

УДК: 332.024

РУБЛЕВ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ

аспирант кафедры

Предпринимательства и логистики Российского экономического
университета имени Г.В. Плеханова (г. Москва)

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

DOI:10.26726/1812-7096-2020-07-36-48

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АЭРОПОРТОВ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО
ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В УСЛОВИЯХ
МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ**

Аннотация. *Цель работы:* ключевой целью проводимого исследования стал анализ деятельности региональных аэропортов Северо-Кавказского федерального округа и представление предложений по развитию в условиях макроэкономической нестабильности. **Методология и методы проведения работы:** в статье представлен анализ деятельности аэропортов Северо-Кавказского федерального округа. На основании анализа маркетинговой политики бюджетных авиакомпаний «easyJet» (Великобритания) и «Fly Arystan» (Республика Казахстан) предложена модель развития региональных аэропортов СКФО, выраженная в расширении сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями Российской Федерации и зарубежных стран. **Результаты:** развитие направления бюджетных авиаперевозок способствовало эффективному преодолению последствий мирового финансового кризиса 2008 года на рынке пассажирских авиаперевозок Европы. В основе концепции бюджетной авиакомпании заложен принцип минимизации производственных издержек в сочетании с высокой эксплуатационной эффективностью воздушных судов. Венгерская бюджетная авиакомпания «Wizz Air» в 2019 году в день перевозила более 1000 пассажиров одним воздушным судном. При загрузке в 190 пассажиров авиакомпании необходимо выполнить не менее 6 рейсов в сутки с высокой загруженностью. Достижение данного показателя возможно при осуществлении авиаперелетов малой и средней дальности (от 300 до 1500 км). Следовательно, ключевыми игроками на рынке региональных авиаперевозок Европы являются бюджетные авиакомпании. По итогам 2019 года из 6 крупных авиакомпаний и авиахолдингов Европы 3 являются классическими авиакомпаниями, а в структуру холдингов «Lufthansa Group» (Германия) и «LAG» (Великобритания) входят бюджетные авиакомпании. **Область применения результатов:** результаты исследования могут быть применимы для разработки концепции развития региональных аэропортов Северо-Кавказского федерального округа в условиях преодоления последствий кризиса, вызванного риском распространения COVID-19. **Выводы:** в условиях макроэкономической нестабильности, временного прекращения авиасообщения с зарубежными государствами регионы Северного Кавказа могут значительно увеличить показатели развития внутреннего туризма. Развитие направления бюджетных авиаперевозок, расширение сотрудничества с российской бюджетной авиакомпанией «Победа», а также с бюджетными авиакомпаниями зарубежных стран могут стать ключевым фактором развития региональных аэропортов и увеличения туристического потока региона в условиях макроэкономической нестабильности.

Ключевые слова: Северо-Кавказский федеральный округ, СКФО, бюджетные авиакомпании, региональные аэропорты, региональные авиаперевозки.

RUBLEV VLADIMIR VLADIMIROVICH

Post-graduate student of the

Department of Entrepreneurship and logistics of the
Plekhanov Russian University of Economics (Moscow)

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

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF AIRPORTS IN THE NORTH CAUCASUS FEDERAL DISTRICT IN THE CONDITIONS OF MACROECONOMIC INSTABILITY

Abstract. Objective: the key goal of the study was to analyze the activities of regional airports in the North Caucasus Federal district and present proposals for development in the context of macroeconomic instability. **Methodology and methods of work:** the article presents an analysis of the activities of airports in the North Caucasus Federal district. Based on the analysis of the marketing policy of budget airlines "easyJet" (great Britain) and "Fly Arystan" (Republic of Kazakhstan), a model for the development of regional airports in the North Caucasus Federal district is proposed, which is expressed in expanding cooperation with budget airlines of the Russian Federation and foreign countries. **Results:** the development of low-cost air transportation has helped to effectively overcome the consequences of the global financial crisis in 2008 in the European passenger air transportation market. The concept of a budget airline is based on the principle of minimizing production costs in combination with high operational efficiency of aircraft. Hungarian low-cost airline Wizz Air carried more than 1,000 passengers per day in 2019. When loading 190 passengers, the airline must perform at least 6 flights per day with a high load. Achieving this indicator is possible when performing short-and medium-range air travel (from 300 to 1500 km). Consequently, low-cost airlines are the key players in the regional air transport market in Europe. According to the results of 2019, out of 6 major airlines and air holdings in Europe, 3 are classic airlines, and the structure of the Lufthansa Group (Germany) and LAG (great Britain) holdings includes low-cost airlines. **Scope of the results:** the results of the study can be used to develop a concept for the development of regional airports in the North Caucasus Federal district in the context of overcoming the consequences of the crisis caused by the risk of COVID-19 spread. **Conclusions:** in the context of macroeconomic instability and temporary suspension of air traffic with foreign countries, the regions of the North Caucasus can significantly increase the indicators of domestic tourism development. The development of low-cost air transportation, expansion of cooperation with the Russian budget airline Pobeda, as well as with budget airlines of foreign countries can become a key factor in the development of regional airports and increase the tourist flow in the region in the context of macroeconomic instability. **Keyword:** North Caucasus Federal district, North Caucasus Federal district, low-cost airlines, regional airports, regional air transportation.

