В. В. Рублев, О. Н. Ларин

АНАЛИЗ ЦЕНОВОЙ ПОЛИТИКИ ВЕДУЩИХ ЕВРОПЕЙСКИХ БЮДЖЕТНЫХ АВИАКОМПАНИЙ В ПЕРИОД ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА, ВЫЗВАННОГО ВЛИЯНИЕМ ПАНДЕМИИ COVID-19

Аннотация

В статье представлен анализ стоимости авиабилетов ведущих европейских бюджетных авиакомпаний: Ryanair (Ирландия), easyJet (Великобритания), Wizz Air (Венгрия), Volotea и Vueling (Испания). Бюджетные авиакомпании, по итогам деятельности в 2019 г., по показателю количества перевезенных пассажиров, занимали около 50 % в структуре европейского рынка. Сегмент бюджетных авиаперевозок в структуре европейского рынка демонстрирует высокие показатели роста и развития. Бюджетные авиакомпании, располагая парком узкофюзеляжных среднемагистральных воздушных судов, концентрируют свою деятельность на выполнении рейсов малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км), что позволяет им достигать высокого показателя эксплуатационной эффективности парка ВС и предоставлять своим пассажирам возможность приобретения авиабилетов на 20–50% ниже стоимости авиабилетов классических авиакомпаний.

Анализ ценовой политики был проведен в два этапа: 22.07.2020 и 30.11.2020. В конце июля 2020 г. рынок пассажирских авиаперевозок Европы демонстрировал значительное падение пассажиропотока (-66 % / июль 2019 г.). Сложившаяся ситуация усугуб-

лялась неопределенностью сроков снижения запретительных и ограничительных мер на выполнение ряда внутренних и международных авиаперевозок. В конце ноября 2020 г. на рынке наблюдались высокие темпы падения авиационного трафика (-55 % / ноябрь 2019 г.), однако руководством Европейского Союза был снят ряд ограничительных мер на выполнение внутренних авиарейсов, что позволило авиакомпаниям увеличить пассажиропоток. Важным фактором является принятие стратегии поэтапного снятия запретительных и ограничительных мер, согласно которой полное снятие ограничений на территории объединенного европейского воздушного пространства произойдет в феврале-марте 2021 г. Анализ ценовой политики бюджетных авиакомпаний в период преодоления кризиса 2020 г. способствует определению основных принципов антикризисного управления участников рынка. Элементы антикризисного управления европейских бюджетных авиакомпаний могут быть применены российскими авиаперевозчиками, а также органами законодательной и исполнительной власти при разработке и реализации комплекса мер, направленного на стабилизацию российского рынка авиаперевозок в условиях преодоления кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19.

Ключевые слова

Бюджетные авиакомпании, региональные авиалинии, рынок авиаперевозок, бюджетные авиаперевозки, антикризисное управление.

V. V. Rublev, O. N. Larin

ANALYSIS OF PRICING POLICY OF LEADING EUROPEAN LOW-COST AIRLINES IN PERIOD OF OVERCOMING THE CRISIS CAUSED BY IMPACT OF COVID-19

Annotation

Article presents an analysis of the cost of air tickets of leading European budget airlines: Ryanair (Ireland), easyJet (Great Britain), Wizz Air (Hungary), Volotea and Vueling (Spain). Low-cost airlines, according to the results of their activities in 2019, in terms of number of passengers carried, occupied about 50 % of structure of European market. Segment of low-cost Air transportation in structure of european Market demonstrates high growth and development indicators. Low-cost airlines, having a fleet of narrow-body medium-haul aircraft, concentrate their activities on performing short-and medium-length flights (from 500 to 1500 km), which allows them to achieve a high operational efficiency of aircraft fleet and provide their passengers with opportunity to purchase air tickets 20–50 % lower than the cost of air tickets of classic airlines.

Analysis of pricing Policy was carried out in two Stages: 22.07.2020 and 30.11.2020. At the end of July 2020, European passenger air transportation market showed a significant drop in passenger traffic (-66 % / July 2019). Current situation was aggravated by uncertainty of timing of reducing prohibitive and restrictive measures for a number of domestic and international air transportation. At the end of November 2020, market experienced a high rate of decline in air traffic (-55 % / November 2019), however, leadership of European Union lifted a number of restrictive measures on domestic flights, which allowed airlines to increase passenger traffic. Important factor is adoption of a strategy for the gradual removal of prohibitive and restrictive measures, according to which, complete removal of restrictions on territory of united European airspace will occur in period February-March 2021. Analysis of pricing policy of low-cost airlines in period of overcoming the crisis in 2020 helps to determine the basic principles of anti-crisis management of market participants. Elements of anti-crisis management of European low-cost airlines can be applied by Russian air carriers, as well as by legis-

lative and executive authorities in development and implementation of a set of measures aimed at stabilizing the Russian air transportation market in context of overcoming the crisis caused by impact of COVID-19 pandemic.

Keywords

Low-cost airlines, regional airlines, air transportation market, low-cost air transportation, crisis management.

Введение

Фундаментальным отличительным признаком бюджетной авиакомпании от классического авиаперевозчика является минимизация производственных издержек с целью максимального удешевления стоимости авиабилета. Пассажир бюджетной авиакомпании получает услугу перелета с возможностью провоза ручной клади, максимальный вес которой составляет от 3 до 12 кг. Пассажир вправе приобрести дополнительные услуги за отдельную плату: провоз регистрируемого багажа, услугу по выбору места в салоне самолета, питание на борту. Приобретение комплекса дополнительных услуг приводит к удорожанию авиабилета, итоговая стоимость которого будет сопоставима со стоимостью авиабилета классической авиакомпании по данному маршруту. Другой отличительной особенностью бюджетной авиакомпании является одноклассовая компоновка салона воздушного судна. Это позволяет увеличивать вместимость воздушного судна по сравнению с авиакомпаниями, которые разделяют салон самолета на бизнес-класс и эконом-класс. Бюджетные авиакомпании осуществляют эксплуатацию узкофюзеляжных воздушных судов (Boeing 737, Airbus A-319, 320, 321), вместимость которых составляет от 140 до 220 пассажиров, в то время как парк классических авиакомпаний составляют как узкофюзеляжные, так и широкофюзеляжные лайнеры. Бюджетные авиакомпании, как правило, совершают значительное количество рейсов из региональных аэропортов. Это позволяет сокращать издержки на наземное обслуживание воздушного судна и снижать величину аэропортовых сборов для пассажиров по сравнению с крупными региональными и столичными аэропортами. В структуре маршрутной сети бюджетных авиакомпаний преобладают авиарейсы малой и средней протяженности (от 500 до 1500 км), что, в свою очередь позволяет достигать высокого показателя эксплуатационной эффективности воздушных судов. В сутки 1 лайнер бюджетной авиакомпании может совершить от 5 до 8 рейсов, в то время как у классических авиакомпаний этот показатель значительно ниже. Согласно данным таблицы 1, венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air перевезла одним воздушным судном в 2019 г. 360 тыс. пассажиров, ирландская бюджетная авиакомпания Ryanair — 343 тыс. пассажиров, британская бюджетная авиакомпания easyJet — 289 тыс. пассажиров. Ведущие авиационные холдинги Европы, значительная доля рейсов которых осуществляется в классическом сегменте, продемонстрировали более низкие показатели. Так, британский авиационный холдинг LAG перевез одним воздушным судном, по итогам деятельности за 2019 г., 200 тыс. пассажиров, немецкая Lufthansa Group — 190 тыс. пассажиров, франко-голландская Air France – KLM — 160 тыс. пассажиров. Представленные данные свидетельствуют о том, что эксплуатационная эффективность парка воздушных судов более высокая по сравнению с классическими авиакомпаниями.

Последствия мирового финансового кризиса 2008 г. оказали положительное влияние на рост и развитие бюд-

жетных авиакомпаний Европы. В условиях снижения потребительской активности классические авиакомпании не смогли осуществить снижение стоимости авиабилетов с целью стимулирования спроса на рынке, показав крайне негативный результат по итогам 2008 г. Бюджетные авиакомпании, напротив, усилили свои позиции на рынке. Рост спроса на бюджетные авиаперевозки способствовал увеличению пассажиропотока бюджетных авиакомпаний. Ведущие европейские бюджетные авиакомпании осуществили приобретение новых воздушных судов и расширили маршрутную сеть, сконцентрировав свою деятельность на выполнении региональных рейсов малой и средней протяженности. Таким образом, бюджетные авиакомпании способствовали восстановлению авиастроительной отрасли в посткризисный период. Так, ирландская Ryanair стала крупнейшим в мире эксплуатантом лайнеров Boeing 737-800, а британская easyJet — ведущим мировым эксплуатантом модели Airbus A-319-100, доказав его эксплуатационную эффективность в сегменте бюджетных авиаперевозок.

