

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА БЮДЖЕТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

В. В. Рублев

*Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича
и Николая Григорьевича Столетовых, Владимир, Российская Федерация*

Проведен анализ деятельности бюджетной авиакомпании Республики Казахстан Fly Arystan на рынке пассажирских авиаперевозок в сегменте low-cost. Рассматривается ценовая политика Fly Arystan и крупнейшей европейской бюджетной авиакомпании EasyJet (Великобритания). Приводятся данные о мерах государственной поддержки развития рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок. На основе концепции развития авиакомпании Fly Arystan и планов по расширению парка воздушных судов рассматриваются возможные варианты расширения внутренней и международной маршрутной сети. Представлен опыт российской бюджетной авиакомпании «Победа» (Группа «Аэрофлот») по расширению маршрутной сети. Ключевыми факторами эффективности развития сегмента бюджетных пассажирских авиаперевозок в Республике Казахстан являются меры государственной поддержки, направленные на обновление и расширение парка воздушных судов (субсидирование лизинга), модернизация наземной авиатранспортной инфраструктуры, отсутствие энергетической зависимости ввиду собственной добычи и переработки нефтепродуктов, выгодное географическое положение. При успешной реализации планов по развитию национальной системы пассажирских авиаперевозок Республика Казахстан может стать ведущим региональным игроком рынка. Приоритетным направлением развития должна стать концепция стыковочных перелетов через основные хабы (г. Нур-Султан, г. Алматы) по направлениям: Российская Федерация (Южный федеральный округ, Приволжский федеральный округ, Уральский федеральный округ, Сибирский федеральный округ) – Киргизская Республика, Республика Узбекистан, Республика Таджикистан. Развивая направление бюджетных пассажирских авиаперевозок, Республика Казахстан создает благоприятные условия развития конкуренции. Развитие сети региональных и международных направлений поддерживает систему национального и международного туризма, участниками которого являются предприятия сегмента малого и среднего бизнеса, что способствует увеличению объема налоговых отчислений в региональный и республиканский бюджет.

Ключевые слова: региональные авиаперевозки, бюджетные авиаперевозки, рынок пассажирских авиаперевозок, ценовая политика авиакомпаний, маршрутная сеть авиакомпании.

Для цитирования: *Рублев В. В.* Перспективы развития рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок в Республике Казахстан // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2020. № 2. С. 70–80. DOI: 10.24143/2073-5537-2020-2-70-80.

Введение

Бюджетные авиаперевозки являются одним из наиболее перспективных и быстроразвивающихся направлений в структуре рынка пассажирских авиаперевозок. Свою историю рынок бюджетных пассажирских авиаперевозок ведет с образования американской компании Pacific Southwest Airlines, совершившей свой первый полет 06 мая 1949 г. [1]. Долгое время рынок бюджетных авиаперевозок находился в состоянии стагнации ввиду строгих норм регулирования отрасли авиаперевозок. После смягчения норм регулирования, а также создания единого европейского воздушного пространства (включающего в себя страны Европейского союза, Великобританию, Ирландию, Швейцарию, скандинавские страны) бюджетные авиакомпании вступили в этап быстрого и эффективного развития.

Внимание к исследованию проблем и перспектив развития бюджетных авиаперевозок проявляют иностранные и российские ученые. Основным направлением исследования является анализ деятельности зарубежных бюджетных авиакомпаний и оценка перспектив развития данного сегмента в структуре рынка пассажирских авиаперевозок России. Следует отметить работу

А. В. Мнишко «Оценка деятельности зарубежных низкобюджетных авиакомпаний в России» [2], в которой автор приводит опыт деятельности крупнейших европейских бюджетных авиакомпаний. В коллективной статье А. А. Мальцева, А. В. Матвеевой, А. Г. Тарасова «Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока» [3] приводятся обоснования эффективности бизнес-модели бюджетных авиакомпаний и их роль в развитии рынка. В статье Э. Н. Мансурова и Н. В. Харитоновой «Европейские бюджетные авиаперевозчики: история, бизнес-модели и роль в туризме» [4] раскрывается роль и влияние бюджетных авиакомпаний на развитие туризма. Статья Л. Л. Духовной и В. П. Леоновой «Анализ международного и национального рынка бюджетных авиаперевозок: современное состояние, проблемы и перспективы» [5] обнаруживает ключевые проблемы развития рынка бюджетных авиаперевозок. В статье «Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров» Л. Л. Разумнова [6] проводит анализ деятельности и оценку конкурентной борьбы крупнейших бюджетных авиакомпаний. В статье «Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок» А. В. Матвеева и А. А. Мальцев [7] подробно раскрывают роль бюджетных авиакомпаний в развитии рынка пассажирских авиаперевозок; в статье «Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста» авторы [8] заключают, что одним из ключевых факторов высоких темпов развития рынка пассажирских авиаперевозок является появление на рынке бюджетных авиакомпаний, способствующих популяризации авиационного транспорта как одного из самых безопасных и быстрых видов.

Концепция бюджетной авиакомпании основана на предоставлении пассажиру низкой стоимости билета в обмен на отказ от части услуг классических авиакомпаний (провоз багажа, питание на борту, выбор места). По собственному усмотрению, исходя из пожеланий и возможностей, пассажир имеет право приобретения дополнительных услуг: провоз багажа, выбор и оплату питания, самостоятельный выбор места, выбор места с увеличенным пространством для ног. Стоимость базового тарифа является более низкой в сравнении со стоимостью перелета классических авиакомпаний, в стоимость билета которых включен ряд услуг. Стоимость билета бюджетной авиакомпании с полным перечнем дополнительных услуг может быть равной или превосходить стоимость аналогичного билета классической авиакомпании.

