

ФРАНЦУЗСКИЙ ОПЫТ СОЗДАНИЯ ЛОУКОСТ-АЭРОПОРТОВ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПОСТКРИЗИСНОГО РАЗВИТИЯ

Аннотация

Рост и развитие сегмента бюджетных авиаперевозок в структуре европейского рынка пассажирских авиационных перевозок активно происходили в период с 2009 по 2019 г. Так, если по состоянию на 2008 г. доля бюджетных авиакомпаний в структуре европейского пассажиропотока составляла около 10 %, то по итогам 2019 г. пассажиропоток бюджетных авиакомпаний сравнялся с пассажиропотоком классических авиаперевозчиков. Доля направлений бюджетных авиакомпаний в структуре аэропортов Франции по состоянию на 2021 г. составляет от 30 до 60 %. Региональные аэропорты Франции усиливают тенденцию повышения доли направлений бюджетных авиакомпаний, а ряд аэропортов осуществляют сотрудничество только с бюджетными авиакомпаниями. В качестве объектов исследования представлен анализ маршрутной сети аэропорта г. Безье, осуществляющего обслуживание только рейсов ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair, аэропорта г. Каркасон, обслуживающего рейсы Ryanair, и испанской бюджетной авиакомпании Volotea, а также региональных аэропортов Перпиньян и Монпелье, обслуживающих рейсы как бюджетных, так и классических авиакомпаний. На основании результатов анализа отмечены основные тенденции посткризисного развития и возможности применения французского опыта для совершенствования концепции развития региональных аэропортов Российской Федерации.

Ключевые слова

Региональные авиалинии, бюджетные авиакомпании, рынок пассажирских авиаперевозок, региональные аэропорты.

V. V. Rublev, O. N. Larin

FRENCH EXPERIENCE IN CREATING LOW-COST AIRPORTS: TRENDS AND PROSPECTS OF POST-CRISIS DEVELOPMENT

Annotation

The growth and development segment of budget airline in structure of European air passenger market actively occurred in the period from 2009 to 2019. If as of 2008, share of budget airlines in structure of European passenger traffic was about 10 %, then by the end of 2019,

passenger traffic of budget airlines was equal to the passenger traffic of classic air carriers. Share of low-cost airline destinations in structure of airports in France, as of 2021, is from 30 to 60 %. Regional airports in France show a tendency to increase the share of low-cost airline destinations, and number of airports cooperate only with low-cost airlines. As a subject of study, an analysis of route network of Beziers airport, which serves only flights of Irish budget airline Ryanair and Carcassonne, serving flights of Ryanair and the Spanish budget airline Volotea, as well as regional airports of Perpignan and Montpellier, serving flights of both budget and classic airlines, is presented. Based on the results of analysis, the main trends of post-crisis development and possibility of applying the French experience to improve the concept of development of regional airports in Russian Federation are presented.

Keywords

Regional airlines, low-cost airlines, passenger air transportation market, regional airports.

Введение

Лоукост (бюджетные) авиакомпании на европейском рынке пассажирских авиаперевозок показали высокие темпы роста и развития в период с 2009 по 2019 г. В условиях падения потребительской активности, вызванной негативным влиянием последствий мирового финансового кризиса 2008 г., бюджетные авиакомпании значительно укрепили свои позиции на рынке региональных авиаперевозок (маршруты малой и средней протяженности от 500 до 2500 км). Предлагая своим пассажирам приобретение авиабилетов на 20–30 % ниже стоимости классических авиакомпаний в обмен на отказ от части услуг (регистрационный багаж, питание на борту, выбор

места при регистрации), бюджетные авиакомпании в короткий промежуток времени приобрели популярность у европейских пассажиров и увеличили долю рынка с 13 % в 2008 г. до 50 % в 2019 г. в структуре европейского рынка пассажирских авиаперевозок.

По итогам деятельности за 2019 г. бюджетные авиакомпании Ryanair, easyJet, Wizz Air заняли 3 позиции в структуре крупнейших авиаперевозчиков Европы (рис. 1). Это свидетельствует о том, что за 10-летний период европейский рынок пассажирских авиаперевозок претерпел значительную трансформацию, а бюджетные авиакомпании значительно укрепили свои позиции на европейском рынке.

