

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ВОРОНЕЖ ИМЕНИ ПЕТРА I В УСЛОВИЯХ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА

Рублев Владимир Владимирович
Ларин Олег Николаевич

Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова

Объектом исследования является международный аэропорт Воронеж имени Петра I как ведущий региональный аэропорт ЦФО. Структурной особенностью региональных аэропортов ЦФО является низкий показатель пассажиропотока и неразвитость маршрутной сети. Воронежский аэропорт демонстрирует высокие темпы роста и развития, расширяет сотрудничество с российскими и зарубежными авиакомпаниями, увеличивает количество направлений в структуре маршрутной сети, представляет собой важный элемент региональной транспортной инфраструктуры, так как пассажирами аэропорта являются не только жители г. Воронежа и Воронежской области, но и соседних областей (Липецкой, Белгородской и др.). Анализ статистических данных (пассажиропоток за 2014–2019 гг.) позволил сделать заключение о востребованности региональных авиаперевозок в Воронежской области (рост за 5 лет более чем на 100%). Сравнительный анализ маршрутной сети крупнейших региональных аэропортов Волгограда и Ростова-на-Дону позволил выделить наиболее перспективные направления развития маршрутной сети аэропорта Воронеж. Результатом проводимого исследования стало построение модели перспективного развития новых направлений в структуре маршрутной сети аэропорта. Планы аэропорта по расширению ВВП и модернизации пассажирского терминала, направленные на увеличение пропускной способности, позволят увеличить пассажиропоток в условиях развития новых направлений бюджетных и региональных российских и зарубежных авиакомпаний. Рост количества направлений в структуре маршрутной сети аэропорта Воронеж позволит увеличить пассажиропоток, а также туристический поток региона, что окажет положительное влияние на деятельность предприятий сферы гостеприимства (транспортные компании, гостиницы, рестораны и т. д.), значительная доля которых являются субъектами малого и среднего бизнеса.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: рынок авиаперевозок, региональные авиаперевозки, региональные аэропорты, бюджетные авиакомпании, антикризисное управление.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF PETER THE FIRST INTERNATIONAL AIRPORT VORONEZH WITHIN CRISIS RESOLUTION ENVIRONMENT

Rublev Vladimir V.
Larin Oleg N.

Plekhanov Russian University of Economics

The object of the study is Peter the First International Airport Voronezh, as the leading regional airport of the Central Federal District. A structural feature of the regional airports of the Central Federal District is low passenger traffic and the underdeveloped route network. International Airport Voronezh demonstrates high rates of growth and development, expands cooperation with Russian and foreign airlines, increases the number of destinations in the structure of the route network. The airport is an important element of the regional transport infrastructure, passengers of the airport are residents of the city Voronezh, Voronezh Oblast and neighboring Oblasts. Analysis of statistical data (passenger traffic in 2014–2019) allowed making a conclusion that regional air transportation is in demand in Voronezh Oblast (an increase by more than 100% over 5 years). A comparative analysis of the route network of the largest regional airports in Volgograd and Rostov-on-Don allowed identifying the most promising areas of development of the route network of International Airport Voronezh. The result of study was the construction of a model for the prospective development of new directions in the structure of the route network of International Airport Voronezh. The airport plans to expand its GDP and modernize its passenger terminal. Aimed at increasing capacity, the airport will increase passenger traffic in the context of the development of new directions of budget and regional, Russian and foreign airlines. An increase in the number of directions in

the structure of the route network of International Airport Voronezh contributes to an increase in passenger traffic of the airport, as well as to an increase in the tourist flow of the region. An increase in the tourist flow of the region will have a positive impact on the activities of welcoming culture enterprises (transport companies, hotels, restaurants, etc.), a significant proportion of which are small and medium-sized businesses.

KEYWORDS: air transportation market, regional air transportation, regional airports, low-cost airlines, crisis management.

Международный аэропорт Воронеж имени Петра I является крупнейшим региональным аэропортом ЦФО. Структурными особенностями региональных аэропортов ЦФО (за исключением аэропортов Московского авиационного узла – МАУ) являются низкий показатель пассажиропотока и неразвитость маршрутной сети, о чём свидетельствуют данные о пассажиропотоке аэропортов ЦФО (за исключением аэропортов МАУ) по итогам деятельности за 2019 г. (рис. 1). В исследовании учитывались данные докризисного пассажиропотока по причине того, что в период с марта 2020 г. по январь 2021 г. Росавиацией введены временные запретительные и ограничительные меры на выполнение международных перелётов.