Важным фактором для бюджетной авиакомпании является сокращение производственных издержек. Бюджетные авиакомпании приобретают значительное количество воздушных судов с целью минимизации затрат на содержание и обслуживание авиапарка. Приоритет отдается современным воздушным судам класса Boeing-737, Airbus-A320 (A-319, A-321) пассажироместимостью от 140 до 190 пассажиров. С целью увеличения возможностей по перевозке пассажиров самолеты бюджетных авиакомпаний комплектуются 1 классом обслуживания и имеют более высокий налет, от 12 до 16 ч в сутки. Маркетинговые расходы бюджетных авиакомпаний минимальны. Продажи авиабилетов реализовываются через официальные сайты авиакомпаний. Уведомления об акциях и скидках осуществляются методом электронной рассылки пассажирам компаний. Бюджетные авиакомпании выполняют рейсы из столичных аэропортов с меньшей степенью загруженности, основная доля рейсов в структуре маршрутной сети приходится на региональные аэропорты, в результате бюджетная авиакомпания сокращает расходы аэропортового обслуживания, а при условии достижения определенного уровня пассажиропотока получает значительные преференции, что позволяет существенно снижать операционные затраты.

При условии выполнения всех вышеперечисленных требований бюджетная авиакомпания получает преимущество достижения высоких показателей развития, выраженное в увеличении пассажиропотока, расширении маршрутной сети, увеличении частоты выполняемых рейсов. Бюджетные авиакомпании могут составлять конкуренцию наземным видам транспорта (железнодорожному, автобусному и автомобильному сообщению) по доступности и низким временным затратам.

Анализ рынка бюджетных пассажирских авиаперевозок

Анализируя структуру рынка пассажирских авиаперевозок (табл. 1), мы можем констатировать, что бюджетные авиакомпании занимают существенную долю рынка, а эффективность эксплуатации воздушных судов у них выше в сравнении с классическими авиакомпаниями.

Крупнейшие авиакомпании Европы (по состоянию на 21.02.2020 г.)*

Авиакомпания (страна)	Сегмент	Количество перевезенных пассажиров (2019 г.), 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

* Составлено по [9].

Один самолет ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair перевозит 343 891 чел. в год, один самолет британской авиакомпании EasyJet перевозит 289 457 пассажиров в год. Рекордно высоким является показатель венгерской бюджетной авиакомпании Wizz Air, одно воздушное судно которой перевозит 360 000 пассажиров в год. У классических авиакомпаний данный показатель значительно ниже. Немаловажной особенностью является интерес классических авиакомпаний к рынку бюджетных пассажирских авиаперевозок. Британская компания LAG владеет бюджетными авиакомпаниями Vueling, Aer Lingus, немецкая Lufthansa Group стала собственником Eurowings франко – голландский холдинг Air France – KLM владеет молодой, но быстро развивающейся бюджетной авиакомпанией Transavia. Данный фактор свидетельствует о значительном интересе классических авиакомпаний к сегменту бюджетных авиаперевозок.

По поручению Президента Республики Казахстан Н. А. Назарбаева в 2018 г. было инициировано создание первой казахской бюджетной авиакомпании, получившей название Fly Arystan. Компания была создана на базе национального авиаперевозчика Air Astana, начав осуществление деятельности на воздушных судах Airbus A-320-200 в одноклассовой компоновке, рассчитанной на перевозку 180 пассажиров, в количестве 2 ед. За полтора года деятельности, по состоянию на май 2020 г., авиакомпания является эксплуатантом 6 воздушных судов Airbus A-320-200, расширив воздушную сеть, охватывающую крупнейшие города Республики Казахстан, а также начав осуществлять регулярное авиасообщение по маршруту г. Нур-Султан – г. Москва (Жуковский) (рис. 1).

Стоит отметить высокий темп развития авиакомпании Fly Arystan. Так, за полтора года осуществления деятельности парк воздушных судов был увеличен с 2 до 6 ед. (+300 %), и в планах авиакомпании приобретение 30 ед. Boeing-737-MAX [11]. После расширения парка воздушных судов, увеличения его в 6 раз (с 6 до 36 ед.), авиакомпании потребуется и расширение маршрутной сети. В настоящее время маршрутная сеть состоит из одного регулярного международного рейса из г. Нур-Султан в г. Москву (Жуковский) и сети внутригосударственных авиамаршрутов.

Эффективное функционирование многих зарубежных аэропортов свидетельствует о том, что наиболее перспективной тенденцией развития мировой сети аэропортов является их превращение в крупные авиационные узлы – хабы, способствующие развитию авиаперевозок по принципу «ступеницы» [12]. Аэропортами-хабами для авиакомпании Fly Arystan сегодня являются аэропорт г. Нур-Султан (1,002 млн жителей в 2019 г.), аэропорт г. Алматы (1,777 млн жителей в 2019 г.) и аэропорт г. Караганда (500,8 тыс. жителей в 2019 г.). Общее количество жителей Республики Казахстан составляет 18,2 млн чел. [13].

Внутренняя государственная политика Республики Казахстан направлена на развитие социально-экономической основы регионов, а развитие транспортной инфраструктуры является одним из приоритетных направлений как на региональном, так и на республиканском уровне. Согласно утвержденным государственным программам развития [14] в период 2020–2025 гг. планируется комплексная модернизация наземной авиатранспортной инфраструктуры и проработка возможностей организации авиационного хаба в г. Шымкент (численность населения –

1,038 млн жителей в 2020 г.). Таким образом, в структуре рынка пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан могут произойти структурные изменения. Увеличение количества воздушных судов в совокупности с модернизацией наземной авиатранспортной инфраструктуры позволят Республике Казахстан занять доминирующее положение на рынке пассажирских авиаперевозок региона. Собственная добыча нефти и ее переработка позволят избежать энергетической зависимости и зависимости от внешнеэкономических факторов.

