

**Развитие бюджетных авиаперевозчиков в странах
Азиатско-Тихоокеанского региона**

Семёнов Александр Александрович

Аспирант

*Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический
факультет, Москва, Россия
E-mail: a.a.semenov@mail.ru*

В настоящее время именно в странах Азиатско-Тихоокеанского региона происходят радикальные изменения в распределении сил между авиакомпаниями. Бюджетные авиаперевозчики начинают постепенно оттеснять с рынка перевозок классических авиаперевозчиков[1]. Общие объемы бюджетных авиаперевозок в странах региона составили в 2010 году по разным оценкам от 115 млн до 125 млн пассажиров, что обеспечивает ему твердое третье место после Северной Америки и Европы.

Выделяются страны Юго-Восточной Азии. Свой вклад в динамичный рост бюджетных авиаперевозок вносят и процессы интеграции стран региона в рамках АСЕАН. В результате чего упрощаются процедуры пересечения границ и увеличиваются объемы международных перевозок. На сегодня внутренние рынки авиаперевозок в этих странах переходят под контроль бюджетных авиаперевозчиков. Бюджетные авиаперевозки в Юго-Восточной Азии осуществляют более десяти авиакомпаний. Выделяются две крупнейших – AirAsia и Cebu Pacific. Конкуренция за пассажиров вынуждает крупнейших авиаперевозчиков создавать дочерние бюджетные авиакомпании. В 2012 году был запущен проект Сингапурских авиалиний – Scoot, который будет конкурировать с Tiger Airways и Jetstar Asia, которые также базируются в Сингапуре.

Вместе с тем, среди стран Юго-Восточной Азии есть свои лидеры и аутсайдеры. Наибольшим развитием лоу-кост сообщений отличаются Малайзия (здесь базируется крупнейший лоу-кост авиаперевозчик – AirAsia), Таиланд, Филиппины и Индонезия. Динамично развиваются такие авиакомпании и во Вьетнаме. Мьянма, Лаос и Камбоджа в силу ряда объективных причин (экономическая отсталость и зарегулированность и закрытость рынков) практически не затронуты этим явлением[2].

В Восточной Азии выделяется Китай, развитие бюджетных авиаперевозок в котором ограничивается со стороны крупнейших национальных авиаперевозчиков, тем не менее, они существуют и имеют огромные перспективы развития. Можно перечислить таких авиаперевозчиков как Spring Airlines, Lucky Air, West Air. Япония, несмотря на высокий уровень развития экономики и общественной жизни, также сравнительно недавно начала процесс дерегулирования авиационной отрасли. Однако в 2012 году здесь было одновременно создано 3 новых бюджетных авиакомпании: AirAsia Japan, Jetstar Japan и Peach[3]. Южная Корея в ряду этих стран отличается наиболее высокой степенью развития бюджетных авиаперевозок, а также их концентрации. 80% выполняемых бюджетных авиаперевозок сосредоточено на 1 маршруте Сеул-Чэджу, которых входит в число крупнейших в мире. В целом для Японии и Южной Кореи характерно отсутствие или незначительный объем международных бюджетных перевозок. Авиакомпании оперируют на крупнейших маршрутах внутри стран. Конкуренция со стороны традиционных видов транспорта, особенно высокоскоростных железных дорог,