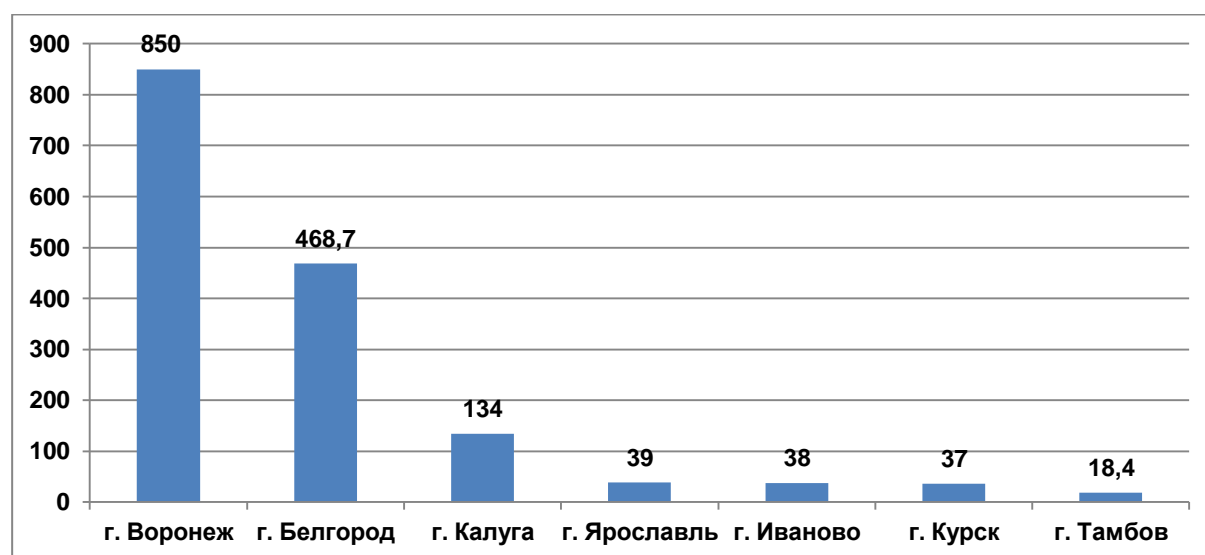


Рис. 1. Пассажиропоток аэропортов ЦФО за 2019 г., тыс. чел. [11]

Высокий показатель пассажиропотока аэропорта Воронеж обусловлен, в первую очередь, развитостью внутренней и международной маршрутной сети, удалённостью города Воронежа от аэропортов МАУ (расстояние между Воронежем и Москвой составляет 466 км), а также показателем численности населения: г. Воронеж – 1,058 млн жителей, Воронежская область – 2,324 млн жителей (по состоянию на 2020 г.) [10]. Жители других, близлежащих к Московской области регионов – Владимирской, Ивановской, Ярославской, Курской и других областей, предпочитают пользоваться услугами аэропортов МАУ для совершения перелётов как на внутренних, так и на международных направлениях. Однако отмечен рост пассажиропотока аэропорта Калуги (удалённость от Москвы около 180 км) по итогам деятельности за 2019 г. на 262%, что является рекордным показателем в истории развития аэропорта. Услугами аэропорта Калуги в 2019 г. воспользовались более 134 тыс. пассажиров. Рекордный рост был обусловлен двумя основными факторами: началом сотрудничества аэропорта с российской региональной авиакомпанией «Азимут» и включением направлений Калуга – Калининград и Калуга – Симферополь в перечень субсидируемых.

Субсидирование региональных направлений является важной составляющей развития межрегионального авиасообщения. Авиакомпаниям, в рамках реализации

программы, предоставляется финансирование в обмен на продажу билетов по цене ниже рыночной для льготных категорий граждан. Данная мера позволяет пассажирам льготных категорий (пенсионерам, студентам до 23 лет и многодетным семьям) приобретать авиабилеты на 30–50% ниже рыночной стоимости, авиакомпаниям – снижать возможные финансовые риски, а аэропортам – увеличивать пассажиропоток.

Рассмотрим данные пассажиропотока Международного аэропорта Воронеж имени Петра I в период с 2014 по 2019 г. (рис. 2).

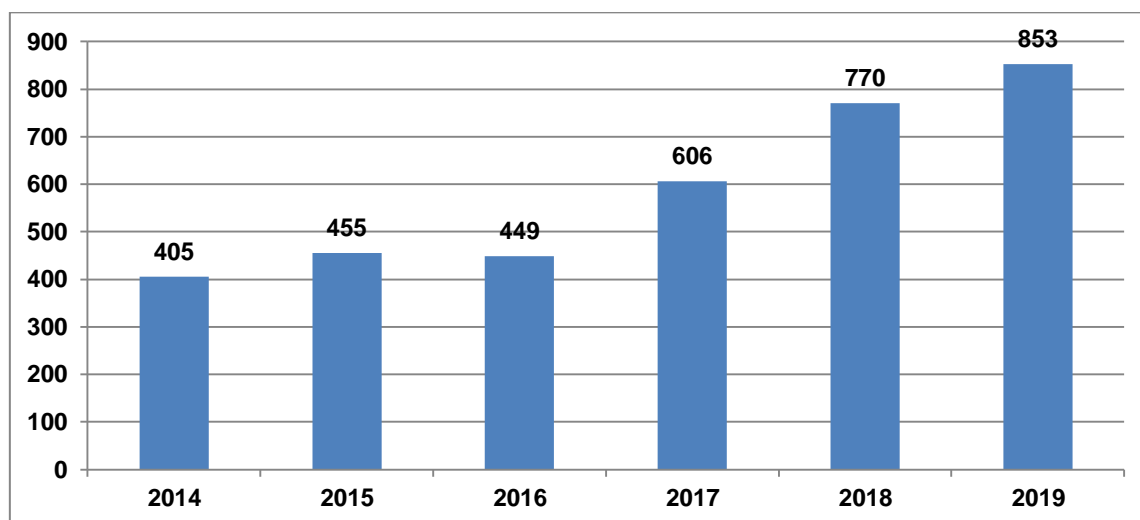


Рис. 2. Пассажиропоток аэропорта Воронежа (2014–2019 гг.), тыс. чел. [6]

