

## Лоукостеры как вектор динамичного развития мирового рынка авиаперевозок

**А.А. Мальцев,**  
доктор экономических наук, профессор,  
Уральский государственный экономический университет,  
кафедра мировой экономики - зав. кафедрой,  
**А.В. Матвеева,**  
ОАО «Синтез», креативный отдел - ведущий специалист

УДК 656  
ББК 39.58  
М-215

### Аннотация

Выявлены основные тенденции современного этапа развития низкобюджетных авиаперевозок в мировой экономике. Проанализировано изменение ключевых операционных показателей Топ-10 лоукостеров мира. Исследовано место российской низкобюджетной авиакомпании «Победа» в мировом рейтинге низкобюджетных авиаперевозчиков. Обосновано стремление классической модели авиатранспортного альянса к разносторонним формам стратегического сотрудничества с лоукостерами. Создание дочерних лоукост-подразделений и повышение доли дополнительных доходов от продажи платных опций выделены в качестве способов преодоления полносервисными авиакомпаниями финансовой угрозы со стороны лоукостеров. Проведен сравнительный анализ первых итогов функционирования низкобюджетных авиаальянсов АТР.

**Ключевые слова:** бюджетные авиаперевозчики; глобальные альянсы авиакомпаний; лоукостеры.

### Low-cost airlines as a vector of global air transport dynamic development

**A.A. Maltsev,**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Ural State University of Economics,  
Department of World Economy - the Head,  
**A.V. Matveeva,**  
OJSC «Synthesis», Creative Department - leading specialist

### Abstract

This article reveals the main current trends in low-cost air transport development in the world economy. Changes in the key operational indicators of the Top-10 world's low-cost carriers have been analyzed. The authors have studied the place of the Russian low-cost airline "Pobeda" in the world rating of low-cost carriers. The tendency of the classical airline alliance model to diversify forms of strategic cooperation with low-cost carriers is justified in this article. Full-service carriers create low-cost subsidiaries and increase the revenue from the sale of additional services in order to overcome the financial threat caused by low-cost airlines. The comparative analysis of the first results of low-cost airline alliances operating in the Asia-Pacific region has been carried out.

**Keywords:** global airlines alliances, low-cost carriers.



### ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЫХ БИЗНЕС-МОДЕЛЕЙ АВИАПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННОЙ МИРОВОЙ ПРАКТИКЕ

Использование новых более гибких бизнес-моделей, таких как низкобюджетные (лоукостеры) и гибридные авиакомпании, вызванное высоким уровнем конкуренции в отрасли, а также растущим спросом, является одной из главных особенностей функционирования мирового рынка пассажирских авиаперевозок на современном этапе. В настоящее время лоукостеры активно осваивают фактически все формы стратегической кооперации, включая формирование совместных предприятий, франчайзинг, слияния и поглощения, а также создание международных лоукост-альянсов. На рынках развитых стран бюджетные авиаперевозчики все сильнее теснят традиционные авиакомпании, «захватив» от 1/3 до почти половины сегмента внутренних воздушных линий и опережающими темпами закрываясь на международных.

В 2016 г. крупнейшей авиакомпанией Европы по числу перевезенных пассажиров впервые стал ирландский лоукостер Ryanair, потеснив полносервисный авиахолдинг Lufthansa Group. Если группа Lufthansa, в которую входят такие авиаперевозчики, как Austrian Airlines, Swiss и лоукостер Eurowings, увеличила пассажиропоток по сравнению с 2015 г. на 1,8% до 109,7 млн пассажиров, то показатели Ryanair выросли на 15% до 117 млн человек.<sup>1</sup> Для сравнения: в 2016 г. российские авиакомпании перевезли в общей сложности 88,6 млн пассажиров<sup>2</sup>. Другими словами, весь российский рынок гражданской авиации на 24,3% меньше объема перевозок ирландской лоукост-авиакомпания Ryanair.

Количество перевезенных всеми бюджетными авиакомпаниями в 2016 г. пассажиров увеличилось на 10,6% и составило 1,22 млрд человек, или 33,0% мирового пассажиропотока (см. рисунок 1). При этом в абсолютном исчислении объемы перевозок лоукостеров за 2003-2016 гг. возросли более чем в 6 раз: со 197 до 1220 млн пассажиров, существенно превзойдя динамику мирового пассажиропотока (с 1,7 млрд в 2003 г. до 3,7 млрд пассажиров в 2016 г.)<sup>3,4</sup>.