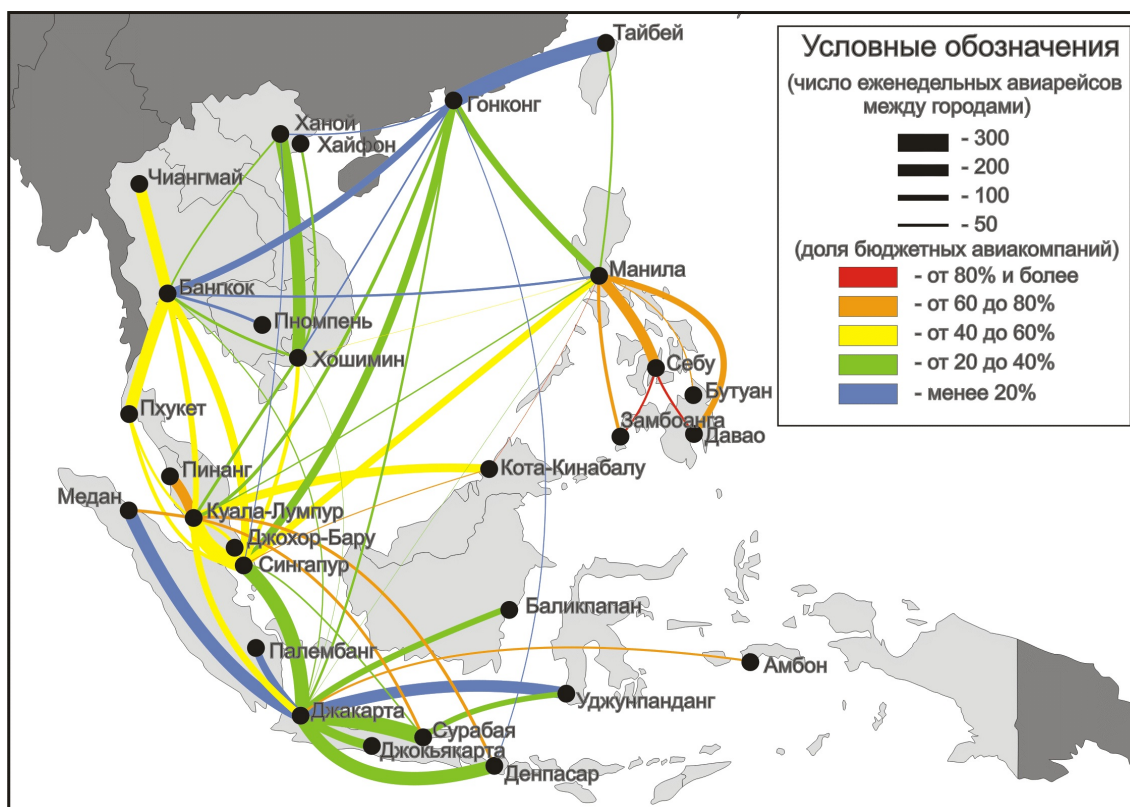


Рис. 2: Доли бюджетных авиакомпаний на важнейших маршрутах в Юго-Восточной Азии

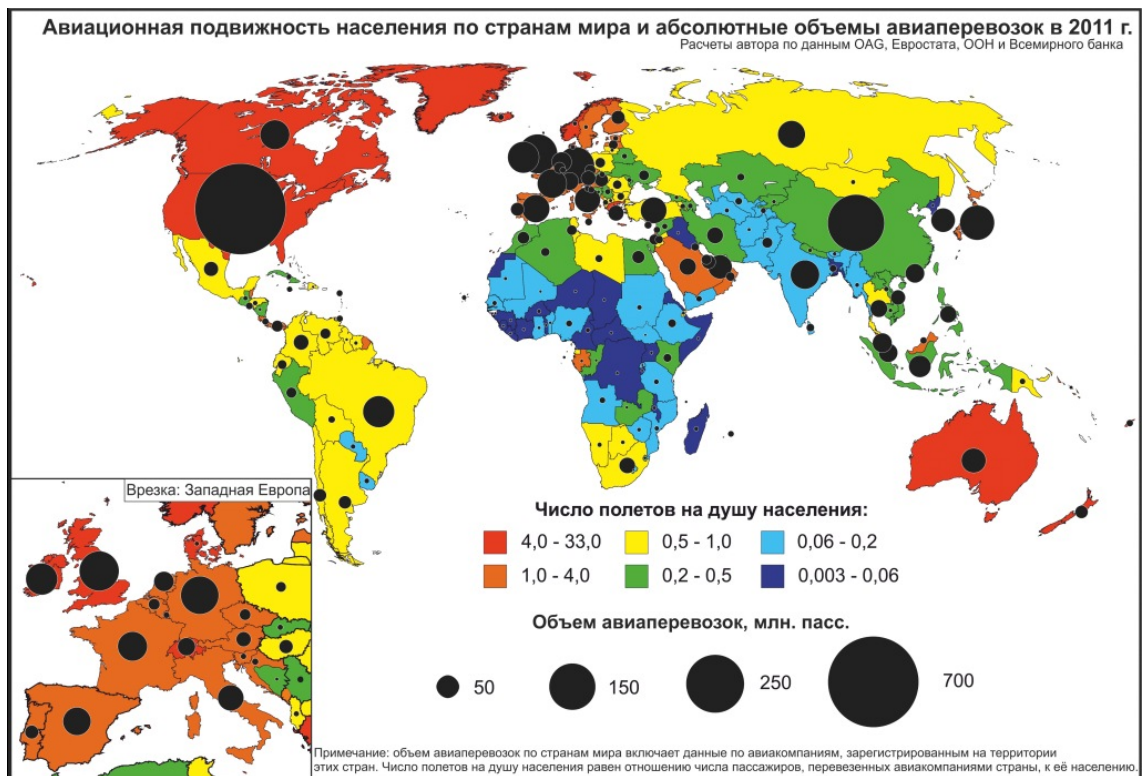


Рис. 3: Перевозки пассажиров и индекс авиационной подвижности населения по странам мира