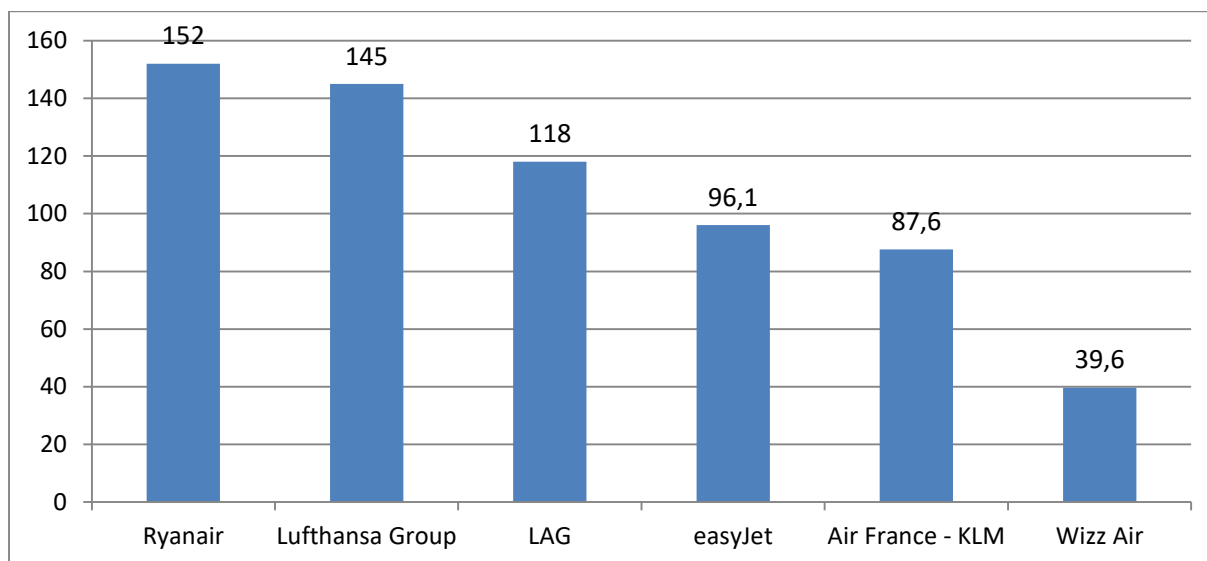


Рисунок 1 — Крупнейшие авиакомпании и авиационные холдинги Европы по итогам работы за 2019 г., млн пасс. [1]

2020-й год стал самым худшим в истории развития гражданской авиации и рынка пассажирских авиаперевозок. Значительное количество стран мира ввели временные ограничительные и запретительные меры на осуществление регулярного авиасообщения ввиду риска распространения инфекции COVID-19. По оценкам экспертов IATA, падение пассажиропотока на мировом рынке может достигнуть 60 % по отношению к показателям 2019 г., что, как отмечено выше, является наихудшим показателем в истории [2]. При проведении исследования мы будем

руководствоваться статистическими данными за 2019 г., по причине того, что в период пандемии COVID-19 некоторые региональные аэропорты Франции были временно закрыты, а остальные осуществляли обслуживание только внутренних рейсов. Анализ маршрутной сети исследуемых аэропортов был проведен в январе 2021 г., в период поэтапного снятия действующих ограничительных и запретительных мер.

Представим данные пассажиропотока крупнейших аэропортов Франции по итогам работы за 2019 г. (табл. 1).

Таблица 1 — Пассажиропоток аэропортов Франции за 2019 г. [7]

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 — г. 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. Бастия (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
г. Кальви (о. Корсика)	336 514	+ 0,4
г. Гренобль	307 979	- 13,5
г. Кан	304 769	+ 11,2
г. Лимож	300 840	- 0,2
г. Бержерак	285 182	- 0,4

г. Безье	267 712	+ 14,5
г. Мец	263 619	- 5,4
г. Ля Рошель	233 001	- 3,0
г. Ним	231 031	- 3,0
г. Шамбери	204 573	- 0,1
г. Тур	197 109	+ 8,6
г. Довиль	134 612	- 8,7
г. Потье	114 134	- 4,4
г. Доль	111 161	+ 3,4
г. Лорен	102 586	- 17,2

Представленные в таблице 1 данные свидетельствуют о том, что крупнейшими авиаузлами являются столичные аэропорты — Шарль де Голь и Орли. Однако региональные аэропорты Франции имеют также высокие показатели пассажиропотока.

Основными факторами роста пассажиропотока по итогам работы за 2019 г. в структуре региональных аэропортов Франции стало развитие сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями и открытие новых направлений.

Отобразим графически аэропорты Франции (рис. 2).