Введение. Регионы Северо-Кавказского федерального округа (СКФО) являются очень привлекательными и перспективными в сфере развития внутреннего туризма. Уникальное историческое наследие, многообразие культур, самобытность малочисленных народов, гостеприимство жителей региона в сочетании с богатыми природными ресурсами и климатическими условиями являются фундаментальными основами туристической привлекательности Северного Кавказа. Одним из препятствующих факторов в развитии туризма является невысокий показатель развитости регионального пассажирского авиасообщения. В условиях макроэкономической нестабильности, по оценкам экспертов Ростуризма, в 2020 году произойдет спад спроса по всем зарубежным туристическим направлениям [14]. Альтернативным решением в сложившейся ситуации может послужить развитие внутренних туристических направлений.

Северо-Кавказский федеральный округ занимает около 1 % территории Российской Федерации и включает в свой состав 7 субъектов (Рисунок-1): Республика Дагестан, Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Северная Осетия – Алания, Чеченская Республика и Ставропольский край. Население региона составляет 9 930 933, в том числе городское – 4 992 570, сельское – 4 938 363 [11].

Регионы Северо-Кавказского федерального округа показывают высокую динамику роста численности населения. Вторым отличительным фактором региона является высокий показатель численности населения, проживающего в сельской местности, – около 50 % (таблица 1).

Северо-Кавказский федеральный округ



Рис. 1. Карта Северо-Кавказского федерального округа.

Источник: официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Кавказском федеральном округе [11].

Таблица 1

Население регионов Северо-Кавказского федерального округа

Субъект Российской Федерации	Население на 1 января 2020 года		
	Всего	Городское	Сельское
Республика Дагестан	9 930 933	4 992 570	4 938 363
Республика Ингушетия	3 110 858	1 409 430	1 701 428
Кабардино-Балкарская Республика	507 061	282 147	224 914
Карачаево-Черкесская Республика	868 350	452 093	416 257
Республика Северная Осетия – Алания	465 528	199 631	265 897
Чеченская Республика	696 837	448 301	248 536
Ставропольский край	1 478 726	545 408	933 318

Источник: население регионов России 2020: численность, крупные регионы России и фед. округа, список [10].

Высокий показатель населения, проживающего в сельской местности, характеризует особую роль транспортной инфраструктуры. Транспортная инфраструктура, в том числе пассажирское авиасообщение, является важным фактором социально-экономического развития СКФО. Жителям крупных и мелких населенных пунктов важно иметь возможность приобретения доступных авиабилетов по основным внутренним и международным направлениям. Для жителей регионов Российской Федерации доступность авиасообщения с городами Северного Кавказа может явиться ключевым фактором в выборе туристического направления. Регионы Северного Кавказа имеют развитую сеть дорожного сообщения между городами и малыми населенными пунктами. В структуре регионов значительна доля городов с населением до 100 тысяч жителей (таблица 2).

Регионы и крупные города в составе Северо-Кавказского федерального округа

Регион	Крупные города
Кабардино-Балкарская Республика	Баксан Майский Нальчик Нарткала Прохладный Терек Тырнауз Чегем
Карачаево-Черкесская Республика	Карачаевск Теберда Усть-Джегута Черкесск
Республика Дагестан	Буйнакск Дагестанские Огни Дербент Избербаш Каспийск Кизилюрт Кизляр Махачкала Хасавюрт Южно-Сухокумск
Республика Ингушетия	Карабулак Магас Малгобек Назрань
Республика Северная Осетия – Алания	Алагир Ардон Беслан Владикавказ Дигора Моздок
Ставропольский край	Благодарный Буденновск Георгиевск Ессентуки Железноводск Зеленокумск Изобильный Ипатово Кисловодск Лермонтов Минеральные Воды Михайловск Невинномысск Нефтекумск Новоалександровск Новопавловск Пятигорск (административный центр СКФО) Светлоград Ставрополь
Чеченская Республика	Аргун Грозный Гудермес Урус-Мартан Шали

Источник: Северо-Кавказский федеральный округ. Фотоблог «Города России» [15].