Материалы и методы

Вопросам исследования деятельности бюджетных авиакомпаний посвящен ряд трудов российских ученых. В статье И. П. Панасюк и А. О. Тертычной «Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок» [2] представлена историческая справка образования рынка бюджетных авиаперевозок. Авторы исследования заключают, что роль и влияние бюджетных авиакомпаний будет возрастать в связи с эффективностью бизнес-модели бюджетных авиаперевозчиков. В статье А. А. Мальцева, А. В. Матвеевой, А. Г. Тарасова «Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока» [3] авторами представлен сравнительный анализ деятельности бюджетных авиакомпаний в период с 2003 по 2014 г. Авторы исследования заключают, что рынок бюджетных авиаперевозок будет иметь непрерывный рост и развитие, заняв в структуре мирового рынка до 50 % пассажиропотока к 2030 г. В статье А. В. Матвеевой и А. А. Мальцева «Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок» [4] представлен анализ деятельности крупнейших бюджетных авиакомпаний мира. Авторы исследования делают вывод о том, что тенденция образования бюджетных авиакомпаний в качестве дочерних подразделений крупнейших авиационных холдингов показывает значительный интерес участников рынка к направлению бюджетных перевозок, обусловленный высокими темпами развития в период 2008–2017 гг. В статье В. К. Ромадиной «Развитие бюджетных авиалиний в пассажирском транспорте: Россия и мир» [5] представлено заключение о том, что рынок бюджетных авиаперевозок в России имеет высокие перспективы развития. Однако неполнота знаний о бюджетных авиакомпаниях в российском обществе является важнейшим препятствующим фактором (*прим.* По состоянию на 2014 г. в Российской Федерации, согласно данным социологических опросов, менее 50 % населения знало о существовании бюджетных авиакомпаний). В статье Л. Л. Разумновой «Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров» [6] представлен анализ бизнес-модели бюджетных авиакомпаний. Автор исследования заключает, что эффективное развитие направления бюджетных авиаперевозок в России возможно только при условии либерализации законодательства и принятия комплекса мер государственной поддержки направленных на развитие рынка. В статье Т. Л. Мелехиной и Е. С. Пламарь «Анализ возможностей развития российского рынка лоукостеров» [7] авторами представлены результаты построения модели развития рос-

сийского рынка бюджетных авиаперевозок. Основываясь на опыте стран Европы, Азии и Северной Америки, авторы выделяют ключевые факторы роста: обновление и расширение парка воздушных судов, развитие региональной маршрутной сети, развитие конкуренции в сегменте бюджетных авиакомпаний. В качестве возможного варианта развития событий авторами представлен сценарий перехода действующих российских авиакомпаний в сегмент бюджетных авиаперевозчиков.

Наиболее востребованными и перспективными направлениями исследования рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок являются: анализ маршрутной сети бюджетных авиакомпаний, анализ маркетинговой стратегии бюджетных авиакомпаний, роль и влияние бюджетных авиакомпаний на национальном и региональном рынке авиаперевозок, анализ политики ценообразования бюджетных авиаперевозчиков.

Результаты

Результатом исследования является заключение о том, что сегмент бюджетных авиаперевозок — это один из ключевых факторов развития рынка авиаперевозок в посткризисный период. Результатом преодоления кризиса 2008–2009 гг. европейским рынком пассажирских авиаперевозок стало развитие сегмента бюджетных авиаперевозок. Рост пассажиропотока в 2009–2019 гг. был обусловлен расширением маршрутной сети бюджетных авиакомпаний. Развитие сегмента бюджетных авиаперевозок на российском рынке станет одним из ключевых факторов роста и развития рынка (увеличение пассажиропотока, развитие внутренней и международной маршрутной сети).

Обсуждение

Основанием для проведения анализа ценовой политики ведущих европейских бюджетных авиакомпаний послужила макроэкономическая нестабильность, вызванная влиянием пандемии COVID-19, выраженная в ведении временных ограничительных и запретительных мер на авиаперевозки. На протяжении 2009–2019 гг. европейский рынок пассажирских авиаперевозок имел высокий показатель роста и развития. Основными показателями роста и развития европейского рынка пассажирских авиаперевозок являются: увеличение и обновление парка воздушных судов ведущих бюджетных и классических авиакомпаний, расширение маршрутной сети (внутренней и международной), развитие региональных аэропортов, увеличение доли рынка бюджетных авиакомпаний, а также увеличение количества перевезенных пассажиров.

По итогам деятельности за 2019 г., лидерами на европейском рынке пассажирских перевозок из 6 компаний и авиационных холдингов 3 являются бюджетными авиакомпаниями. В структуру крупнейших европейских авиационных холдингов входят дочерние авиакомпании, осуществляющие бюджетные авиаперевозки (табл. 1). Представленные данные свидетельствуют о высокой роли и влиянии бюджетных авиакомпаний на европейский рынок пассажирских авиаперевозок. Первый этап анализа ценовой политики был произведен 22 июля 2020 г. Представлены данные «базового тарифа» для 1 пассажира, предполагаемая дата перелета — 01.10.2020. Пик снижения авиаперевозок в Европе пришелся на апрель-май 2020 г., однако в июне-июле 2020 г. наметилась положительная тенденция, выраженная в пошаговом снятии ограничительных и запретительных мер. Авиакомпании возобновили продажу авиабилетов и анонсировали возможность изменения дат бронирования для пассажиров, которые приобрели билеты ранее и не смогли воспользоваться услугой авиаперелета. Авиакомпании начали осуществлять возврат денежных средств для пассажиров, отказавшихся от авиаперелетов.

Таблица 1 — **Крупнейшие авиакомпании Европы (по состоянию на 21.02.2020)** [1]

Название авиакомпании (страна)	**Сегмент**	**Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), млн чел.**	**Количество воздушных судов, ед.**
Ryanair (Ирландия)	Бюджетная авиакомпания	152	442
Lufthansa Group (Lufthansa, Germanwings, Eurowings, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines) (Германия, Австрия, Бельгия, Швейцария)	Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines — классические авиакомпании. Germanwings, Eurowings — бюджетные авиакомпании	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)	Air France, KLM — классические авиакомпании. Transavia — бюджетная авиакомпания	87,6	546
Wizz Air (Венгрия)	Бюджетная авиакомпания	39,6	110

В сентябре-октябре 2020 г. кризисная ситуация получила негативное продолжение. Государства – участники Европейского Союза вновь начали вводить запретительные и ограничительные меры, связанные с риском второй волны распространения пандемии COVID-19, что оказало крайне негативную реакцию на рынок.

Авиакомпании вновь приостановили часть выполняемых рейсов, прекратили продажу авиабилетов, ввели жесткие требования санитарного контроля сотрудников и пассажиров на выполняемых рейсах.

Второй этап анализа ценовой политики был произведен 30 ноября 2020 г. Представлены данные «базового тарифа» для 1 пассажира, предполагаемая дата перелета 01.04.2021. Государства – участники Европейского Союза, а также Скандинавские страны, Ирландия, Великобритания, Швейцария выступили с заявлением о поэтапном снятии ограничительных мер на выполнение авиа перелетов в марте-апреле 2021 г. Авиакомпании вновь открыли продажу авиабилетов на март-апрель.

Ключевой задачей проводимого исследования является оценка влияния пандемии COVID-19 на политику ценообразования ведущих европейских бюджетных авиакомпаний. Сложившаяся кризисная ситуация на рынке авиаперевозок является уникальной по своей структуре. Никогда ранее, более чем за 100-летний период существования гражданской авиации, не происходило единовременного введения запретительных и ограничительных мер всеми странами мира. Выработка антикризисных мер участниками рынка может послужить ключевым фактором роста сегмента бюджетных авиаперевозок в Европе (по аналогии преодоления последствий кризиса 2008 г.). Неэффективный антикризисный менеджмент бюджетных авиакомпаний может послужить фактором банкротства авиаперевозчиков и снижения доли бюджетных авиаперевозок в структуре европейского рынка.