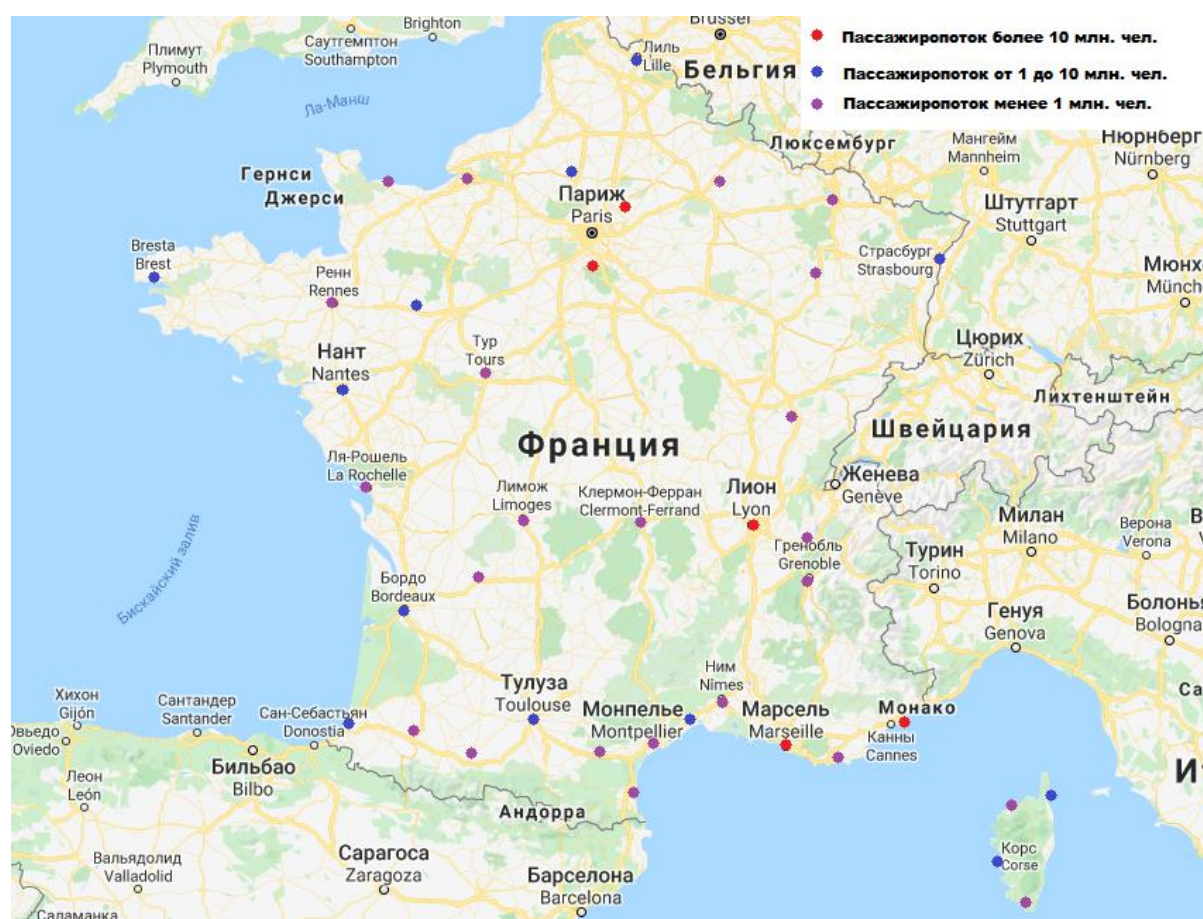


Рисунок 2 — Аэропорты Франции по итогам деятельности в 2019 г.

Представленные данные свидетельствуют о том, что Франция располагает развитой сетью региональных аэропортов, которые связаны регулярными пассажирскими авиасообщениями со столичными аэропортами Шарль де Голь, Орли, Бове, а также активно развивают маршрутную сеть с крупнейшими аэропортами Великобритании, Швейцарии и государствами Европейского союза. Доля бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции по состоянию на 2019 г. составляла от 30 до 100 %. Региональные аэропорты Франции выполняют важную роль в системе национального рынка пассажирских авиаперевозок, а развитие направлений в структуре региональных аэропортов является важным фактором роста пассажиропотока французского рынка авиационных перевозок.

Материалы и методы

Проблемам развития региональных аэропортов посвящены труды российских и зарубежных ученых. В статье Я. Н. Солдатов «Стратегия развития региональных аэропортов» [4] представлены результаты исследования деятельности ряда региональных аэропортов Российской Федерации. Автор исследования заключает, что региональный аэропорт является важным элементом логистики, а организация регионального авиасообщения — важным элементом развития межрегиональных экономических связей.

В статье И. П. Железной «К вопросу о развитии региональной авиации в Российской Федерации» [5] автором представлено заключение о необходимости развития регионального авиасообщения в Российской Федерации. В представленном исследовании автор учитывает такие факторы, как: географическое расположение, значительная удаленность населенных пунктов друг от друга на территории СФО и ДВФО. В качестве выводов представлена модель развития

региональных аэропортов РФ, фундаментальной составляющей которой является расширение межрегионального авиасообщения (маршруты протяженностью от 300 до 1500 км).

В статье А. В. Матвеевой «Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок» [6] автором дано заключение о том, что формирование направлений бюджетных авиаперевозок в РФ может стать ключевым фактором роста национального рынка. Необходимо отметить, что исследование было проведено в 2015 г., спустя полгода после образования первой российской бюджетной авиакомпании «Победа» (входит в структуру «Группы Аэрофлот»). С момента проведения исследования рынок пассажирских авиаперевозок России значительно увеличился. Пассажиропоток российского рынка авиаперевозок в 2015 г. составил 92 млн пассажиров, а по итогам 2019 г. — 128,1 млн пассажиров [7].

Развитие направления бюджетных авиаперевозок на российском рынке стало одним из ключевых факторов роста пассажиропотока. Вторым важным фактором развития российского рынка стало внедрение государственной программы субсидирования региональных авианаправлений. Авиакомпании, осуществляющие региональные рейсы, включенные в перечень субсидируемых, получают субсидию в обмен на продажу билетов по фиксированной (более низкой по сравнению с рыночной) стоимости для льготных групп граждан [8].

Французские аналитики одним из ключевых факторов роста рынка пассажирских авиаперевозок Франции видят развитие региональных аэропортов. В статье «Перспективный бизнес региональных аэропортов» [9] на основании данных статистики эксперты приводят заключение о том, что рост рынка пассажирских авиаперевозок в период пост-

кризисного развития будет осуществляться за счет увеличения пассажиропотока региональных аэропортов Франции.

Необходимо отметить, что доля направлений бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов России продолжает оставаться на крайне низком уровне (не более 10 %). В РФ единственной бюджетной является авиакомпания «Победа». Также на российском рынке представлены зарубежные бюджетные авиаперевозчики: Fly Arystan (Республика Казахстан), Bata Airways (Республика Азербайджан), Wizz Air (Венгрия), Flydubai (ОАЭ), Vueling (Испания), easyJet (Великобритания).

Европейский рынок является более развитым, как было упомянуто выше, где доля бюджетных авиакомпаний в структуре пассажиропотока достигла 50 % по итогам 2019 г., а доля направлений в структуре маршрутной сети региональных аэропортов Франции — от 30 до 100 %. Уникальным является пример Франции в создании лоукост-аэропортов (обслуживающих рейсы только бюджетных авиакомпаний).

При проведении исследования был применен метод сравнительного анализа, метод статистического анализа, использованы источники на французском языке.