Методы исследования. Вопросам социально-экономического развития регионов Северного Кавказа посвящены труды российских и зарубежных авторов. Среди наиболее значимых стоит отметить работу Ашхотова А. М., Хашевой З. М., Нагоева А. Б. «К вопросу экономического положения регионов Северного Кавказа», [2] в которой авторы детально исследуют ключевые проблемы экономики региона в период 2014–2018 годов. В результате исследования авторы делают вывод о том, что развитие транспортной инфраструктуры и туризма является важным фактором развития региона. В статье Арсановой Р. М. «Потенциал и перспективы развития туристско-рекреационного комплекса Чеченской Республики» [1] исследуются вопросы развития туризма на территории Чеченской Республики. Автор исследования заключает, что в период с 2014 по 2018 год прослеживается тенденция увеличения туристического потока из стран ближнего зарубежья и регионов Центральной России. В статье Багдасарян К. А. «Анализ рынка рекреационных ресурсов СКФО» [3] представлен анализ ключевых факторов развития туризма, важными из которых являются богатое культурное и историческое наследие региона, уникальные климатические условия. Среди работ, посвященных развитию наземной авиатранспортной инфраструктуры, необходимо отметить статью Солдатова Я. Н. «Стратегия развития региональных аэропортов» [17], в которой автор детально исследует деятельность региональных аэропортов как важного элемента транспортной инфраструктуры региона. В другой своей статье «Разработка систем генерального планирования региональных аэропортов» [16] автором даны практические рекомендации по построению эффективной модели планирования регионального аэропорта. Важным элементом планирования является высокая пропускная способность и минимизация производственных издержек. В статье Кутепова Г. Н. «Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития» [5] автор представляет сценарии развития региональных аэропортов России. Важнейшей особенностью развития, по мнению автора, станет увеличение количества пассажиров, пользующихся услугами бюджетных авиакомпаний. Региональные аэропорты должны, по мнению исследователя, учитывать мировой опыт и модернизировать систему обслуживания пассажиров и авиалайнеров с учетом требований бюджетных авиаперевозчиков. Необходимо учитывать результаты исследований российских ученых, посвященные деятельности бюджетных авиакомпаний. В статье Мальцева А. А., Матвеевой А. В., Тарасова А. Г. «Лоукост – компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока» [7] проведен анализ развития ведущих европейских бюджетных авиакомпаний в период с 2003 по 2014 год. На основании проведенного исследования авторы заключают, что развитие мирового рынка пассажирских авиаперевозок обусловлено развитием бюджетных авиакомпаний. Бюджетные авиакомпании развивают маршрутную сеть, увеличивают и обновляют парк воздушных судов. Статья Панасюк И. П. и Тертычной А. О. «Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок» [12] основывается на анализе

ключевых показателей деятельности ведущих мировых бюджетных авиакомпаний. Авторы исследования заключают, что авиаперелет, благодаря появлению и развитию бюджетных авиакомпаний, стал одним из наиболее доступных видов передвижения. По мнению авторов, бюджетные авиакомпании будут усиливать свою роль и влияние на рынке, составляя ключевую основу мировой тенденции увеличения пассажиропотока. В статье Мальцева А. А., Матвеевой А. В. «Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста» [6] авторы доказывают, что ключевым фактором развития рынка является развитие направления бюджетных авиаперевозок на расстоянии малой и средней дальности. Минимальная стоимость билета позволяет обеспечивать высокий пассажиропоток, высокая эксплуатационная нагрузка обеспечивает более эффективное использование воздушных судов по сравнению с классическими авиаперевозчиками. Исследование Разумновой Л. Л. «Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров» [13] посвящено анализу конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок. Автор заключает, что бюджетные авиакомпании могут осуществлять более эффективное развитие, однако этому препятствуют законодательные ограничения ряда государств. Политика либерализации нормативно-правового регулирования деятельности авиакомпаний способствует развитию рынка пассажирских авиаперевозок за счет увеличения доли рынка бюджетных авиакомпаний. В статье Гомилевской Г. А., Щур В. В., Щур С. Ю. «Перспективы развития авиатранспортных перевозок в формате лоукост на Дальнем Востоке (на примере Приморского края)» [4] предложена модель создания бюджетной авиакомпании на Дальнем Востоке Российской Федерации. По мнению авторов исследования, развитие направления бюджетных авиаперевозок на Дальнем Востоке позволит ускорить процесс экономической интеграции со странами Азии.

