

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ФОРМАТЕ ЛОУКОСТ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ (НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ).

© 2018

Гомилевская Галина Александровна, кандидат экономических наук, директор международного института туризма и гостеприимства

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: gag17@yandex.ru)*

Щур Владимир Викторович, доцент кафедры туризма и экологии
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: Schur_VV@primorsky.ru)*

Щур Светлана Юрьевна, магистрант
*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
(690014, Россия, Владивосток, ул. Гоголя, 41, e-mail: shchur@primclub.ru)*

Аннотация. Транспортная подвижность населения является показателем степени социально-экономического развития страны или региона. В статье рассмотрены особенности функционирования бюджетных авиаперевозок в России, представлен анализ рынка воздушных перевозок ДФО и Приморского края, а также дана оценка востребованности и перспектив развития в регионе перелетов в формате лоукост. Исследованы рынок лоукост-перевозок в Российской Федерации, а также рынок авиаперевозок на Дальнем Востоке Российской Федерации. Обосновано наличие потребности в формировании сегмента бюджетных авиаперевозок среди населения Приморского края. Отмечена популярность среди пассажиров московского направления, что свидетельствует о том, что, благодаря действующим программам государственной поддержки, столица зачастую является для жителей Приморья более доступной, чем некоторые субъекты Дальневосточного и близлежащего Сибирского федеральных округов. Проведен анкетный опрос пассажиров, которые являются пользователями услуг приморского аэропорта «Кневичи». Обосновано наличие потребности в формировании сегмента бюджетных авиаперевозок среди населения Приморского края. Очерчены перспективы комплексного анализа условий внедрения и развития лоукост технологий на базе Международного аэропорта Владивосток (Кневичи), а также оценки эффективности данной модели с точки зрения социально-экономического развития региона.

Ключевые слова: рынок авиаперевозок, лоукост, аэропорт, рейсы, авиакомпания, пассажиропоток

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF AIR TRANSPORT SERVICES IN THE FORMAT OF LOW-COST THE FAR EAST (ON THE EXAMPLE OF PRIMORSKY KRAI).

© 2018

Gomilevskaya Galina Aleksandrovna, candidate of economic sciences, director of the international institute of tourism and hospitality

*Vladivostok state University of Economics and service
(690014, Russia, 41 Gogol str., Vladivostok, e-mail: gag17@yandex.ru)*

Shchur Vladimir Viktorovich, docent of the tourism and ecology department
*Vladivostok state University of Economics and service
(690014, Russia, 41 Gogol str., Vladivostok, e-mail: Schur_VV@primorsky.ru)*

Shchur Svetlana Yuri'evna, post graduate of the Federal State Budgetary Educational Establishment
*Vladivostok state University of Economics and service
(690014, Russia, 41 Gogol str., Vladivostok, e-mail: shchur@primclub.ru)*

Abstract. Transport mobility of the population is an indicator of the degree of socio-economic development of the country or region. The article deals with the peculiarities of the functioning of low-cost air transportation in Russia, the analysis of the market of air transportation DFO and Primorsky Krai, as well as the assessment of the demand and development prospects in the region of flights in the loukcost format. The market of low-cost transportation in the Russian Federation, as well as the market of air transportation in the far East of the Russian Federation. The existence of the need to form a segment of budget air transportation among the population of Primorsky Krai is justified. Popularity among passengers of the Moscow direction is noted that testifies that, thanks to the operating programs of the state support, the capital often is for inhabitants of Primorye more available, than some subjects of the far East and nearby Siberian Federal districts. A questionnaire survey of passengers who are users of the services of the Primorsky airport "Knevichi". The presence of the need for the formation of the segment of budget air travel among the population of Primorsky Krai is substantiated. The prospects for a comprehensive analysis of the conditions for the introduction and development of low-cost technologies on the basis of Vladivostok international airport (Knevichi), as well as evaluating the effectiveness of this model in terms of socio-economic development of the region are outlined.