Результаты

Французский опыт создания аэропортов, обслуживающих рейсы бюджетных авиакомпаний, может быть применен при разработке стратегии развития региональных аэропортов РФ. Ключевой проблемой региональных аэропортов России является низкий показатель пассажиропотока ввиду неразвитости маршрутной сети (на примере аэропортов ЦФО: г. Иваново, г. Калуга, г. Тамбов, г. Ярославль и др.). Развитие направлений бюджетных авиакомпаний в структуре региональных аэропортов будет способствовать развитию межрегиональной маршрутной сети и увеличит показатель пассажиропотока региональных аэропортов страны.

Обсуждение

В качестве объектов исследования представим данные анализа маршрутной сети четырех региональных аэропортов Франции: Безье, Каркасон, Перпиньян, Монпелье (рис. 3).

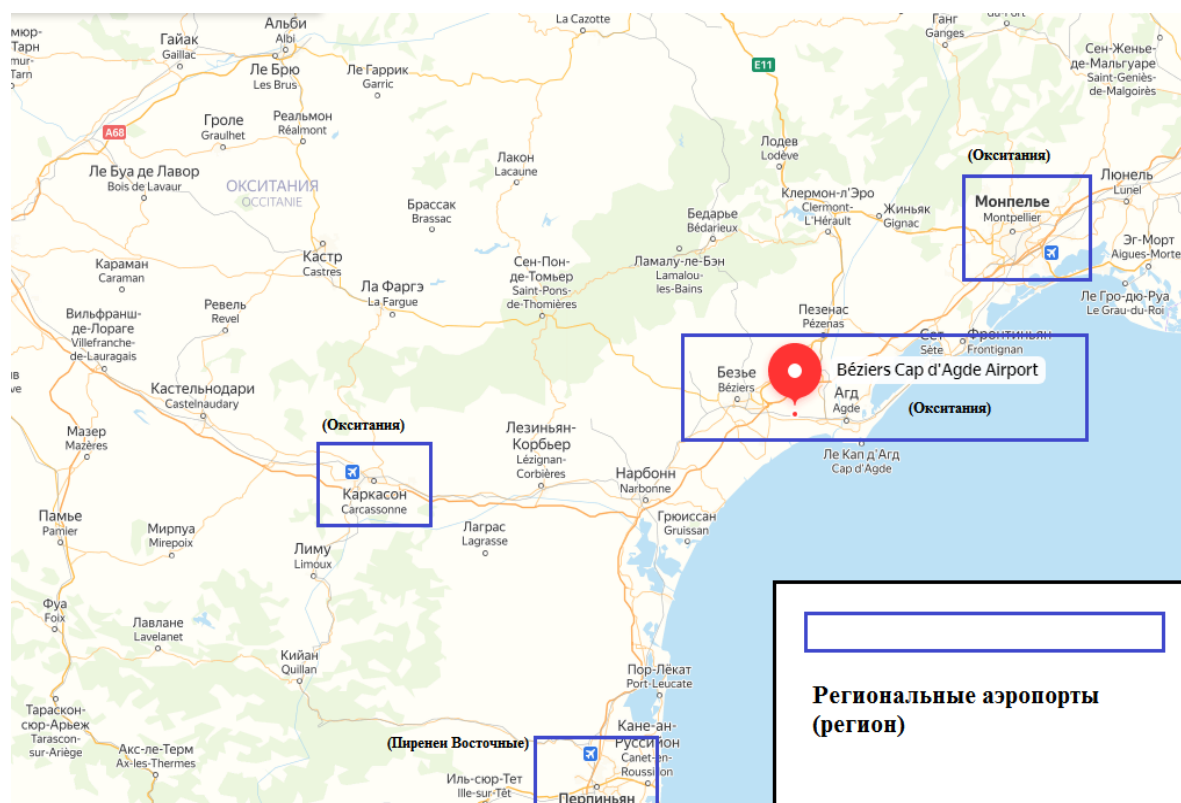


Рисунок 3 — Региональные аэропорты Франции:
Бёзье, Каркасон, Перпиньян, Монпелье

Аэропорты расположены в регионах Окситания и Пиренеи Восточные с удаленностью друг от друга до 100 км. Аэропорт Монпелье является международным аэропортом, специализирующимся на обслуживании рейсов классических и бюджетных авиакомпаний. Аэропорт Перпиньян является небольшим по размеру аэропортом, обслуживающим рейсы классических и бюджетных авиакомпаний. Аэропорт Каркасон явля-

ется «мультибрендовым лоукост-аэропортом», обслуживающим рейсы ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair и испанской бюджетной авиакомпании Volotea, а аэропорт Бёзье является «монобрендовым лоукост-аэропортом», обслуживающим рейсы только ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair.

Представим данные пассажиропо-тока исследуемых аэропортов по итогам деятельности за 2019 г. (рис. 4).