Объектом исследования являются: ирландская бюджетная авиакомпания Ryanair — лидер рынка пассажирских авиаперевозок Европы, крупнейшая мировая бюджетная авиакомпания, крупнейший эксплуатант лайнеров Boeing 737–800 (табл. 3). Британская бюджетная авиакомпания easyJet — крупнейшая бюджетная авиакомпания Великобритании, крупнейший эксплуатант Airbus A-319, доказавший его экономическую эффективность в сегменте бюджетных авиаперевозок. Авиакомпания easyJet благодаря эффективному менеджменту в 2009–2015 гг. сумела значительно расширить свое влияние на рынке и стать одной из крупнейших бюджетных авиакомпаний Европы (табл. 4). Венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air, расширяющая свое присутствие в Восточной Европе, активно развивает маршрутную сеть и увеличивает парк воздушных судов лайнерами Airbus A-320 и Airbus A-321 (табл. 6). Испанские бюджетные авиакомпании — Volotea (табл. 7) и Vueling (табл. 8). Бюджетные авиакомпании оказывают достаточно благоприятное влияние на развитие туризма, который является важной составляющей бюджета Испании. Испанское правительство уделяет особое внимание развитию бюджетных авиаперевозок, поэтому в рейтинге крупнейших бюджетных авиакомпаний представлены два испанских авиаперевозчика.

С целью проведения сравнительного анализа с классическими авиакомпаниями было проведено исследование ценообразования британской авиакомпании British Airways, крупнейшей и старейшей авиакомпании Европы (табл. 5), а также национальной классической авиакомпании Испании — Iberia (табл. 9). Но сначала представим данные о количестве воздушных судов в парке исследуемых бюджетных авиакомпаний и количество аэропортов базирования (аэропортов, из которых авиакомпании выполняют регулярные рейсы) (табл. 2).

Таблица 2 — **Количество воздушных судов в парке авиакомпаний, количество аэропортов базирования** [18]

Авиакомпания	**Кол-во ВС в парке, по состоянию на 2020 г., ед.**	**Кол-во аэропортов базирования, по состоянию на 2020 г.**
Ryanair	442	155
easyJet	332	159
Wizz Air	110	169
Volotea	33	89
Vueling	124	124

Таблица 3 — **Ценовая политика авиакомпании Ryanair** [8]

Направление	**Расстояние, км**	**Стоимость, евро, 22.07.2020**	**Стоимость, евро, 30.11.2020**	**Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020**
Бордо – Бари	1 440	70	–	–
Бордо – Дублин	1 092	32	40	+25 %
Бордо – Лондон	798	13	17	+30 %
Бордо – Малага	916	35	52	+48 %
Бордо – Брюссель	802	20	25	+25 %
Брюссель – Дублин	774	49	40	-18 %
Брюссель – Малага	1 719	39	68	+74 %
Брюссель – Рим	1 175	24	34	+41 %
Брюссель – Ларнака	2 939	32	139	+334 %
Брюссель – Барселона	1 066	24	28	+16 %
Брюссель – Милан	698	26	30	+15 %

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро, 22.07.2020	Стоимость, евро, 30.11.2020	Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020
Милан – Дублин	1 414	34	40	+17 %
Барселона – Дублин	1 470	34	35	+3 %
Брест – Тулуза	701	24	–	–
Рим – Копенгаген	1 534	32	65	+103 %
Рим – Париж	1 107	27	22	-18 %
Рим – Варшава	1 315	15	19	+26 %
Рим – Ереван	2 676	28	–	–
Рим – Франкфурт-на-Майне	960	36	51	+41 %
Рим – Братислава	783	28	98	+250 %

Авиакомпания Ryanair предприняла ряд мер по сокращению маршрутной сети. С марта 2021 г. прекращена продажа билетов по направлениям Бордо – Бари, Брест – Тулуза, Рим – Ереван. По остальным направлениям происходит значительное увеличение стоимости авиабилетов; исключением стали рейсы из Брюсселя в Дублин (-18 %) и из Рима в Париж (-18 %). Возможным вариантом выхода из кризиса для авиакомпании Ryanair будет сокращение парка воздушных судов, сокращение маршрутной сети и частоты выполняемых рейсов.

Таблица 4 — **Ценовая политика авиакомпании easyJet** [9]

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро, 22.07.2020	Стоимость, евро, 30.11.2020	Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020
Ницца – Лондон	1 029	25	25	0
Ницца – Амстердам	980	25	25	0
Ницца – Берлин	1 081	23	25	+8,6 %
Ницца – Бордо	605	23	25	+8,6 %
Ницца – Женева	291	23	25	+8,6 %
Ницца – Рим	472	23	25	+8,6 %
Ницца – Нант	487	23	25	+8,6 %
Ницца – Лиссабон	1 477	23	25	+8,6 %
Ницца – Тель-Авив	2 720	83	83	0
Бордо – Женева	541	22	25	+13 %
Бордо – Берлин	1 354	22	25	+13 %
Бордо – Гамбург	1 269	22	25	+13 %
Бордо – Марсель	465	27	25	-7,4 %
Берлин – Амстердам	577	22	25	+13 %
Берлин – Аликанте	1 906	51	34	-33 %
Берлин – Барселона	1 500	28	25	-10 %
Цюрих – Берлин	670	35	35	0
Цюрих – Лиссабон	1 723	42	–	–
Цюрих – Лондон	777	35	35	0
Цюрих – Неаполь	855	35	60	+71 %

Авиакомпания easyJet сократила только 1 рейс из 20 представленных в анализе (Цюрих – Лиссабон), по 5 направлениям базовая стоимость билетов осталась неизменной (Ницца – Лондон, Ницца – Амстердам, Ницца – Тель-Авив, Цюрих – Берлин, Цюрих – Лондон), снижение стоимости произошло по направлениям Бордо – Марсель (-7,4 %), а также Берлин – Аликанте (-33 %) и Берлин – Барселона (-10 %). По другим исследуемым направлениям авиакомпа-

ния увеличила стоимость билетов от 8,6 до 71 %. Важным конкурентным преимуществом авиакомпании является парк воздушных судов, находящийся в собственности авиакомпании. Авиакомпания easyJet имеет основания для расширения маршрутной сети и увеличения парка воздушных судов (приобретение ранее заказанных лайнеров).

Представим данные о стоимости авиабилетов британской национальной классической авиакомпании British Airways по 10 региональным направлениям. British Airways имеет ряд направлений, схожих с направлениями бюджетных авиаперевозчиков Ryanair и easyJet. В базовую стоимость авиабилета British Airways включена услуга провоза одного места регистрируемого багажа (22 кг), услуга выбора места при регистрации в салоне самолета, а также питание на борту воздушного судна.

Британский национальный авиаперевозчик British Airlines оставил тарифную политику на уровне июля 2020 г., незначительно повысив стоимость базового тарифа по ряду направлений (от +4,3 до +13 %).

Таблица 5 — **Ценовая политика авиакомпании British Airways** [10]

Направление	**Расстояние, км**	**Стоимость, евро, 22.07.2020**	**Стоимость, евро, 30.11.2020**	**Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020**
Лондон – Ницца	1 029	44	44	0
Лондон – Берлин	932	46	52	+13 %
Лондон – Женева	747	42	42	0
Лондон – Милан	959	42	42	0
Лондон – Варшава	1 448	52	58	+11 %
Лондон – Бордо	798	37	37	0
Лондон – Барселона	1 139	42	42	0
Лондон – Мюнхен	918	46	52	+13 %
Лондон – Рим	1 435	52	52	0
Лондон – Вена	765	46	48	+4,3 %

Таблица 6 — **Ценовая политика авиакомпании Wizz Air** [11]

Направление	**Расстояние, км**	**Стоимость, евро 22.07.2020**	**Стоимость, евро 30.11.2020**	**Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020**
Москва – Лондон	2 501	20	20	0
Москва – Будапешт	1 569	35	–	–
Москва – Дебрецен	1 427	20	–	–
Казань – Будапешт	2 252	30	–	–
Санкт-Петербург – Зальцбург	1 751	20	–	–
Санкт-Петербург – София	1 967	25	–	–
Санкт-Петербург – Лондон	2 099	15	–	–
Санкт-Петербург – Будапешт	1 565	30	–	–
Санкт-Петербург – Копенгаген	1 148	23	–	–
Санкт-Петербург – Болонья	2 133	45	–	–
Санкт-Петербург – Милан	2 130	40	–	–
Санкт-Петербург – Вильнюс	657	10	–	–
Санкт-Петербург – Стокгольм	691	15	–	–
Санкт-Петербург – Турин	2 232	45	–	–
Санкт-Петербург – Венеция	2 003	45	–	–
Вена – Лондон	1 235	24	40	+66 %
Вена – Мадрид	1 810	20	60	+200 %