Keywords: air transportation market, loukcost, airport, flights, airlines, passenger traffic

Высокая интенсивность перемещений и значительные объемы пассажиропотока свидетельствуют о достойном уровне благосостояния граждан и эффективно функционирующей экономической системе. В РФ ввиду ее территориальных особенностей мобильность населения обеспечивается преимущественно за счет

авиационного транспорта. При этом для нашей страны характерно неравномерное распределение авиатранспортных потоков. Исследователи отмечают, что основной объем внутренних перевозок осуществляется за счет магистральных авиасообщений с Москвой, в то время как на прямые рейсы между другими городами страны приходится менее 20 % перелетов. [1; 2].

Дальнейшее развитие страны требует повышения роли регионов и создания новых центров экономического роста, что, в свою очередь, диктует необходимость увеличения мобильности населения и формирование устойчивых межрегиональных транспортных связей. Для Дальневосточного федерального округа вопрос доступности воздушных перевозок является особенно актуальным как ввиду его отдаленности от других районов РФ, так и в связи с огромными расстояниями между населенными пунктами внутри региона. Одной из основных проблем, снижающих транспортную мобильность населения ДФО, является высокая стоимость авиабилетов. В настоящее время данная проблема частично решена благодаря программам государственной поддержки, однако предпринимаемые меры недостаточны для обеспечения устойчивых связей с Сибирью, Уралом и центральной Россией. Одной из форм обеспечения доступности перелетов является внедрение в регионе бизнес-модели перевозок в формате лоукост. Бюджетные авиаперевозки с каждым годом набирают все большую популярность во всем мире, однако в России их развитие идет крайне медленно и охватывает ограниченное число направлений.

В последнее десятилетие исследование лоукост-перевозок в РФ идет достаточно активно. Общие проблемы функционирования отечественных дискаунтеров представлены в работах О.В. Журавлева, Ж.В. Пименова, М.В. Бузлуцкой, К.В. Белогородской и др. [3;4;5;6]. Оценку экономического эффекта от деятельности лоукостеров дают Д.А. Селиверстов, А.А. Мальцев, Л.Л. Разумнова и др. [7;8;9]. Возможности дальнейшего развития сегмента бюджетных перевозок в России рассмотрены в работах Т.Л. Мелехиной, А.А. Котихиной и др. [10;11]. И.Л. Данилевская, В.В. Мнишко и др. в своих исследованиях анализируют правовые средства повышения эффективности перевозок в формате лоукост [12]. При этом научные исследования, посвященные оптимизации воздушных связей Дальнего Востока с другими регионами РФ и странами АТР посредством введения лоукост-технологий, в настоящее время отсутствуют.

В современной науке и практике под лоукостерами принято понимать авиакомпании, которые за счет снижения издержек обеспечивают невысокую стоимость авиаперелета [12;13]. К факторам успешного функционирования бюджетных перевозчиков можно отнести унифицированный флот, современные информационные технологии в виде специализированных систем бронирования, гибкую ценовую политику, соответствующую росту спроса на доступные авиаперевозки, использование вторичных аэропортов, короткий период времени обслуживания воздушного судна на земле, минимальный экипаж воздушного судна, отсутствие бесплатной нормы багажа.

Зародившись в США в 70-х гг. XX в., бизнес-модель лоукост перевозок быстро распространилась по всему миру. Наиболее успешно данный сегмент развивается в Европе, Северной Америке и странах АТР [14]. Формирование рынка бюджетных перевозок в России началось не так давно и продвигается достаточно медленно. Первой бюджетной авиакомпанией в стране стала Sky Express, начавшая регулярные полеты в конце января 2007 г. В 2011 г. компания, не выдержав конкурентной борьбы, прекратила свое существование в качестве лоукостера и слилась с традиционным перевозчиком «Кубань» [15]. Второй российский дискаунтер – «Авианова» – выйдя на рынок в августе 2009 г., в октябре 2011 г. также прекратил операционную деятельность в связи с убыточностью [16]. В июне 2014 г. первый полет совершил «Добролет» – новая низкотарифная авиакомпания, полностью принадлежащая ПАО «Аэрофлот»; однако уже с 4 августа 2014 г. перевозчик приостановил деятельность в связи применением экономических санкций, введенных Европейским Союзом [17]. Очевидно, что неудача лоукост-перевозчиков на российском рынке обусловлена, преимущественно, следующими факторами: большие расстояния между городами, эксплуатация старого лизингового парка воздушных судов, использование основных аэропортов с высокими тарифами обслуживания, законодательные ограничения.