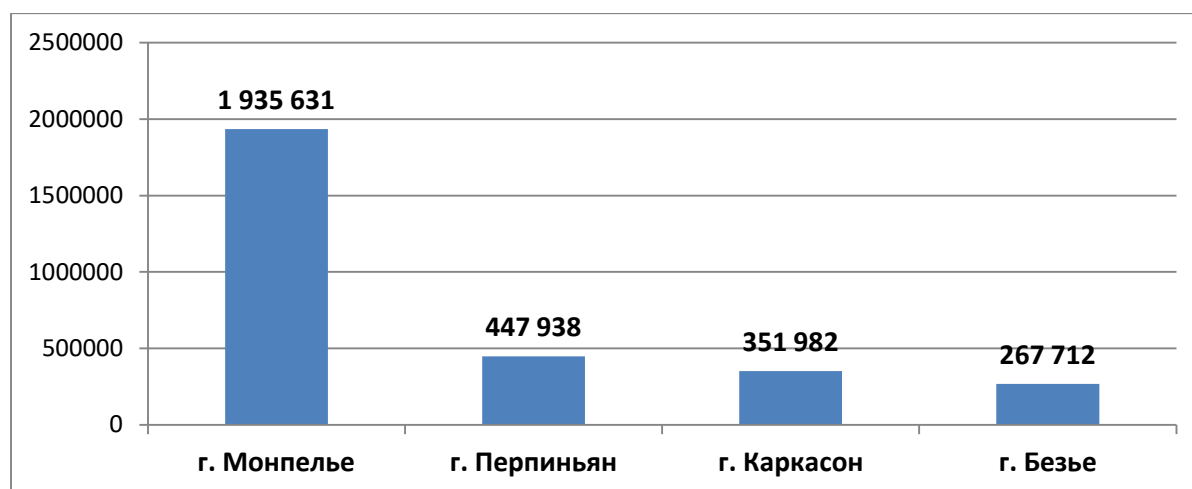


Рисунок 4 — Пассажиропоток аэропортов за 2019 г., чел. [3]

Наибольший показатель пассажиропотока имел аэропорт Монпелье. Данный аэропорт является ведущим в регионе Окситания и одним из крупнейших аэропортов юга Франции, уступая по

пассажиропотоку только аэропортам Ниццы и Марселя. Представим данные динамики роста / падения пассажиропотока за 2019 г. по отношению к показателям 2018 г. (рис. 5).

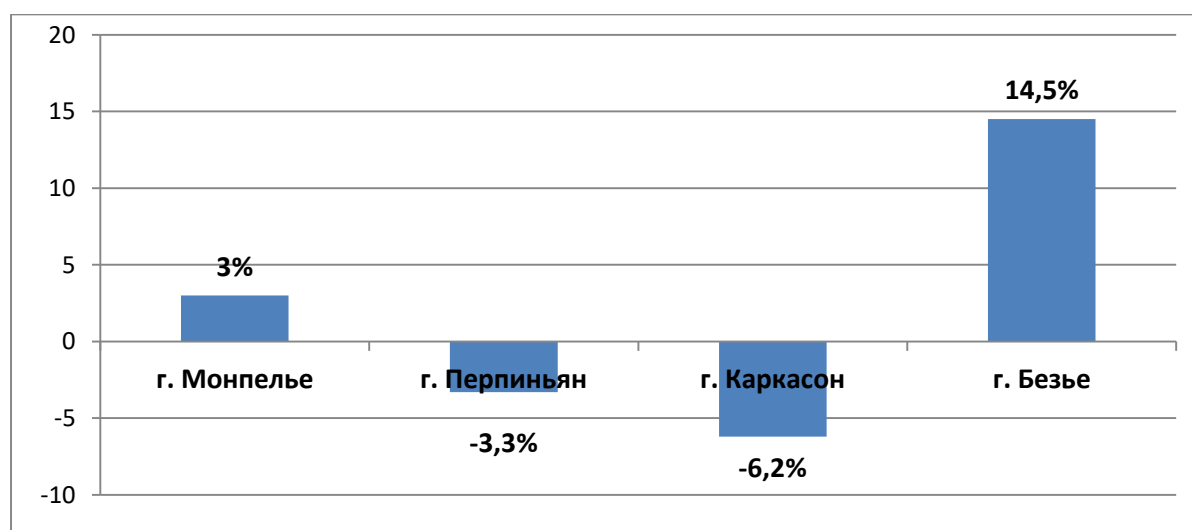


Рисунок 5 — Динамика пассажиропотока аэропортов 2019/2018 гг., % [3]

Наибольший показатель роста имел монобрендовый лоукост-аэропорт Безье, что было обусловлено расширением маршрутной сети. На падение пассажиропотоков аэропортов Перпиньян и Каркасон повлияло сокращение количества рейсов в рамках действующих маршрутных линий.

Рассмотрим данные маршрутной сети аэропортов Безье (рис. 6), Каркасон

(рис. 7), Перпиньян (рис. 8), Монпелье (рис. 9).

Необходимо отметить, что авиакомпания Ryanair осуществляет сотрудничество с туристическими операторами Великобритании и использует аэропорты Безье и Каркасон в качестве базовых узлов юга Франции для доставки организованных групп туристов из Великобритании.

