trip! Туристический портал. [Электронный ресурс] URL:<https://www.onetwotrip.com/ru/blog/guides/russian-federation/loukosterov-in-russia/> (дата обращения: 29.07.2022).
4. Авиакомпания «Победа». Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://www.pobeda.aero/ru/about/about/> (дата обращения: 29.07.2022).
5. Авиакомпания «AnadoluJet». Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://www.>

anadolujet.com/en (дата обращения: 29.07.2022).

6. Авиакомпания «Азимут». Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://azimuth.aero/ru/about/azimuth> (дата обращения: 29.07.2022).

7. Карта полетов авиакомпании «Азимут» по состоянию на июль 2022 года. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://azimuth.aero/ru/about/azimuth> (дата обращения: 29.07.2022).

8. Воронецкий Д.А. Работа аэропортов в условиях пандемии // The Scientific Heritage. 2021. №80-6. С. 56-67.

9. Рублев В.В. Ларин О.Н. Перспективы развития аэропорта «Туношна» (город Ярославль) в условиях преодоления кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии «COVID-19» // Теоретическая экономика - г. Ярославль. 2021, №6 (78) (июнь) - с. 126-142.

10. Зубарева В.С. Цифровая трансформация аэропортов. «Умный Аэропорт» // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. №11-2. С. 10-14.

11. Алимова И.О., Цунаева Е.Ю. Повышение инвестиционной привлекательности российских аэропортов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2017. №5. С. 38-41.

12. Жеребцов М.В. Актуальные вопросы поддержания и развития аэродромной сети Российской Федерации // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2014. №2 (51). С. 14-17.

13. Resultats d'activite des aeroportos francais – 2019. Statistiques de trafic (Результаты деятельности аэропортов Франции в 2019 году. Статистика и трафик. пер. с фр. Рублев В.В.) // UAF&FRA (Union des Aeroports Francais & Francophones Associes). 2020. - 105 p.

14. Авиакомпания «Volotea», Карта полетов по состоянию на июль 2022 года. Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://azimuth.aero/ru/about/azimuth> (дата обращения: 29.07.2022).

15. В ярославском аэропорту «Туношна» началось обновление пассажирского перрона и ВПП. Городской телеканал (г. Ярославль). [Электронный ресурс] URL: <http://www.gtk.tv/news/75934.ns> (дата обращения: 29.07.2022).

16. Аэропорт «Туношна» (г. Ярославль). Официальный сайт. [Электронный ресурс] URL:<https://yaravia.ru/#/> (дата обращения: 29.07.2022).

17. Об утверждении государственной программы Ярославской области «Развитие туризма и отдыха в Ярославской области» на 2021 - 2025 годы. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. [Электронный ресурс] URL:<https://docs.cntd.ru/document/574684788> (дата обращения: 29.07.2022).

18. На базе аэропорта Туношна создадут крупный транспортно-пересадочный узел. Ярославский регион. Новости Ярославской области. [Электронный ресурс] URL:<https://yarreg.ru/articles/20150909132127/> (дата обращения: 29.07.2022).

19. Дяо Сюхуа Экономическое сотрудничество Северо-восточного региона Китая и ДВ России в новых условиях: состояние, возможности и предложения // Теоретическая экономика - г. Ярославль. 2022, №1 (85) (январь) - с. 70-78.

20. Сырчин В.А. Анализ качества жизни населения Российской Федерации: итоги десятилетия // Теоретическая экономика - г. Ярославль. 2021, №8 (80) (август) - с. 92.104.

21. Николаева Е.Е. Конкурентоспособность экономики региона: круг актуальных вопросов теории и практики // Теоретическая экономика - г. Ярославль. 2021, №4 (76) (апрель) - с. 135-138.

Theoretical foundations for building a route network of european budget airlines

Valery A. Gordeev

Doctor of Economics, Professor

Chief editor of the journal «Theoretical Economy», Yaroslavl, Russian Federation.

E-mail: vagordeev@rambler.ru

Rublev Vladimir Vladimirovich

Postgraduate student,

Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russian Federation.

E-mail: v.v.rublev@yandex.ru

Annotation. The article is devoted to an important topic of the role of air transportation in improving the efficiency of airports and air carriers and generally national economies. The experience of budget air transportation in Spain, France, Italy is analyzed. Compared to it, reserves of increasing the efficiency of regional air transportation in the Russian Federation were revealed. Attention was drawn to the capabilities and economic efficiency of creating hubs in cities with a population of less than a million residents, improving the route network of airlines. Recommendations are proposed to use these reserves.

Keywords: air transportation market, regional air transportation, regional airports, low-cost air transportation, crisis management, regional economy