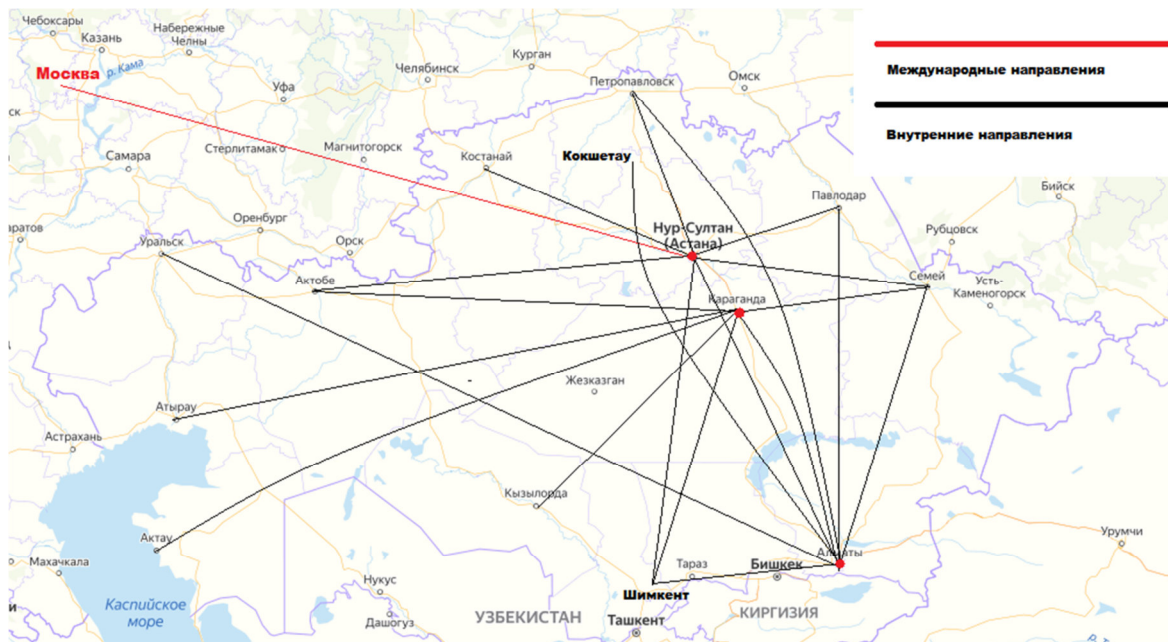


Рис. 1. Маршрутная сеть бюджетной авиакомпании Fly Arystan (Республика Казахстан) по состоянию на май 2020 г. [10]

В стратегии развития внутренней маршрутной сети Fly Arystan будет придерживаться концепции развития авиасообщения между региональными городами (областными центрами) в сочетании с концепцией развития маршрутной сети из аэропортов-хабов. Мы разработали наиболее возможный сценарий развития внутренней маршрутной сети (рис. 2).

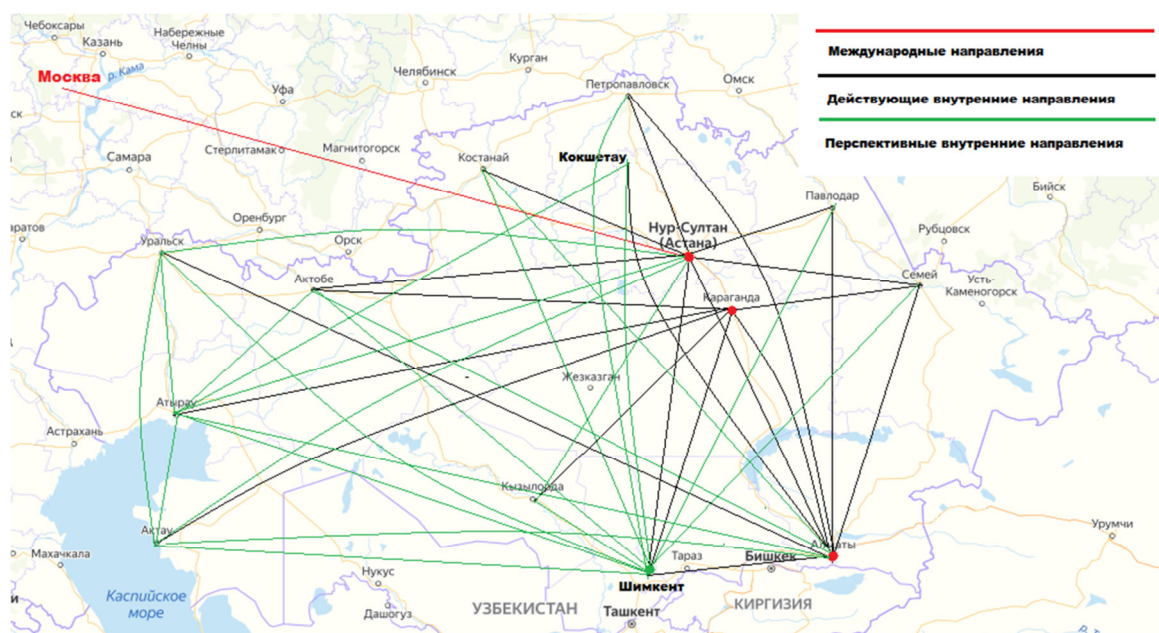


Рис 2. Перспективы развития внутренней маршрутной сети бюджетной авиакомпании Fly Arystan (Республика Казахстан) в перспективе 2020–2025 гг.