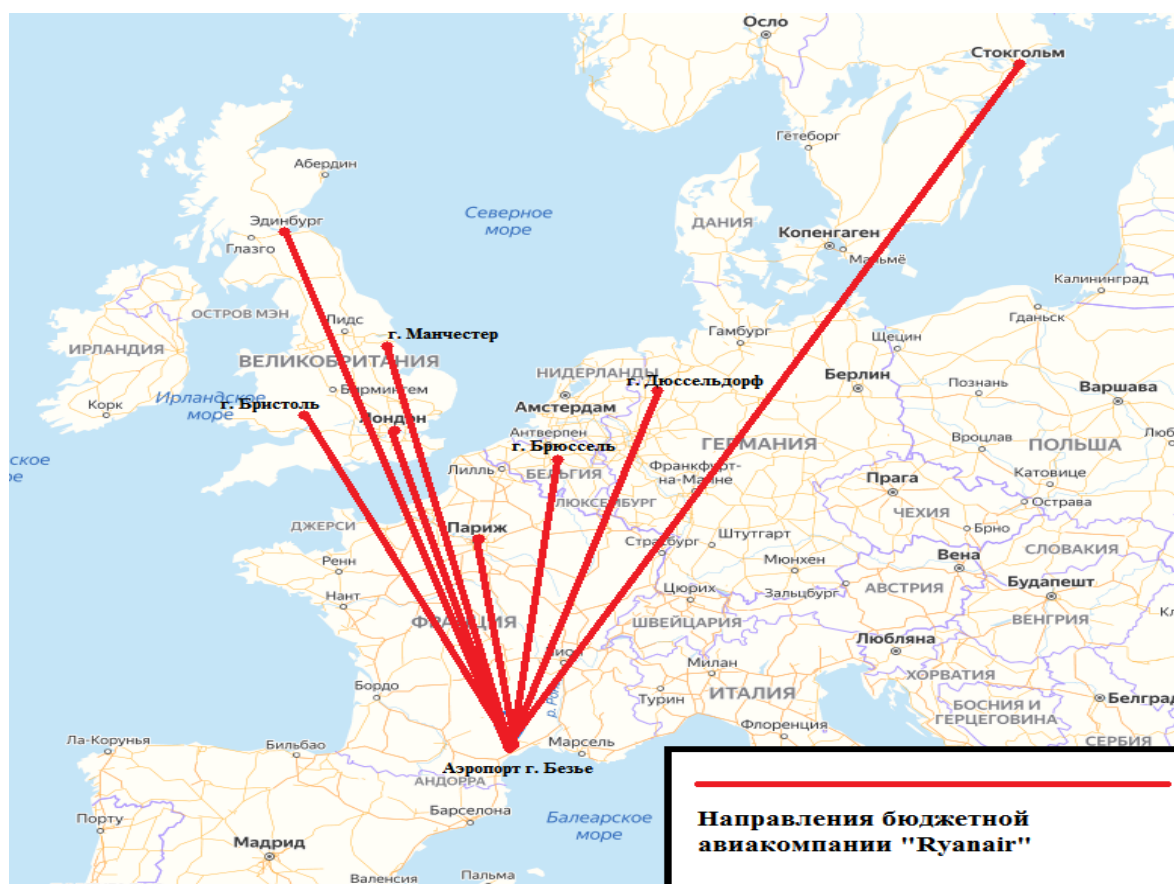


Рисунок 6 — Аэропорт г. Безье (монобрендовый лоукост-аэропорт), маршрутная сеть по состоянию на январь 2021 г. [10]

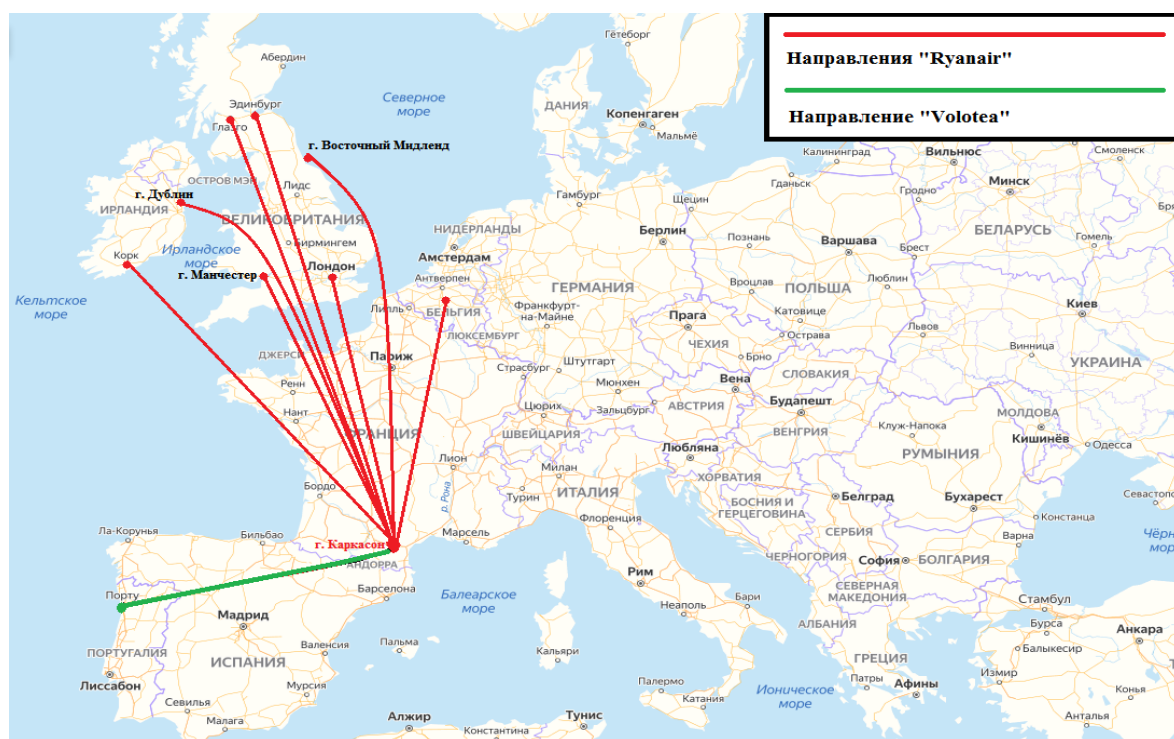


Рисунок 7 — Аэропорт г. Каркасон (мультибрендовый лоукост-аэропорт), маршрутная сеть по состоянию на январь 2021 г. [11]