---

<sup>1</sup> Платонова Е. Лоукостер Ryanair потеснил Lufthansa Group в рейтинге крупнейших авиакомпаний Европы. – URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/01/12/10472933.shtml>

<sup>2</sup> Росавиация. Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-декабрь 2015-2016 гг. – URL: <http://www.favt.ru/public/materials//4/6/e/1/5/46e15e2a5e762d0850aee65cc30ef696.pdf>

<sup>3</sup> Ishak S. Low-cost & leisure traffic // Airline Business. – 2017. – Vol. 33. – N 5. – P. 34.

<sup>4</sup> International Air Transport Association. Another strong year for air travel demand in 2016 – URL: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-02-02-01.aspx>



Рисунок 1

Доля лоукост-компаний в глобальном авиапассажиропоходе в 2003-2016 гг.<sup>3</sup>



Валовая выручка 50 крупнейших лоукост-авиакомпаний в 2016 г. увеличилась на 4 млрд долл. (4,2%) и составила 96 млрд долл. По показателю валового дохода в 2016 г. первое и третье место мирового рейтинга среди лоукостеров заняли американские авиакомпании Southwest Airlines и JetBlue Airways с выручкой 20,4 и 6,6 млрд долл., соответственно. Второе место – у ирландской авиакомпании Ryanair с показателем 7,4 млрд долл.

На 19,8% за тот же год увеличилась суммарная чистая прибыль 40 крупнейших мировых лоукостеров, достигнув показателя 8,6 млрд долл. По показателю чистой прибыли за 2016 г. крупнейший европейский бюджетный авиаперевозчик Ryanair значительно опередил транснациональный авиахолдинг Air France – KLM (1316 млн евро против 792 млн евро, соответственно)<sup>5,6</sup>. Лоукостеры, создав прецедент финансовой угрозы традиционным авиакомпаниям, подталкивают их к созданию бюджетных подразделений или переходу к гибридной бизнес-модели. На протяжении 2002-2017 гг. три крупнейших авиахолдинга Европы – Air France-KLM, IAG и Lufthansa Group создавали собственные лоукост-подразделения. В 2002 г. начала операционную деятельность бюджетная авиакомпания Germanwings, являющаяся аффилированным членом альянса Star Alliance как дочернее подразделение Lufthansa. В 2012 г. в холдинге IAG образован собственный лоукостер – Iberia Express для обеспечения авиаперевозок на ближне- и среднемагистральных направлениях и сопряжения пассажирохода с маршрутной сетью дальнемагистральных рейсов Iberia Airlines. В 2013 г. авиакомпания Air France-KLM заявила о запуске дочернего лоукостера Hop!, основанного слиянием трех региональных авиакомпаний и осуществляющего рейсы внутри Франции. В 2017 г. к полетам приступил новый уже дальнемагистральный лоукостер Level, созданный в составе авиационной группы IAG.

<sup>5</sup> Ryanair FY17 results – URL: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2017/05/FY17-Results.pdf>

<sup>6</sup> Air France-KLM Group Consolidated Financial Statements – URL: [http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiqués/consolidated\\_financial\\_statements\\_2016.12\\_english.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiqués/consolidated_financial_statements_2016.12_english.pdf)

Создание лоукост-подразделения действующими авиакомпаниями происходит, как правило, по двум причинам. Первая – для защиты внутреннего рынка от низкобюджетных конкурентов. В рамках «оборонительной модели» бюджетное подразделение создается для конкуренции на внутренних (ВВЛ), в то время как материнская компания сосредотачивает усилия на международных воздушных линиях (МВЛ). Вторая причина – неконкурентоспособность на среднемагистральных направлениях из-за высокого уровня издержек. Дальнемагистральные перелеты являются основным источником прибыли традиционных авиаперевозчиков, а среднемагистральные – показывают, как правило, минимальную рентабельность или убыточны. Создание лоукост-подразделения, работающего в единой маршрутной сети с материнской авиакомпанией, позволяет решить эту проблему<sup>7</sup>.