Регионы СКФО имеют развитую сеть объектов наземной авиатранспортной инфраструктуры. Все регионы, за исключением Карачаево-Черкесской Республики (таблица 3), имеют аэропорты, способные принимать воздушные суда малой и средней дальности (класса SSJ-100), Airbus A-320 (318, 319, 321), Boeing-373. Правительство Карачаево-Черкесской Республики анонсировало строительство аэропорта в перспективе 2023–2025 годов.

Таблица 3

Аэропорты регионов Северо-Кавказского федерального округа

Регион	Аэропорты региона
Кабардино-Балкарская Республика	г. Нальчик
Карачаево-Черкесская Республика	-
Республика Дагестан	г. Махачкала (Уйташ)
Республика Ингушетия	г. Магас
Республика Северная Осетия – Алания	г. Владикавказ
Ставропольский край	г. Минеральные Воды г. Ставрополь
Чеченская Республика	г. Грозный

Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) [18].

Аэропорт г. Минеральные Воды (Ставропольский край) имеет наибольший показатель пассажиропотока по итогам 2019 года (таблица 4). Это обусловлено в первую очередь расположением на территории края значительного числа санаториев, пансионатов, оздоровительных комплексов.

Аэропорт г. Махачкала (Уйташ), являющийся вторым по пассажиропотоку в Северо-Кавказском федеральном округе, осуществил обслуживание 1 275 895 пассажиров в 2019 году. Аэропорт г. Махачкала имеет развитую сеть сообщения со столичными аэропортами и аэропортами регионов Российской Федерации (таблица 5). А аэропорт г. Минеральные Воды осуществляет обслуживание значительного количества сезонных авиарейсов. Сезонные рейсы, выполняемые авиакомпаниями в период с начала июня по начало сентября, значительно увеличивают показатели пассажиропотока аэропорта.

Таблица 4

Пассажиропоток аэропортов Северо-Кавказского федерального округа в 2019 году

Аэропорт	Пассажиропоток в 2019 году, пасс.
г. Нальчик	118 429
Карачаево-Черкесская Республика	-
г. Махачкала (Уйташ)	1 275 895
г. Магас	333 700
г. Владикавказ	565 581
г. Минеральные Воды г. Ставрополь	2 526 419 392 246
г. Грозный	458 000

Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) [18].

Таблица 5

Рейсы, выполняемые из г. Махачкала (уйташ), по состоянию на 21.06.2020

Направление	Авиакомпания, выполняющая рейс
Махачкала – Москва	«Победа»
Махачкала – Ростов-на-Дону	«Азимут»
Махачкала – Москва	«Победа»
Махачкала – Москва	«Аэрофлот»
Махачкала – Москва	«Руслайн», «ЮТэйр»
Махачкала – Москва	«Ред Вингс»
Махачкала – Москва	«Нордстар»
Махачкала – Санкт-Петербург	«Победа»
Махачкала – Москва	«Аэрофлот»
Махачкала – Москва	«Нордстар»
Махачкала – Тюмень	«ЮТэйр»
Махачкала – Сургут	«Победа»
Махачкала – Казань	«ЮВТ Аэро»

Источник: Махачкала. Международный аэропорт. Онлайн-табло [9].

На основе представленных данных мы можем констатировать, что бюджетная российская авиакомпания «Победа» (входит в структуру Группы «Аэрофлот») выполняет 2 регулярных ежедневных рейса в Москву (аэропорт Внуково), а также два региональных рейса в г. Санкт-Петербург и Сургут. Стоит отметить, что бюджетные авиакомпании предоставляют своим пассажирам возможность приобретения авиабилета по стоимости значительно ниже, чем стоимость билета классической авиакомпании по аналогичному маршруту. При этом пассажир получает право перелета с минимальным набором дополнительных услуг – без питания на борту, без регистрируемого багажа, без возможности выбора места. Все самолеты бюджетных авиакомпаний имеют салон одного класса с максимальной вместимостью 180–200 пассажиров.

Стоит отметить, что авиакомпания «Победа» осуществляет развитие региональной сети. При этом ключевым аэропортом продолжает оставаться хаб авиакомпании – аэропорт Внуково.