На основе представленных данных мы можем констатировать, что возможности для расширения внутренней маршрутной сети значительны. Следующим шагом в развитии авиакомпании станет расширение международной маршрутной сети. Наиболее вероятен сценарий развития международных направлений из двух наиболее крупных по пассажиропотоку городов (г. Нур-Султан и г. Алматы). Данные аэропорты имеют развитую сеть международного сообщения со странами Европы, Азии, Ближнего Востока и региональными городами Российской Федерации. Авиаперевозки по международным маршрутам в настоящее время выполняет национальный авиаперевозчик Air Astana и национальные авиакомпании зарубежных стран. Одна из ведущих европейских бюджетных авиакомпаний Wizzair имеет регулярное авиасообщение с г. Нур-Султан. Маршруты бюджетной авиакомпании Fly Arystan, смежные с маршрутами Air Astana, способствуют развитию конкуренции на национальном рынке пассажирских авиаперевозок, а развитие международной маршрутной сети Fly Arystan позволит значительно увеличить количество перевозимых пассажиров. Применяя стратегию стыковочного рейса в маркетинговой концепции Fly Arystan Республика Казахстан получит возможность увеличения доли рынка на направлении Россия – Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан. Возможности расширения международной маршрутной сети приведены на рис. 3.

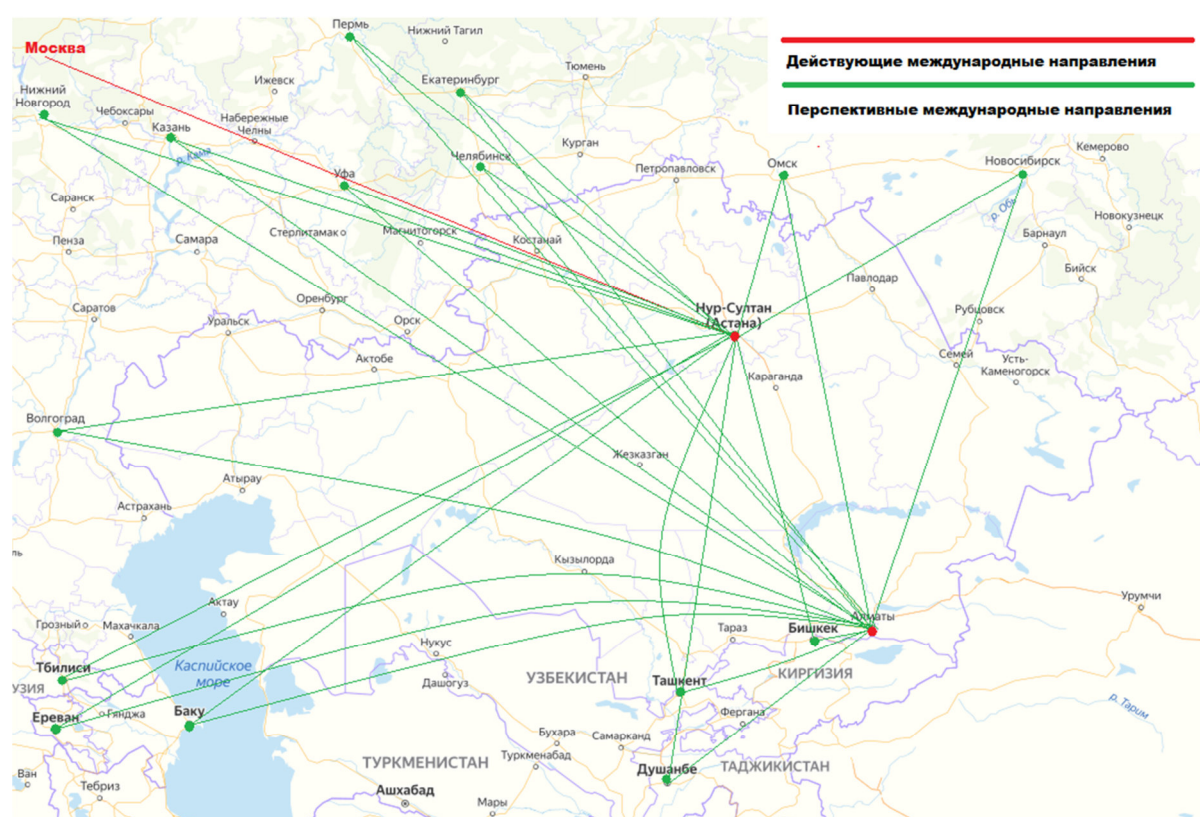


Рис. 3. Перспективы развития международной маршрутной сети бюджетной авиакомпании Fly Arystan (Республика Казахстан) в перспективе 2020–2025 гг.

Анализ ценовой политики авиакомпаний Fly Arystan и EasyJet

Основой ценовой политики бюджетной авиакомпании Fly Arystan является продажа базового билета по заметно сниженной цене, в отличие от цен прямых конкурентов. Существует возможность приобретения дополнительных услуг (провоз до 60 кг багажа, приобретение питания на борту, самостоятельный выбор места, выбор места с увеличенным пространством для ног). Базовый тариф является наиболее популярным у пассажиров бюджетных авиакомпаний по причине того, что его стоимость может быть ниже на 30–70 % стоимости аналогичного перелета классической авиакомпании. Данные о стоимости перелета по основным направлениям авиакомпании Fly Arystan представлены в табл. 2. Конвертация казахский тенге / российский рубль была осуществлена 13.05.2020 г. по курсу 1 тенге / 0,18 руб. Запрос стоимости перелета проведен 13.05.2020 г. – предложения на июнь 2020 г.