Европейские авиаперевозчики, столкнувшиеся с проблемой низких прибылей на фоне падения цен на авиабилеты, становятся все более изобретательными в вопросе получения дополнительных доходов. Так, авиахолдинг Air France – KLM во всех своих авиакомпаниях: Air France, KLM, HOP! и Transavia предлагает широкий спектр опций, включая выбор мест в эконо-классе, повышение класса обслуживания, увеличение нормы провоза багажа, доступ в VIP-зал, продажу на борту беспощлинных товаров, напитков и еды, доставку багажа, страхование, городской трансфер и др. В группе Air France – KLM доходы от платных опций и услуг, приобретаемых пассажирами вместе с билетами, в 2016 г. выросли на 12%, до 515 млн евро, тогда как в целом доходы от перевозки пассажиров упали на 4,2%. На фоне ценовых войн и низкой маржи получение дополнительных доходов от продажи платных опций становится ключевым аспектом в отношении получения прибыли для инвесторов авиаперевозчиков. Для сравнения: по итогам 2016 г. дополнительные доходы крупнейшего европейского лоукостера Ryanair составили 24% от общей суммы доходов. В ближайшие несколько лет перевозчик планирует увеличить эту долю до 30%<sup>8</sup>.

Общее количество пассажиров, перевезенных Топ-10 низкобюджетных авиакомпаний в 2016 г., увеличилось на 7,8% с 531,9 до 573,5 млн человек. У 9 из 10 указанных лоукостеров процент занятости пассажирских кресел превышает среднеотраслевой показатель (80,5% по итогам 2016 г.) (см. таблицу 1).

<sup>7</sup> Белоусов А. Лоукост. Сага. Затмение // Эксперт-Урал, 2013, № 9, С.20

<sup>8</sup> Мэсси-Бересфорд Х. Европейские авиакомпании ищут источники доходов // Авиа-транспортное обозрение. 2017. № 178. С. 22



Таблица 1

**Топ-10 лоукост-авиакомпаний по количеству перевезенных в 2016 г. пассажиров**

№ в рейтинге	Авиакомпания	Страна	Количество перевезенных пассажиров, млн человек		Процент занятой пассажирских кресел, %		Парк воздушных судов (ВС), ед.	
			2016	2016/2015, %	2016	2016/2015	2016	2016/2015, %
1	Southwest Airlines	США	151,8	104,9	84,0	100,5	728	103,6
2	Ryanair	Ирландия	119,8	112,6	94,3	101,5	393	111,6
3	EasyJet	Великобритания	73,1	106,6	92,9	100,3	272	109,2
4	IndiGo	Индия	41,1	130,9	84,5	101,3	133	124,3
5	JetBlue Airways	США	38,3	109,0	85,0	100,5	231	106,0
6	Lion Air	Индонезия	33,3	103,9	84,0	102,4	114	100,0
7	Gol	Бразилия	32,6	83,9	77,5	100,4	116	87,2
8	Norwegian	Норвегия	29,3	113,8	87,7	101,7	127	119,8
9	Vueling Airlines	Испания	27,8	112,1	82,8	101,8	107	104,9
10	AirAsia	Малайзия	26,4	108,9	86,5	107,9	78	97,5

**Источник:** Составлено авторами по данным.<sup>9</sup>

**РОССИЙСКИЕ ЛОУКОСТЕРЫ: МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ**

Развитие бизнес-модели низкобюджетных авиаперевозок в России пока находится на стадии формирования. Начало дешевым авиаперелетам в России положено гибридной авиакомпанией SkyExpress, основанной в марте 2006 г. Поскольку российский рынок оказался неподготовлен к достаточно агрессивным моделям бюджетных авиаперевозок, стратегия SkyExpress сочетала характерные черты как авиадискаунтеров, так и традиционных авиакомпаний. В 2011 г. перевозчика, достигшего объемов перевозки 1,2 млн пассажиров в год, поглотила авиакомпания «Кубань».