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро 22.07.2020	Стоимость, евро 30.11.2020	Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020
Вена – Бремен	759	14	50	+257 %
Вена – Салоники	988	14	50	+257 %
Вена – Талин	1 362	10	14	+40 %

Венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air в 2018–2020 гг. активно развивала сотрудничество с Российской Федерацией. Увеличила количество направлений из Москвы (Внуково), анонсировала открытие ряда направлений из Санкт-Петербурга (Пулково), Казани и Нижнего Новгорода, став вторым иностранным бюджетным перевозчиком, после авиакомпании Flydubai из ОАЭ, осуществляющим сотрудничество с аэропортами ПФО. В декабре 2020 г. авиакомпания продолжила осуществлять регулярные рейсы из Москвы (Внуково) в Лондон (Лутон), с неизменной стоимостью билетов. По европейским направлениям авиакомпания увеличила стоимость авиабилетов от +40 % (Вена – Таллин) до +257 % (Вена – Мадрид, Вена – Салоники). В случае падения пассажиропотока на европейских направлениях авиакомпания предпримет шаги по развитию бизнеса в странах Восточной Европы и Азии (авиакомпания с 2019 г. выполняет регулярные рейсы по маршруту Нур-Султан (Казахстан) – Будапешт (Венгрия), став первой европейской бюджетной авиакомпанией, вышедшей на рынок Казахстана).

Таблица 7 — **Ценовая политика авиакомпании Volotea** [12]

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро, 22.07.2020	Стоимость, евро, 30.11.2020	Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020
Нант – Кальяри	951	15	30	+100 %
Нант – Неаполь	1 142	41	41	0
Нант – Палермо	1 279	41	9	-78 %
Тулуза – Кальяри	803	15	30	+100 %
Тулуза – Неаполь	1 098	19	42	+121 %
Ницца – Палермо	801	41	9	-78 %
Ницца – Брест	1 045	15	9	-40 %
Ницца – Нант	487	17	9	-47 %
Ницца – Страсбург	487	15	9	-40 %
Ницца – Тулуза	468	15	9	-40 %
Ницца – Малага	1 258	41	9	-78 %
Ницца – Люксембург	678	23	9	-60 %
Люксембург – Венеция	665	15	30	+100 %
Генуя – Неаполь	584	15	9	-40 %
Генуя – Палермо	788	19	9	-52 %
Генуя – Кальяри	575	15	9	-40 %
Генуя – Катания	924	17	9	-47 %
Генуя – Ибица	871	57	32	-47 %
Неаполь – Бордо	1 248	19	28	+47 %
Неаполь – Тулуза	1 098	19	28	+47 %

Испанская бюджетная авиакомпания Volotea, в отличие от Vueling не входит в структуру авиационных холдингов и является частной компанией. Авиакомпания объявила распродажу авиабилетов с базовой стоимостью

9 евро, это является важным стратегическим решением, направленным на увеличение пассажиропотока и расширение своего влияния на рынке. В случае роста пассажиропотока авиакомпания Volotea расширит парк воздушных судов и усилит свое влияние на рынке. Важно отметить, что в случае финансовой поддержки со стороны правительства Испании, авиакомпания имеет выгодное конкурентное преимущество по сравнению с авиакомпанией Vueling, которая принадлежит британской LAG. В случае эффективного антикризисного менеджмента, финансовой поддержки со стороны государства, снижения стоимости авиабилетов компания может повторить сценарий 2008–2009 гг. британской easyJet, которая увеличила пассажиропоток, расширила парк воздушных судов, увеличила количество направлений маршрутной сети. В случае негативного развития событий снижение стоимости авиабилетов до 9 евро может послужить причиной банкротства Volotea в 2021 г.

Таблица 8 — **Ценовая политика авиакомпании Vueling** [13]

Направление	**Расстояние, км**	**Стоимость, евро, 22.07.2020**	**Стоимость, евро, 30.11.2020**	**Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020**
Аликанте – Амстердам	1 614	74	50	-32 %
Амстердам – Барселона	1 239	45	53	+17 %
Амстердам – Ибица	1 521	92	95	+3,2 %
Женева – Барселона	623	21	76	+262 %
Барселона – Аликанте	406	39	43	+10 %
Барселона – Брюссель	1 066	24	24	0
Барселона – Лиссабон	1 006	53	43	-18 %
Барселона – Лион	513	20	28	+40 %
Барселона – Милан	725	30	25	-16 %
Барселона – Дюссельдорф	1 149	50	65	+30 %
Барселона – Париж	831	30	38	+26 %
Барселона – Вена	1 350	20	35	+75 %
Барселона – Лондон	1 139	26	87	+236 %
Барселона – Малага	770	23	35	+52 %
Малага – Лондон	1 679	70	–	–
Малага – Амстердам	1 887	91	56	-38 %
Малага – Марсель	1 107	70	80	+14 %
Мадрид – Барселона	505	42	52	+23 %
Мадрид – Ибица	472	29	27	-6,8 %
Мадрид – Флоренция	1 287	66	–	–

Авиакомпания Vueling исключила направления Малага – Лондон и Мадрид – Флоренция из структуры маршрутной сети на 2021 г., снизила стоимость авиабилетов по ряду маршрутов от -6,8 до -38 %, преимущественно повысив стоимость базового тарифа по направлениям маршрутной сети от +3,2 (Амстердам – Ибица) до + 262 % (Женева – Барселона). Авиакомпания зарегистрирована в Испании, но контрольный пакет принадлежит британской LAG. Возможным сценарием развития событий может стать отказ в финансовой поддержки со стороны Правительства Испании и отказ от финансовой поддержки со стороны британского правительства. В случае развития негативного сценария авиакомпания может столкнуться с реструктуризацией парка воздушных судов и маршрутной сети, что приведет к сокращению доли рынка авиакомпании.

Таблица 9 — **Ценовая политика авиакомпании Iberia** [14]

Направление	Расстояние, км	Стоимость, евро, 22.07.2020	Стоимость, евро, 30.11.2020	Разница, 30.11.2020 / 22.07.2020
Барселона – Ницца	490	56	163	+191 %
Барселона – Париж	831	47	97	+106 %
Барселона – Вена	1 350	53	97	+83 %
Барселона – Берлин	1 500	18	249	+1283 %
Барселона – Женева	623	42	127	+202 %
Барселона – Рим	860	57	111	+94 %
Барселона – Лондон	1 139	47	56	+19 %
Барселона – Брюссель	1 066	42	82	+95 %
Барселона – Мюнхен	1 054	66	100	+51 %
Барселона – Амстердам	1 239	82	64	-21 %

Авиакомпания Iberia значительно увеличила стоимость авиабилетов по основным направлениям. Вероятно, это связано с попыткой минимизировать возможные финансовые риски от падения пассажиропотока. Авиакомпания активно обновляла и расширяла парк воздушных судов с 2015 по 2020 гг., став важным партнером европейской авиастроительной корпорации Airbus SE. Флот авиакомпании на 100 % состоит из лайнеров Airbus (табл. 10), средний возраст парка составляет около 7,5 лет (по состоянию на декабрь 2020 г.).

Таблица 10 — **Парк воздушных судов авиакомпании Iberia** [14]

Модель	Количество, ед.	Страна производства	Процентное соотношение, %
Airbus A-319-100	14	Европейский Союз	100
Airbus A-320-200	16	Европейский Союз	
Airbus A-320 neo	2	Европейский Союз	
Airbus A-321-200	11	Европейский Союз	
Airbus A-330-200	15	Европейский Союз	
Airbus A-330-300	8	Европейский Союз	
Airbus A-340-600	17	Европейский Союз	
Airbus A-350-900	5	Европейский Союз	
Итого	**88**	**Европейский Союз**	**100**

Туризм является важной составляющей частью национального бюджета Испании, поэтому, как полагают эксперты, правительство Испании предпримет решительные шаги по оказанию финансовой поддержки авиакомпаниям и стабилизации ситуации на рынке. Авиакомпания Ryanair выполняет регулярные рейсы из 22 аэропортов Испании, авиакомпания easyJet — из 21 аэропорта, Wizz Air — из 16 аэропортов, Volotea — из 22 аэропортов, Vueling — из 28 испанских аэропортов. Испанский рынок бюджетных авиаперевозок является одним из наиболее развитых и имеет высокие показатели роста. [19].