В настоящее время крупнейшей в Российской Федерации низкотарифной авиакомпанией является «Победа», ставшая вторым опытом «Аэрофлота» в данном направлении. Перевозчик начал деятельность в декабре 2014 г. В 2017 г. «Победа» обслужила 4,6 млн. человек, на 6,9% превысив результаты 2016 г. [18]. Маршрутная сеть лоукостера значительно превзошла своих предшественников. Уже к концу первого года работы перевозчик обслуживал 46 внутренних направлений. В декабре 2015 г. он открыл зарубежные рейсы, число которых стабильно увеличивалось в течение последующих двух лет. С 2017 г. в России действует еще один отечественный бюджетный перевозчик – «Азимут». Лоукостер был создан в качестве региональной авиакомпании с целью обслуживания направлений в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах. «Азимут» базируется в аэропорту Платов (Ростов-на-Дону), парк перевозчика в настоящее время состоит из 4 российских самолетов Sukhoi Superjet 100 [19].

Несмотря на достаточно успешную деятельность новых российских лоукостеров, можно отметить, что география их полетов недостаточно обширна и охватывает далеко не все направления, где пассажиры хотели бы иметь возможность путешествовать быстро и недорого. В частности, сегмент бюджетных перевозок не затрагивает Дальний Восток, который является крупнейшим и наиболее отдаленным от центра страны федеральным округом. Слабо развитая транспортная система является одной из ключевых проблем региона. Фактически, относительно сформированная сеть наземного транспорта присутствует только на юге ДФО, что препятствует обеспечению региональных потребностей в перемещении пассажиров и грузов, а также снижает

эффективность взаимодействия как с западными и центральными районами РФ, так и со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

На сегодняшний день на Дальнем Востоке России действует 8 крупных аэропортов (во всех административных центрах субъектов округа кроме Еврейской автономной области), а также достаточно разветвленная сеть аэродромов местного значения. В таблице 1 приведены данные по пассажирообороту основных региональных аэропортов Дальнего Востока в 2017 г.

Таблица 1 – Объемы перевозок через аэропорты Дальнего Востока в 2017 г.

Аэропорт	Субъект ДФО	2017 (тыс. чел)	Прирост к 2016 (%)
Владивосток (Кневичи)	Приморский край	2 179	18,0
Хабаровск (Новый)	Хабаровский край	2 051	9,7
Южно-Сахалинск (Хомутово)	Сахалинская область	985, 2	4,8
Якутск	Республика Саха	902,5	3,0
Петропавловск–Камчатский (Елизово)	Камчатский край	658,7	7,0
Благовещенск	Амурская область	406,2	25,4
Магадан	Магаданская область	380,5	8,7
Анадырь	Чукотский АО	112,5	25

Составлено по материалам [20 - 26]

Как видно из материалов таблицы, лидируют по количеству перевезенных пассажиров аэропорты Владивостока и Хабаровска; при этом наибольший рост пассажиропотока относительно предыдущего года показали аэропорты Благовещенска и Анадыря (преимущественно за счет увеличения количества перевозок на местных авиалиниях).

На рынке воздушных перевозок Дальнего Востока в настоящее время осуществляют деятельность 30 российских и иностранных авиакомпаний. На регулярных маршрутах в регионе функционирует 20 отечественных перевозчиков, их которых 7 задействованы только на местных линиях. Основными направлениями являются субъекты ДФО, ряд городов Сибирского и Уральского федеральных округов, а также Москва. Чартерные авиаперевозки осуществляются исключительно из южных районов округа. Полеты совершаются в наиболее востребованные среди дальневосточных туристов дестинации в Юго-Восточной Азии: Нячанг (Вьетнам), Пхукет, Паттайя (Таиланд), Санья (КНР). Зарубежные перевозчики преимущественно связывают Приморский край со странами АТР (Республика Корея, КНР). В Хабаровском крае и Сахалинской области функционирует только одна иностранная авиакомпания – Asiana airlines (Республика Корея) [27 - 30]. Наглядно данные о количестве авиакомпаний, обслуживающих главные аэропорты ДФО, представлены на рис. 1.