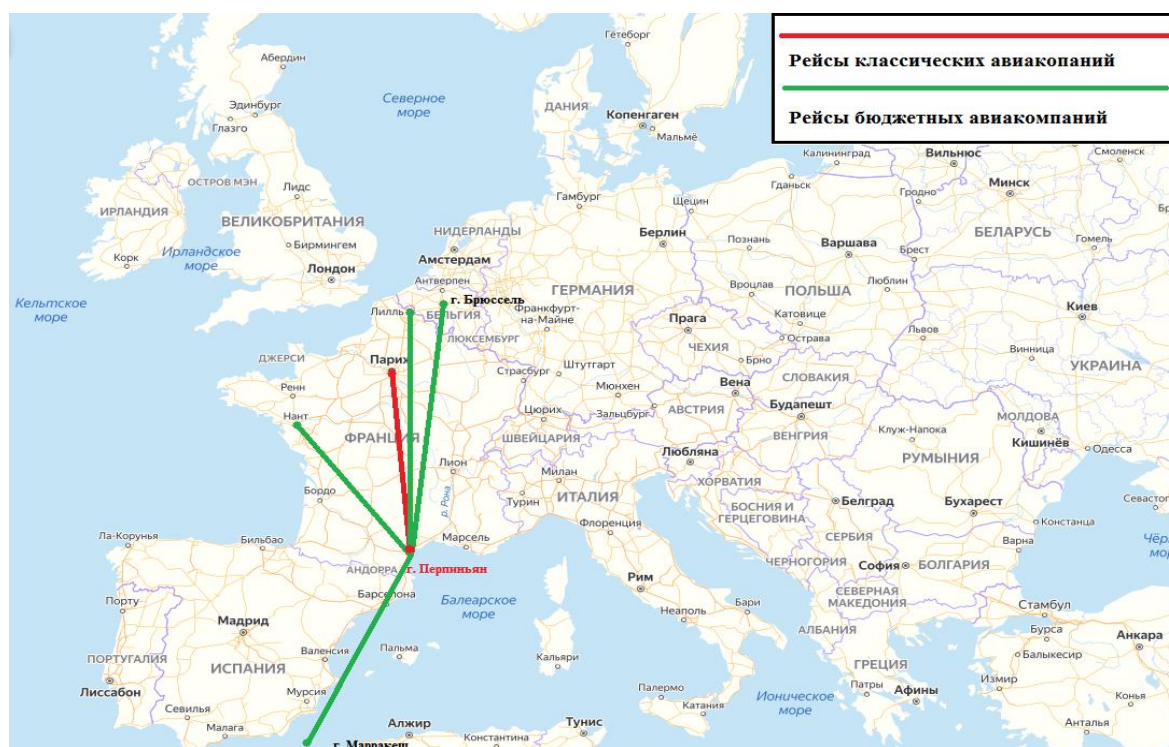


Рисунок 8 — Аэропорт г. Перпиньян, маршрутная сеть по состоянию на январь 2021 г. [12]



Рисунок 9 — Аэропорт г. Монпелье, маршрутная сеть по состоянию на январь 2021 г. [13]

Представим данные о крупнейших бюджетных авиакомпаниях (по количеству воздушных судов) по состоянию на 2020 г. (табл. 2).

Таблица 2 — Крупнейшие бюджетные авиакомпании Европы, по состоянию на 2020 г. [14]

Авиакомпания	Государство	Парк воздушных судов, ед.
Ryanair	Ирландия	442
easyJet	Великобритания	332
Vueling	Испания	124
Wizz Air	Венгрия	110
Transavia	Франция / Нидерланды	42
Volotea	Испания	33

Необходимо отметить, что кризис 2008–2009 гг. на рынке пассажирских авиаперевозок, обусловленный влиянием международного финансового кризиса, значительно усилил позиции европейских бюджетных авиакомпаний на рынке пассажирских авиаперевозок. В 2008 г. было заключено крупнейшее в истории европейской авиастроительной корпорации Airbus SE соглашение с британской бюджетной авиакомпанией easyJet на поставку лайнеров Airbus A-319. В ноябре 2020 г. ирландская бюджетная авиакомпания Ryanair заключила

соглашение о приобретении 75 единиц Boeing 737 MAX, что позволит увеличить парк воздушных судов практически на 20 % [15]. В случае успешной реализации планов по приобретению лайнеров авиакомпания Ryanair имеет все основания для расширения маршрутной сети на 20–22 %.

Представим данные о количестве аэропортов базирования на территории Франции ведущих европейских бюджетных авиакомпаний (табл. 3).

Таблица 3 — Количество аэропортов базирования на территории Франции, по состоянию на 2020 г. [14]

Авиакомпания	Государство	Количество аэропортов базирования на территории Франции
Ryanair	Ирландия	29
easyJet	Великобритания	20
Vueling	Испания	11
Wizz Air	Венгрия	9
Transavia	Франция / Нидерланды	11
Volotea	Испания	19

В структуре европейского региона французский рынок пассажирских авиаперевозок является одним из наиболее успешно развивающихся. Основными отличительными чертами французского рынка являются: развитая региональная сеть аэропортов, расширенная маршрутная сеть, высокая степень влияния бюджетных авиакомпаний на структуру

маршрутной сети, а также динамичные темпы роста и развития рынка.