Авиакомпания Volotea, согласно результатам исследования, предпринимает меры по изменению структуры маршрутной сети. Выполняя 6 раз в неделю рейс по маршруту Нант (Франция) – Ницца (Франция) в октябре 2020 г. (рис. 1 ч. 1), авиакомпания сократила количество выполняемых рейсов по данному маршруту до 4 в неделю (по состоянию на апрель 2021 г.) (рис. 1 ч. 2).

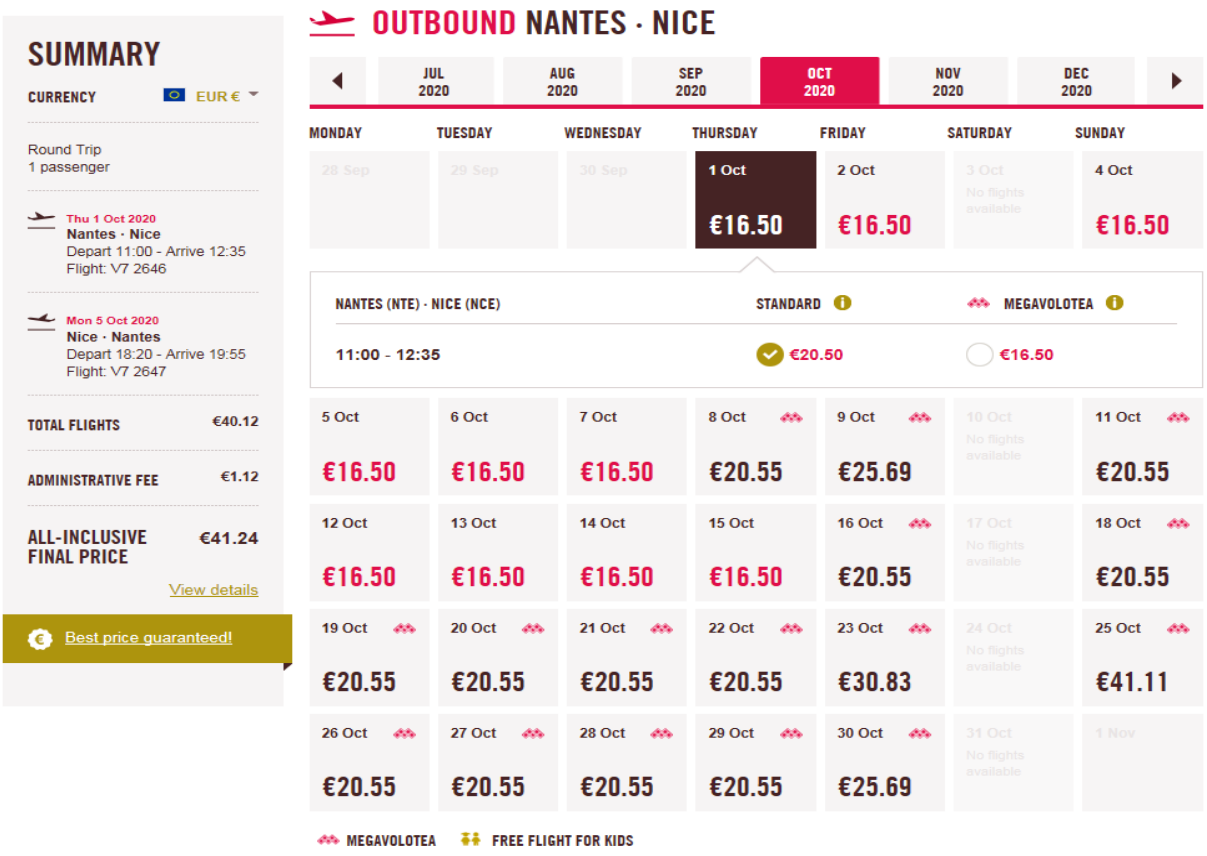

Рисунок 1. Часть 1 — **Стоимость авиаперелета по маршруту Нант (Франция) – Ницца (Франция) на рейс испанской бюджетной авиакомпании Volotea***

** Запрос стоимости осуществлен 22.07.2020, предполагаемая дата полета — октябрь 2020 г. [12]*

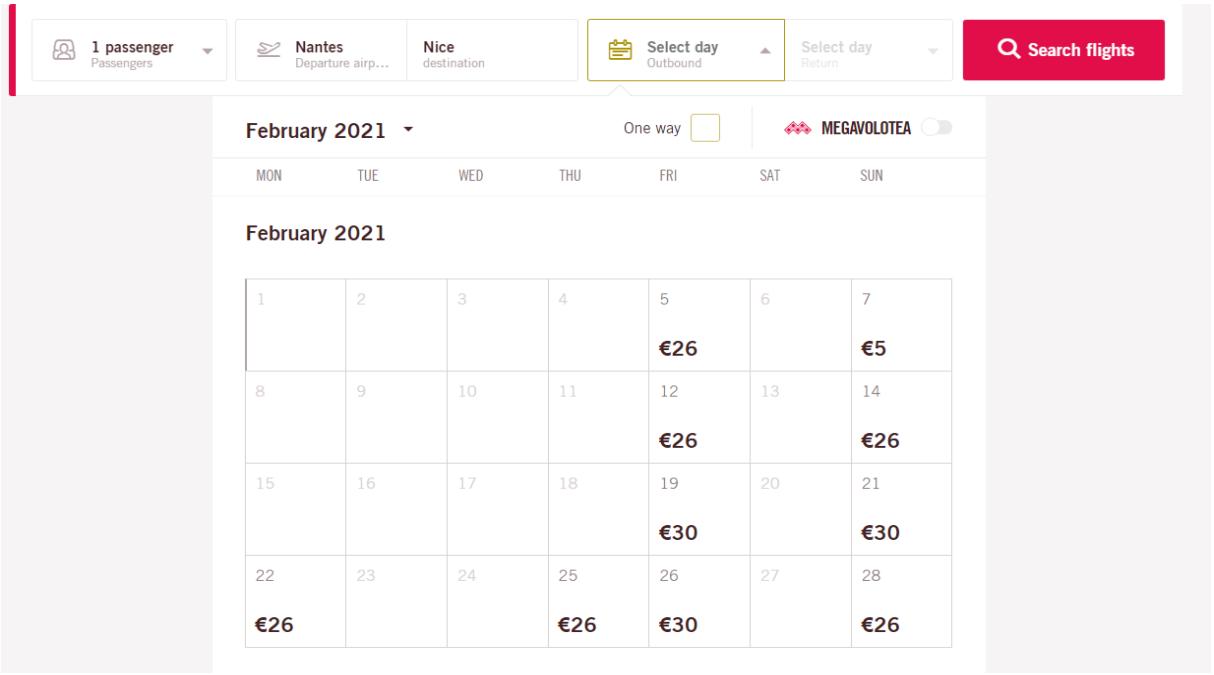

Рисунок 1. Часть 2 — **Стоимость авиа перелета по маршруту Нант (Франция) – Ницца (Франция) на рейс испанской бюджетной авиакомпании Volotea***

****** *Запрос стоимости осуществлен 28.11.2020, предполагаемая дата полета — февраль 2021 г. [12]*

Не исключено, что стратегической задачей авиакомпании является расширение маршрутной сети при сокращении периодичности выполняемых полетов. Это действие может быть обусловлено ограниченным парком воздушных судов: по состоянию на 2020 г. авиакомпания осуществляла эксплуатацию 19 единиц Airbus A-319-100 и 14 единиц Boeing 717-200, при этом располагала достаточно широкой маршрутной сетью (рис. 2).