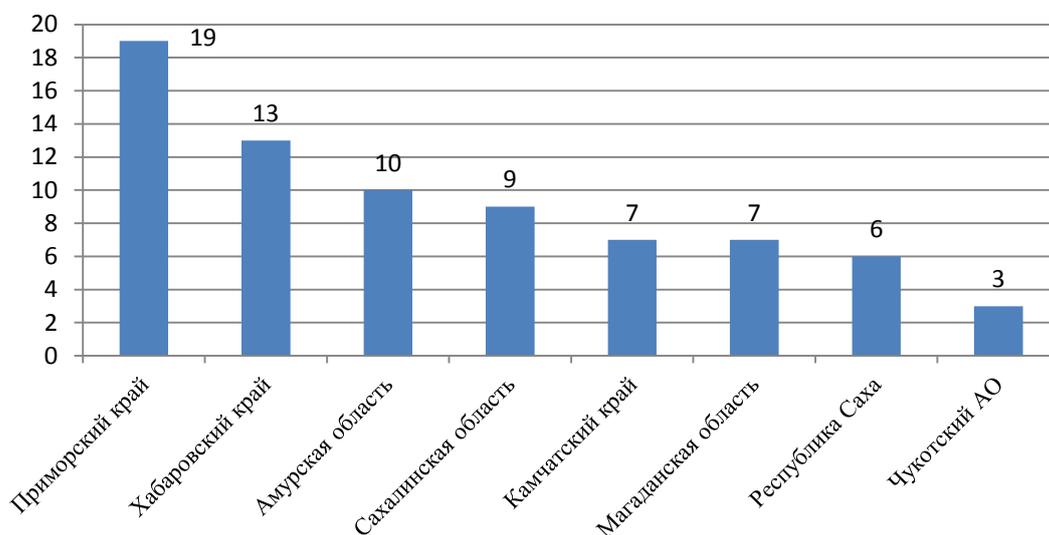


Рисунок 1 – Авиакомпании, обслуживающие аэропорты субъектов ДФО (ед.) (составлено автором)

Таким образом, крупнейшие аэропорты региона – Владивосток и Хабаровск – принимают наибольшее количество авиакомпаний; минимальное число перевозчиков совершает рейсы из аэропорта Анадырь (Чукотский АО).

Крупнейшим авиационным узлом в ДФО является Международный аэропорт Владивосток (Кневичи). В 2017 г. пассажиропоток аэропорта впервые превысил 2 млн. и составил по итогам года 2 млн. 179 тыс. пассажиров, увеличив на 18% показатель 2016 г. [27]. Структура пассажиропотока в 2017 г. приведена в табл. 2.

Таблица 2 – Структура пассажиропотока через аэропорт Кневичи в 2017 г.

Вид пассажиропотока	Количество пассажиров в 2016 г. (тыс. чел.)	Количество пассажиров в 2017 г. (тыс. чел.)	Прирост к 2016 г. (%)
Общий	1787	2179	18
Внутренний	1287	1398	8
Международный	312	781	40

* составлено по данным ЦСУ

Максимальный вклад в увеличение пассажиропотока аэропорта Владивосток в 2017 г. на внутренних воздушных линиях обеспечили Москва, Хабаровск и Новосибирск, на международных – Сеул, Токио и Чанчунь.