Выводы

Французский опыт создания лоукост-аэропортов (монобрендовых и мультибрендовых) может быть применен при разработке стратегии развития региональных аэропортов Российской Федерации на федеральном и региональном уровне. В условиях преодоления

кризиса 2020 г., вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, развитие сегмента бюджетных авиаперевозок наряду с развитием программы субсидирования региональных авиамаршрутов, станет ключевым фактором развития рынка пассажирских авиаперевозок. В условиях развития сегмента бюджетных авиаперевозок региональные аэропорты Российской Федерации (ЦФО, ЮФО, ПФО, СКФО), расширяя сотрудничество с бюджетными авиакомпаниями, могут значительно увеличить пассажиропоток. Увеличение пассажиропотока региональных аэропортов станет важной составляющей развития российского рынка пассажирских авиаперевозок в целом и ключевым фактором развития регионального авиасообщения.

Библиографический список

1. Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope>.
2. IATA: 157 млрд долл. и 60 % пассажиров потеряно в 2020 г. [Электронный ресурс]. — URL: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html>.
3. Результаты деятельности аэропортов Франции в 2019 г. Статистика и трафик // Union des Aeroports Francais & Francophones Associes. — 2020.
4. Солдатов, Я. Н. Стратегия развития региональных аэропортов // Символ науки. — 2019. — № 5. — С. 50–56.
5. Железная, И. П. К вопросу о развитии региональной авиации в Российской Федерации // Научный вестник МГТУ ГА. — 2014. — № 205. — С. 84–85.
6. Матвеева, А. В. Развитие местных и региональных направлений как основа роста российского рынка пассажирских авиаперевозок // ПСЭ. — 2015. — № 2 (54). — С. 240–243.
7. Перевозки пассажиров в России — итоги 2019 г. [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirovo-v-rossii-itogi-2019-goda>.
8. Рублев, В. В. Анализ эффективности мер государственной поддержки региональных пассажирских авиаперевозок в Российской Федерации // Современная экономика: проблемы и решения. — 2020. — № 7 (127). — С. 161–177.
9. Перспективный бизнес региональных аэропортов [Электронный ресурс]. — URL: https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/01/23/les-aeroports-regionaux-entre-bonnes-affaires-et-vivestensions_6026905_3234.html.
10. Аэропорт Безье Кап Дап [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.beziers.aeroport.fr/en>.
11. Аэропорт Каркасон [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.aeroport-carcassonne.com>.
12. Аэропорт Перпиньян [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.aeroport-perpignan.com>.
13. Аэропорт Монпелье Средиземноморье [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.montpellier.aeroport.fr/vols-destinations/carte-vols-destinations-directs-correspondances-montpellier>.
14. Рублев, В. В. Европейский опыт развития бюджетных авиакомпаний на рынке региональных авиаперевозок: тенденции и перспективы развития // Региональные проблемы преобразования экономики. — 2020. — № 6 (116). — С. 24–33.
15. Ryanair заказала у Boeing 75 самолетов 737 MAX [Электронный ресурс]. — URL: <https://www.aex.ru/news/2020/12/4/220221/print>.

Bibliographic list

1. Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe [Electronic resource]. — URL: <https://www.volretarde.fr/blog/2019/06/06/>

compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope.

2. IATA: 157 milliards de dollars et 60 % des passagers perdus en 2020 [Electronic resource]. — URL: <http://anacgabon.org/iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020.html>.

3. Resultats d'activite des aeroports francais — 2019. Statistiques de trafic // Union des Aeroports Francais & Francophones Associes. — 2020.

4. Soldatov, Ya. N. Strategy for development of regional airports // Symbol of Science. — 2019. — № 5. — P. 50–56.

5. Zheleznyaya, I. P. To the question of development of regional aviation in Russian Federation // Scientific Bulletin of MSTU. — 2014. — № 205. — P. 84–85.

6. Matveeva, A. V. Development of local and regional directions as a basis for the growth of Russian passenger air transportation market // PSE. — 2015. — № 2 (54). — P. 240–243.

7. Passenger transportation in Russia — results of 2019 [Electronic resource]. — URL: <https://www.aviastat.ru/statistics/12-perevozki-passazhirov-v-rossii-itogi-2019-goda>.

8. Rublev, V. V. Analysis of effectiveness of state support measures for regional passenger air transportation in Russian Federa-

tion // Modern Economy: Problems & Solutions. — 2020. — № 7 (127). — P. 161–177.

9. Le business très lucratif des aéroports de taille moyenne en France [Electronic resource]. — URL: https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/01/23/les-aeroports-regionaux-entre-bonnes-affaires-et-vives-tensions_6026905_3234.html.

10. Aéroport de Béziers Cap d'Agde [Electronic resource]. — URL: <http://www.beziers.aeroport.fr/en>.

11. Aéroport de Carcassonne [Electronic resource]. — URL: <http://www.aeroport-carcassonne.com>.

12. Aéroport de Perpignan [Electronic resource]. — URL: <https://www.aeroport-perpignan.com>.

13. Aéroport Montpellier Méditerranée [Electronic resource]. — URL: <https://www.montpellier.aeroport.fr/vols-destinations/carte-vols-destinations-directs-correspondances-montpellier>.

14. Rublev, V. V. European experience in development of low-cost airlines in regional air transportation market: trends and prospects for development // Regional problems of transformation of economy. — 2020. — № 6 (116). — P. 24–33.

15. Ryanair has ordered 75 737 MAX aircraft from Boeing [Electronic resource]. — URL: <https://www.aex.ru/news/2020/12/4/220221/print>.