С 2009 г. на рынке ВВЛ России действовал лоукостер «Авианова», отличавшийся более агрессивной ценовой политикой и ориентированный на пример евро-

<sup>9</sup> Ishak S. Low-cost & leisure traffic // Airline Business, 2017, Vol. 33, N 5. P. 34

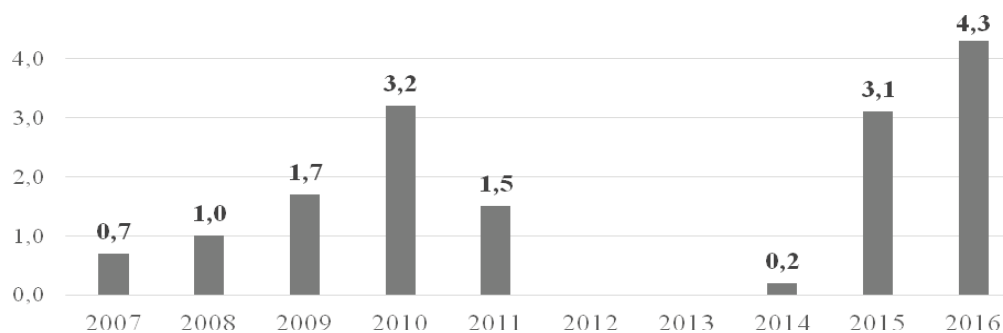


пейских бюджетных перевозчиков. За неполные два года авиадискаунтер догнал SkyExpress как по объемам перевозок, так и по количеству направлений полетов. Тем не менее, к концу 2011 г. авиакомпания прекратила свое существование в связи с финансовыми трудностями.

Только через два года, в июне 2014 г. начала свою коммерческую деятельность третья по счету российская бюджетная авиакомпания «Добролёт». Однако уже 3 августа 2014 г. из-за санкций ЕС перевозчику пришлось приостановить полёты и продажу билетов. На смену в декабре 2014 г. пришёл лоукостер «Победа», 100% дочернее предприятие «Аэрофлота». На середину 2010-х гг. низкобюджетная авиакомпания «Победа» являлась единственным российским лоукостером. По итогам 2016 г. «Победа», поднявшись на 4 пункта, вышла на 67-е место в мировом рейтинге лоукостеров. Пассажиропоток при этом за 2016 г. увеличился на 38,7% и составил 4,3 млн пассажиров (см. рисунок 2) или почти 5% всего рынка гражданской авиации России. Авиакомпания выполняет полёты по 13 международным и 59 внутрироссийским маршрутам. Парк авиакомпании, по данным на 31 декабря 2016 г., состоял из 12 воздушных судов Boeing 737 NG. Процент занятости пассажирских кресел у лоукостера, между прочим, выше, чем у материнской авиакомпании «Аэрофлот» и составил 88,3% против 81,3%. Кстати, согласно статистическим данным авиакомпании, 12% пассажиров «Победы» совершают перелет впервые в жизни<sup>10</sup>.

Рисунок 2

**Количество пассажиров, перевезенных российскими лоукост-авиакомпаниями в 2007-2016 гг., млн пассажиров**



Источник: Составлено авторами по данным <sup>10,11</sup>.

<sup>10</sup> Аэрофлот – российские авиалинии. Годовой отчет за 2016 год. – URL: [http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user\\_upload/files/rus/common\\_info/gosa\\_doc\\_2017/aeroflot\\_ar16\\_rus.pdf](http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/common_info/gosa_doc_2017/aeroflot_ar16_rus.pdf)

<sup>11</sup> Росавиация. Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-декабрь 2015-2016 гг. – URL: <http://www.favt.ru/public/materials//4/6/e/1/5/46e15e2a5e762d0850aee65cc30ef696.pdf>