Как отмечалось выше, Кневичи является единственным аэропортом Дальнего Востока, активно сотрудничающим с иностранными перевозчиками. В настоящее время в столицу Приморья осуществляют рейсы 8 зарубежных авиакомпаний. Самыми активными на приморском рынке являются корейские перевозчики. Помимо Korean Air с сентября 2017 г. на маршрут «Владивосток-Сеул» зашел Jeju Air – первый зарубежный лоукостер на воздушном рынке региона. Авиакомпания совершает по 4 рейса в неделю и, кроме выгодной цены на билеты, предлагает своим пассажирам удобные стыковки в направлении Японии, стран ЮВА и Океании [27]. Помимо корейских перевозчиков рейсы в Сеул выполняют две российские авиакомпании – «Аврора» и «Сибирь» (S7). Средняя стоимость авиабилетов, предлагаемая перевозчиками по маршруту Владивосток-Сеул (туда и обратно), представлена на рис. 2.

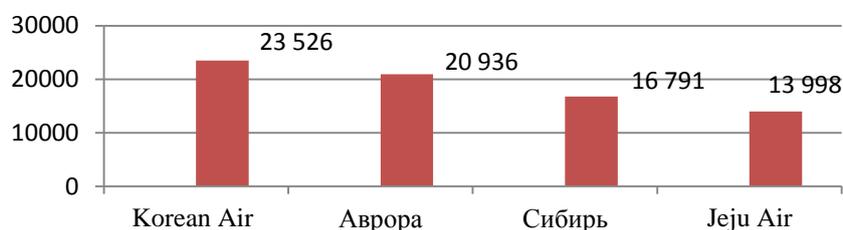


Рисунок 2 – Стоимость авиабилетов по маршруту Владивосток-Сеул (руб.) (по данным ЦСУ)

Соответственно, минимальную стоимость перелета предлагает корейский лоукостер по тарифу, предполагающему отсутствие бесплатной нормы провоза багажа. Билет по аналогичному тарифу у авиакомпании S7 стоит на 6,6% дороже. Самую высокую стоимость перелета предлагает пассажирам Korean Air.

С апреля 2018 г. еще один корейский лоукостер - T'way Air - начал выполнять регулярные авиарейсы между Владивостоком и Тэгу [27]. Таким образом, южнокорейское направление из ДФО с весны 2018 г. будут обслуживать 5 авиакомпаний. Темпы роста пассажиропотока по данному маршруту (+44% за 2017 г.) демонстрируют его востребованность [27]. О своих планах зайти в 2018 г. на приморский авиационный рынок также сообщил вьетнамский бюджетный перевозчик VietJet Air. По словам представителя авиакомпании, регулярное авиасообщение будет осуществляться между Владивостоком и вьетнамским курортом Нячанг уже в первой половине 2018 года [27]. Данная инициатива, с одной стороны, позволит увеличить туристские потоки из РФ, а с другой – может стать стимулом для посещения России для вьетнамских туристов.

Таким образом, Международный аэропорт Владивосток (Кневичи) является крупнейшим авиационным узлом ДФО (как по объемам пассажиропотока, так и по количеству обслуживаемых направлений). Кроме того, данный аэропорт единственный в регионе активно сотрудничает с зарубежными перевозчиками, в том числе, работающими в формате лоукост.

В то же время нельзя не отметить, что стоимость авиабилетов по многим направлениям для дальневосточников в настоящее время является слишком высокой, что негативно влияет на транспортную мобильность жителей региона. В целях изучения возможности развития лоукост перевозок на базе Международного аэропорта Кневичи авторами был проведен анкетный опрос пассажиров, являющихся пользователями услуг приморского аэропорта.

Для получения необходимой информации автором была разработана анкета, содержащая 7 вопросов. Объем выборочной совокупности составил 102 человека. В простую (случайную) выборку вошли пассажиры, пользующиеся услугами Международного аэропорта Владивосток (Кневичи). Опрос проводится методом стандартизированного личного интервью непосредственно в пассажирском терминале аэропорта 13-14 января 2018 года.

По итогам анкетирования были получены следующие результаты. Большая часть респондентов (51,9%) совершает перелеты 1-2 раза в год, 42,2% - реже одного раза в год, 5,9% - 3-6 раз в год. Средняя частота полетов, таким образом, составляет 1,5 на одного пассажира.

Основной целью предпринимаемых путешествий является отдых, данный вариант ответа выбрали 55,1% из числа опрошенных; 23,2% пассажиров посещают родственников и друзей, 13,1% респондентов осуществляют полеты в деловых целях, 8,7% - в учебных.