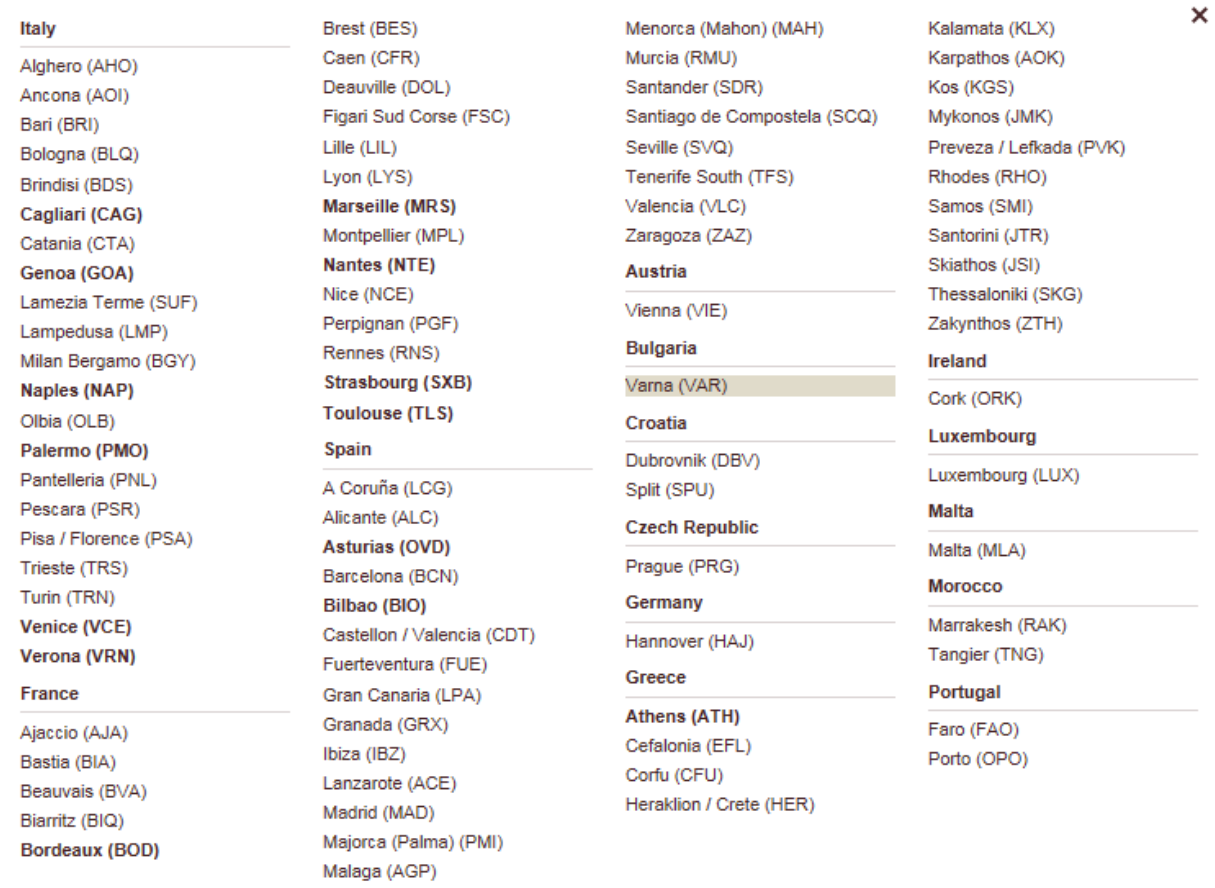

Рисунок 2 — **Маршрутная сеть авиакомпании Volotea по состоянию на 2020 г.** [12]

Выводы

Согласно данным опроса общественного мнения, проводимого в ряде европейских государств, значительное количество граждан знакомы с существованием на рынке пассажирских авиаперевозок бюджетных авиакомпаний. Опросы часто летающих пассажиров — клиентов бюджетных авиакомпаний доказали, что пассажир готов отказаться от части набора услуг классической авиакомпании (питание на борту, платный выбор места в салоне воздушного судна), если стоимость авиабилета будет ниже на 20–30 % стоимости классической авиакомпании. Опросы, проводимые в России, показывают, что более 50 % граждан не владеют информацией о существовании бюджетных авиакомпаний и не знакомы с их ценовой политикой [15]. Европейские бюджетные авиакомпании имеют минимальный рекламный бюджет, но за период своего существования смогли добиться максимальной узнаваемости. Открывая новые маршруты, бюджетные авиакомпании осуществляют распродажу авиабилетов по минимально возможному тарифу с целью привлечения новых пассажиров. В период падения туристического потока (октябрь-ноябрь, февраль-март) бюджетные авиакомпа-

нии осуществляют снижение стоимости авиабилетов, что позволяет достигать высокого показателя загруженности пассажирских кресел. Социальные сети и новостная рассылка являются распространенными элементами рекламной компании бюджетных авиаперевозчиков. Классические авиаперевозчики тратят значительные финансовые ресурсы на рекламу и продвижение в социальных сетях. Рекламный бюджет авиакомпании «Аэрофлот» за 9 месяцев 2019 г. составил 491 млн руб., за аналогичный период 2018 г. — 921 млн руб. [16].

Концепция бюджетного авиаперевозчика может оказаться более эффективной в условиях преодоления структурного кризиса на рынке авиаперевозок по аналогии преодоления мирового финансового кризиса 2008 г. Но необходимо учитывать, что в 2020 г. произошел более существенный спад пассажиропотока. Так, по данным сервиса «Радар Надежды», размещенного на сайте www.tutut.ru, по состоянию на 15 мая 2020 г. в Российской Федерации было выполнено 349 внутренних рейсов из 2295 запланированных (15,21 %), и 4 международных рейса из 618 (0,65 %). По состоянию на 15 июня, когда авиакомпании должны были осуществить переход на летнее сезонное расписание (увеличение количества рейсов), внутренних рейсов было выполнено 999 из 4964 запланированных (20,12 %) и 9 международных из 1663 запланированных (0,54 %) [17]. Кризис 2008 г. не оказывал столь негативного влияния на рынок. Тогда авиакомпании ощутили падение потребительской активности и снижение пассажиропотока на 5–15 %, а такое критическое падение пассажиропотока в 2020 г. происходит впервые.

Представим данные анализа стоимости авиабилетов авиакомпании «Уральские Авиалинии» по маршруту Москва – Омск (рис. 3).

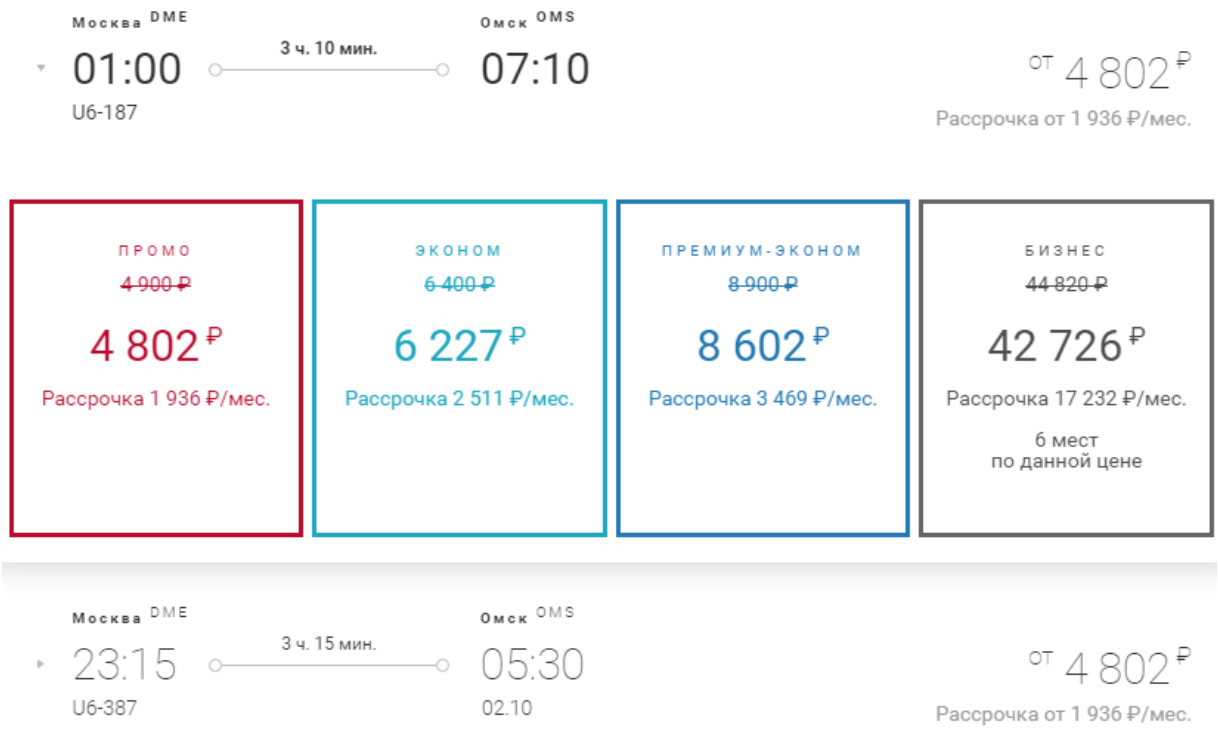

Рисунок 3. Часть 1 — **Стоимость авиаперелета по маршруту Москва – Омск на рейс классической российской авиакомпании «Уральские авиалинии»***