Ценовая политика бюджетной авиакомпании Fly Arystan (Республика Казахстан)*

Маршрут	Расстояние, км	Цена, тенге	Цена, руб. (13.05.2020 г.)
Актау – Караганда	1 799	11 999	2 079
Актобе – Караганда	1 134	8 999	1 559
Алматы – Караганда	785	5 999	1 032
Алматы – Кокшетау	1 245	8 999	1 559
Алматы – Костанай	1 477	8 999	1 559
Алматы – Нур-Султан	968	6 999	1 212
Алматы – Павлодар	1 004	9 999	1 732
Алматы – Петропавловск	871	9 999	1 732
Алматы – Семей	834	7 999	1 385
Алматы – Уральск	2 109	19 999	3 465
Алматы – Шымкент	607	7 999	1 385
Атырау – Караганда	1 585	11 999	2 079
Караганда – Актау	1 799	11 999	2 079
Караганда – Актобе	1 134	8 999	1 559
Караганда – Алматы	785	6 999	1 212
Караганда – Атырау	1 585	11 999	2 079
Караганда – Шымкент	878	6 999	1 212
Кокшетау – Алматы	1 245	8 999	1 559
Костанай – Алматы	1 477	8 999	1 559
Костанай – Нур-Султан	579	5 999	1 032
Нур-Султан – Алматы	968	8 999	1 559
Нур-Султан – Костанай	579	5 999	1 032
Нур-Султан – Павлодар	402	3 999	692
Нур-Султан – Петропавловск	426	3 999	692
Нур-Султан – Семей	625	7 999	1 385
Нур-Султан – Шымкент	991	7 999	1 385
Павлодар – Алматы	1 004	9 999	1 732
Павлодар – Нур-Султан	402	3 999	692
Петропавловск – Алматы	871	9 999	1 732
Петропавловск – Нур-Султан	426	3 999	692
Семей – Алматы	834	6 999	1 212
Семей – Нур-Султан	625	7 999	1 385
Уральск – Алматы	2 109	19 999	3 465
Шымкент – Алматы	607	7 999	1 385
Шымкент – Караганда	878	6 999	1 212
Шымкент – Нур-Султан	991	9 999	1 732

* Составлено по [15].

Средняя протяженность маршрута составляет около 1 000 км, средняя стоимость перелета – около 1 500 руб. С целью сравнения приведем данные о протяженности и стоимости перелета одной из крупнейших бюджетных авиакомпаний Европы – EasyJet (табл. 3). Конвертация евро / российский рубль была осуществлена 14.05.2020 г. по курсу 1 евро – 80 рос. руб. Запрос стоимости был осуществлен 13.05.2020 г., маршрут «туда – обратно» (01.09.2020 г. – 05.09.2020 г.).

Таблица 3

Ценовая политика бюджетной авиакомпании EasyJet (Великобритания)*

Маршрут	Расстояние, км	Цена, евро	Цена, руб. (14.05.2020 г.)
Амстердам – Верона	890	26,49	2 119
Верона – Амстердам	890	37,49	2 999
Амстердам – Неаполь	1 465	25,99	2 079
Неаполь – Амстердам	1 465	58,99	4 719
Амстердам – Ницца	980	32,55	2 604
Ницца – Амстердам	980	48,49	3 879
Берлин – Вена	523	22,99	1 839
Вена – Берлин	523	32,52	2 601
Брюссель – Женева	533	30,99	2 479
Женева – Брюссель	533	24,49	1 959
Лондон – Вена	1 235	39,49	3 159
Вена – Лондон	1 235	52,72	4 217
Милан – Копенгаген	1 161	16,99	1 352

Маршрут	Расстояние, км	Цена, евро	Цена, руб. (14.05.2020 г.)
Копенгаген – Милан	1 161	60,99	4 879
Милан – Майорка	846	20,49	1 639
Майорка – Милан	846	52,99	4 239
Милан – Мюнхен	348	16,99	1 359
Мюнхен – Милан	348	32,52	2 601
Мюнхен – Берлин	505	49,05	3 924
Берлин – Мюнхен	505	39,52	3 161
Мюнхен – Лондон	918	85,52	6 841
Лондон – Мюнхен	918	45,72	3 657
Неаполь – Вена	834	16,99	1 359
Вена – Неаполь	834	25,49	2 039
Ницца – Брюссель	825	39,55	3 164
Брюссель – Ницца	825	41,49	3 319
Ницца – Венеция	445	23,05	1 844
Венеция – Ницца	445	16,99	1 359
Париж – Берлин	878	29,40	2 352
Берлин – Париж	878	32,52	2 601
Париж – Будапешт	1 244	31,90	2 552
Будапешт – Париж	1 244	34,49	2 759
Париж – Женева	410	29,40	2 352
Женева – Париж	410	21,99	1 759
Париж – Копенгаген	947	31,90	2 552
Копенгаген – Париж	947	19,49	1 559
Париж – Лондон	343	31,90	2 552
Лондон – Париж	343	32,22	2 577
Париж – Неаполь	1 291	31,90	2 552
Неаполь – Париж	1 291	44,49	3 559
Париж – Ницца	686	25,40	2 032
Ницца – Париж	686	24,55	1 964
Париж – Рим	1 107	29,40	2 352
Рим – Париж	1 107	31,99	2 559
Париж – Тель-Авив	3 279	84,94	6 795
Тель-Авив – Париж	3 279	111,49	8 919
Рим – Женева	698	31,99	2 559
Женева – Рим	698	40,49	3 239
Рим – Лондон	1 435	49,99	3 999
Лондон – Рим	1 435	41,22	3 297

* Составлено по [16].

На основе представленных данных мы можем заключить, что стоимость базового тарифа казахской бюджетной авиакомпании Fly Arystan существенно ниже стоимости перелета одной из ведущих бюджетных авиакомпаний Европы – британской EasyJet. Парк воздушных судов EasyJet составляет 332 лайнера, парк воздушных судов Fly Arystan – 6 лайнеров.