За анализируемый период аэропорт продемонстрировал двукратное увеличение пассажиропотока – с 405 до 853 тыс. чел., что является высоким показателем. Ключевыми факторами данного результата следует отметить: расширение сотрудничества с российскими авиакомпаниями по увеличению количества направлений, а также расширение сотрудничества с зарубежными авиакомпаниями, в том числе с бюджетными (открытие регулярного авиасообщения по направлению Воронеж – Дубай (ОАЭ), выполняемого авиакомпанией Flydubai).

Важно отметить, что расширение направлений бюджетных авиакомпаний является важной составляющей в развитии региональных аэропортов. В Российской Федерации доля направлений бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети региональных аэропортов не превышает 10–15%, в то время как региональные аэропорты Франции обслуживают от 30 до 60% пассажиропотока бюджетных авиакомпаний в структуре маршрутной сети. Более того, уникальным является опыт французских региональных аэропортов Безье и Каркасон, обслуживающих рейсы только бюджетных авиакомпаний. Так, аэропорт Безье обслуживает рейсы по 8 направлениям ирландской бюджетной авиакомпании Ryanair, а аэропорт Каркасон обслуживает рейсы по 8 направлениям авиакомпании Ryanair и по 1 направлению испанской бюджетной авиакомпании Vueling.

Пандемия 2020 г. оказала крайне негативное влияние на рынок пассажирских авиаперевозок. Введение ряда запретительных и ограничительных мер на выполнение международных авиаперелетов стало основным фактором колоссального падения рынка по итогам 2020 г. По прогнозам экспертов IATA (международное агентство воздушного транспорта), падение пассажиропотока по итогам 2020 г. достигает показателя 60% (по сравнению с результатами мирового рынка пассажирских авиаперевозок в 2019 г.). Это является наихудшим показателем в истории гражданской авиации и рынка

пассажирских авиаперевозок. Стоит отметить, что мировой финансовый кризис 2008 г. стал причиной падения пассажиропотока на 10% (в 2008 г.), однако в 2010 г. рынок стабилизировался и вышел на докризисный уровень [19].

Вопросам развития региональных аэропортов в Российской Федерации посвящён ряд фундаментальных трудов российских учёных. В статье Я.Н. Солдатова «Стратегия развития региональных аэропортов» [15] приводится обоснованное заключение о необходимости индивидуального подхода при разработке стратегии развития регионального аэропорта. По мнению автора, необходимо учитывать ряд ключевых особенностей, таких как месторасположение региона, численность населения, торгово-экономический и туристический потенциал, а также анализ действующей и перспективной маршрутной сети аэропорта. В статье Н.Н. Субботина «Выработка стратегии развития регионального аэропорта на основе эталонных стратегий» [16] отмечается эффективность применения эталонной стратегии при управлении региональным аэропортом. Следует отметить, что эталонная стратегия может быть применима как один из возможных элементов менеджмента, но полная ориентация на управление одним изменяющимся элементом не является фундаментальной основой эффективного управления, в том числе в условиях постоянно меняющегося спроса и макроэкономической нестабильности. В статье Т.А. Шутовой «Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг» [18] представлено обоснование необходимости совершенствования системы сервисного обслуживания аэропортов. Автор заключает, что важной составляющей деятельности аэропорта являются предприятия торговли и бытового сервиса, способствующие повышению уровня комфорта прибывающих и отправляющихся в путешествие пассажиров, приводит зарубежный опыт организации услуг торговли и бытового сервиса, а также представляет расчёт экономического эффекта для предприятий малого и среднего бизнеса, развивающего объекты торговли и сервиса на базе аэропортов. В статье О.А. Смирнова «Модели развития региональной аэропортовой сети: аспекты увеличения транспортной доступности» [14] сделано заключение о значимости инфраструктуры региональных аэропортов как элемента развития. Автор подчеркивает, что транспортная доступность (незначительная удалённость от областного центра, регулярное автобусное или железнодорожное сообщение, развитая сеть автомобильных дорог) является ключевым фактором эффективного развития регионального аэропорта. В статье И.В. Кольцова и В.А. Романенко «Оценка функциональной эффективности системы обслуживания перевозок в аэровокзале регионального аэропорта» [4] представлено обоснование необходимости повышения функциональной эффективности региональных аэропортов РФ. Для успешного развития региональных авиатранспортных узлов необходимо учитывать ряд структурных особенностей региона, а также принимать во внимание зарубежный опыт развития. Учитывая особенности географического расположения Российской Федерации и важную роль авиасообщения в структуре национальной логистической системы, спрос на региональные авиаперевозки будет возрастать. Необходимо отметить в дополнение к результатам исследования авторов данной статьи, что ключевым фактором роста и развития региональных аэропортов является увеличение динамики формирования национальной экономики и повышение потребительской активности населения. В статье А.А. Цикунова «Перспективы развития регионального рынка авиатранспортных перевозок» [17] представлен прогноз роста региональных пассажирских авиаперевозок. В качестве обуславливающих факторов автор приводит результаты оценки эффективности мер государственной поддержки субсидирования региональных авиаперевозок, рост национальной экономики, повышение благосостояния населения.