Данные рисунка 2 наглядно иллюстрируют эволюцию «лоукостерства» в России: на протяжении 2012-2013 гг. в стране вообще отсутствовали национальные лоукостеры. Трудности развития бюджетных авиаперевозок в указанный период, в первую очередь, определялись особенностями регулирования российского авиационного рынка. Например, «тогдашнее» законодательство не допускало применения невозвратных тарифов, отмену бесплатного питания на борту, снижения нормы бесплатного провоза багажа, пр. Впрочем, на этом «поле» наметились осязаемые подвижки. Например, в июле 2017 г. Совет Федерации одобрил поправки в Воздушный кодекс, предусматривающие право авиакомпаний исключать норму о бесплатном провозе багажа, если авиабилет невозвратный. Благодаря отмене обязательства российских авиаперевозчиков включать в любой тариф стоимость провоза 10 кг багажа, «Победа» сможет снизить базовую цену билета минимум на 20%. По оценке руководства компании, эта мера нужна 40% пассажиров лоукостера – именно такая доля пассажиров «Победы» летает без багажа<sup>12</sup>. Хотя целый ряд экспертов считают, что эти нововведения больше отвечают интересам не авиапассажиров, а авиаперевозчиков, которым приходится конкурировать с иностранными лоукостерами<sup>13</sup>. Вторая существенная проблема, с которой продолжают сталкиваться низкобюджетные авиакомпании – неразвитость инфраструктуры местных и региональных аэропортов в России. Использование второстепенных аэропортов – один из важнейших факторов сокращения затрат лоукостеров в современной мировой практике, позволяющий экономить на наземном обслуживании благодаря более низким аэропортовым сборам и снижать время разворота самолета за счет существенно меньшего трафика и загруженности подобных авиаузлов. Третья группа «сдержек» не менее серьезна. Конкурентоспособность лоукостеров во многом предопределяет укомплектованность парком современных ВС, что, очевидно, требует значительного финансового подкрепления. Как бы то ни было, мировой опыт свидетельствует: задачи эти решаемы. Для России же с ее протяженностью и, мягко говоря, невысокой плотностью автомобильных и железных дорог, меридианальной сеткой речного сообщения задача упрочнения единства экономического пространства настоятельно требует всемерного развития авиаперевозок в самых различных организационно-экономических форматах.

### **ПАРТНЕРСТВО ЛОУКОСТЕРОВ НА МИРОВОМ РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Партнерство лоукостеров имеет решающее значение для начала новой фазы роста на высококонкурентных рынках пассажирских авиаперевозок. В январе 2016 г. в Китае основан первый в мире альянс, состоящий исключительно из низко-

---

<sup>12</sup> РИА Новости. Гендиректор «Победы» не верит в появление второго лоукостера в России. – URL: <https://ria.ru/economy/20170629/1497530380.html>

<sup>13</sup> Воздвиженская А., Мисливская Г. Груз с плеч // Российская газета. 2017. 26 июля

бюджетных авиакомпаний. Его участниками стали четыре дочерних перевозчика китайской авиакомпании Hainan Airlines, которая не входит ни в один глобальный альянс: HK Express, Lucky Air, Urumqi Air и West Air. Объединение получило название U-Fly Alliance. В июле 2016 г. к альянсу присоединился южнокорейский лоукостер Eastar Jet. Участие в альянсе послужило своеобразным драйвером роста пассажиропотока авиаперевозчиков. В частности, в 2016 г. почти на треть (29,2%) увеличилось количество пассажиров, перевезенных низкобюджетной авиакомпанией HK Express, составив 2,9 млн пассажиров. Участие в альянсе позволило перевозчику добавить 8 новых маршрутов и увеличить процент занятости кресел до 89% по итогам 2016 г. по сравнению с 85% в 2015 г.<sup>14</sup> За год своего существования альянс U-Fly увеличил ключевые показатели: суммарный пассажиропоток вырос с 20,5 до 23 млн человек, количество направлений полетов – с 85 до 106, а флот – с 84 до 111 воздушных судов<sup>15</sup>.

В мае 2016 г. на мировом рынке пассажирских авиаперевозок появился ещё более крупный альянс бюджетных перевозчиков, образованный восемью авиадискаунтерами. Новая структура получила название Value Alliance. Помимо Vanilla Air, подконтрольной японской ANA, в альянс вошли принадлежащие Singapore Airlines авиакомпании Scoot и Tiger Airways, австралийская Tigerair Australia, тайландские Nok Air и NokScoot, филиппинская Cebu Pacific Air и южнокорейская Jeju Air. За 2016 г. суммарный пассажиропоток участников альянса увеличился на 10,9% и составил 52 млн человек. Альянсы лоукостеров являются упрощенной альтернативой попытке увеличить транзитный пассажиропоток и привлечь с новых рынков пассажиров, в настоящее время выбирающих перевозчиков-конкурентов.