Перечислим ключевые факторы, способствующие эффективному развитию компании Fly Arystan:

- меры государственной поддержки; в первую очередь, финансовая поддержка авиакомпании, направленная на стимулирование развития сегмента бюджетных авиаперевозок;
- развитая внутренняя маршрутная сеть и перспективы развития как внутренней, так и международной маршрутной сети;
- потребность национального рынка в доступном авиасообщении ввиду значительной удаленности крупных городов друг от друга.

Одним из ключевых факторов развития направления бюджетных авиаперевозок в Республике Казахстан должна стать принятая на государственном уровне концепция развития рынка пассажирских авиаперевозок, в которой будет регламентирована роль бюджетных авиакомпаний и предложены эффективные меры развития рынка. Необходимо учитывать опыт ведущих европейских бюджетных авиакомпаний, а также опыт создания в РФ на базе Группы «Аэрофлот» российской бюджетной авиакомпании «Победа», сумевшей за 6 лет деятельности расширить парк воздушных судов до 30 ед. Boeing-737-800 и развить внутреннюю и международную маршрутную сеть (рис. 4), войдя в пятерку крупнейших авиакомпаний России по количеству перевезенных пассажиров.

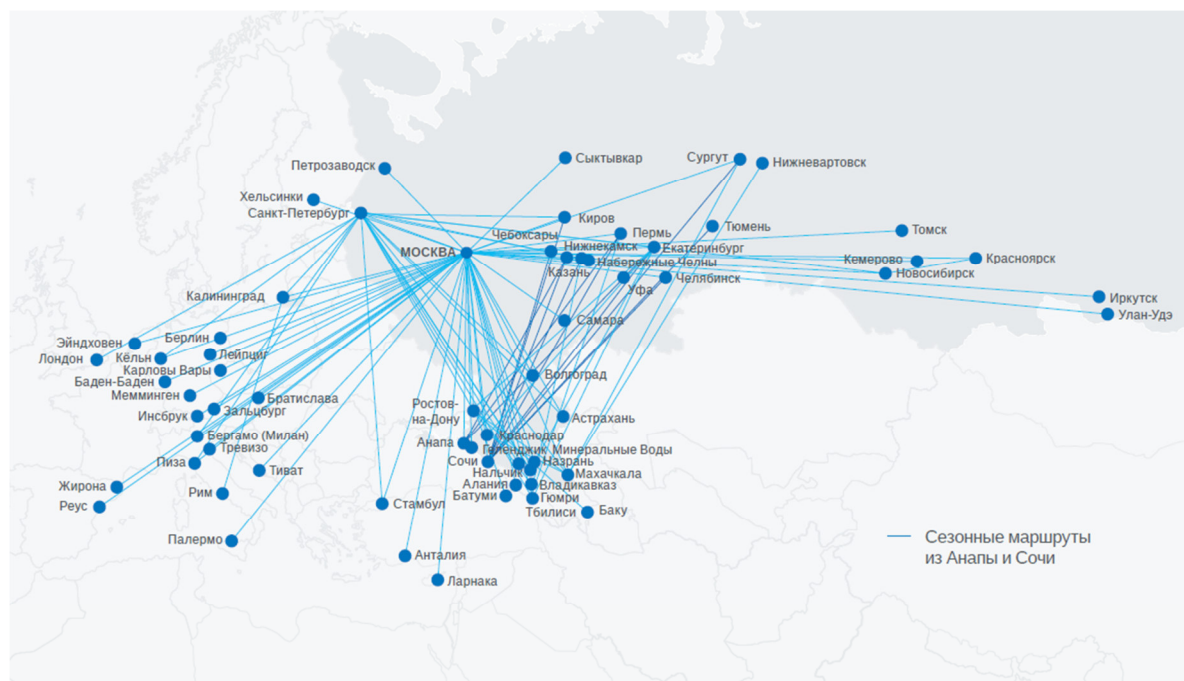


Рис. 4. Маршрутная сеть бюджетной авиакомпании «Победа» (Россия) [17]

Европейский рынок бюджетных авиаперевозок достиг высокого уровня и степени развития. На рынке представлены крупные (по количеству воздушных судов и количеству перевозимых пассажиров) авиакомпании. Классические авиакомпании создают дочерние подразделения бюджетных авиакомпаний по причине растущего спроса и увеличивающейся популярности бюджетных авиаперевозок. Рынок пассажирских авиаперевозок Республики Казахстан демонстрирует рост и развитие, а государственная поддержка, оказываемая участникам рынка, является эффективным инструментом стимулирования экономики.

Членами Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) являются 52 бюджетных авиакомпании из 290 авиакомпаний. В 2018 г. в Европе было зарегистрировано 168 авиакомпаний, а бюджетные авиакомпании составляли 36,3 % доли рынка. Данный показатель должен достичь 50 % к 2027 г. В Испании и Польше доля бюджетных авиакомпаний уже превысила 50 % доли национального рынка, в Италии их доля составляет 49,8 % рынка. Необходимо учитывать перспективы рынка и объективно оценивать тенденции развития отрасли. Рост бюджетных авиакомпаний в Европе был очень высоким за десятилетний период. В 2009 г. бюджетные европейские авиакомпании перевезли 224,29 млн пассажиров, в 2019 г. этот показатель увеличился на 124 % и достиг суммарной величины в 501,83 млн перевезенных пассажиров. На 5 крупнейших европейских бюджетных авиакомпаний приходится около 70 % доли рынка. В 2018 г. авиакомпания Ryanair перевезла 139 млн пассажиров, EasyJet – 98,44 млн чел., Norwegian – 42,36 млн чел., Vueling – 39,15 млн чел., Wizz Air – 36,48 млн чел. [18].