Международный аэропорт Воронеж имени Петра I, как было отмечено выше, является современным, динамично развивающимся аэропортом ЦФО с непрерывно расширяющейся внутренней и международной маршрутной сетью. В 2020 г. руководством аэропорта был объявлен тендер на реконструкцию аэровокзального комплекса и взлетно-посадочной полосы совокупным объёмом инвестирования более 484 млн руб. [13]. Целью проводимой реконструкции является увеличение пассажиропотока до 2 млн пассажиров в перспективе до 2030 г.

Пассажирский терминал Международного аэропорта Воронеж имени Петра I разделён на две зоны: внутренних и международных авиалиний. На территории терминала расположен ряд служб и коммерческих организаций, осуществляющих обслуживание прибывающих и убывающих пассажиров, груза, воздушных судов [8].

Международный аэропорт Воронеж имени Петра I имеет наиболее развитую маршрутную сеть среди региональных аэропортов ЦФО. Аэропорт соответствует всем международным требованиям и стандартам безопасности и качества предоставляемых услуг пассажирам. Международный статус аэропорта позволяет осуществлять обслуживание международных рейсов и предоставляет возможности для расширения сотрудничества с зарубежными классическими, чартерными и бюджетными авиакомпаниями.

В таблице 1 приведена динамика пассажиропотока Международного аэропорта Воронеж имени Петра I в период 2019–2020 гг. (по месяцам).

Таблица 1. Пассажиропоток Международного аэропорта Воронеж имени Петра I (2019–2020 гг., по месяцам), тыс. чел. [12]

Месяцы	2019 г.	2020 г.	Отношение 2020 г. к 2019 г., %
Январь	45 486	52 220	+14,80
Февраль	43 981	48 198	+9,80
Март	50 712	33 503	-33,93
Апрель	57 390	1 654	-97,12
Май	80 878	4 825	-94,03
Июнь	92 276	19 213	-79,18
Июль	97 587	51 706	-47,02
Август	101 244	59 390	-41,34
Сентябрь	92 382	53 323	-42,28
Октябрь	79 300	44 724	-43,6
Ноябрь	57 866	37 676	-34,89
Декабрь	58 939	38 926	-33,95

Представленные в таблице 1 данные показывают, что по итогам докризисного 2019 г. наибольшую загруженность аэропорт имел в отпускной период с мая по сентябрь. Это является свидетельством того, что рост пассажиропотока в летний период достигается за счёт возрастания туристического потока. Жители Воронежа и Воронежской области пользуются услугами аэропорта для совершения полётов по туристическим направлениям как внутренним, так и международным. В 2020 г. отмечено падение пассажиропотока, обусловленное влиянием пандемии COVID-19. В апреле и мае 2020 г. услугами аэропорта воспользовались соответственно 1654 и 4825 чел., что является рекордным показателем падения пассажиропотока в истории развития аэропорта. Совокупное падение пассажиропотока по итогам 2020 г. составило 48,1%.

Приведём данные авиакомпаний-партнёров Международного аэропорта Воронеж имени Петра I (табл. 2).

Таблица 2. Авиакомпании-партнёры Международного аэропорта Воронеж имени Петра I (2021 г.) [5]

Авиакомпания	Государство	Классификация
АО АК «Ай Флай»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АО АК «Азимут»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АО АК «Авиакон Цитотранс»	Российская Федерация	Грузовые авиаперевозки
АК «Avia Traffic»	Республика Кыргызстан	Пассажирские авиаперевозки
АК «AZUR air»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Армения»	Республика Армения	Пассажирские авиаперевозки
Atlas Global	Турция	Пассажирские авиаперевозки
АК «Аэрофлот»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
ОАО «Авиакомпания «Белавиа»	Республика Беларусь	Пассажирские авиаперевозки
АК «Ellinair»	Греция	Пассажирские авиаперевозки
АО «КомиАвиаТранс»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АО «Костромское авиапредприятие»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АО «АК «НордСтар»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Нордвинд»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Onur Air»	Турция	Пассажирские авиаперевозки
АК «Оренбуржье»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Пегас Флай»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
ООО «Авиакомпания «Победа»	Российская Федерация	Бюджетная авиакомпания
АК «Ред Вингс»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Роял Флайт»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «РусЛайн»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АО «Авиакомпания «Смартавиа»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «S7 Airlines»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Сириус Аэро»	Российская Федерация	Бизнес авиация
АК «Тарон-Авиа»	Республика Армения	Пассажирские авиаперевозки
АК «Turkish Airlines»	Турция	Пассажирские авиаперевозки
АК «Uzbekistan Airlines»	Республика Узбекистан	Пассажирские авиаперевозки
ОАО АК «Уральские авиалинии»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Flydubai»	ОАЭ	Бюджетная авиакомпания
АК «Fly One»	Республика Молдова	Пассажирские авиаперевозки
АО «ЮВТ Аэро»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «ЮТэйр»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки
АК «Ямал»	Российская Федерация	Пассажирские авиаперевозки