** Запрос стоимости осуществлен 12.08.2020, предполагаемая дата полета — 1 октября 2020 г. [24]*

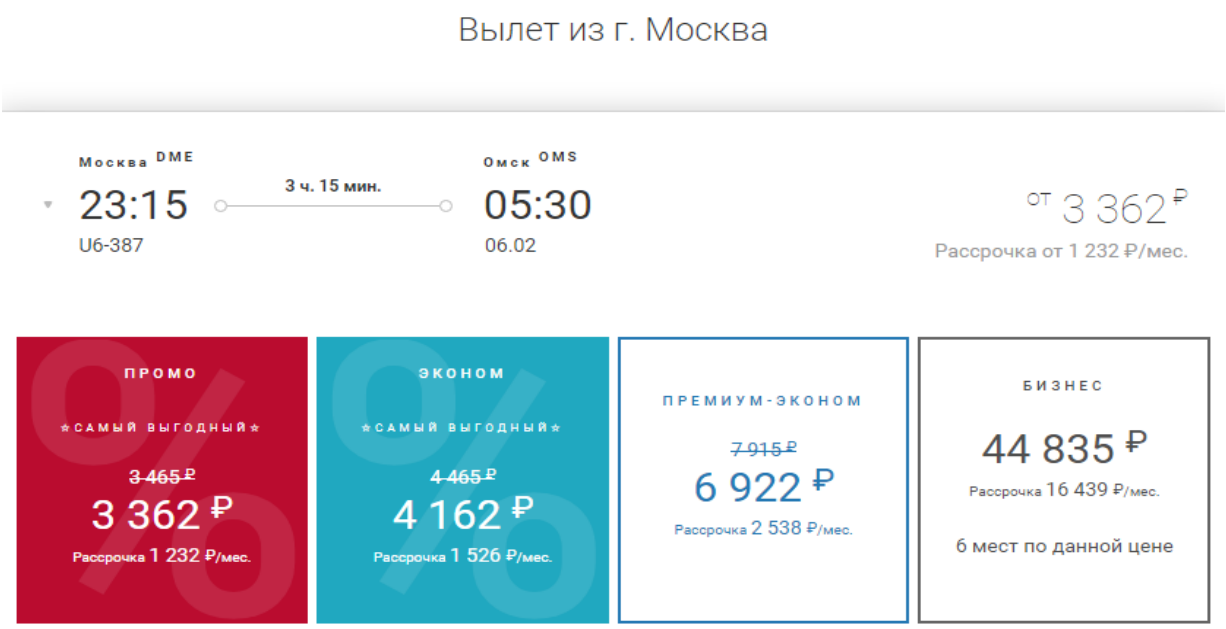

Рисунок 3. Часть 2 — **Стоимость авиаперелета по маршруту Москва – Омск на рейс классической российской авиакомпании «Уральские авиалинии»***

** Запрос стоимости осуществлен 28.11.2020, предполагаемая дата полета — 4 февраля 2021 г. [24]*

Авиакомпания снизила стоимость авиабилетов с 4802 руб. до 3362 руб. в базовом тарифе (-30 %). Это свидетельствует о том, что авиакомпания предприняла данный шаг с целью стимулирования спроса. Анализ стоимости авиабилетов других авиакомпаний показал тенденцию снижения в период с июля 2020 г. по ноябрь 2020 г. на 5–20 %. На осуществление внутренних рейсов в рассматриваемый период в Российской Федерации нет запретительных мер. При осуществлении перелета пассажиры обязаны использовать средства индивидуальной защиты, проходить температурный контроль в пунктах отправления и принятия.

Испанские эксперты в аналитическом докладе «Transporte Aéreo Mercado 2020 Por Estadísticas Regionales Y Pronóstico De Crecimiento Hasta 2030» (исп. Региональная статистика рынка авиаперевозок 2020 г. Прогноз роста до 2030 г.) [20] заключают, что достижение показателей объема авиаперевозок 2019 г. возможно не ранее 2024 г. В случае принятия комплекса мер по стабилизации рынка динамика роста пассажиропотока будет наблюдаться не ранее III квартала 2021 г. Авторы доклада подчеркивают, что сложившийся кризис не имеет аналогов в мировой истории гражданской авиации ввиду глобального масштаба и отсутствия (по состоянию на декабрь 2020 г.) плана стабилизации рынка на уровне мирового сообщества. По мнению авторов, стабилизация рынка пассажирских авиаперевозок — важный и необходимый шаг в стабилизации всей мировой экономики. В статье испанских экспертов «Tamaño del mercado de Transporte aéreo de mercancías Transporte Servicios y pronóstico 2020–2025» (исп. Объем рынка грузовых авиаперевозок, прогноз на 2020–2025 гг.») [21] представлено заключение о том, что рынок грузовых авиаперевозок продемонстрировал высокий показатель роста в 2020 г., обусловленный влиянием пандемии COVID-19 и возросшей ролью грузовой авиалогистики. Авторы заключают, что крупнейшие пассажирские авиакомпании будут расширять свое присутствие в сегменте грузовых авиаперевозок, используя возможности перевозки грузов в рамках действующей пассажирской

маршрутной сети, а также расширят парк грузовых лайнеров. Авторы исследования прогнозируют увеличение грузового потока в ведущих региональных транспортных узлах до 100 % в перспективе 2021–2025 гг. Отметим, что бюджетные авиакомпании оказывают услугу авиационной логистики коммерческого груза в рамках действующей маршрутной сети коммерческими компаниям. Наиболее распространенными товарами, доставка которых осуществляется воздушным путем, являются: лекарственные препараты, парфюмерия, драгоценные металлы и ювелирные изделия, а также почта. Имея развитую маршрутную сеть и низкий показатель загруженности грузового отсека по сравнению с классическими авиакомпаниями, европейские бюджетные авиакомпании располагают возможностью увеличения коммерческого грузопотока.

Эксперты IATA оценивают влияние пандемии COVID-19 на мировой рынок пассажирских авиаперевозок в 157 млрд долл. в 2020 г. В статье «IATA: 157 milliards de dollars et 60 % des passagers perdus en 2020» (фр. IATA: 157 млрд долл. и 60 % пассажиров потеряно в 2020 г.) [22], опубликованной 25 ноября 2020 г. на официальном портале Французского агентства гражданской авиации (Agence Nationale de l'Aviation Civile), представлен анализ влияния пандемии COVID-19 на мировой рынок пассажирских авиаперевозок. Согласно заключению экспертов, введение ряда ограничительных и запретительных мер, временное закрытие границ ряда государств стало причиной масштабного падения пассажиропотока. Эксперты прогнозируют снижение общего показателя переведенных пассажиров до -60 % по итогам деятельности в 2020 г., снижение показателя средней загруженности воздушного судна с 82,5 % в 2019 г. до 65,5 % в 2020 г. Совокупный доход авиакомпаний снизится с 838 млрд долл. в 2019 г. до 328 млрд долл. В 2020 г., по прогнозу IATA, авиакомпании осуществляет перевозку 1,8 млрд пассажиров против 4,5 млрд пассажиров в 2019 г. В 2021 г., по оценкам экспертов, будет иметь положительную тенденцию восстановление рынка, однако эффективность восстановления зависит от мер финансовой поддержки со стороны государств. Правительство Франции анонсировало программу поддержки национальных авиакомпаний и аэропортов, пострадавших в результате негативного влияния пандемии COVID-19. Первым пунктом программы поддержки значится выплата заработной платы сотрудникам авиакомпаний и аэропортов, а также возврат стоимости авиабилетов пассажирам не воспользовавшимся услугой авиа перелета, второй пункт программы подразумевает адресную поддержку участникам рынка, направленную на выполнения финансовых обязательств (погашение обязательств по кредитам, лизинговым платежам и т. д.).