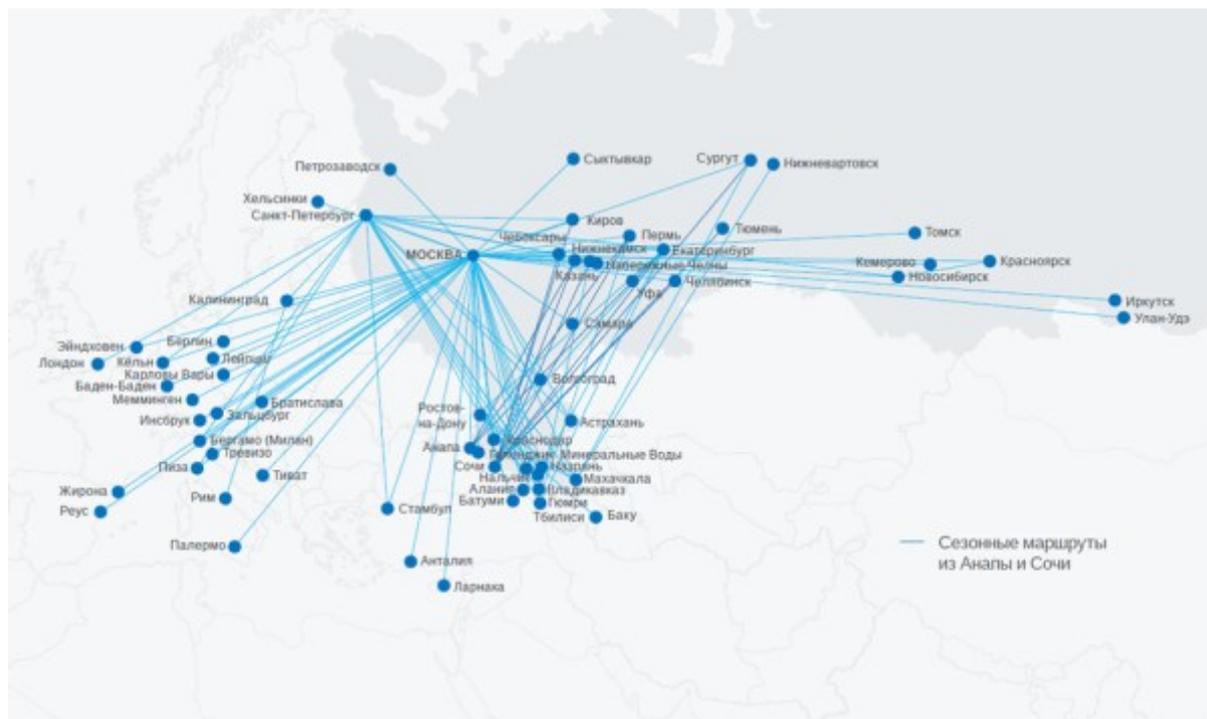


Рис. 2. Маршрутная сеть бюджетной российской авиакомпании «Победа» в 2020 году.
 Источник: Маршрутная сеть. Развитие маршрутной сети «Группы Аэрофлот» [8].

Представленные данные свидетельствуют о том, что авиакомпания «Победа» видит перспективным развитие региональной сети пассажирских авиаперевозок. При этом иностранное присутствие бюджетных авиакомпаний в России продолжает оставаться крайне низким (таблица 6). Только 4 иностранные бюджетные авиакомпании осуществляют регулярные рейсы в Россию. Наиболее развитую сеть авиасообщения с регионами Российской Федерации имеет бюджетная авиакомпания из Объединенных Арабских Эмиратов «Fly Dubai». Авиакомпания связывает крупные региональные аэропорты России со столицей ОАЭ. Основными пассажирами авиакомпании являются туристы, осуществляющие самостоятельные путешествия.

Таблица 6

Присутствие иностранных бюджетных авиакомпаний в России (июнь, 2020 год)

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

Источник: Яндекс. Расписание [19].

Необходимо отметить, что бюджетные авиакомпании Европы занимают значительную долю рынка. Из 6 крупнейших авиакомпаний Европы, по итогам 2019 года, 3 являются бюджетными авиаперевозчиками (таблица 7), а в структуру холдингов «Lufthansa Group» (Германия) и «LAG» (Великобритания) входят бюджетные авиакомпании.