Как видно из таблицы 2, аэропорт осуществляет сотрудничество как с российскими, так и с зарубежными авиаперевозчиками: классическими, бюджетными и чартерными пассажирскими авиакомпаниями, грузовыми авиакомпаниями, авиакомпаниями деловой авиации. Представленные данные являются доказательством экономической эффективности аэропорта как стратегического партнёра в развитии новых направлений для российских и зарубежных авиакомпаний.

В 2019 г., до кризиса, вызванного влиянием пандемии COVID-19, аэропорт Воронеж обслуживал регулярные и чартерные авиарейсы по направлениям: Турция, Египет, Узбекистан, Армения, Кыргызстан, Беларусь, Молдова, Таиланд.

Рассмотрим данные маршрутной сети регулярного внутреннего авиасообщения аэропорта Воронеж по состоянию на январь 2021 г. (табл. 3).

Таблица 3. Маршрутная сеть аэропорта Воронеж. Внутренние направления (2021 г.) [7]

Направление	Авиакомпания	Количество рейсов в неделю
г. Екатеринбург	АК «РусЛайн»	1
	АК «Ред Вингс»	2
г. Казань	АК «РусЛайн»	1
	АО «ЮВТ Аэро»	2
г. Краснодар	АО АК «Азимут»	6
г. Минеральные Воды	АО АК «Азимут»	2
г. Москва (Внуково)	ООО «Авиакомпания «Победа»	7
г. Москва (Домодедово)	АК «S7 Airlines»	21
г. Москва (Шереметьево)	АК «Аэрофлот»	14
г. Новосибирск	АК «S7 Airlines»	2
г. Сочи	АК «ИрАэро»	1
	АК «РусЛайн»	3
г. Санкт-Петербург	АК «РусЛайн»	1
	ООО «Авиакомпания «Победа»	6
г. Ростов-на-Дону	АО АК «Азимут»	7

Наиболее востребованным в структуре маршрутной сети аэропорта является направление Воронеж – Москва. Помимо этого Воронеж связан регулярным авиасообщением с Санкт-Петербургом, Ростовом-на-Дону, Екатеринбургом, Казанью, Краснодаром, Минеральными Водами, Новосибирском, Сочи. Следует отметить, что рейс по направлению Воронеж – Ростов-на-Дону с 2021 г. вошёл в перечень субсидируемых региональных направлений [2]. Расширение сотрудничества с динамично развивающейся российской региональной авиакомпанией «Азимут», открытие субсидируемого направления между Воронежем и Ростовом-на-Дону окажут благоприятное влияние на рост пассажиропотока аэропорта Воронежа в 2021 г.

При разработке стратегии посткризисного развития Международного аэропорта Воронеж имени Петра I необходимо принять во внимание анализ структуры маршрутной сети аэропортов близлежащих регионов: г. Волгограда и г. Ростова-на-Дону. Эти два города равноудалены от Воронежа, расстояние между ними составляет около 500 км.

Покажем на карте внутреннюю маршрутную сеть аэропорта г. Волгограда по состоянию на 2021 г. (рис. 3).