Заключение

На рынке пассажирских авиаперевозок ключевым является пассажир как потребитель услуг. Однако необходимо учитывать, что развитие отрасли способствует развитию ряда смежных отраслей: развитие туризма, в системе которого задействовано значительное количество предприятий малого и среднего бизнеса, развитие деловых и социальных связей, социокультурный обмен. Поэтому доступное авиасообщение является фундаментальным фактором развития экономики государства. Осуществляя структурную модернизацию авиатранспортной инфраструктуры и применяя эффективные методы финансового стимулирования национальных авиакомпаний, Республика Казахстан в перспективе 2020–2025 гг. имеет все шансы стать региональным лидером рынка пассажирских авиаперевозок. Развитие направлений бюджетных перевозок является одним из факторов достижения этой цели.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Pacific Southwest Airlines - Pacific Southwest Airlines*. URL: https://ru.qwe.wiki/wiki/Pacific_Southwest_Airlines (дата обращения: 16.05.2020).
2. *Мнишко А. В.* Оценка деятельности зарубежных низкобюджетных авиакомпаний в России // Экономика и управление. 2013. № 11 (97). С. 86–88.
3. *Мальцев А. А., Матвеева А. В., Тарасов А. Г.* Лоукост-компании как драйвер роста мирового авиапассажиропотока // Проблемы соврем. экономики. 2016. № 1 (57). С. 63–67.
4. *Мансуров Э. Н., Харитонова Н. В.* Европейские бюджетные авиаперевозчики: история, бизнес-модели и роль в туризме // Геогр. вестн. 2010. № 3. С. 23–26.
5. *Духовная Л. Л., Леонова В. П.* Анализ международного и национального рынка бюджетных авиаперевозок: современное состояние, проблемы и перспективы // Сервис plus. 2012. № 1. С. 59–66.
6. *Разумнова Л. Л.* Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров // Трансп. Рос. Федерации. 2014. № 6 (55). С. 14–19.
7. *Матвеева А. В., Мальцев А. А.* Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок // Рос. внешнеэкон. вестн. 2017. № 8. С. 80–91.
8. *Мальцев А. А., Матвеева А. В.* Международные пассажирские авиаперевозки: детерминанты взрывного роста // Управленец. 2018. № 3. С. 26–31.
9. *Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe*. URL: <https://www.volretarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (дата обращения: 16.05.2020).
10. *Маршрутная сеть авиакомпании Fly Arystan*. URL: <https://flyarystan.com/routes> (дата обращения: 16.05.2020).
11. *Air Astana* намерена приобрести для Fly Arystan 30 Boeing 737-MAX. URL: <http://www.ato.ru/content/air-astana-namerena-priobresti-dlya-flyarystan-30-boeing-737max> (дата обращения: 16.05.2020).
12. *Волкова Л. П.* Управление деятельностью аэропорта. Ч. 2. Организационные вопросы управления деятельностью аэропорта. М.: Изд-во МГТУ ГА, 2007. 105 с.
13. *Список городов Казахстана по населению*. URL: <https://all-populations.com/ru/kz/list-of-cities-in-kazakhstan-by-population.html/> (дата обращения: 16.05.2020).
14. *Акимат Туркестанской области. Программы развития*. URL: <https://turkistan.gov.kz/ru/programma-razvitiya-oblasti> (дата обращения: 16.05.2020).
15. *Официальный сайт авиакомпании Fly Arystan*. URL: <https://flyarystan.com/> (дата обращения: 13.05.2020).
16. *Официальный сайт авиакомпании EasyJet*. URL: <https://www.easyjet.com/ru> (дата обращения: 13.05.2020).
17. *Маршрутная сеть. Развитие маршрутной сети Группы «Аэрофлот»*. URL: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/.html> (дата обращения: 30.04.2020).
18. *IATA: les low-costs toujours en croissance*. URL: <https://www.businesstravel.fr/iata-les-low-costs-toujours-en-croissance.html> (дата обращения: 16.05.2020).

Статья поступила в редакцию 19.05.2020

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Рублев Владимир Владимирович – Россия, 600000, Владимир; Владимирский государственный университет им. Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых; аспирант кафедры стратегического планирования и управления жилищно-коммунальным комплексом; v.v.rublev@yandex.ru.



DEVELOPMENT PROSPECTS OF BUDGET PASSENGER AIR TRANSPORTATION MARKET IN REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

V. V. Rublev

Vladimir State University,
Vladimir, Russian Federation

Abstract. The article analyzes the activities of the budget airline Fly Arystan of the Republic of Kazakhstan at the market of passenger air transportation in the low-cost segment. The pricing policies of Fly Arystan airline and the largest European low-cost airline EasyJet (Great Britain) are considered. The data of government support for the development of the budget passenger air transportation market are provided. Based on the Fly Arystan development concept and plans to expand the aircraft fleet there are presented the possible options for expanding the domestic and international route network. The experience of the Russian low-cost airline Pobeda (Aeroflot Group) related to the expansion of the route network is presented. The key factors of the development efficiency of the segment of budgetary passenger air transportation in the Republic of Kazakhstan are measures of state support for updating and expanding the aircraft fleet (subsidizing leasing), modernizing the ground air transport infrastructure, energy self-sufficiency due to the regional production and refining petroleum products, and a favorable geographical position. With the successful development of the national system of passenger air transportation the Republic of Kazakhstan may become a leading regional market player. The development priority direction should be the concept of connecting flights through the main hubs (Nur-Sultan, Almaty) in the following areas: the Russian Federation (Southern Federal District, Volga Federal District, Ural Federal District, Siberian Federal District) – the Kyrgyz Republic, the Republic of Uzbekistan, The Republic of Tajikistan. Developing the geography of the budget passenger air transportation, the Republic of Kazakhstan creates favorable conditions for the competition. The development of a network of regional and international destinations supports the system of national and international tourism, the participants of which are enterprises of the small and medium-sized business segment, which contributes to an increase in tax payments to the regional and republican budgets.