Таблица 7

Крупнейшие авиакомпании Европы (по состоянию на 21.02.2020) [20]

Название (Страна)	Сегмент	Количество перевезенных пассажиров (2019 год), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
Ryanair (Ирландия)	Бюджетная авиакомпания	152	442
Lufthansa Group (Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (Германия, Австрия, Бельгия, Швейцария)	«Lufthansa», «Swiss», «Austrian Airlines», «Brussels Airlines» – классические авиакомпании. «Eurowings» – бюджетная авиакомпания.	145	760
LAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL) (Великобритания, Испания)	«British Airways», «Iberia» – классические авиакомпании. «Vueling», «Aer Lingus», «LEVEL» – бюджетные авиакомпании	118	589
EasyJet (Великобритания)	Бюджетная авиакомпания	96,1	332
Air France – KLM (Франция, Нидерланды)	Классическая авиакомпания	87,6	546
Wizz Air (Венгрия)	Бюджетная авиакомпания	39,6	110

Источник: Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe (фр.: Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы) [20].

Бюджетные авиакомпании демонстрируют высокие показатели эксплуатационной эффективности. Лидером является венгерская бюджетная авиакомпания «Wizz Air», которая перевезла в 2019 году 1 воздушным судном 360 000 человек (таблица 8). Авиакомпания осуществляет эксплуатацию воздушных судов Airbus A-320 вместимостью 190 пассажиров. Таким образом, перевоза за сутки около 1000 пассажиров, одно воздушное судно совершает свыше 6 рейсов с высокой загрузкой. Средняя продолжительность перелета составляет от 1 до 1,5 часов. Ирландская бюджетная авиакомпания «Ryanair» в 2019 году перевезла 1 воздушным судном в среднем 343 891 пассажира. Мы можем заключить, что деятельность бюджетных авиакомпаний сосредоточена на выполнении авиарейсов малой протяженности от 400 до 1000 км. Европейские бюджетные авиакомпании являются показательным примером эффективного развития доступного регионального пассажирского авиасообщения. Развитие направления бюджетных авиаперевозок на региональном рынке может стать ключевым фактором развития рынка пассажирских авиаперевозок в условиях макроэкономической нестабильности.

Отличительной особенностью бюджетной авиакомпании является очень низкая базовая стоимость билета. Пассажир, приобретая билет по низкой базовой цене, имеет возможность приобретения дополнительных услуг за отдельную плату. Такими услугами являются: оплата питания на борту воздушного судна, выбор места с увеличенным пространством для ног, провоз багажа и негабаритного груза. Приведем примеры базовой стоимости авиабилетов бюджетных авиакомпаний «easyJet» Великобритания (таблица 9) и «Fly Arystan» Республики Казахстан (таблица 10) по основным региональным направлениям.

Таблица 8

Эксплуатационная эффективность крупнейших авиакомпаний Европы в 2019 году

Название (Сегмент)	Среднегодовая перевозка пассажиров 1 воздушным судном, чел.	Количество перевезенных пассажиров (2019 год), млн чел.	Количество воздушных судов, ед.
«Ryanair» Бюджетная авиакомпания	343 891	152	442
«Lufthansa Group» (Lufthansa, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (Смешанная группа)	190 789	145	760
«LAG» (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus, LEVEL) (Смешанная группа)	200 339	118	589
«EasyJet» (Бюджетная авиакомпания)	289 457	96,1	332
Air France – KLM (Классическая авиакомпания)	160 439	87,6	546
«Wizz Air» (Бюджетная авиакомпания)	360 000	39,6	110

Источник: Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe (фр. Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы) [20].

Таблица 9

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «easyJet» (Великобритания)

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

Продолжение таблицы 9

№	Маршрут	Расстояние, км.	Цена, евро	Цена, рубли (14.05.2020 г.)
21	Мюнхен – Лондон	918	85,52	6 841
22	Лондон – Мюнхен	918	45,72	3 657
23	Неаполь – Вена	834	16,99	1 359
24	Вена – Неаполь	834	25,49	2 039
25	Ницца – Брюссель	825	39,55	3 164
26	Брюссель – Ницца	825	41,49	3 319
27	Ницца – Венеция	445	23,05	1 844
28	Венеция – Ницца	445	16,99	1 359
29	Париж – Берлин	878	29,40	2 352
30	Берлин – Париж	878	32,52	2 601
31	Париж – Будапешт	1 244	31,90	2 552
32	Будапешт – Париж	1 244	34,49	2 759
33	Париж – Женева	410	29,40	2 352
34	Женева – Париж	410	21,99	1 759
35	Париж – Копенгаген	947	31,90	2 552
36	Копенгаген – Париж	947	19,49	1 559
37	Париж – Лондон	343	31,90	2 552
38	Лондон – Париж	343	32,22	2 577
39	Париж – Неаполь	1 291	31,90	2 552
40	Неаполь – Париж	1 291	44,49	3 559
41	Париж – Ницца	686	25,40	2 032
42	Ницца – Париж	686	24,55	1 964
43	Париж – Рим	1 107	29,40	2 352
44	Рим – Париж	1 107	31,99	2 559
45	Париж – Тель-Авив	3 279	84,94	6 795
46	Тель-Авив – Париж	3 279	111,49	8 919
47	Рим – Женева	698	31,99	2 559
48	Женева – Рим	698	40,49	3 239
49	Рим – Лондон	1 435	49,99	3 999
50	Лондон – Рим	1 435	41,22	3 297

Источник: easyJet Официальный сайт [22].