Относительно направлений совершаемых перелетов были получены следующие данные. Количество пассажиров, летающих из аэропорта Кневичи по внутренним направлениям, почти на 22% превышает число международных перевозок. Внутри сегмента международных авиаперевозок больше всего полетов совершается в страны Северо-Восточной Азии (54,5%), следом идет Юго-Восточная Азия (39%); наименьшее число пассажиров летает в Европу (6,5%). На внутренних направлениях лидирующие позиции занимают Москва (51,7%) и Санкт-Петербург (20%). 13% из числа опрошенных совершает полеты в пределах Дальнего Востока, 8,3% ответивших назвали Южный федеральный округ, 5% - Сибирский федеральный округ, 1,7% - Крым.

Популярность Москвы объясняется, прежде всего, следующими причинами. Московский авиационный узел является крупнейшим в стране хабом, минуя который крайне затруднительно добраться до большинства направлений как в России, так и за ее пределами. Кроме того, применение плоских тарифов и субсидирование авиаперелетов позволяют пассажирам совершить путешествие в столицу за небольшую стоимость. Второе по популярности направление – страны АТР - традиционно пользуется спросом среди дальневосточных туристов ввиду географической близости и относительно невысокой цены на авиабилеты.

При выборе авиакомпании 78,4% из числа опрошенных ориентируются, прежде всего, на стоимость билета. Безопасность полета также представляет важность, данный вариант ответа выбрали 50% респондентов. Такие факторы, как удобное время отправления и прибытия, комфорт и сервис во время полета занимают примерно одинаковые позиции, их назвали 31,4%, 27,5% и 25,5 % участников опроса соответственно. Меньше всего на выбор авиакомпании влияют бонусные программы для часто летающих пассажиров и рекомендации.

Важным критерием в рамках исследования является восприятие респондентами текущей цены на авиаперевозки. По результатам анкетирования, 54,9% из числа опрошенных полагают, что стоимость перелетов завышена; 31,4% затрудняются дать определенный ответ; наконец, 13,7% думают, что билеты на самолёт не могут стоить дешевле. Следует отметить, что подобное распределение ответов является логичным. Авиационный транспорт традиционно является дорогим и, в связи с этим, малодоступным для значительной доли населения РФ в целом и Дальнего Востока в частности. Именно этим объясняется высокий спрос на субсидируемые авиаперевозки среди жителей региона.

В заключение предложили респондентам указать, от каких условий они готовы отказаться ради снижения стоимости авиабилетов. Большая часть опрошенных считает возможным обойтись без таких факторов, как «не самое удобное время вылета» (43,1%), «отсутствие возможности заранее забронировать места в салоне» (29,4%), «отсутствие деления по классам обслуживания» (27,5%) и «отсутствие бесплатного питания и напитков» (21,6%). В наименьшей степени участники опроса готовы смириться с отсутствием перемещения багажа с одного рейса на другой и отсутствием бесплатной нормы провоза багажа» (по 11,8%). 13,7% из числа пассажиров согласны отказаться от всех перечисленных условий, если стоимость билета снизится существенно; столько же – не готовы отказаться ни от одного из условий.

Подводя итоги, представляется возможным составить следующий социальный портрет типичного потребителя услуг Международного аэропорта Владивосток. Это человек в возрасте от 26 до 40 лет, пользующийся авиационным транспортом в среднем 1-2 раза в год. Основной целью предпринимаемых путешествий является отдых, либо посещение друзей и родственников. Основными направлениями его поездок являются Москва, Санкт-Петербург, страны Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии. Выбирая авиакомпанию, он, прежде всего, ориентируется на такие критерии, как стоимость билета и безопасность полета, при этом цена на авиаперелеты представляется ему завышенной. Ради снижения стоимости он готов смириться с неудобным временем вылета и прилета, отсутствием возможности заранее забронировать место в салоне и отсутствием деления по классам обслуживания.