Key words: regional air transportation, low-cost air transportation, passenger air transportation market, airline pricing policy, airline route network.

For citation: Rublev V. V. Development prospects of budget passenger air transportation market in Republic of Kazakhstan. *Vestnik of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*. 2020;2:70-80. (In Russ.) DOI: 10.24143/2073-5537-2020-2-70-80.

REFERENCES

1. *Pacific Southwest Airlines - Pacific Southwest Airlines*. Available at: https://ru.qwe.wiki/wiki/Pacific_Southwest_Airlines (accessed: 16.05.2020).
2. Mnishko A. V. Ocenka deyatelnosti zarubezhnyh nizkobyudzhethnyh aviakompanij v Rossii [Evaluation of activities of foreign low-cost airlines in Russia]. *Ekonomika i upravlenie*, 2013, no. 11 (97), pp. 86-88.
3. Mal'cev A. A., Matveeva A. V., Tarasov A. G. Loukost-kompanii kak drajver rosta mirovogo aviapassazhiropotoka [Low-cost companies as driver of growth in global passenger traffic]. *Problemy sovremennoj ekonomiki*, 2016, no. 1 (57), pp. 63-67.
4. Mansurov E. N., Haritonova N. V. Evropejskie byudzhethnye aviaperevozchiki: istoriya, biznes-modeli i rol' v turizme [European low-cost carriers: history, business models and role in tourism]. *Geograficheskij vestnik*, 2010, no. 3, pp. 23-26.
5. Duhovnaya L. L., Leonova V. P. Analiz mezhdunarodnogo i nacional'nogo rynka byudzhethnyh aviaperevozok: sovremennoe sostoyanie, problemy i perspektivy [Analysis of international and national market for low-cost air transportation: current status, problems and prospects]. *Servis plus*, 2012, no. 1, pp. 59-66.
6. Razumnova L. L. Konkurenciya na rynke aviaperevozok: pozicii loukosterov [Competition in air transportation market: position of low-cost airlines]. *Transport Rossijskoj Federacii*, 2014, no. 6 (55), pp. 14-19.
7. Matveeva A. V., Mal'cev A. A. Loukostery kak vektor dinamichnogo razvitiya mirovogo rynka aviaperevozok [Low-cost airlines as vector of dynamic development of global air transportation market]. *Rossijskij vneshneekonomicheskij vestnik*, 2017, no. 8, pp. 80-91.
8. Mal'cev A. A., Matveeva A. V. Mezhdunarodnye passazhirskie aviaperevozki: determinanty vzryvnogo rosta [International passenger air transport: explosive growth determinants]. *Upravlenec*, 2018, no. 3, pp. 26-31.

9. *Compagnies aériennes: Les 8 plus grandes compagnies aériennes d'Europe*. Available at: <https://www.vol-retarde.fr/blog/2019/06/06/compagnies-aeriennes-les-8-plus-grandes-compagnies-aeriennes-deurope> (accessed: 16.05.2020).
10. *Marshrutnaya set' aviakompanii Fly Arystan* [The airline's route network Fly Arystan]. Available at: <https://flyarystan.com/routes> (accessed: 16.05.2020).
11. *Air Astana namerena priobresti dlya Fly Arystan 30 Boeing 737-MAX* [Air Astana intends to purchase 30 Boeings 737-MAX for Fly Arystan]. Available at: <http://www.ato.ru/content/air-astana-namerena-priobresti-dlya-flyarystan-30-boeing-737max> (accessed: 16.05.2020).
12. Volkova L. P. *Upravlenie deyatel'nost'yu aeroporta. Part 2. Organizacionnyye voprosy upravleniya deyatel'nost'yu aeroporta* [Airport operations management. Part 2. Organizational aspects of airport management]. Moscow, Izd-vo MGTU GA, 2007. 105 p.
13. *Spisok gorodov Kazahstana po naseleniyu* [List of Kazakhstan cities by population]. Available at: <https://all-populations.com/ru/kz/list-of-cities-in-kazakhstan-by-population.html/> (accessed: 16.05.2020).
14. *Akimat Turkestanskoj oblasti. Programmy razvitiya* [Akimat of Turkestan region. Development programs]. Available at: <https://turkistan.gov.kz/ru/programma-razvitiya-oblasti> (accessed: 16.05.2020).
15. *Oficial'nyj sajt aviakompanii Fly Arystan* [Official website of airline Fly Arystan]. Available at: <https://flyarystan.com/> (accessed: 13.05.2020).
16. *Oficial'nyj sajt aviakompanii EasyJet* [Official website of airline EasyJet]. Available at: <https://www.easyjet.com/ru> (accessed: 13.05.2020).
17. *Marshrutnaya set'. Razvitie marshrutnoj seti Gruppy «Aeroflot»* [Route network. Development of route network of Group Aeroflot]. Available at: <http://ar2018.aeroflot.ru/reports/aeroflot/annual/2018/gb/Russian/203515/.html> (accessed: 30.04.2020).
18. *IATA: les low-costs toujours en croissance*. Available at: <https://www.businesstravel.fr/iata-les-low-costs-toujours-en-croissance.html> (accessed: 16.05.2020).

The article submitted to the editors 19.05.2020

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Rublev Vladimir Vladimirovich – Russia, 600000, Vladimir; Vladimir State University; Postgraduate Student of the Department of Strategic Planning and Management of Housing and Communal Complex; v.v.rublev@yandex.ru.