Британские эксперты в статье «EasyJet calls for more UK state support for airline industry» (англ. easyJet призывает к увеличению государственной поддержки в авиационной отрасли Великобритании), размещенной на страницах The Gardian 8 октября 2020 г. [23], указывают на недостаточность объема государственной поддержки авиационной отрасли. Правительство Великобритании оказало поддержку национальным авиакомпаниям в размере 845 млн фунтов стерлингов, однако, по прогнозам аналитиков, прогнозируемый убыток одной бюджетной авиакомпании easyJet по итогам 2020 г. составит 1,3 млрд фунтов стерлингов. По мнению экспертов, наиболее эффективной мерой поддержки может стать адресная поддержка авиакомпаний, исходя из анализа их влияния на рынок и оценки их ключевых финансовых показателей. Ранее руководство easyJet заявило, что имеет все основания для успешного преодоления сложившегося кризиса, так как выручка от продажи авиабилетов в период пандемии составила более 2,4 млрд фунтов стерлингов, а ссуда от Казначей-

ства Великобритании составила 600 млн фунтов стерлингов. Руководство авиакомпании подчеркивает важность рынка авиаперевозок как важного структурного элемента мировой экономики.

Бюджетные авиакомпании занимают значительную долю в структуре европейского рынка пассажирских авиаперевозок. Предлагая своим клиентам более выгодные тарифы на авиа перелет на маршрутах малой и средней дальности, бюджетные авиакомпании активно росли и развивались в 2009–2019 гг. Увеличение ключевых показателей роста пассажиропотока на внутреннем европейском рынке происходило за счет увеличения пассажиропотока бюджетных авиакомпаний. Региональные аэропорты активно развивали сотрудничество с бюджетными авиакомпаниями, за счет чего увеличивали ежегодный пассажиропоток (средний рост пассажиропотока региональных аэропортов Франции по итогам 2019 г. составил 6,3 %). Макроэкономический кризис 2020 г., вызванный введением ряда запретительных и ограничительных мер, оказал крайне негативное влияние на деятельность европейских бюджетных авиакомпаний. В сложившихся условиях меры государственной поддержки участников рынка станут одним из составляющих успешного (или неуспешного) развития отрасли пассажирских авиаперевозок. Важным фактором будет внутренняя антикризисная стратегия авиакомпаний, а также их маркетинговая политика. В случае увеличения стоимости авиабилетов (тенденция бюджетных авиакомпаний Ryanair, Wizz Air, Vueling) авиакомпании рискуют столкнуться с падением пассажиропотока, что, в свою очередь, окажет негативное влияние на итоговый финансовый результат. В случае снижения стоимости авиабилетов или неизменности докризисного уровня (тенденция бюджетных авиакомпаний easyJet, Volotea) авиакомпании имеют основания для увеличения пассажиропотока, что окажет положительное влияние на итоговые финансовые результаты и послужит основанием для расширения маршрутной сети и увеличения парка воздушных судов. Учитывая опыт и результаты преодоления кризиса 2008 г., мы можем заключить, что кризисный и посткризисный период является благоприятным для усиления роли и влияния бюджетных авиакомпаний на рынке.

Библиографический список

1. Авиакомпании: 8 крупнейших авиакомпаний Европы [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.vol-retarde.fr.

2. *Панасюк, И. П., Тертычная, А. О.* Роль бюджетных авиакомпаний на рынке авиационных перевозок // БИ. — 2017. — № 5 (472). — С. 34–39.

3. *Мальцев, А. А., Матвеева, А. В., Тарасов, А. Г.* Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока // ПСЭ. — 2016. — № 1 (57). — С. 63–67.

4. *Матвеева, А. В., Мальцев, А. А.* Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок // Российский внешнеэкономический вестник. — 2017. — № 8. — С. 80–91.

5. *Ромадина В.К.* Развитие бюджетных авиалиний в пассажирском транспорте: Россия и мир // Актуальные вопросы экономических наук. — 2014. — № 41–1. — С. 16–22.

6. *Разумнова, Л. Л.* Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров // Транспорт Российской Федерации. — 2014. — № 6 (55). — С. 14–19.

7. *Мелехина, Т. Л., Паламарь, Е. С.* Анализ возможностей развития российского рынка лоукостеров // Научные труды Вольного экономического общества России. — 2016. — № 2. — С. 179–188.

8. Ryanair [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.ryanair.com.

9. easyJet [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.easyjet.com.

10. British Airways [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.britishairways.com.

11. Wizzair [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://wizzair.com.

12. Volotea [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.volotea.com.

13. Vueling [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.vueling.com.

14. Iberia [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.iberia.com.

15. Airlines Inform. Сайт № 1 для пассажиров. Социологические опросы. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.airlines-inform.ru.

16. Аэрофлот в 2019 г. в два раза сократил расходы на PR. Meduza. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://meduza.io.

17. Радар Надежды. Авиационный трафик в России во время пандемии COVID-19 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.tutu.ru.

18. *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.

19. *Рублев, В. В.* Анализ влияния бюджетных авиакомпаний Volotea и Vueling на рынок пассажирских авиаперевозок Испании в условиях макроэкономической нестабильности // Теоретическая экономика. — 2020. — № 11 (71). — С. 68–78.

20. Transporte Aéreo Mercado 2020 Por Estadísticas Regionales Y Pronóstico De Crecimiento Hasta 2030 (исп. Региональная статистика рынка авиаперевозок 2020 г. Прогноз роста до 2030 г.) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.torretriangular.com.

21. Объем рынка грузовых авиаперевозок, прогноз на 2020–2025 гг. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://lanotadetapa.com.

22. IATA: 157 milliards de dollars et 60% des passagers perdus en 2020» (фр. IATA: 157 млрд долларов и 60 % пассажиров потеряно в 2020 г.) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://anacgabon.org.

23. EasyJet призывает к увеличению государственной поддержки в авиационной отрасли Великобритании [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.theguardian.com.

24. Уральские Авиалинии [Электронный ресурс]. — Режим доступа : https://www.uralairlines.ru.

Bibliographic list

1. Compagnies aériennes: les 8 plus grandes compagnies aériennes D'europe [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.vol-retarde.fr.

2. *Panasyuk, I. P., Tertychnyy A. A.* Role of budget airlines in the air transportation market // BI. — 2017. — № 5 (472). — P. 34–39.

3. *Maltsev, A. A., Matveev, A. V., Tarasov, A. G.* Low-cost company as driver of growth in global aviapassanger // PSE. — 2016. — № 1 (57). — P. 63–67.

4. *Matveeva, A. V., Maltsev, A. A.* Low-cost airlines as a vector of dynamic development of world air transportation market // Russian economic bulletin. — 2017. — № 8. — P. 80–91.

5. *Romadina, V. K.* Development of budget airlines in passenger transport: Russia and world / Actual questions of economic sciences. — 2014. — № 41–1. — P. 16–22.

6. *Razumnova, L. L.* Competition in air transportation market: positions of low-cost airlines // Transport of Russian Federation. — 2014. — № 6 (55). — P. 14–19.

7. *Melekhina, T. L., Palamar E. S.* Analysis of opportunities for development of Russian market of low-cost airlines // Scientific Works of Free Economic Society of Russia. — 2016. — № 2. — P. 179–188.

8. Ryanair [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.ryanair.com.

9. EasyJet [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.easyjet.com.

10. British Airways [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.britishairways.com.

11. Wizzair [Electronic resource]. — Mode of access : https://wizzair.com.

12. Volotea [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.volotea.com.

13. Vueling [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.vueling.com.

14. Iberia is a Spanish airline [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.iberia.com.

15. Airlines Inform. Website #1 for passengers. Opinion polls [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.airlines-inform.ru.

16. Aeroflot halved its PR spending in 2019. Meduza [Electronic resource]. — Mode of access : https://meduza.io.

17. Radar of Hope. Aviation traffic in Russia during the COVID-19 pandemic. [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.tutu.ru.

18. *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.

19. *Rublev V. V.* Analysis of impact of low-cost airlines Volotea and Vueling on market of passenger air transportation in Spain in context of macroeconomic instability // Theoretical economics. — 2020. — № 11 (71). — P. 68–78.

20. Transporte Aéreo Mercado 2020 Por Estadísticas Regionales Y Pronóstico De Crecimiento Hasta 2030 [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.torretriangular.com.

21. Tamaño del mercado de Transporte aéreo de mercancías Transporte Servicios y pronóstico 2020–2025 [Electronic resource]. — Mode of access : http://lanotadetapa.com.

22. IATA: 157 milliards de dollars et 60 % des passagers perdus en 2020 [Electronic resource]. — Mode of access : http://anacgabon.org.

23. EasyJet calls for more UK state support for airline industry [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.theguardian.com.

24. Ural Airlines [Electronic resource]. — Mode of access : https://www.uralairlines.ru.