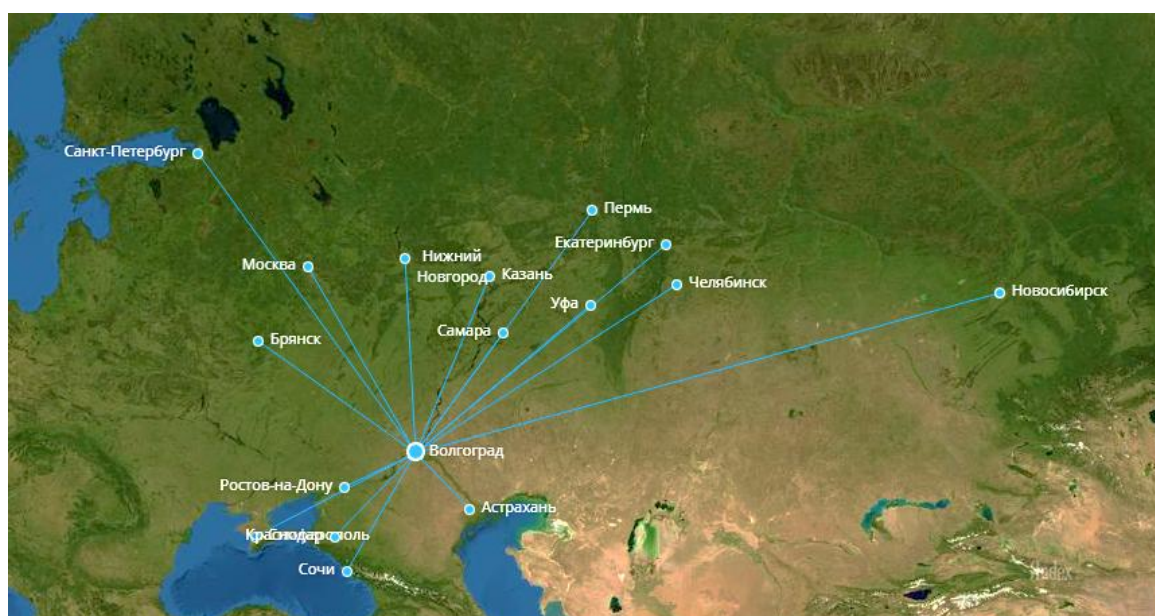


Рис. 3. Маршрутная сеть аэропорта г. Волгограда по состоянию на 2021 г. [3]

Маршрутная сеть аэропорта г. Волгограда, соединяющая Волгоград с крупными городами страны (с численностью населения от 1 млн жителей), а также основными городами-курортами юга России, схожа с маршрутной сетью аэропорта Воронеж.

Представим данные внутренней маршрутной сети Международного аэропорта Ростова-на-Дону Платов по состоянию на январь 2021 г. (табл. 4).

Таблица 4. Внутренние направления в структуре маршрутной сети Международного аэропорта Ростова-на-Дону Платов по состоянию на январь 2021 г. [9]

Направление	Авиакомпания
г. Астрахань	АО АК «Азимут»
г. Волгоград	АО АК «Азимут»
г. Грозный	АО АК «Азимут»
г. Екатеринбург	АО АК «Азимут», АО АК «НордСтар»
г. Казань	АО АК «Азимут»
г. Калининград	АО АК «Азимут»
г. Калуга	АО АК «Азимут»
г. Махачкала	АО АК «Азимут»
г. Минеральные Воды	АО АК «Азимут»
г. Москва	АО АК «Азимут», ОАО АК «Уральские авиалинии», АК «S7 Airlines», АО «Авиакомпания «Смартавиа», АК «Аэрофлот», АК «Нордвинд», АК «Пегас Флай», АК «ЮТэйр», АК «Якутия»
г. Мурманск	АО АК «НордСтар»
г. Нижний Новгород	АО АК «Азимут»
г. Новосибирск	АО АК «Азимут»
г. Норильск	АО АК «НордСтар»
г. Омск	АО АК «Азимут»
г. Пермь	АО АК «Азимут»
г. Самара	АО АК «Азимут»
г. Санкт-Петербург	АО АК «Азимут», АК «Россия», АО «Авиакомпания «Смартавиа»
г. Самара	АО АК «Азимут»
г. Саратов	АО АК «Азимут»
г. Симферополь	АО АК «Азимут»
г. Сочи	АО АК «Азимут», АК «ЮТэйр»
г. Сургут	АК «ЮТэйр», АО АК «НордСтар»
г. Тюмень	АО АК «Азимут», АО АК «НордСтар»
г. Уфа	АО АК «Азимут»
г. Челябинск	АО АК «Азимут»

Как видно из таблицы 4, внутренняя маршрутная сеть аэропорта Платов (г. Ростов-на-Дону) является более развитой по сравнению с внутренней маршрутной сетью аэропортов г. Воронежа и г. Волгограда. Это обусловлено тем, что Платов является хабом (базовым аэропортом) российской региональной авиакомпании «Азимут». Данная авиакомпания имеет высокий показатель роста и развития; по итогам деятельности в кризисный 2020 г. флот авиакомпании увеличился с 11 до 13 единиц; авиакомпания расширила маршрутную сеть, а также увеличила свое присутствие в структуре субсидируемых региональных направлений. Важно отметить, что АК «Азимут» является единственной российской региональной авиакомпанией, осуществляющей эксплуатацию российских лайнеров SSJ-100. Применение авиакомпанией элементов бюджетного авиаперевозчика в маркетинговой стратегии позволяет минимизировать производственные издержки и сократить возможные финансовые риски. Авиакомпания предлагает своим пассажирам базовые тарифы от 888 рублей, возможность приобретения дополнительных услуг, а салоны воздушных судов авиакомпании имеют одноклассовую компоновку, которая позволяет увеличить количество кресел с 85 до 103 [1].

Рассмотрим подробнее действующую маршрутную сеть Международного аэропорта Воронеж имени Петра I с разделением на региональные маршруты классических авиакомпаний, маршруты бюджетных авиакомпаний и субсидируемые направления.