Кооперация низкобюджетных авиакомпаний на азиатском рынке пассажирских авиаперевозок особенно важна для независимых лоукостеров, которые не входят в три основные низкокзатратные авиагруппы региона – AirAsia, Jetstar и Lion. Доля рынка Азиатско-Тихоокеанского региона, приходящаяся на участников альянсов Value и U-FLY, в совокупности составляет примерно 19%. Данная цифра сопоставима с долей AirAsia / AirAsia X – 16%, Lion Air – 11% и Jetstar – 9%. Из 53 лоукостеров, базирующихся в АТР, восемь являются членами альянса Value и пять – U-FLY. Для сравнения: авиакомпания AirAsia / AirAsia X имеет восемь филиалов или дочерних компаний, Lion Group состоит из трех лоукостеров, в то время как группа Jetstar включает четыре дочерние компании. В настоящее время в АТР насчитывается 25 лоукостеров, которые не входят в группы Air Asia, Lion или Jetstar, и могут стать потенциальными участниками вновь созданных лоукост-альянсов.

<sup>14</sup> HK Express Reports Most Successful Year on Record. – URL: <http://www.hkexpress.com/en-hk/safest-low-cost-airline-successful-year-pr>

<sup>15</sup> U-FLY Alliance Celebrates First Anniversary. – URL: [http://www.uflyalliance.com/sites/default/files/field/file/press\\_release\\_u-fly\\_1\\_yr\\_anniversary\\_en\\_200111.pdf](http://www.uflyalliance.com/sites/default/files/field/file/press_release_u-fly_1_yr_anniversary_en_200111.pdf)





На данные 25 бюджетных авиакомпаний приходится 45% рынка АТР<sup>16</sup>. В таблице 2 представлены ключевые показатели деятельности 10 крупнейших лоукостеров Азиатско-Тихоокеанского региона в 2016 г.

В отличие от Азиатско-Тихоокеанского региона, где сформировались два лоукост-авиаальянса, для европейских перевозчиков доступ к рынкам не является актуальной проблемой. На европейском рынке более перспективным является оказание лоукостерами фидерных услуг (доставка пассажиров из малых аэропортов в крупные хабы) своим полносервисным конкурентам. Традиционные европейские авиакомпании так и не нашли способа в достаточной степени снизить расходы на фидерные операции. Так, British Airways больше не занимается внутриевропейскими фидерными перевозками с целью обслуживания своего хаба в лондонском Хитроу. Немецкий авиаперевозчик Lufthansa по-прежнему сам обслуживает фидерные маршруты, при этом компании приходится мириться с существенным размытием маржи<sup>17</sup>.

Более того, классическая модель полносервисного авиатранспортного альянса достигла пика своего развития и всё больше стремится к более разносторонним формам стратегического сотрудничества с лоукостерами. В мае 2017 г. китайская авиакомпания Juneyao Airlines присоединилась к программе Connecting Partner Model авиаальянса Star Alliance. Программа позволяет взаимодействовать с местными и региональными как традиционными, так и лоукост-авиакомпаниями. При этом данные участники не обязаны быть полноправными членами альянса, а должны лишь обеспечивать стыковочные рейсы.

Таблица 2

**Топ-10 лоукост-авиакомпаний Азиатско-Тихоокеанского региона по количеству перевезенных в 2016 г. пассажиров**

№ в рейтинге	Авиакомпания	Страна	Количество перевезенных пассажиров, млн человек		Процент занятости пассажирских кресел, %		Парк воздушных судов (ВС), ед.
			2016	2016/2015, %	2016	2016/2015, %	
1	Lion Air	Индонезия	33,3	103,9	84,0	102,4	114
2	AirAsia	Малайзия	26,4	108,9	86,5	107,9	78
3	Cebu Pacific Air	Филиппины	19,1	104,1	81,6	102,3	60

<sup>16</sup> Мальцев А.А., Матвеева А. В. Консолидация бюджетных авиакомпаний как особенность глобализации воздушного транспорта на современном этапе //Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление. – 2016. – № 4. – С. 100.

<sup>17</sup> Флоттау Е. Какой тип низкотарифных альянсов приживется в Европе? // Авиатранспортное обозрение. 2017. № 177. С. 23

№ в рейтинге	Авиакомпания	Страна	Количество перевезенных пассажиров, млн человек		Процент занятости пассажирских кресел, %		Парк воздушных судов (ВС), ед.
			2016	2016/2015, %	2016	2016/2015, %	
4	Jetstar	Австралия	19,0	106,4	81,7	101,6	72
5	Thai AirAsia	Таиланд	17,2	116,0	83,8	103,5	53
6	Spring Airlines	Китай	14,2	109,5	91,7	98,7	69
7	VietJet Air	Вьетнам	14,1	152,9	88,9	102,1	37
8	Citilink Indonesia	Индонезия	11,1	118,2	76,8	96,1	47
9	Jeju Air	Южная Корея	8,7	121,7	88,5	104,0	30
10	Nok Air	Таиланд	8,6	97,7	85,1	101,2	29