Проведенный опрос пассажиров, пользующихся услугами терминала Кневичи, подтвердил востребованность бюджетных авиаперевозок. Большая часть респондентов готова отказаться от части удобств ради снижения стоимости перелета. Характерно, что в опросе не были задействованы лица, участвующие в программе субсидированных авиаперевозок с Дальнего Востока, которые изначально ориентированы на низкую стоимость билетов. Также следует отметить популярность среди пассажиров московского направления, что свидетельствует о том, что, благодаря действующим программам государственной поддержки, столица зачастую является для жителей Приморья более доступной, чем некоторые субъекты Дальневосточного и близлежащего Сибирского федеральных округов. Развитие авиаперевозок в формате лоукост на базе Международного аэропорта Владивосток, будет способствовать росту транспортной мобильности населения Дальнего Востока, сделает более доступными ряд внутренних и международных направлений, а также позволит привлечь в Приморский край значительные туристские потоки как из соседних регионов, так и из стран АТР.

Проведенный анализ наглядно демонстрирует наличие потребности в формировании сегмента бюджетных авиаперевозок среди населения Приморского края. Кроме того, аэропорт Владивосток представляет собой функциональную площадку для развития данного направления. По оценкам специалистов аэропорт рассчитан на 3,5 млн. пассажиров в год, что позволяет в перспективе существенно увеличить пассажиропоток [27]. Еще одним элементом, позволяющим говорить о возможности применения лоукост-модели в регионе, является наличие в аэропорту Кневичи второго терминала, который являлся основным до 2012 г. Данный терминал, на наш взгляд, сможет предложить бюджетным компаниям условия, основанные на низких аэропортовых тарифах и сборах, быстром обороте воздушного судна, доступности наземного транспорта и подъездных путей.

В перспективе в рамках исследования будет проведен комплексный анализ условий внедрения и развития лоукост технологий на базе Международного аэропорта Владивосток (Кневичи); кроме того будет дана оценка