Субсидируется одно направление – Воронеж – Ростов-на-Дону.

Бюджетными направлениями являются: Воронеж – Санкт-Петербург (Пулково) и Воронеж – Москва (Внуково); региональными: Воронеж – Сочи, Воронеж – Краснодар, Воронеж – Минеральные Воды, Воронеж – Казань, Воронеж – Екатеринбург, Воронеж – Новосибирск, а также рейсы, связывающие Воронеж с аэропортами МАУ (Шереметьево, Домодедово). Региональные рейсы выполняются ведущими и региональными российскими авиакомпаниями.

Итак, из 11 действующих направлений по 2 направлениям (Москва, Санкт-Петербург) рейсы выполняются российской бюджетной авиакомпанией «Победа»; по направлению Воронеж – Ростов-на-Дону с января 2021 г. выполняются субсидируемые рейсы авиакомпанией «Азимут». При этом существует значительный потенциал развития новых направлений в структуре маршрутной сети аэропорта, соединяющий Воронеж с крупными городами ЮФО, ПФО, УФО, СФО.

В условиях преодоления макроэкономического кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, развитие внутренней маршрутной сети региональных аэропортов Российской Федерации (в том числе аэропорта Воронеж) может стать ключевым фактором роста пассажиропотока в период посткризисного восстановления рынка.

Одним из перспективных направлений развития может стать открытие новых направлений, соединяющих Воронеж с городами РФ с населением от 1 млн жителей, а также открытие регулярного авиасообщения между Воронежем и Республикой Крым. Необходимо отметить, что с момента вхождения Республики Крым в состав Российской Федерации была проведена комплексная структурная модернизация аэропорта г. Симферополя и открыты направления, соединяющие региональные центры ЦФО, ПФО, УФО, СФО со столицей Крыма. Опыт докризисных 2018 и 2019 гг. доказал востребованность данных направлений, а включение региональных маршрутов, связывающих Крым с регионами РФ, в перечень субсидируемых, способствовало повышению доступности авиаперелётов для льготных категорий граждан. Крым, наряду с курортными городами ЮФО, ежегодно увеличивает туристический поток, важными факторами чего являются развитие авиасообщения и строительство Крымского моста как важного инфраструктурного объекта.

Предложим модель перспективного развития маршрутной сети Международного аэропорта Воронеж имени Петра I (табл. 5).

**Таблица 5. Модель перспективного развития маршрутной сети
Международного аэропорта Воронеж имени Петра I**

Внутренние направления	Международные направления (сегмент бюджетных авиаперевозок)
г. Симферополь	г. Будапешт (Венгрия), Wizz Air
г. Ярославль	г. Баку (Азербайджан), Bata Airways
г. Нижний Новгород	г. Нур-Султан (Казахстан), Fly Arystan
г. Тюмень	г. Алматы (Казахстан), Fly Arystan
г. Челябинск	г. Шымкент (Казахстан), «Fly Arystan»
г. Уфа	г. Актау (Казахстан), Fly Arystan
г. Самара	г. Атырау (Казахстан), Fly Arystan
г. Томск	г. Актобе (Казахстан), Fly Arystan

Вторым перспективным направлением развития маршрутной сети аэропорта Воронежа может стать расширение сотрудничества с бюджетными авиакомпаниями. Например, с такими как Wizz Air, Buda Airways, Fly Arystan. Венгерская бюджетная авиакомпания Wizz Air, входящая в ТОП-3 крупнейших (по пассажиропотоку) бюджетных авиакомпаний Европы, расширяет своё присутствие на российском рынке.

С 2021 г. (сразу после снятия ограничительных мер) авиакомпания анонсировала открытие новых маршрутов из Санкт-Петербурга, Казани, Нижнего Новгорода. Открытие направления Воронеж – Будапешт может способствовать увеличению туристического потока на европейском направлении. Азербайджанская бюджетная авиакомпания Buda Airways (входит в структуру AZAL) имеет высокие темпы роста и развития, расширяет своё присутствие на рынке РФ. Открытие направления между Воронежем и Баку также может способствовать развитию туризма и укреплению экономических связей Воронежской области и Республики Азербайджан. Бюджетная авиакомпания Fly Arystan (Республика Казахстан) за 2 года своего существования увеличила парк воздушных судов с 2 до 6 единиц и сумела развить внутреннюю маршрутную сеть, охватывающую практически все региональные аэропорты Республики Казахстан. Единственным международным направлением Fly Arystan является маршрут г. Нур-Султан – г. Москва (Жуковский). Авиакомпания Fly Arystan в 2019 г. анонсировала приобретение 30 лайнеров Boeing 737 MAX (поставки в 2022–2025 гг.), и при успешной реализации этих планов она может стать ведущей бюджетной авиакомпанией региона.