Источник: Составлено авторами по данным<sup>18</sup>

Основным преимуществом данной программы для альянса Star Alliance является покрытие большей маршрутной сети на слабо охваченных рынках. Довольно часто получение членства в глобальном авиаальянсе связано с обширными инвестициями в достижение высоких показателей качества предоставляемых услуг. Преимущества для пассажира заключаются в получении посадочного талона сразу на все стыковочные рейсы и отсутствии необходимости повторно получать/сдавать багаж в промежуточных пунктах. Благодаря взаимодействию с китайской авиакомпанией, альянс Star Alliance получил 500 новых стыковочных рейсов в день по 100 новым направлениям из Шанхая – аэропорта базирования Juneyao Airlines<sup>19</sup>. Китайская сторона также осталась не «в накладе». По итогам 2016 г. аэропорт Шанхая занял девятое место в списке крупнейших мировых хабов по размеру пассажиропотока (66,0 млн человек)<sup>20</sup>.

По данным Управления гражданской авиации КНР (Civil Aviation Administration of China), в 2016 г. китайские авиакомпании перевезли 488 млн человек, что на 11,9% больше показателя 2015 г.<sup>21</sup> Согласно прогнозам Международной ассо-

<sup>18</sup> Ishak S. Low-cost & leisure traffic // Airline Business. – 2017. – Vol. 33. – N 5. – P. 34

<sup>19</sup> Business Traveller. Juneyao Airlines becomes first Star Alliance Connecting Partner. – URL: <https://www.businesstraveller.com/airlines/2017/05/24/juneyao-airlines-becomes-first-star-alliance-connecting-partner/>

<sup>20</sup> Ishak S. Airport traffic rankings // Airline Business. – 2017. – Vol. 33. – N 4. – P. 30.

<sup>21</sup> Business Traveller. Путь дракона. – URL: <http://www.businesstraveller.com.ru/articles/put-drakona/>



циации воздушного транспорта, к 2025 г. Китай отберет у США звание крупнейшего авиационного рынка. Следует отметить, что 89,4% пассажиропотока китайских авиакомпаний приходится на внутренние направления. Тем не менее, рынок международных авиаперевозок растёт ещё более стремительными темпами и с каждым годом становится все более привлекательным для китайских перевозчиков. Количество пассажиров, перевезенных на международных воздушных линиях Китая, в 2016 г. возросло на 22,7% против 10,7%-го прироста на внутренних. На 2017 г. в Китае функционировали чуть более 400 больших и малых аэропортов и аэродромов. К 2030 г. планируется увеличить данную цифру до 1600<sup>21</sup>. В планах на 13-ю пятилетку (2016-2020 гг.) – построить 20 международных аэропортов по всей стране, доведя их общее количество до 260. Кстати, это сопоставимо с общим количеством функционирующих в России местных, региональных и международных аэропортов.

Подводя итоги, следует признать, что развитие низкобюджетных авиакомпаний превращается в значимый фактор ускорения динамики мирового пассажиропотока. Этому способствуют оптимизированная структура операционных расходов и увеличение масштабов деятельности за счет возрастающего спроса на доступные авиаперевозки. Сегодня лидеры лоукост-сегмента успешно конкурируют с полносервисными флагманами по объемам пассажиропотока, размерам флота и ключевым финансовым показателям. Мировая практика подтверждает гипотезу о том, что на первоначальном этапе развития лоукостеры являются драйвером пассажиропотока на внутренних воздушных линиях, а после достижения способности конкурировать с крупными традиционными перевозчиками – на международных.

### БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Аэрофлот – российские авиалинии. Годовой отчет за 2016 год. – URL: [http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user\\_upload/files/rus/common\\_info/gosa\\_doc\\_2017/aeroflot\\_ar16\\_rus.pdf](http://ir.aeroflot.ru/fileadmin/user_upload/files/rus/common_info/gosa_doc_2017/aeroflot_ar16_rus.pdf) (Ajeroflot – rossijskie avialinii. Godovoj otchjot za 2016 god)
2. Белоусов А. Лоукост. Сага. Затмение // Эксперт-Урал, 2013, № 9, С.19–21 (Belousov A. Loukost. Saga. Zatmenie // Jekspert-Ural, 2013, № 9, S.19–21).
3. Воздвиженская А., Мисливская Г. Груз с плеч // Российская газета. 2017. 26 июля (Vozdvizhenskaja A., Mislivskaja G. Gruz s plech // Rossijskaja gazeta. 2017. 26 ijulja)
4. Мальцев А.А., Матвеева А. В. Консолидация бюджетных авиакомпаний как особенность глобализации воздушного транспорта на современном этапе // Известия Дальневосточного федерального университета. Экономика и управление, 2016, № 4, С. 96–104 (Mal'cev A.A., Matveeva A. V. Konsolidacija bjudzhetnyh aviakompanij kak osobennost' globalizacii vozdushnogo transporta na sovremennom jetape // Izvestija Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. Jekonomika i upravlenie, 2016, № 4, S. 96–104).
5. Мэсси-Бересфорд Х. Европейские авиакомпании ищут источники доходов // Авиатранспортное обозрение. 2017. № 178. С. 22-24 (Mjessi-Beresford H. Evropejskie aviakompanii ishhut istochniki dohodov // Aviatransportnoe obozrenie. 2017. № 178. S. 22-24)

6. Платонова Е. Лоукостер Ryanair потеснил Lufthansa Group в рейтинге крупнейших авиакомпаний Европы. – URL: <https://www.gazeta.ru/business/2017/01/12/10472933.shtml> (Platonova E. Loukoster Ryanair potesnil Lufthansa Group v rejtinge krupnejshih aviakompanij Evropy)

7. РИА Новости. Гендиректор «Победы» не верит в появление второго лоукостера в России. – URL: <https://ria.ru/economy/20170629/1497530380.html> (RIA Novosti. Gendirektor «Pobedy» ne verit v pojavlenie vtorogo loukostera v Rossii)

8. Росавиация. Перевозки пассажиров и пассажирооборот за январь-декабрь 2015-2016 гг. – URL: <http://www.favt.ru/public/materials//4/6/e/1/5/46e15e2a5e762d0850aee65cc30ef696.pdf> (Rosaviacija. Perevozki passazhirov i passazhirooborot za janvar'-dekabr' 2015-2016 gg.)

9. Флоттау Е. Какой тип низкотарифных альянсов приживется в Европе? // Авиатранспортное обозрение. 2017. № 177. С. 22-23 (Flottau E. Kakoj tip nizkotarifnyh al'jansov prizhivetsja v Evrope? // Aviatransportnoe obozrenie. 2017. № 177. S. 22-23)

10. Air France-KLM Group Consolidated Financial Statements – URL: [http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiqués/consolidated\\_financial\\_statemets\\_2016.12\\_english.pdf](http://www.airfranceklm.com/sites/default/files/communiqués/consolidated_financial_statemets_2016.12_english.pdf)

11. Business Traveller. Juneyao Airlines becomes first Star Alliance Connecting Partner. – URL: <https://www.businesstraveller.com/airlines/2017/05/24/juneyao-airlines-becomes-first-star-alliance-connecting-partner/>

12. Business Traveller. Путь дракона. – URL: <http://www.businesstraveller.com.ru/articles/put-drakona/>

13. HK Express Reports Most Successful Year on Record. – URL: <http://www.hkexpress.com/en-hk/safest-low-cost-airline-successful-year-pr>

14. International Air Transport Association. Another strong year for air travel demand in 2016 – URL: <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-02-02-01.aspx>

15. Ishak S. Airport traffic rankings // Airline Business. – 2017. – Vol. 33. – N 4. – P. 30-31.

16. Ishak S. Low-cost & leisure traffic // Airline Business. – 2017. – Vol. 33. – N 5. – P. 34-35.

17. Ryanair FY17 results – URL: <https://investor.ryanair.com/wp-content/uploads/2017/05/FY17-Results.pdf>

18. U-FLY Alliance Celebrates First Anniversary. – URL: [http://www.uflyalliance.com/sites/default/files/field/file/press\\_release\\_u-fly\\_1\\_yr\\_anniversary\\_en\\_200111.pdf](http://www.uflyalliance.com/sites/default/files/field/file/press_release_u-fly_1_yr_anniversary_en_200111.pdf)