эффективности данной модели с точки зрения социально-экономического развития региона. Однако уже на нынешнем этапе исследования создание на Дальнем Востоке жизнеспособной авиакомпании с бюджетной моделью функционирования, а также активное привлечение в регион лоукостеров из других стран представляется весьма перспективным. Провозные мощности аэропорта, достаточно развитая наземная инфраструктура и интерес к региону со стороны российских и иностранных туристов позволяют говорить о том, что при научно-обоснованном подходе к развитию и соответствующем инвестировании, аэропорт может превратиться в крупный авиационный узел и стать связующим звеном между регионами России и странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Борзова А.С., Железная И.П. К вопросу о развитии региональной аэропортовой инфраструктуры // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2015. № 217 (7). С. 23-26.
2. Рязанов В.А. Пассажиропоток аэропортов России как индикатор социально-экономической динамики регионов страны // Региональные исследования. 2013. № 4. С. 74-79.
3. Журавлев О.В., Пименова Ж.В. К вопросу о развитии лоукостов в России // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2012. № 182. С. 153-155.
4. Андреев А.А., Меркуленко И.Н. Проблема развития конкуренции авиаперевозок в сегменте бюджетных (low-cost) перевозчиков в РФ и пути их решения // Аллея науки. 2016. № 4. С. 514-517.
5. Бузулуцкая М.В., Власов А.В. Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок в Российской Федерации // *Ekonomicke trendy*. 2016. № 4. С. 56-62.
6. Белоградская К.В. Авиакомпании типа лоукост в России // Вестник научных конференций. – № 12-3 (16). – 2016. – стр. 15-18.
7. Селиверстов Д. А. Эффект входа авиакомпаний дискаунтеров на рынок гражданских перевозок // Современная конкуренция. – Том 11. – № 2 (62). – 2017. – С. 83-95.
8. Мальцев А.А., Матвеева А.В. Использование гибкой бизнес-модели лоукост-авиаперевозок в условиях высокой конкуренции и растущего спроса // В сборнике: Новая индустриализация: мировое, национальное, региональное измерение. Материалы Международной научно-практической конференции. Екатеринбург, 06 декабря 2016 г. В 2-х томах. Ответственный за выпуск Е.Б. Дворядкина. Ответственные редакторы: Д.М. Назаров, В.А. Лазарев. 2016. С. 168-172.
9. Разумнова Л.Л. Конкуренция на рынке авиаперевозок: позиции лоукостеров // Транспорт РФ. – 2014. - №6 (55). – С. 14-19.
10. Мелехина Т.Л. Глава 12. Возможные перспективы развития российских авиакомпаний-дискаунтеров. В книге: Экономические вызовы западных санкций против России: общие и особенные черты. Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации; Научно-исследовательский институт экономики Южного федерального округа. Краснодар, 2016. С. 106-113.
11. Котихина А.А. Авиатранспортная система современной России: история становления и перспективы развития // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2015. № 3. С. 126-130.
12. Данилевская И.Л., Мнишко В.В., Мнишко А.В., Юрьев С.С. Правовые средства повышения эффективности низкобюджетных авиаперевозок при аэронавигационном обслуживании // Вопросы российского и международного права. 2017. Т. 7. № 3А. С. 131-142.
13. Губенко А.В. и др. Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок Российской Федерации. М., 2016. 191 с. С 5-11.
14. Гурина Е.В., Носков В.А. Оценка развития авиакомпаний мира // Наука XXI века: актуальные направления развития. 2016. № 2-1. С. 181-183.
15. Монаков П.И. Дети Indigo [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/deti-indigo> (дата обращения: 10.04.2018).
16. Авианова прекратила полеты [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/avianova-prekratila-polety> (дата обращения: 10.04.2018)
17. Добролет приостановил полеты из-за санкций ЕС [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/blogs/blog-alekseya-sinickogo/dobrolyot-priostanovil-polety-iz-za-sankciy-es> (дата обращения: 10.04.2018)
18. Победа" втрое нарастит число региональных рейсов в летнем расписании [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/pobeda-vtroe-narastit-chislo-regionalnyh-reysov-v-letnem-raspisani> (дата обращения: 10.04.2018)
19. Авиакомпания "Азимут" начнет летнюю программу с Москвы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ato.ru/content/aviakompaniya-azimut-nachnet-letnyuyu-programmu-s-moskvy> (дата обращения: 10.04.2018)
20. Официальный сайт Хабаровского Аэропорта [Электронный ресурс]. URL: <http://www.airkhv.ru/index.php> (дата обращения: 10.04.2018)
21. В АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» подвели итоги 2017 года [Электронный ресурс]. URL: <http://airportus.ru/news/post/2604/> (дата обращения: 10.04.2018)

22. Пассажиропоток главного аэропорта Камчатки вырос [Электронный ресурс]. URL: <http://ia41.ru/2018/01/19/passazhiropotok-glavnogo-aeroporta-kamchatki-vyros/>(дата обращения: 10.04.2018)
23. Аэропорт Якутск [Электронный ресурс]. URL: <http://uks.aero/pages/press/news/> (дата обращения: 10.04.2018)
24. Международный аэропорт Магадан подвел промежуточные итоги работы за 2017 год [Электронный ресурс]. URL: <http://airport-magadan.ru/mezhdunarodnyj-ajeroport-magadan> (дата обращения: 10.04.2018)
25. Новости и отчеты ГУП Амурской области аэропорт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.amurair.ru/novosti/419-itogi-v-tsifraxh> (дата обращения: 10.04.2018)
26. Губернатор: пассажиропоток на Чукотке в 2017 году вырос на 25% [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/vef-2017/articles/4532373>(дата обращения: 10.04.2018)
27. Международный аэропорт Владивосток [Электронный ресурс]. URL: <http://vvo.aero/about/nashi-partnery/>(дата обращения: 10.04.2018)
28. Официальный сайт Хабаровского Аэропорта [Электронный ресурс]. URL: <http://www.airkhv.ru/> (дата обращения: 10.04.2018)
29. Сайт авиакомпании ИрАэро [Электронный ресурс]. URL: <http://www.iraero.ru/>(дата обращения: 10.04.2018)
30. Авиакомпания «Уральские Авиалинии» [Электронный ресурс]. URL:<https://www.uralairlines.ru/schedule/> (дата обращения: 10.04.2018)