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

Таблица 10

Ценовая политика бюджетной авиакомпании «Fly arystan» (Республика Казахстан)

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

Источник: Fly Arystan. Официальный сайт [21].

Примечание: конвертация Казахский тенге / российский рубль была осуществлена 13.05.2020 по курсу 1 тенге / 0,18 рублей. Запрос стоимости перелета был осуществлен 13.05.2020 – предложения июнь 2020 года.

Выводы. Представленные данные свидетельствуют о крайне низкой базовой стоимости перелета и о его доступности потребителям в условиях макроэкономической нестабильности. На основании представленных материалов исследования мы можем заключить, что развитие регионального пассажирского авиасообщения в условиях макроэкономической нестабильности возможно с применением стратегии бюджетных авиакомпаний. Бюджетные авиакомпании сконцентрируются на развитии региональной сети, обеспечивающей высокую эксплуатационную эффективность воздушных судов, что, в свою очередь, позволит региональным аэропортам увеличить пассажиропоток, а пассажирам получить возможность приобретения авиабилетов в доступном ценовом сегменте. Регионы Северо-Кавказского федерального округа уделяют особое внимание направлению развития внутреннего туризма. Используя богатый природный, исторический, культурный потенциал, Северный Кавказ ежегодно увеличивает количество туристов, прибывающих из регионов России. Развивая сотрудничество с российской бюджетной авиакомпанией «Победа», а также с иностранными бюджетными авиакомпаниями, аэропорты СКФО могут значительно увеличить количество обслуживаемых пассажиров. В условиях макроэкономической нестабильности увеличение пассажиропотока региональных аэропортов Северо-Кавказского федерального округа является одним из составляющих факторов развития региональной экономики.

Литература

1. Арсанова Р. М. Потенциал и перспективы развития туристско-рекреационного комплекса Чеченской Республики // Вестник экспертного совета. – 2018. – № 1-2 (12-13). – С. 9–14.
2. Аишхотов А. М., Хашева З. М., Нагоев А. Б. К вопросу экономического положения регионов Северного Кавказа // Проблемы экономики и юридической практики. – 2018. – № 6. – С. 222–226.
3. Багдасарян К. А. Анализ рынка рекреационных ресурсов СКФО // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2014. – № 12-3. – С. 13–18.
4. 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. – № 2 (23). – С. 133–137.
5. Кутепова Г. Н. Аэропорты России: современные тенденции и перспективы развития // ТДР. – 2010. – № 3. – С. 82–84.
6. Мальцев А. А., Матвеева А. В. Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. – 2018. – № 3. С. 26–31.
7. Мальцев А. А., Матвеева А. В., Тарасов А. Г. Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока // ПСЭ. – 2016. – № 1 (57). – С. 63–67.
8. Маршрутная сеть. Развитие маршрутной сети «Группы Аэрофлот». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/html> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
9. Махачкала. Международный аэропорт. Онлайн-табло. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mcx.aero/passengers/flights/timetable/> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
10. Население регионов России 2020: численность, крупные регионы России и фед. округа список. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.statdata.ru/largest_regions_russia (дата обращения: 19.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
11. Официальный сайт полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Кавказском федеральном округе. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/04/15/828139-rosturizm-otsenil-padenie-dohodov> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
12. Панасюк П. И., Тертычная А. О. Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок // БИ. – 2017. – № 5 (472). – С. 34–39.
13. Разумнова Л. Л. Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2014. – №6 (55). – С. 14–19.
14. Ростуризм оценил падение доходов туристической отрасли из-за коронавируса. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.skfo.gov.ru/district/> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
15. Северо-Кавказский федеральный округ. Фотоблог «Города России». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rus-towns.ru/severo-kavkazskij-federalnyj-okrug/> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
16. Солдатов Я. Н. Разработка систем генерального планирования региональных аэропортов // Символ науки. – 2019. – № 5. – С. 42–50.
17. Солдатов Я. Н. Стратегия развития региональных аэропортов // Символ науки. – 2019. – № 5. – С. 50–56.
18. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). Статистические данные 2019 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://favn.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.