Выводы

В условиях преодоления макроэкономического кризиса, вызванного негативным влиянием пандемии COVID-19, аэропорт Воронежа имеет все основания для эффективного посткризисного развития. Динамика пассажиропотока с 2014 по 2019 г. доказала востребованность развития внутренних и международных направлений в структуре маршрутной сети, а планируемая модернизация терминала и взлетно-посадочной полосы в 2021–2022 гг. позволит увеличить пропускную способность до 2 млн пассажиров. Реализуя планы по расширению маршрутной сети, необходимо понимать, что авиасообщение является важным элементом роста и развития региональной экономики, ключевой составляющей в расширении туризма и укреплении экономических и социально-культурных связей.

Библиографический список

1. Авиакомпания «Азимут». Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://azimuth.aero/ru> (дата обращения: 08.01.2021).
2. Воронеж вошёл в список субсидируемых направлений. Международный аэропорт Воронеж. Новости. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voz.aero/news/archive1/voronezh-voshl-v-spisok-subsidiruemih.html> (дата обращения: 08.01.2021).

3. География полётов. Международный аэропорт Волгоград. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn-80aafeah9bwaabccldgz5p.xn-p1ai/airport/geography/> (дата обращения: 08.01.2021).
4. Кольцов И.В. Оценка функциональной эффективности системы обслуживания перевозок в аэровокзале регионального аэропорта / И.В. Кольцов, В.А. Романенко // Вестник Самарского университета. Аэрокосмическая техника, технологии и машиностроение. – 2017. – № 3. – С. 55–64.
5. Международный аэропорт Воронеж. Авиакомпания. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voz.aero/aviacom.html> (дата обращения: 08.01.2021).
6. Международный аэропорт Воронеж имени Петра I. Об аэропорте. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voz.aero/about.html> (дата обращения: 08.01.2021).
7. Международный аэропорт Воронеж. Сезонное расписание аэропорта Воронеж. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voz.aero/flights/rasp.html> (дата обращения: 08.01.2021).
8. Международный аэропорт Воронеж. Схема аэропорта. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://voz.aero/aviacom.html> (дата обращения: 08.01.2021).
9. Международный аэропорт Платов. Расписание. Официальный сайт [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://rov.aero/schedule/> (дата обращения: 08.01.2021).
10. Население Воронежской области: численность, крупные города [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sites.google.com/site/ruregdatav1/naselenie/voronezhskoj-oblasti> (дата обращения: 08.01.2021).
11. Объёмы перевозок через аэропорты России по итогам 2019 года. Росавиация. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favn.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aerortov-obyom-perevoz> (дата обращения: 08.01.2021).
12. Объёмы перевозок через аэропорты России. Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://favn.gov.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aerortov-obyom-perevoz/> (дата обращения: 08.01.2021).
13. Реконструкцией воронежского аэропорта займется компания из Саранска. Комсомольская правда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vrn.kp.ru/online/news/4113005/> (дата обращения: 08.01.2021).
14. Смирнов О.А. Модели развития региональной аэропортовой сети: аспекты увеличения транспортной доступности / О.А. Смирнов // Таврический научный обозреватель. – 2015. – № 1. – С. 39–41.
15. Солдатов Я.Н. Стратегия развития региональных аэропортов / Я.Н. Солдатов // Символ науки. – 2019. – № 5. – С. 50–56.
16. Субботин Н.Н. Выработка стратегии развития регионального аэропорта на основе эталонных стратегий / Н.Н. Субботин // Вестник университета. Государственный университет управления – 2017. – № 4. – С. 27–32.
17. Цикунов А.А. Перспективы развития регионального рынка авиатранспортных перевозок / А.А. Цикунов // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. – 2013. – № 1. – С. 41–47.
18. Шутова Т.А. Особенности современного этапа развития отрасли аэропортовых услуг / Т.А. Шутова // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык. – 2018. – № 1. – С. 84–94.
19. IATA: 157 milliards de dollars et 60% des passagers perdus en 2020 (фр. IATA: 157 млрд. долларов и 60% пассажиров потеряно в 2020 году) // Publié le 25 novembre 2020 à 07h00 par François Duclos dans [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.air-journal.fr/2020-11-25-iata-157-milliards-de-dollars-et-60-des-passagers-perdus-en-2020-5224161.html> (дата обращения: 08.01.2021).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ Принадлежность к организации

Владимир Владимирович Рублев – аспирант кафедры предпринимательства и логистики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Россия, г. Москва, e-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

Олег Николаевич Ларин, доктор технических наук, профессор кафедры предпринимательства и логистики ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова», Россия, г. Москва, e-mail: larin_on@mail.ru.

Дата поступления в редакцию 15.05.2021

Дата принятия к печати 20.06.2021

AUTHOR CREDENTIALS Affiliations

Vladimir V. Rublev, Postgraduate Student, Dept. of Entrepreneurship and Logistics, Plekhanov Russian University of Economics, Russia, Moscow, e-mail: v.v.rublev@yandex.ru.

Oleg N. Larin, Doctor of Engineering Sciences, Professor, Dept. of Entrepreneurship and Logistics, Plekhanov Russian University of Economics, Russia, Moscow, e-mail: larin_on@mail.ru.

Received May 15, 2021

Accepted after revision June 20, 2021