19. Яндекс. Расписание. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rasp.yandex.ru/> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
20. *Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe* (фр.: Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (дата обращения: 21.06.2020), свободный. – Загл. с экрана.
21. easyJet. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.easyjet.com/ru> (Дата обращения 14.05.2020), свободный. – Загл. с экрана.
22. Fly Arystan. Официальный сайт. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://flyarystan.com/> (дата обращения: 13.05.2020), свободный. – Загл. с экрана.

References:

1. Arsanova R. M. Potencial i perspektivy razvitiya turistsko-rekreacionnogo kompleksa Chchenskoy Respubliki // *Vestnik ekspertnogo soveta*. – 2018. – № 1-2 (12-13). – S. 9–14.
2. Ashkhotov A. M., Hasheva Z. M., Nagoev A. B. K voprosu ekonomicheskogo polozheniya regionov Severnogo Kavkaza // *Problemy ekonomiki i yuridicheskoy praktiki*. – 2018. – № 6. – S. 222–226.
3. Bagdasaryan K. A. Analiz rynka rekreacionnyh resursov SKFO // *Gumanitarnye, social'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki*. – 2014. – № 12-3. – S. 13–18.
4. Gomilevskaya G. A., SHCHur V. V., SHCHur S. YU. Perspektivy razvitiya aviatransportnyh perevozok v formate loukost na Dal'nem Vostoke (na primere primorskogo kraja) // *KNZH*. – 2018. – № 2 (23). – S. 133–137.
5. Kutepova G. N. Aeroporty Rossii: sovremennye tendencii i perspektivy razvitiya // *TDR*. – 2010. – № 3. – S. 82–84.
6. Mal'cev A. A., Matveeva A. V. Mezhdunarodnye passazhirskie aviaperevozki: determinanty vzryvnogo rosta // *Upravlenec*. – 2018. – № 3. S. 26–31.
7. Mal'cev A. A., Matveeva A. V., Tarasov A. G. Loukost-kompanii kak drajver rosta mirovogo aviapassazhirpotoke // *PSE*. – 2016. – № 1 (57). – S. 63–67.
8. Marshrutnaya set'. Razvitie marshrutnoj seti «Gruppy Aeroflot». [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/html> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
9. Mahachkala. Mezhdunarodnyj aeroport. Onlajn-tablo. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.mcx.aero/passengers/flights/timetable/> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
10. Naselenie regionov Rossii 2020: chislennost', krupnye regiony Rossii i fed. okruga spisok. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://www.statdata.ru/largest_regions_russia (data obrashcheniya: 19.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
11. Oficial'nyj sajт polnomochnogo predstavatelya Prezidenta Rossijskoj Federacii v Severo-Kavkazskom federal'nom okruge. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/04/15/828139-rosturizm-otsenil-padenie-dohodov> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
12. Panasyuk P. I., Tertychnaya A. O. Rol' byudzhetnyh aviakompanij na rynke aviacionnyh perevozok // *BI*. – 2017. – № 5 (472). – S. 34–39.
13. Razumnova L. L. Konkurenciya na rynke aviaperevozok: pozicii loukosterov // *Transport Rossijskoj Federacii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike*. – 2014. – №6 (55). – S. 14–19.
14. Rosturizm ocenil padenie dohodov turisticheckoj otrasli iz-za koronavirusa. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://www.skfo.gov.ru/district/> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
15. Severo-Kavkazskij federal'nyj okrug. Fotoblog «Goroda Rossii». [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://rus-towns.ru/severo-kavkazskij-federalnyj-okrug/> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
16. Soldatov YA. N. Razrabotka sistem general'nogo planirovaniya regional'nyh aeroportov // *Simvol nauki*. – 2019. – № 5. – S. 42–50.
17. Soldatov YA. N. Strategiya razvitiya regional'nyh aeroportov // *Simvol nauki*. – 2019. – № 5. – S. 50–56.
18. Federal'noe agentstvo vozdušnogo transporta (Rosaviaciya). Statisticheskie dannye 2019 goda. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
19. Яндекс. Расписание. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://rasp.yandex.ru/> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
20. *Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe* (fr.: Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы). [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (data obrashcheniya: 21.06.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
21. easyJet. Oficial'nyj sajт. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://www.easyjet.com/ru> (Data obrashcheniya 14.05.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.
22. Fly Arystan. Oficial'nyj sajт. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <https://flyarystan.com/> (data obrashcheniya: 13.05.2020), svobodnyj. – Zagl. s ekrana.